

Törnbericht 2008

Nach unserem Törn nach Stockholm im Jahr 2007 veränderte ich wieder einmal einiges an unserer l'espoir III. Als erstes wollte ich erreichen, dass wir bei Flaute nicht mehr auf den Wind warten müssen, also musste ein Motor her der extrem lafruhig und leistungsstark ist. Und Benzin sollte er nur wenig oder gar keinen Verbrauch haben. Als Elektrotechniker liebäugelte ich ja schon immer mit Elektromotoren. Die Motoren die es bisher gab waren aber im Bezug auf Leistung und Energieeffizienz nicht gerade befriedigend. Seit ein paar Jahren versprach eine neue Firma aus Starnberg effektive Salzwasserfeste Elektromotoren zu bauen. Dem traute ich nicht ganz. Ich machte also eine Probefahrt bei einem Händler auf dem Kriebsteiner See. Der Torqeedo Cruise war an einem Angelkahn montiert. Das waren nicht gerade optimale Testbedingungen, da es unrealistisch ist einen Motor der später mal ein voll beladenes Segelboot auf dem Meer antreiben soll an einem kleinen Kunststoffboot zu testen. Trotzdem war ich danach begeistert, der Schub des Motors war enorm. Nur die Wasserdichtigkeit machte mir Sorgen, deshalb rief ich beim Hersteller an und erkundigte mich danach. Mir wurde versichert dass der Motor absolut Salzwasserfest sei und nichts passieren kann. Also entschieden wir uns für den Kauf. Über den Winter rüstete ich das Boot auf Elektroantrieb um. Ich baute 2 Mastervolt AGM Batterien mit je 225 Ah (in Reihenschaltung, Motor benötigt 24 V) ein. Da ich keine weiteren Batterien an Bord haben wollte musste ein Spannungswandler für den Betrieb des herkömmlichen 12V Bordnetzes an Bord. Um die Batterien in einer Nacht wieder voll zu bekommen kam ein Sterling ProDigital Ladegerät mit 24V 25 A an Bord. Das Laden sollte im Hafen oder im Notfall über meinen Stromerzeuger (Notstromaggregat) erfolgen. Zum Erreichen der 24V Ladespannung war eine 4. Solarzelle erforderlich. Ich schaltete je 2 in Reihe um eine Spannung von 24 V zu erreichen und

diese beiden dann Parallel damit sich der Ladestrom erhöht. Da bei Flaute öfter die Sonne scheint sollte nun genügend Strom zur Verfügung stehen um mit dem Motor in der niedrigsten Stufe zu fahren. Das ist dann nicht gerade schnell, aber immerhin besser als abzutreiben und auf Wind zu warten. Das erst einmal als technischer Einstieg in das neue Antriebskonzept. Wenn es auch Probleme gab so viel schon mal vorab, es hat sich bewährt.

Als weitere Neuerung kam ein Standard Horizon Kartenplotter mit C-Map Kartenmaterial für die gesamte Ost und Nordsee. Durch Anschluss von Echolotgeber AIS-Empfänger und Notebook ist dieses Gerät gleichzeitig noch AIS Radar (endlich weiß man in der Nacht wo die Schiffe tatsächlich sind), Echolot und Monitor um z.B. auf einem langen Törn einen Film zu sehen. Die gesamte Beleuchtung rüstete ich auf LED Technik um. Ich wollte nie wieder in der Nacht ohne Licht segeln. In den Jahren zuvor schaltete man das Licht auf Grund des hohen Energieverbrauches nur an, wenn sich ein Boot näherte. Was ist aber wenn dieses Boot auch kein Licht an hatte? Dieses Risiko wollten wir nicht mehr eingehen. Ich tauschte die Genua gegen eine Fock um auf Amwindkursen schneller zu Segeln. Als 3. Segel kam ein Parasail Spinnaker mit Bergeschlauch an Bord. Das Beiboot bekam einen faltbaren Torqeedo Cruise Motor. Wer schon mal ein Schlauchboot gerudert hat weiß dass ein Motor für ein Schlauchboot ein Segel ist. Für den Landgang kauften wir 2 faltbare, leichte Aluminium Elektroroller. Diese sollen uns bei den meist Kilometerlangen Wegen von der Marina in die Stadt nützlich sein.

Das soll es zu den Neuerungen erst einmal gewesen sein.

Am 5.7.2008 fuhren wir voll beladen nach Eckernförde. Nach dem Slippen machten wir an einer Mooring Boje (6€ Gebühr) fest und

stellten den Mast. Abends fuhren wir dann mit dem Beiboot bei Windstärke 3 von vorn die 1,6 SM in den Stadthafen von Eckernförde. Der neue Motor mit Akku war echt toll. Das Video dazu ist unter Törns und Videos zu finden.

