



Der Shetland-Törn der *DÜSSELDORF* im Jahre 1965

von Hans-Jürgen Meißner

Vorwort (von Bernd Klabunde)

1965! – Bald 50 Jahre ist es her, dass die *DÜSSELDORF*, das Clubschiff des in Kiel ansässigen Yacht-Clubs „Gode Wind“, ein stämmiger Langkieler, diesen Törn zu den Inseln nördlich von Grossbritannien unternahm, - unternahm in einer Zeit, als eine Reise von Kiel zu den Shetland-Inseln noch etwas ganz Aussergewöhnliches war. Da waren eine sorgfältige Vorbereitung und dann u.a. eine laufende Kartenarbeit durch Mitkoppeln mittels Kompass, Log, Kreuzfeuern und Landmarken noch elementar! Heute, mit GPS und all' dieser technischen/elektronischen Ausrüstung ist eine Fahrt zu diesen Inseln „kein Problem“ mehr, „wozu hat man den GPS-Satellitenempfang und das Handy und.....“ (Aber Gnade Gott, wenn GPS, moderne Technik oder Strom ausfallen! Dann wird ggf. gleich der Seenotrettungsdienst gerufen!).

„Die See hat sich nicht verändert, aber unsere Einstellung zu ihr!“

Um einmal zu verdeutlichen wie es damals war, hier nun der Bericht von dieser Fahrt aus dem Sommer 1965.

Das Schiff

Konstrukteur	<i>Ernst Krasmann</i>
Bauwerft	Hatecke in Freiburg
Baujahr	1960
Baustoff	Holz (Mahagoni)
Schiffstyp	Seekreuzer; 5,5 KR
Länge ü.A.	8,40 m
Länge W.L.	6,87 m
Breite	2,62 m
Tiefgang	1,45 m
Verdrängung	4,13 t
Takelung	Sloop
Segelfläche	38,60 qm
Segelkennung	5,5 77
Motor	10 PS „Albin“ (Benzin)
Anmerkung:	es ist das Clubschiff des „Yacht-Club Gode Wind e.V.“- DZYC - gegr. 1897 nach Verkauf = das Schiff hatte später die Segelkennung „G5 176“ und besass als 5 KR-Schiff später den Namen <i>GHOST</i> .



Ausrüstung

Seekarten

- norwegische 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 19, 21, 301C
- dänische 100, 101, 102
- englische 1118b
- schwedische 1 Satz Spezialkarten für die Westküste Schwedens (14 Karten)
- deutsche 11, 12, 30, 62, 63, 78, 112N, 285, 473, 756N+S, 759, 760, 761, 762, 763

Seehandbücher

- 2005A, 2005B, 2006, 2009, 2012

Gezeitentafeln

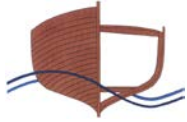
- 2115/1965

Leuchtfeuerverzeichnisse

- 2101 II, 2102 IIIA, 2103 IIIB

sonstige Bücher und Tafeln

- Gezeitenatlas (2345)



- „Jachtfunk“
- Sprechfunk der Küstenschiffahrt (2154)
- Hafenhandbuch Ostsee der Kreuzer-Abteilung des DSV
- Seemannschaft
- u.a.m.

Navigation

- „Navia“-8-Tage-Uhr
- 2 Kursdreiecke
- 3 Stechzirkel
- Bleistifte, Radiergummi usw.
- 1 Handpeilkompass
- 1 Steuerkompass
- 1 Strichkompass (Reservekompass)
- 1 Transistorengerät („Telefunken TS“)
- 1 Transistorengerät („Blaupunkt“ als Ersatzgerät)
- 1 Transistorengerät (jap. Fabrikat als weiteres Ersatzgerät)

Rettungsmittel

- 1 Rettungsinsel
- 1 Schlauchboot
- 5 Schwimmjacken
- 5 Sicherheitsgurte
- 2 Rettungsringe (mit elektr. Rettungslicht, 1x mit 2 m-Boje mit Flagge)

Signalmittel

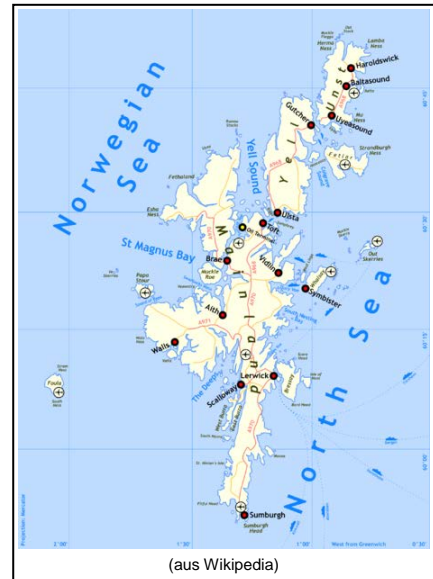
- 1 Leuchtpistole (mit 10 Schuss rot und 2 Schuss weiss)
- 1 Signalstift (mit 20 Schuss rot, 10 Schuss weiss und 10 Schuss Rauch)
- 2 Raketen
- 1 Handscheinwerfer
- 2 wasserdichte Stablampen
- Ankerlampe, Ankerball, Sturmstreichhölzer

Segel

- 1 Grossegel
- 1 kleines Grossegel
- 1 Genua („Dacron“)
- 1 Fock („Dacron“)
- 2 kleine Fock
- 1 kleine Fock
- 1 Sturmfock
- 1 Spinnaker („Dacron“)
- 1 Trysegel
- 1 altes Segel

sonstiges

- 1 Patent-Anker mit 50 m Leine („Perlon“)
- 1 Danfort-Anker mit 28 m Kette
- 1 Treibanker
- 1 Lotleine mit Senkblei
- 1 Wurfleine
- Arbeitstalje
- Werkzeug
- 2 Bilge-Lenzpumpen
- Grosse Bordapotheke
- Feuerlöscher
- 2 Ferngläser (davon 1x Nachtglass)
- Barometer
- Positionslampen
- Reservegut



(aus Wikipedia)

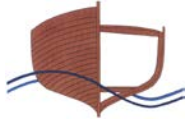


Zusammenfassung der Reise

Reisedauer	30 Tage	10 Stunden
gesegelte Zeit	305 Stunden	5 Minuten
vor Anker	23 Stunden	15 Minuten
Hafenliegezeit	401 Stunden	40 Minuten
zurückgelegte Distanz	1.533 sm	
davon unter Segel	1.527 sm	
unter Motor	6 sm	
Fahrtentage laut Ausschreibung	20 Tage	
Ruhetage laut Ausschreibung	10 Tage	
Durchschnittsgeschwindigkeit	ca. 5 sm/Stunde	