Am nächsten Morgen 8:00 Uhr ging es dann endlich los. Es war kein Wind, also fuhren wir mit Motor. Der Autopilot wollte nicht, wir hatten ihn ja ein Jahr nicht benötigt und zu meiner Schande muss ich gestehen dass ich diesen vor dem Urlaub nicht ausprobiert hatte. Die Pinne für den Autopiloten hatte ich natürlich über den Winter komplett geändert und verstärkt. Ein bisschen Fett half um ihn wieder gangbar zu machen. So ging es erholsam und gemütlich aus der Eckernförder Bucht Richtung Norwegen. Wir wollten ja nach Oslo. Nach dem Mittagessen kam das erste Mal ein bisschen Wind. Der große Augenblick war gekommen. Wir setzten das erste Mal das Parasail.



Das setzen mit Hilfe des Bergeschlauches erfolgt problemlos. Es war nur Wind der Stärke 1-2 aber das Segel stand stabil und zog uns mit rund 3 Knoten unserem Ziel entgegen. Fast wie ein riesiger Drachen. Wenn wir den Parasailer benutzen hatten wir nie Arbeit mit dem Segel, einmal gesetzt stand es bis wir den Kurs änderten oder der Wind weg war. Einfach herrlich.

Da die schönen Momente meist nicht von Dauer sind, mussten wir den Parasail nach 2 Stunden bergen. Ein Gewitter zog auf und wir wollten schnell in einen Hafen. Wir packten alle elektronischen Geräte wegen des Schutzes gegen Überspannung in einen Aluminium Koffer. Ich befestigte den Blitzschutz (4 Drahtseile) an Wanten sowie vor und Achterverstagung, nun nahmen wir Kurs auf dass 8 SM entfernte Damp.

Kurz danach begann es in der Takelage zu knistern und die Solar Ladeanzeige zeigte unrealistische Werte. Wir bekamen es echt mit der Angst zu tun. Es half alles nichts, da mussten wir jetzt durch. Das ist einer der Nachteile beim Segeln. Wenn man erst einmal an Bord ist, kann man nicht mehr aussteigen. Nach einer halben Stunde war der Spuk vorbei und wir setzten wieder Kurs Richtung Marstal auf der dänischen Insel Aero. Nach 2 Stunden war wieder totale Flaute. Wir ankerten 19:50 Uhr total erschöpft mitten in der Ostsee auf der Position $54^{\circ} 37,4'N$ $10^{\circ} 9,25'E$ bei einer Wassertiefe von 22m. Das ist so gar nicht unsere Art, aber wir konnten nicht mehr, man muss sich erst wieder an das Leben an Bord gewöhnen, und die Wochen vor dem Urlaub waren alles andere als erholsam.

Ich ließ den Plotter und AIS an, damit ich gewarnt werde wenn sich ein Schiff nähert, oder wir uns vom Ankerplatz entfernten.

Um 5:00 Uhr früh segelten wir mit südlichem Wind der Stärke 4-5 unter Parasail weiter. Zwischen Aero und Langeland ist es wichtig im Fahrwasser zu bleiben. Überall außerhalb der Fahrrinne leuchtet das Wasser hellblau und es ist sehr flach. Beim Bergen unseres Spinnakers sind wir in das schöne helle Wasser getrieben, man kann hier deutlich den sandigen Grund sehen. Mit aufgeholtem Schwert und Motor fahren wir zurück ins Fahrwasser. Wir hatten Wind der Stärke 5 von vorn. Auf einmal ging gar nichts mehr, der Motor drehte nicht mehr, und auf dem Display stand ein Fehlercode. Wir hatten in diesem Moment nicht lange

Zeit in irgendwelchen Anleitungen nach Fehlercodes zu schauen. Ich sah dann aber gleich was los war. Eine Spinnakerschot hing im Wasser und hatte sich um den Propeller gewickelt. Dadurch wurde die Schutzabschaltung des Motors aktiviert. Ich befreite den Propeller und resetete den Motor. Problem behoben. In der kurzen Zeit waren wir schon wieder weit in das Flach getrieben. Die Motorschutzschaltung ist eine feine Sache, weder die Schot noch der Propeller waren beschädigt. Immerhin lief der Motor mit halber Leistung als die Schot in den Propeller kam.