Reiseetappen

Kiel	– Skagen	223 sm	38 Stunden + 45 Minuten	= ~5,75 sm/Stunde
Skagen	– Arendal	83 sm	20 Stunden + 50 Minuten	= ~3,98 sm/Stunde
Arendal	– Mandal	68 sm	10 Stunden + 35 Minuten	= ~6,43 sm/Stunde
Mandal	– Egersund	65 sm	14 Stunden + 55 Minuten	= ~4,36 sm/Stunde
Egersund	– Haugesund	69 sm	14 Stunden + 30 Minuten	= ~4,76 sm/Stunde
Haugesund	– Lerwick	220 sm	44 Stunden + 20 Minuten	= ~4,96 sm/Stunde
Lerwick	– Kopervik	239 sm	44 Stunden + 15 Minuten	= ~5,40 sm/Stunde
Kopervik	– Skelbrej	62 sm	12 Stunden + 0 Minuten	= ~5,17 sm/Stunde
Skelbrej	– Flekkefjord	51 sm	6 Stunden + 45 Minuten	= ~7,56 sm/Stunde
Flekkefjord	– Kleven	55 sm	9 Stunden + 45 Minuten	= ~5,64 sm/Stunde
Kleven	– Kleven	10 sm	2 Stunden + 45 Minuten	= ~3,64 sm/Stunde
Kleven	– Frederikshavn	150 sm	31 Stunden + 15 Minuten	= ~4,80 sm/Stunde
Frederikshavn	– Säby	10 sm	5 Stunden + 50 Minuten	= ~1,71 sm/Stunde
Säby	– Grenaa	68 sm	12 Stunden + 30 Minuten	= ~5,44 sm/Stunde
Grenaa	– Kiel	154 sm	36 Stunden + 5 Minuten	= ~4,26 sm/Stunde
		<u>1.527 sm</u>	<u>305 Stunden + 5 Minuten</u>	<u>= ~5,01 sm/Stunde</u>



Die Crew

Dietrich A. Popkowitz,

C-Schein, 29, Kaufmann und Jugendwart. Navigierte Schiff und Crew durch hinterhältige Klippen und riesige Wellengebirge und -täler. Lieblingslektüre: Leucht-feuerverzeichnisse und Seehandbücher.



Sepp Barth,

B-Schein, 23, Steinmetz. Verwöhnte die Mannschaft mit Gin und Mohrrüben und untermalte dieses mit heimatlichen Gitarrenklängen. Nahm die Wetterberichte auf und meisterte als 1.Steuermann schwierigste Situationen.

Hannelore Köpke (genannt: „Hanne“),

B-Schein, 18, Schülerin. Sorgte auch bei dickstem Wetter für das leibliche Wohl und hatte immer noch genügend Zeit, beim Schotreissen ihren Mann zu stehen. Hat sicher heimlich einen Kochkurs gemacht, streitet es aber ab.



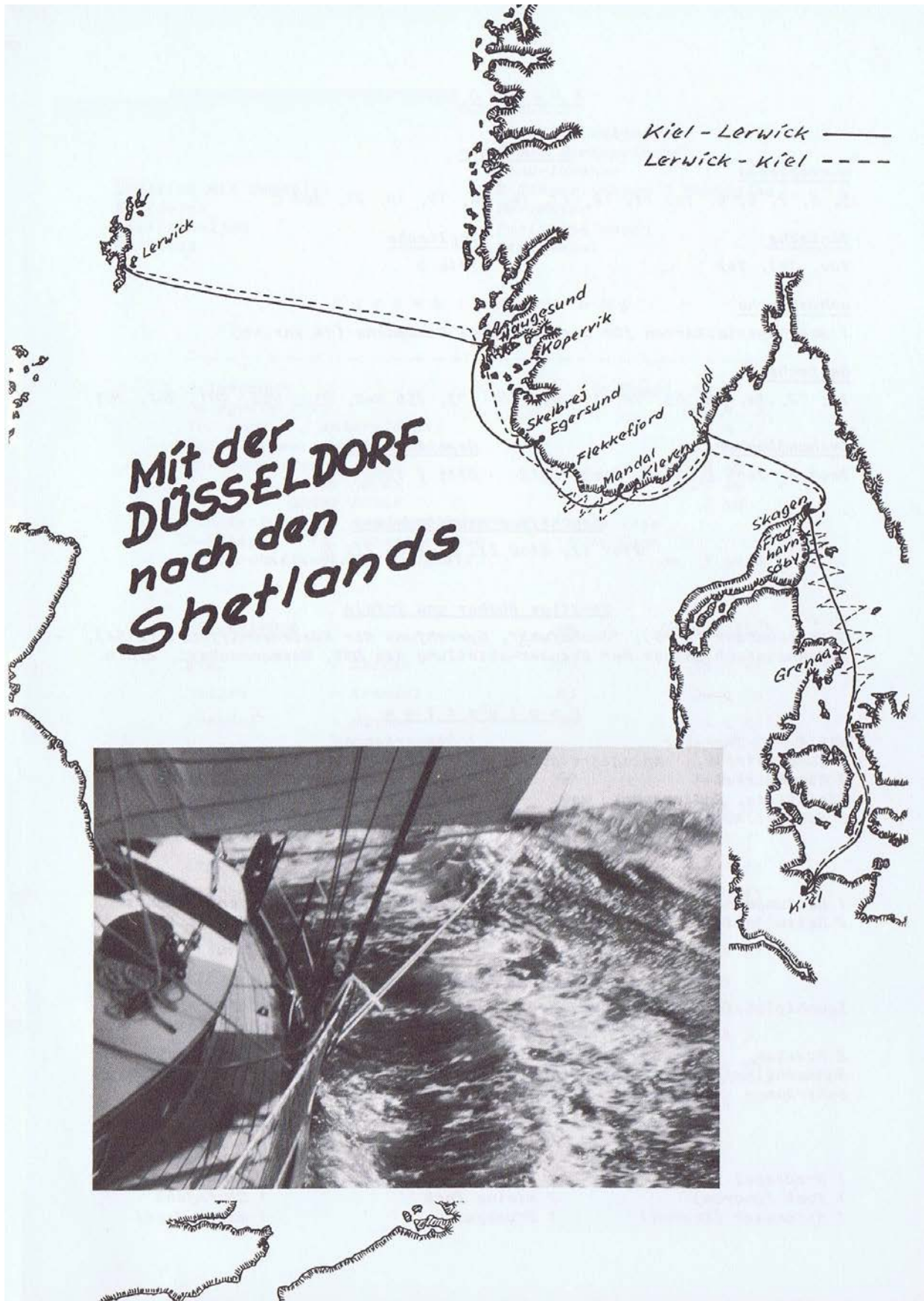
Jochen Grauel (genannt: „Big“),

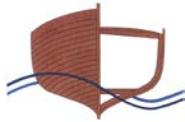
21, z.Z. Soldat. Sein Reich waren Vorschiff und Tabaks-beutel. Stellte mit *Meise* den Rekord im Segelwechsel ein, wobei ihm nicht einmal die Pfeife ausging!

Hans-Jürgen Meißner (genannt: „Meise“),

19, Schüler. Hatte als Zahlmeister zuerst nichts, aber später viel zu tun, und focht auf dem Vorschiff mit den Naturgewalten wilde Kämpfe, die meist blutig für ihn ausgingen. Suchte Entspannung dafür beim Essen und Schlafen.



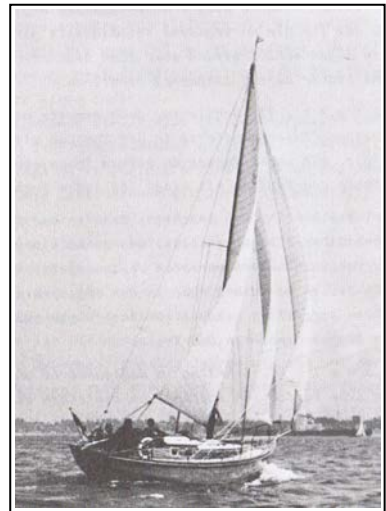




Der Bericht

Am Samstag, den 10. Juli 1965, heisst es um 08.00 Uhr „Leinen los!“ zu einer vier-wöchigen Ausbildungsfahrt mit der *DÜSSELDORF* nach den Shetland-Inseln, dort, wo sich der Nordatlantik und das südliche Nordmeer „Gute Nacht“ sagen.

Ein halbes Jahr sorgfältigster Vorbereitung war dieser langerwarteten Stunde vorausgegangen und der Kapitän hatte alle Hände voll zu tun, seine wichtigen navigatorischen Instrumente, Handbücher und Seekarten einzuordnen. In weiser Voraussicht verschwanden dicke Pullover gleich stapelweise in den Schapps, - überall und in jeder Ecke, jedem Winkel ist der bei strömenden Regen übernommene Proviant verstaut und *Hanne* beweist bei allem ihre hausfraulichen Fähigkeiten.



Mit Grosseegel und Genua machen wir leichte Fahrt nach Norden, bis dann bei Langeland die Sonne durch die Wolken bricht und uns neben stärkerem Wind auch die gute Stimmung steigert. Die gute „Tante“ *DÜSSELDORF* steckt ihre Nase tief in das blaue Wasser, denn wahrscheinlich liegen ihr die hundert Pfund Brot schwer im Magen. Die Wachen werden eingeteilt, die während der ganzen Reise gelten: *Hanne* und *Big* haben die Steuerbordwache, *Sepp* und *Meise* die Backbordwache, jede sechs Stunden. Der Kapitän allein bleibt wachfrei, aber er ist ja sowieso bei jeder besonderen Situation an Deck.

Auch die erste Mahlzeit wird bei guter Fahrt und immer noch achterlichem Wind verdrückt. Rasmus scheint uns zu verwöhnen, doch schliesslich haben wir ihm ein paar kräftige Schlucke aus der Rumflasche gegeben. Nur *Meise* hat offensichtlich Schwierigkeiten. Das erste Mal dabei, und die Beine wollen nicht immer gleich dahin, wo sie sollen. Unter Deck lernt er so manche Ecke und Kante mit dem Kopf zuerst kennen.

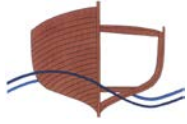
Ehe wir es uns versehen, haben wir den Grossen Belt hinter uns und segeln im ruhigen Kattegat an der dänischen Küste entlang. Da auf einmal ein derber Fluch aus dem Cockpit - *Sepp* hat bei einer Bastelei an der Rettungsboje, die wie eine Fischerpricke aussieht und dadurch helfen soll, bei rauher See über Bord gegangene Besatzungsmitglieder besser ausmachen zu können, sich in die Hand geschnitten. Das Blut „fließt in Strömen“. Der Fast-Selbstmörder wird aber vom Kapitän nach allen Regeln der ärztlichen Kunst verbunden - und er lebt heute noch.

Dieser zweite Tag war so, wie wir ihn uns nicht besser wünschen konnten, mit Schiebewind und herrlichem Wetter. Gegen Abend machen wir das Feuerschiff von Skagen aus, werfen noch einen Blick in das Hafenhandbuch und bereiten uns auf das Anlegemanöver vor. Inzwischen ist es dunkel geworden und die niedrigen und schnell daherziehenden Wolken lassen nichts Gutes ahnen. Mit voller Fahrt segeln wir in das Hafenbecken, doch der freundliche Hafenmeister steht schon an der hell erleuchteten Pier und weist uns ein. Ein sauberer Aufschiesser, die Segel fallen und da haben wir auch schon die Leinen an Land. Es ist 21.55 Uhr.

Dieser 39-stündige Schlag hat uns nicht viel ausgemacht, denn in der Freiwache hatten wir genügend Zeit zum Schlafen. Nachdem das Schiff aufgeklart ist, geht es nach einem kurzen Landgang bald in die Kojen, da wir ja morgen mit Kurs auf Norwegen weiterwollen. Aber Rasmus macht uns einen dicken Strich durch die Rechnung!



Drei Tage lang bläst der Wind ganz fürchterlich aus der falschen Richtung und lässt uns genug Zeit, allerlei Dinge in Ordnung zu bringen. Es wird genäht, gemalt und gespleisst und die ersten Schamfielings an Schiff und Besatzung ausgebessert. Im Hafen liegen hunderte von kleinen Fischkuttern, die mit ihren bunten Stützsegeln ein farbenfreudiges Bild bieten. Wo man geht und steht nur Fisch, Fisch und noch einmal Fisch. Eine willkommene Abwechslung bringt uns ein Ausflug zu der in der Segelschiffszeit von allen Windjammern gefürchteten Jammerbucht. Bei einem wunderbaren Sonnenuntergang baden wir in der aufgewühlten See und *Meise* hat sogar das Glück, in der Brandung einen Südwester zu finden. Am Abend sitzen wir



dann noch in der Kajüte bei einem s-s-s-steifen Grog und brummeln Shanties in unsere langsam spriessenden Bärte.

Und wieder die Segel gesetzt. Mit Fock, kleinem Grossegel und dem Kompasskurs 305° segeln wir durch das Skagerrak mit Ziel Arendal. Plötzlich unternimmt die Mütze des Kapitäns einen frechen Fluchtversuch, aber da beweist sich das immer und immer wieder geübte Mann-über-Bord-Manöver, und ehe sie so richtig nass werden kann, ist sie wieder an Bord und ziert das Haupt ihres Besitzers. Der Käppen strahlt - !

Es ist kühl und salzig, die Dünung deckt uns mit Gischt ein und wir segeln in eine herrliche Abenddämmerung. Kurz vor 22.00 Uhr wird rechts voraus ein Blinkfeuer ausgemacht. Der Kapitän muss geweckt werden und ist auch sofort mit dem

Nachtglas an Deck, aber in dieser dunklen Nacht ist kein Landstrich zu erkennen. Während die Steuerbordwache im Vorschiff schläft, wird der Kurs auf der Karte überprüft und das Feuer mit der Uhr ausgezählt. Es ist wie erwartet - Arendal liegt vor uns. Dann tritt auch die Küste als Streifen aus dem Horizont, wir suchen die Sektorenfeuer und müssen feststellen, dass wohl das Sektorenfeuerhäuschen zu erkennen, das Feuer selbst aber scheinbar erloschen ist. Da diese Gegend mit unzähligen bis unter die Wasseroberfläche reichenden Felsen gespickt ist, warten wir lieber die Morgendämmerung ab. So kreuzen wir vier Stunden vor der nächtlichen Küste. Der Wind ist fast ganz eingeschlafen, nur die von See kommende lange Dünung bewegt das Schiff und lässt die Segel hin- und herschlagen.