Zurück im Fahrwasser setzten wir die Segel und fuhren weiter. Marstal ließen wir an Backbord liegen. Im engen Fahrwasser war viel los, es war gerade die Zeit in der die meisten Boote aus dem Hafen ausliefen. Während ich damit beschäftigt war den entgegenkommenden Booten auszuweichen, kochte Katja das Mittagessen. Als wir hier durch waren, schaltete ich wieder auf den Autopiloten um und setzte das Parasail. Wir segelten mit Rückenwind und schiebendem Strom mit 6 Knoten dahin. Um 17:17 Uhr sichteten wir auf der Position: 55° 10,3'N 10°49,7'E unseren ersten Schweinswal. Er schwamm eine Weile neben uns her und verschwand dann wieder.

19:30 Uhr warfen wir vor Nyborg den Anker. Wir hatten heute 50,7 SM zurück gelegt.

Am nächsten Tag lichteten wir um 8:30n Uhr den Anker und setzen unsere Fahrt durch den Großen Belt fort. Heute wechselten sich kurze Böen bis Stärke 4, Flaute, Sonne und Regen in einem fort ab. Also wechselten auch wir ständig zwischen Motor an und Motor aus sowie Segel hoch und Segel runter. Der Motor machte mir Sorgen, auf dem Pinnendisplay leuchteten nicht mehr alle Balken. Hatte das Display Wasser bekommen? Hatte die gesamte Platine Wasser bekommen? War der Motor doch nicht so Wasserfest? Waren meine Zweifel

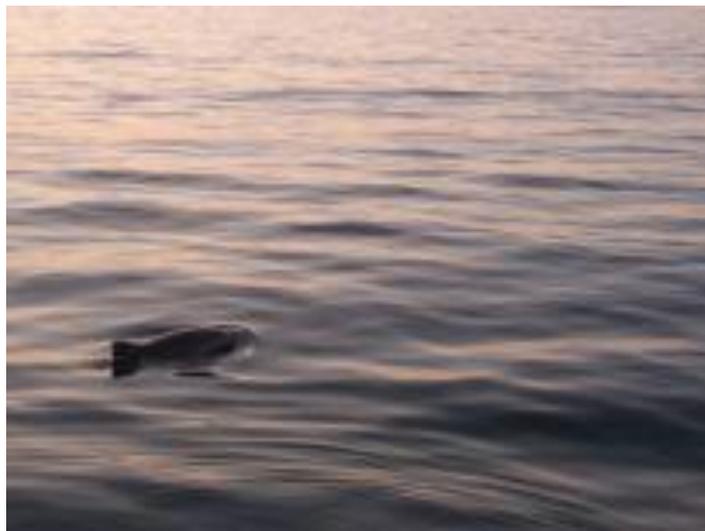
berechtigt? Ich hatte ja aus Garantiegründen den Motor bzw. die Pinne nie geöffnet. Ich wusste nur, dass man wenn man sich die Pinne genau ansieht, ein Stück grüne Platine sieht. Laut Hersteller ist die aber mit Wasserdichtem Schutzlack versiegelt. Langsam kamen mir wieder Zweifel. Aber der Motor lief gut und es konnte ja auch ein Defekt des Displays sein welcher nichts mit Wasser zu tun hat.

19:30 Uhr erreichten wir den Hafen Ballen auf Samsø. Wir fuhren in den Hafen, drehten um und fuhren wieder hinaus. Der Hafen war voll. Mit etwas Abstand vom Hafen ankerten wir in der Spiegelglatten Ostsee vor Samsø. Wir machten das Schlauchboot klar und fuhren an Land. Dort machten wir einen Strand Spaziergang und sammelten Muscheln.



Am nächsten Morgen ging es dann gegen 8:00 Uhr weiter. Unser heutiges Tagesziel war das dänische Grenaa. Heute schien die Sonne, die Luft hatte 25° das Wasser 17° und es wehte ein Wind der Stärke 3 aus west, die LED Anzeige des Motors war auch wieder in Ordnung, also was will man mehr. Wir entspannten uns, ich las ein Buch. Nach dem Mittagessen drehte der Wind auf Südwest und wir setzten das Parasail. Heute stellten wir fest das Katja die Gemüsehexlerin und ich der Müllzerkleinerer und Presser an Bord bin. Nachmittag nutzten wir

das schöne Wetter für die Körperpflege. Auf einmal schaute ein Kopf aus dem Wasser und sah uns neugierig an. Er hatte 2 große Augen und einen Schnurrbart. Es war ein Seehund der uns noch lange nachsah. Und das mitten im Kattegat weitab von jedem Land. Eine Seemeile später querten wir das Fahrwasser zweier Schnellfähren die anscheinend zwischen Dänemark und Schweden fahren. Es waren 2 Motorkatamarane die laut meinem AIS Geschwindigkeiten um die 33 Knoten fahren. Das durch die Fähren aufgewühlte Wasser schien hier noch immer zu kochen. Nach 20 Uhr legte sich langsam der Wind, wir waren kurz vor Grenaa und dümpelten mit einem Knoten dahin. Auf einmal tauchte ein Schweinswal auf und begleitete uns über 10 Minuten.