Es ist der Törn der Backbordwache und sie friert in der Morgenkälte ganz jämmerlich, und um das Zähneklappern nicht hören zu lassen, essen *Sepp* und *Meise* eine Mohrrübe. Übrigens ist dieses ein guter Trick, da man jetzt nicht unterscheiden kann, ob es die Mohrrüben oder die Zähne sind. Der Kapitän höchstpersönlich begibt sich auf das Vorschiff und ruft die andere Wache in die rauhe Wirklichkeit zurück, und dann geht es wie auf Schleichwegen und mit hellwachem Ausguck in den felsigen Fjord. Überall ragen mal kleine, mal grössere Brocken aus dem Wasser. Der Motor muss angeworfen werden und sorgt nicht nur für eine sichere Fahrt, sondern verbreitet auch noch seine so wohltuenden Gerüche im ganzen Schiff.

Um 04.25 Uhr Bordzeit machen wir im Herzen des schlafenden Arendal fest. Die uns umgebende Ruhe wirkt ansteckend und es geht noch einmal für ein paar Stunden in die Kojen. – Nach dem Frühstück findet eine kurze Besprechung statt, und danach macht sich jeder mit einer Handvoll Kronen auf den Weg. Wie schon in Skagen, so werden auch von hier die Eltern mit einem kurzen Telegramm benachrichtigt. Norwegische Seekarten 1:50.000 müssen gekauft werden, wir brauchen Frischwasser und Obst und dem armen Zahlmeister zerrinnt das Geld nur so unter den Fingern. Abends sind wir dann noch Gäste auf einer französischen Segelyacht, wo bei einem Pernod die allgemeine Völkerverständigung beträchtlich gefördert wird. Es ist schon reichlich spät, als es dann heisst „*bon nuit et dormez bien*“ und „*au revoir*“, aber zwei lassen es sich nicht nehmen, bei Mond-schein spazierehenderweise intensivere Sprachstudien zu betreiben.

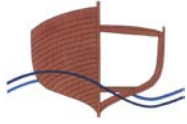
Am Morgen segeln wir schon wieder aus dem Fjord, der neue Kurs wird festgelegt. Die Sonne scheint mit aller Macht und alle Wetterberichte versprechen uns gutes Wetter. Wir segeln an der zerklüfteten Küste entlang mit guten 6 Windstärken, die uns der liebe Rasmus von achtern beschert. Das Grosse wird ein gutes Stück weggerefft, die Bullentalje festgesetzt, die Sturmfock ausgebaumt und mit Topnant und Niederholer abgesichert. Wir rollen schwer in der ziemlich hohen See und jedesmal, wenn es in die grünen Wellentäler abwärts geht, vöse Zuckungen. *Sepp* das schadet so gut wie stärkt die Armmuskeln.

Das Deck glitzert vom je nach Kurs und Wind oft die Freiwache nicht zur Spinnakerbaum auf die und die Bullentalje wieder und *Meise* holen die und glauben scheinbar, reißen können.



Salz wie Eis in der Sonne. Weil geschifft werden muss, kommt Ruhe, sie muss mit anfassen. andere Seite, Grossbaum über fest. Die „Decksakerlaken“ *Big* Schoten aus Leibeskräften durch dass sie sie doch einmal zer-

Dietrich steht im Luk und sucht die einsame Küste nach Feuerträgern ab und als er einen klar macht, heisst es „*Klar bei Peilkompass*“, ein paar Striche auf der Seekarte - und unser Standort ist bestimmt.



Hanne versteht es wie immer, und das wirklich grossartig, uns mit allerlei Sachen zu überraschen und zu verwöhnen. Die Sonne brennt unbarmherzig. Die Freiwache zieht es vor, an Deck zu schlafen, und jeder denkt, dass es so eigentlich weitergehen könnte.

Weil es uns zu gefährlich scheint, nachts an dieser Küste zu segeln, laufen wir Mandal an. Braungebrannt, durchgeweht und auch gehörig gesalzen, rauschen wir an den hübschen Holzhäusern vorbei und machen an einer langen Pier fest. Im Hinblick auf die vielen Zuschauer, und besonders die weiblichen, ist das Schiff in wenigen Minuten bestens aufgeklart und nach einem kräftigen Essen wird beschlossen, gemeinsam zum Baden zu gehen. Mit einem Taxi sind wir schnell am Strand und es ist eine Wonne, in diesem klaren Wasser zu schwimmen. Um eine leichte Tönung, um einen kleinen Schimmer heller geworden, steigen wir wieder in die Kleider und sind uns bald einig, dass dieser Abend wieder in den Dienst der Völkerverständigung gestellt wird. Alle Mann hoch - Verzeihung - alle Mann und ein weibliches Wesen hoch geht es in den Folkepark, wo das Tanzbein geschwungen wird. Nach einigen sehr netten Stunden wandern wir „heimwärts“ und legen nach kurzem Schlaf um 04.45 Uhr ab. Der nächste Törn soll uns bis nach Haugesund bringen.

Und wieder haben wir strahlenden Sonnenschein und achterlichen Wind. Das Schiff liegt verhältnismässig ruhig, so dass wir ausgiebig frühstücken können. Lindesnes, die berühmte Südspitze Norwegens, wird gerundet und später, als der Wind nachlässt, laufen wir mit Spinnaker an der Küste längs. Wir müssen ihn aber doch bald wieder einholen, da er durch die rollende Dünung immer einfällt.

Egersund ist der nächste Hafen und er empfängt uns gleich am Fjordeingang mit dem fürchterlichen Trangestank der vielen Fischfabriken, der im Unterbewusstsein schlummernde Erinnerungen an früheste Kindheitsjahre wachruft. Im Fjord müssen wir den Motor zu Hilfe nehmen, der jetzt seinerseits auch noch unguete Gerüche verbreitet, denn er pumpt rätselhafterweise das Kühlwasser nicht in den Motorblock, sondern treu und brav in die Bilge. Und wo sollen wir nun nach Geschäftsschluss einen Mechaniker hernehmen? Glücklicherweise kriegen wir einen Fischdampfermaschinendoktor zufassen und erklären ihm mit Händen und Füßen, dass die Hauptdichtung für das Kühlwasser leck ist. Er hört und guckt uns aufmerksam zu, nickt dann mit freundlichem Gesicht und lässt sich auch gleich ein paar riesige Schraubenschlüssel von seinem Dampfer holen. Mit vereinten Kräften gelingt es aber bald, eine neue Dichtung zu schneiden und einzusetzen - das wäre geschafft.

Nach einem ausgiebigen Klarschiff verholen wir uns etwas weiter hinein in den Fjord und suchen einen günstigen Ankerplatz. Ringsum türmen sich wie in den Alpen mit hohen Tannen bewachsene Felsen und mitten in dieser herrlichen Gegend entdecken wir auch einen idealen Platz. Vorsichtig pirschen wir uns durch die Untiefen und dann geht der Anker bei fünf Meter Tiefe in den Bach. Während sich der Himmel von der untergehenden Sonne blutrot färbt, machen wir uns fertig zum Schlafen. Die Nationale und die Gastflagge sind eingeholt, das Ankerlicht brennt und *Dietrich* stellt den vermaledeiten Wecker auf 04.30 Uhr. Der letzte Wetterbericht wird noch mitgenommen und die Wetterkarte gezeichnet, dann sind wir mit einem Kopfsprung in der Koje. Nach kurzer Zeit ist Ruhe im Schiff.

Gegen Morgen, eigentlich noch zu nachtschlafender Zeit, ein nervtötendes Rasseln der Wecker. Pflichtbewusst erhebt sich der Kapitän und steigt in sein Zeug, aber sonst herrscht überall tiefe Ruhe. „Reise - reise!“ *Meise* stellt sich tot. „*Meise!!* Reise-reise -!“ Auch *Hanne* säuselt noch. In etwas verstärkter Form dringen die gleichen Geräusche aus dem Vorschiff, und da fängt *Dietrich* an zu drohen! Vor's Seeamt will er uns alle bringen, die ganze Mannschaft aufhängen - - nichts. Keiner kommt hoch. Da stürzt er, mit zusammengebrochenen Zähnen ellenlange Flüche ausstossend, ins Vorschiff, packt den Bestmann am Kragen und jagt ihn aus der Koje. Der Rest geht in einem schallenden Gelächter unter. *Hanne* braut uns einen kräftigen Tee, der Anker wird gelichtet und wir verlassen unseren herrlichen Ankerplatz.

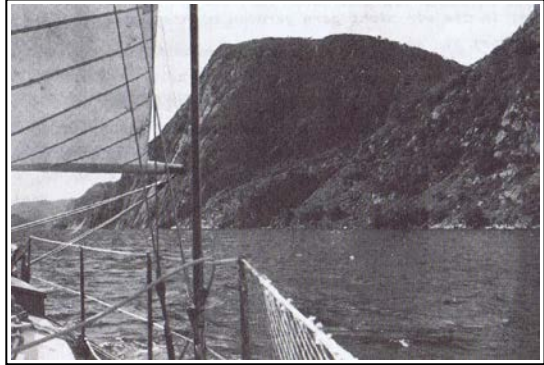
Immer noch bläst der Wind von achtern und die Shetland-Inseln melden seit Tagen einen stetigen SO. Hoffentlich hält er noch eine ganze Weile an. Wenn nicht gerade wieder geschifft werden muss, sonnt sich die Freiwache an Deck, nur *Meise* ist verstimmt. Eine heimtückische See hat nämlich seine neuen Bordschuhe beim Sonnenbad überrascht. Weiss-schäumend kam sie den Schergang herangegurgelt und hatte auch noch die Frechheit, ein Handtuch mitzunehmen.

Abends machen wir in dem Ort Haugesund fest und treffen die letzten Vorbereitungen zur grossen Überfahrt. Der Zahlmeister grabbelt wieder verzweifelt in der Bordkasse herum, denn es müssen noch zusätzliche See-karten besorgt werden. Auch das Frischwasser muss ergänzt werden. *Dietrich* geht zum deutschen Konsulat und holt den neuesten Wetterbericht, ausserdem bittet er um Benachrichtigung der Fischerei, dass sich eine deutsche Segelyacht auf der Fahrt nach dem Shetlands befindet. Die Eltern werden ebenfalls noch einmal mit einem Gruss bedacht und dann verschwinden am Montag kurz nach



15.00 Uhr die gletscher- und schneebedeckten Bergriesen Norwegens langsam am Horizont.

220 Seemeilen liegen vor uns und wir steuern vorerst Kompasskurs 288°. Der Wachwechsel wird genau eingehalten, d.h. sechs Stunden Ruhe und sechs Stunden Wache. Das ist nun einmal der Bordrhythmus, der sich aber bestens bewährt, denn so kommt jeder zu ausreichender Ruhe und hat noch genügend Zeit, sich in Ölzeug, Schwimmweste und Sicherheitsleine einzupacken. Es wird ein sehr sorgfältiger Koppelkurs gefahren, den der Kapitän alle zwei Stunden überprüft. Das Summlog ist bei dieser Navigation nicht zu verwenden und wir nehmen deshalb das altbewährte Relingslog. Stavanger wird gepeilt und mit dem Kurs verglichen, denn wir müssen von Anfang an genau steuern. Südlich der Shetlands laufen nämlich unangenehme Strömungen, in die wir nicht gern geraten möchten, ausserdem beträgt die Missweisung dort bis zu 10 Grad!



Eine lange, hohe Dünung rollt die ganzen Tage. Die Backwordwache ist für die Hundewache eingesetzt, während die Steuerbordwache zusätzlich die Kombüse betreut. Um 01.00, 07.00, 13.00 und 19.00 Uhr werden die Wachen gewechselt, um die Prozeduren in der Kombüse zu erleichtern und die letzten Wetterberichte und Wetterkarten der ablösenden Wache zu geben. Und dieser 6-stündige Wachtörnwechsel bewährt sich auf unserem kleinen Schiff mit der geringen Besatzung hervorragend.

Der Kursstrich auf der Seekarte schiebt sich langsam, aber stetig immer weiter nach Westen, immer näher an die Shetland-Inseln heran. Einmal sind wir sogar in einem günstigen Windstreifen und können 12 Stunden lang den Spinnaker segeln, mit nur zwei Mann! Uns ist nicht bekannt, ob es das schon einmal gegeben hat – die Danziger Kreuze im Nordmeer!



Nachts ist es kalt, lausig kalt, aber mit warmer Unterwäsche, Handschuhen und Gin lässt es sich ertragen. Am zweiten Tag treffen wir im Morgengrauen das erste Schiff, einen russischen Fischdampfer. Ein kurzes Winken und wir laufen weiter auf unserem Kurs.

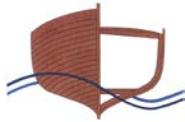
Und dann hat auch diese Wasserwüste ein Ende, als wir am zweiten Tage um 05.00 Uhr Land voraus haben. Aus dem grauen Dunst heben sich die markanten Silhouetten von North Head und Bressay Island hervor und sehen so aus (!) wie sie im Handbuch aufgezeichnet sind. Der lange erwartete Augenblick ist da und - worauf wir besonders stolz sind - wir haben die Ansteuerung von Lerwick vor uns!

Der Wind pfeift um die zerklüfteten Felsen und es gibt keinen Baum und keinen Strauch, der ihn aufhält. Die Shetlands. Was uns in diesem düsteren Grau als erstes und besonders ins Auge fällt, ist der Friedhof von Lerwick, auf einer windigen und kargen Felsenkante gelegen. Weiter unter der Küste packt uns eine Fallbö und schüttelt das Schiff gehörig durch, wir reffen schnell und kommen immer näher, bis wir endlich in den

Hafen einlaufen. Die Häuser, die wir sehen, alle grau in grau.

Kaum haben wir festgemacht, überfällt uns der Immigration Officer, ein Mann mit vielen Ärmelstreifen und gefolgt von seinem Gehilfen, dessen Aufgabe nur darin zu bestehen scheint, die wichtigen Stempel zu tragen. „Rats?! - “ „Nein, keine Ratten an Bord!“, „Ja, alle gesund!“ und so weiter - und so weiter. Dem armen *Dietrich* fragt er die Seele aus dem Leib und aus dem Schiff. Der hilfsbereite Hafenmeister aber bietet uns alle nur erdenkliche Unterstützung an. Kurz nach der Zoll- und Passkontrolle kommt der Kommodore des „Lerwick Yachtclubs“ und lädt und gleich sehr freundlich für morgen ein, doch wir sind müde und haben im Augenblick nur ein Bedürfnis - schlafen - !

Ja, und wenn wir auch hundemüde sind, die 220 Seemeilen haben wir trotzdem gut überstanden. Ganz ehrlich gesagt - nach 1 ½ Wochen schon hier oben in Lerwick, das wagten wir nicht einmal zu träumen! Etwas allerdings fehlt uns noch, nämlich die richtige Gastlandflagge. Aus rotem Stoffe und ausgeschnittenem Union Jack von *Big* zusammengenäht, wird sie mit einiger Verspätung vorgeheisst.



Klarschiff für alle! – *Big* geht mit dem Bootsmannsstuhl in den Mast und kontrolliert das Rigg, es wird gescheuert und geputzt und das gesamte laufende Gut überholt. Hier und da muss ein Takeling erneuert werden. Es herrscht eine richtige Hochstimmung an Bord, nur einer macht eine Ausnahme, unser Zahlmeister. Dem spuken die crowns und shillings nur so im Kopf herum, doch der Kapitän weiss einen Aus-weg für ihn in dieser überaus schwierigen Finanzoperation und rettet die Lage.

In der Stadt grauen und ge-Strassen weht wohl an diese der falschen wird. Wir sind bleiben. Es hat schlechtes Wet-die Bucht voll ist und Hochsee-Zuflucht suchen. Franzosen.



erweckt alles irgendwie einen duckten Eindruck. Durch die ein recht kühler Wind, der uns Küste brachte, jetzt aber als aus Richtung kommend bezeichnet also gezwungen, noch zu sich inzwischen ein sehr ter zusammengebraut, so dass von weit über hundert Loggern kuttern, die vor dem Sturm Isländer sind es, Norweger und

Unser englischer und gibt uns zu

Hummeressen. Anschliessend wärmen wir uns am Kaminfeuer mit einem Glas Whisky und sitzen noch ein paar Stunden erzählend und singend beisammen, von *Sepp's* Gitarre begleitet. *Big* revanchiert sich für diese herzliche Gastfreundschaft mit selbstgebackenen Pfannkuchen, die auch freudig angenommen werden.

Freund sorgt für Abwechslung Ehren am nächsten Tag ein

Eine halsbrecherische Busfahrt bringt uns an kargen Weiden mit Schafen und Ponies vorbei nach Scalloway, das auf der anderen Seite der Insel liegt, an der Atlantikküste. Eine wildzerklüftete Gegend ist es und mit viel Phantasie spüren wir in einer düsteren Burg den Geist des in grauer Vorzeit ermordeten Schlossherren auf, des *Duke of soundso*. Unser wackliger Plüschbus rollt seine fünf Seefahrer wieder zurück nach Lerwick und während draussen der Sturm durch Fallen und Wanten winselt, sitzen wir gemütlich in der Kajüte bei Punsch und Gitarrenklängen. Wir sind aber bald so müde, dass unserem Vorsänger *Big* die zweite Strophe von „...müssen Männer mit Bärten sein...“ regelrecht im Halse steckenbleibt.

Mit den Festmachern haben wir unsere liebe Not, denn der Tidenunterschied beträgt fast drei Meter. Dieser Umstand bezahlt - na, wer kann es schon sein -, bezahlt also *Big* natürlich mit einem Fehltritt und wir ziehen ihn wie einen nassen Sack unter grossem Gelächter an Bord.

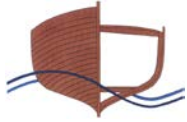
Im Laufe der vergangenen Tage ist unsere gute *DÜSSELDORF* zu einer viel bestaunten Sehenswürdigkeit geworden. Von einem englischen Fischer werden wir auf seinen Kutter eingeladen und lernen hier etwas kennen von dem in diesen nördlichen Breiten doch verdammt harten Leben eines Heringsfängers.

Ab und an tauchen unsere blauen Takeljacken in den finsternen und engen Strassen Lerwicks auf, in denen das Licht - aus sicherlich schottischen Gründen - immer Punkt 22.00 Uhr gelöscht wird. Sogar in einigen verräucherten Hafenkneipen waren wir und danach gibt es immer viele Abenteuer zu erzählen. Der eine konnte gerade noch einer handfesten Prügelei aus dem Wege gehen, doch *Meise* wieder war es, der in angenehmer Gesellschaft einen schottischen Volkstanz beigebracht bekam.

Das Wetter klart langsam auf und an einem sonnigen Tag fährt uns unser Freund, Mr. *Mallace*, durch das Hochland er Insel und erzählt dabei von der Geschichte dieses windumtosten Eilandes und den Wikingern, die hier ansässig waren. Für seine Schilderungen sind wir ihm sehr dankbar, denn wir gewinnen dadurch ein lebendiges Bild vom Leben dieser Menschen, ein Bild, das wir sonst nicht bekommen hätten.

Dann aber ist auch für uns die Zeit gekommen, Abschied zu nehmen von den Freunden, die wir gewonnen haben, und von der freundlichen Bevölkerung. Die Wetterberichte haben sich endlich auf eine gemeinsame Windrichtung geeinigt, der Sturm ist abgeflaut und auch die Kutter und Logger gehen wieder in See.

Als wir ablegen, steht unser Freund mit seiner Familie am Fenster und winkt uns einen letzten Gruss. Mit Grosseegel und Genua laufen wir ab und lassen ihn immer weiter zurück, einen Menschen, dem wir viel zu danken haben. Als kleines Gastgeschenk von uns hängt jetzt der Clubstander des „Gode Wind“ über seinem Kamin. Ein Blick noch zum norwegischen Schulschiff *CHRISTIAN RADICH*, das vor einigen Stunden



eingelaufen ist, zu den Häusern und Hügeln über der Bucht, dann segeln wir mit ablaufenden Wasser der norwegischen Küste entgegen.

Gezeitenstrom, Missweisung der Kursberechnung berücksichtigt und eingetragen. Das Stunden genommen und später Kursänderung fest. Wir haben rauschender Fahrt. Um 01.00 wache gepurrt und sie hat einige denn alles ist in Bewegung. Nacht, kein Stern zu sehen. Die da öffnet Petrus auch noch seine rauscht und rauscht in Strömen. und tief vergrabscht im Ölzeug und steuern ihren Kurs. Trotz



wäsche und diverser Pullover dringt die Kälte bis in die Knochen. Wasser, Schiff und Himmel sind nicht mehr zu unterscheiden, alles ist eine einzige schwarze Masse. Den Südwestwind tief in die Stirn gezogen, sitzt *Meise* und träumt sicherlich von Sonne und geruhsamer Briefmarkensammelei, bis er *Sepp* am Ruder ablösen muss. Verfluchter Klabaوترmann - - ! Will denn die Wache kein Ende nehmen??? Auch *Sepp* sehnt sich nach seinem himmelblauen Schlafsack - - .

und Abdrift werden bei sichtigt und auf dem Log wird alle zwei legt der Kapitän eine NNW 5 und segeln mit Uhr wird die Backbord-Mühe beim Anziehen, Draussen ist schwarze See ist sehr unruhig und Schleusen - und es Zusammengekauert hocken zwei Gestalten der warmen Unter-

Den ganzen nächsten Tag über bewegen sich drohende Regenwände um uns herum, aber mit viel Geschick schlängeln wir uns dazwischen durch. Nie gesehene Mövenarten sind unsere einzigen Begleiter, sonst ist die See wie reingefegt bis zum Horizont.

Aber auch diese graue Überfahrt hat einmal ein Ende und am zweiten Tage erkennen wir die Küste Steuerbord voraus, doch es vergehen noch Stunden, bis wir sie klar vor uns haben. Wieder beginnt die Suche nach Landmarkierungen und dann stellt sich heraus, dass wir um 10 Seemeilen abgekommen sind und südlich Bergen stehen. Wir fallen ab und segeln bei nördlichen Winden und Sonnenschein in Richtung Haugesund, lassen die Stadt aber an Backbord liegen und laufen abends Kopervik an.

Der nächste Tag bringt uns bei ruhigem Wetter bis zu einem Ankerplatz bei Egersund. Kurz vorher beisst ein kräftiger Dorsch bei *Meise* an der Angel und von *Big* fachgerecht ausgenommen, wandert er in die ewigen Fischgründe und damit in die Pfanne. Eine herrliche nordische Nacht erleben wir hier in diesem Fjord und feiern unsere gelungene Überfahrt mit einem kräftigen Punsch.

Für 09.00 Uhr ist „Anker auf“ festgelegt, aber was hat Rasmus mit uns vor? Der Wetterbericht hatte N bis NW 5-6 angesagt, doch draussen steht eine schwere See. Gegen Mittag frischt es immer mehr auf und erreicht gute 6 bis 7 Windstärken mit noch höher auflaufender See. Wir segeln das kleine Grosseegel mit drei Reffs und Sturmfock und sitzen alle mit Monkeyleinen und Schwimmwesten an Deck. Kleine Frachter kriechen dicht unter der Küste entlang, bis zur Brücke mit Gischt überschüttet. *Sepp* hat den Rudertörn und



mag gar nicht nach achtern gucken. Die grüne See rollt heran und hebt das Boot in luftige Höhen, lässt es in tiefe Wellen-täler hinabgleiten und wir müssen schiften, schiften und nochmals schiften.

Als es aber noch mehr aufbrist, beschliesst der Kapitän abzufallen und in den nächsten Fjord zu laufen. Und wir haben Glück, denn als wir der Küste näherkommen, erkennen wir auf einmal eine Felsenschlucht. Die Einfahrt kann man laut Handbuch erst ausmachen, „wenn man kurz davor-steht“. Etwas später liegen wir im ruhigen Hafenbecken von Flekkefjord fest und *Big* überrascht uns wieder mit seinen Pfandkuchen, die er mit *Hanne* gemeinsam zurechtgezaubert hat.

Kurz nach Sonnenaufgang werfen wir die Leinen los, draussen hat es auch wohl etwas abgeflaut, aber als wir aus der Abdeckung durch die hohen Felsen herauskommen, steht eine gewaltige Brandung auf den Klippen und donnert gegen die Küste. Mit gerefftem Grosseegel und Sturmfock kreuzen wir uns aus der



Fjordeinfahrt frei. „Klar zur Wende - Reeee -!“ geht es pausenlos, wir reissen und holen an den Schoten mit allen Kräften, die Wendemanöver werden blitzschnell ausgeführt, aber wir schaffen es einfach nicht! Die *DÜSSELDORF* kommt gegen diese wilde See nicht an und jetzt muss die grosse Fock her! *Big* und *Meise*, schon völlig durchnässt, arbeiten sich nach vorn und *Meise* hält sich an Fockstag und Bugkorb fest, um die Fock zu bergen, während *Big* das Fockfall klarmacht. Die Sturmfock reicht nicht aus, um durch diesen schäumenden Brandungsschwall zu kommen. „Waaahrschau - !!!“ Die *DÜSSELDORF* legt sich schwer über und eine See hängt über dem Vorschiff, wieder wird der Buch hochgeworfen und knallt dann hart auf. Mit der Sicherheitsleine an der Seereling festgepickt, hält *Meise* den verfluchten Schäkel in der Hand und kann vor lauter Stampfen und Rollen kaum arbeiten. Das Salzwasser brennt in den Augen und schon kommt der nächste Brecher. Von achtern brüllt *Dietrich*: „Ihr gottverdammten Kakerlaken! Wollt Ihr wohl machen, dass Ihr endlich fertig werdet - ! Hier die dicken Marmeladenbrote verputzen und wenn es bisschen pustet, dann nicht arbeiten wollen - - !“ Der kann gut reden - . Der Rest wird sowieso von einem Wassersturz weggespült. Dann aber ist auch das geschafft und wir sind heraus, segeln auf 140 Grad südwärts. Das Grossegel bleibt noch gerefft bis zur Saling, also ein gutes Viertel seiner Segelfläche.

Der Kapitän hatte in den langen Winterabenden *Hiscock's* Einhand-Reisen studiert und so entschliessen wir uns, lange Festmacher achterraus zu stecken. Und wirklich liegen wir viel ruhiger in der See und verhindern mit ziemlicher Sicherheit ein Querschlagen. Auch der Rudergänger atmet erleichtert auf, denn der Ruderdruck wird etwas geringer. Das Schiff liegt jetzt gut stabil in der See, trotz der 8 Windstärken, die zeitweise sogar an die 9 herankommen. Der Wind heult und das Meer um uns ist nur noch weisser Schaum, der in langen Fetzen von den Wellenspitzen abgerissen wird und über das Wasser jagt. Unser Summlog ist in Ekstase geraten und feiert Orgien, denn mit 12 Meilen Fahrt schiessen wir hinab in die Wellentäler, trotzdem wir ja achterraus die Festmacher haben, die sich grossartig bewähren.



Lindesnes liegt hinter uns, aber wir haben keine Zeit, uns umzuziehen. Wieder Getrappel an Deck, wieder Schwimmwesten anlegen und die Monkeyleinen, und raus zum Schiften. Unter Deck hauen wir uns mit vollem Ölzeug hin und versuchen, wenigstens ein Auge voll Schlaf mitzunehmen, aber immer wieder heisst es „Klaaar zu ´m Manöver - !“.

Einige Zeit später müssen wir trotzdem weiter unter Land segeln und es geht auch besser, aber hier jagt eine Bö die andere. Ausserdem ist die Navigation sehr schwierig, denn die ganze Gegend sieht aus wie ein Katzenkopfpflaster, das zum grössten Teil unter Wasser steht. Der Kapitän wird durch *Hanne* wirksam unterstützt, da die Landmarken und Fahrwasserkennzeichen oft erst sehr spät auszumachen sind. Wir machen schliesslich immer noch 7 Meilen Fahrt und steuern sicherheitshalber Kleven an, das in der Nähe von Mandal liegt.

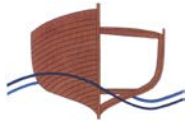
Hier treffen wir einen alten ostzonalen Fischkutter, den es am Tage zuvor draussen beinahe erwischt hat. Seine Decksladung von festgelaschten Heringsfässern ist schon über Bord gegangen und voller Spannung hören wir uns an, wie es diesem Schiff, das ja immerhin einiges grösser ist als unsere *DÜSSELDORF*, erging.

Bei der routinemässigen Überprüfung des Schiffskörpers entdecken wir, dass sich die Schraube mit der Welle durch den Seegang von Getriebe gelöst hat. Während

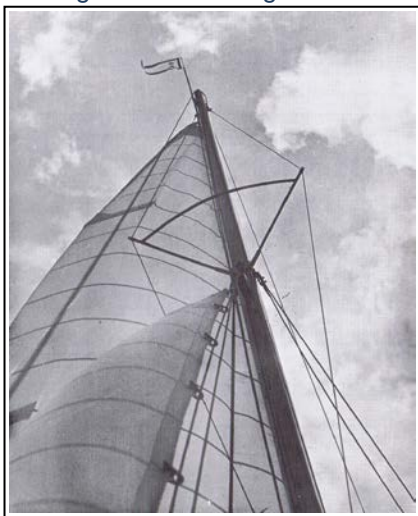
sich *Sepp* und *Big* mit dem Motor beschäftigen und der Käppen die Betriebsanweisung des „Albin“ verliert, spielt *Meise* Froschmann und drückt, vorher durch ein paar kräftige Schluck Rum vorgewärmt, die Schraube wieder in die richtige Stellung. Zwei Tage liegt die *DÜSSELDORF* in dieser geschützten Bucht und wir bestaunen von den Klippen hoch über dem Wasser die tobende See. Etwas wehmütig stellen wir an diesem Tage fest, dass schon die letzte Woche unserer herrlichen Fahrt angebrochen ist.

Am anderen Tag laufen wir aus und versuchen freizukommen, aber wir kehren wieder um, denn die See ist noch zu hoch. Mit dem Schlauchboot erforschen wir die nähere Umgebung, verbringen die Zeit mit Angeln oder gehen nach Mandal, wo es für einen von uns ein freudiges Wiedersehen gibt.

Die Nächte sind hell und klar und um 04.00 Uhr rasselt der Wecker. Das Wetter hat sich einigermassen



beruhigt und mit ausgebessertem



Grossegel halten wir Kurs auf Arendal. *Dietrich* lässt *Sepp* und *Big* Peilungen machen und *Meise* wird auf dem Vorschiff in die Geheimnisse der Knoten und des Spleissens eingeweiht. Auf der Höhe von Arendal bestimmen wir die Position durch Kreuzpeilung und ändern danach den Kurs, denn die jetzt günstige Wetterlage erlaubt uns, dass wir gleich durch das Skagerrak in Richtung dänische Küste ablaufen können. Norwegen verschwindet langsam am Horizont.

Nachts geraten wir in einen Schwarm Fischkutter, denen wir ganz gewiss nicht im Wege sein wollen. Und um nicht mit einem verirren Wal verwechselt zu werden, leuchten wir mit dem selbstgebastelten Handscheinwerfer das Grossegel an. Gegen Morgen haben wir das Feuerschiff „Skagen Rev“ querab und segeln weiter mit Kurs auf Frederikshavn. – Die letzten Kronen werden zusammengekratzt und *Hanne* zaubert uns dafür ein ausgesprochen lukullisches Festmahl, das uns das Wasser im Mund zusammenlaufen lässt.

Nach einer kurzen Ruhepause geht es am nächsten Morgen weiter, doch Regen und böiger Wind aus Süden, dazu noch starker Strom gegenan, verhindern unser eigentliches Vorhaben, denn die gute *DÜSSELDORF* hat nun einmal etwas gegen die Kreuz. Ein paar Schläge machen wir aber doch, wenigstens sind wir bis Säby gekommen. Mit einigen Gläsern Whisky spült jeder seinen ganz speziellen Kummer herunter, als wir abends in der Kajüte sitzen.

Der darauffolgende Tag bringt uns eine harte Kreuz und es kommt wie ein Donnerwetter über uns mit sechs Windstärken. Das Schiff stampft sich in dieser kurzen und steilen See einfach fest, aber schliesslich haben wir uns mit gerefftem Grossegel und der Sturmfock bis zum Abend Grenaa erkreuzt. Um 04.00 Uhr werden die Leinen wieder losgeworfen und wir stellen fest, „dass das Kattegat es in sich hat!“. Wir knüppeln uns sachte weiter und laufen schliesslich Ballen an, beschliessen aber, es trotz-dem weiter zu versuchen. Also wieder raus, und siehe da, mit der Dunkelheit tritt eine Wetterberuhigung ein, die uns erlaubt, mit Vollzeug durch den Grossen Belt die heimatlichen Gestade anzusteuern. –

Vier Wochen waren wir fort, doch beim Anblick des Laboer Ehrenmales kommen uns alle erlebten und herrlichen Stunden wie verflogen vor. Aber wir brauchen nur Schiff und Kameraden anzusehen, und wir wissen, was wir in dieser Zeit erlebt und gelernt haben!



Kontakt:

„Yacht-Club Gode Wind e.V.“

Dietrich A. Popkowitz

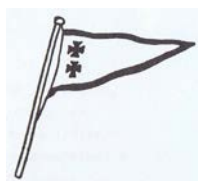
Schützenwall 65, D-24114 Kiel

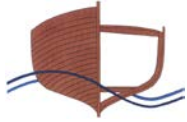
Tel: 0431 / 63 134

Fax: 0431 / 63 116

Email: popkowitz@gmx.de

WebSite: www.dzyc.de





Anmerkung d. Redaktion: Für diese - für damalige Verhältnisse erstaunliche - Langfahrt erhielt die Crew der *DÜSSELDORF* von der „Kreuzer-Abteilung“ (damals noch eigenständig, aber dem DSV kooperativ verbunden) den begehrten „Franz Perlia Seefahrtspreis der Jugend“, dessen Urkunde nachfolgend zu sehen ist:



FRANZ PERLIA SEEFAHRTSPREIS DER JUGEND



Für die Langfahrt
mit der

„Düsseldorf“

von Kiel über Skagen, Norwegen, zu den Shetland-Inseln
und zurück nach Kiel = 1.533 sm

Herrn D. A. Popkowits
Herrn Sepp Barth
Frl. Hannelore Köpke
Herrn Jochen Grauel
Herrn Hans-Jürgen Meißner