Ich habe auch ein kleines Video dazu gemacht welches unter Törns und Videos zu finden ist.

Da wir heute noch in Grenaa ankommen wollten, packten wir den Spinnaker ein und schalteten den Motor an. Die LED Anzeige zeigte wieder nicht alle Balken. Den Wal störte das leise surren unseres Motors nicht er blieb uns noch eine ganze Weile treu, bevor er zu seinen Gefährten schwamm die in der Ferne zu sehen waren. 22:20 Uhr legten wir in Grenaa an. Hier gab es Strom, und wir nutzten die

Gelegenheit nach 5 Tagen erstmalig unsere Batterien nachzuladen und den Wassertank zu füllen. Dann machten wir noch einen kleinen Landgang. Der Hafen war sehr schön, es gab hier sogar einen Zoo. Wir waren aber nicht mehr lange unterwegs. Wir wollten uns ausruhen, denn am nächsten Tag mussten wir, um unser nächstes Ziel zu erreichen zeitig los.

Wir wollten nach Osterby auf der Insel Laeso die von einer großen Sandbank umgeben ist und ca. 60 SM entfernt ist.

Um 6:00 Uhr ging es mit frisch geladenen Batterien los. Gefrühstückt wurde wie fast immer während der Fahrt.

Um 7:00 Uhr setzten wir das Parasail und das blieb auch bis 17:45 Uhr so. Es schien ein entspannter Tag zu werden. Wir lasen, ich veränderte den Verlauf von ein paar Fallen und Schoten, und erledigte weitere Kleinigkeiten die an Bord so anfallen. Nachmittag schien der Wind immer stärker zu werden, denn die Lenkbewegungen des Autopiloten wurden heftiger. Auch die Wellen die von Achtern heran rollten wurden immer höher. Auf einem Vorwindkurs merkt man nicht so einfach wie stark der Wind tatsächlich ist. Ich ging selbst ans Steuer um den Ruderdruck zu prüfen, der hielt sich aber in Grenzen. Unsere Geschwindigkeit schwankte je nachdem wo im Wellensystem wir uns gerade befanden zwischen 3 und 7 Knoten. Wobei die 7 Knoten immer der Surf die Welle herunter und keinesfalls eine unter normalen Umständen erreichbare Geschwindigkeit war.

Eine Stunde Später verfinsterte sich der Himmel und der Wind schien noch einmal zuzulegen. Wir holten das Parasail herunter und waren erstaunt dass wir ohne jedes Segel nur mit stehendem Mast noch immer 3 Knoten erreichten. Der Handwindmesser zeigte Stärke 5 und die Wellen erreichten locker die 1 m Marke.

Ich setzte die Fock und ging selbst ans Steuer. Laeso war noch immer nicht zu sehen. Das Wasser wurde aber schon heller wir kamen in den Bereich der Sandbank. Um 18:15 Uhr kam eine Welle von Achtern so heftig über, dass sie den Motor komplett überspülte und in die Plicht bis zum Niedergang alles überspülte. Jetzt hatte ich auch noch nasse Füße, denn ich hatte keine Stiefel an. Auch machte ich mir um den Motor sorgen. Aber darum konnte ich mich jetzt nicht kümmern, der Wind wurde immer stärker, das Wasser immer flacher und wir wollten nur noch ankommen. Ich wollte auch nicht noch einen größeren Bogen um die Insel die noch immer nicht zu sehen war schlagen. Ich musste einen Kompromiss aus Umweg, Wassertiefe und Wellenhöhe finden. 21:40 Uhr hatten wir es geschafft der Hafen von Osterby auf der Nordseite der Insel war zum greifen nah. Noch ein paar Kreuzschläge und wir waren da. Der Wind kam aber so stark von vorn das wir mit kreuzen kam vorwärts kamen. Also entschlossen wir uns die letzte halbe Meile mit Motor zu fahren. Das Display ging gar nicht. Mit Fernschaltbox sagte er auch keinen Ton. Gott sei Dank von der Pinne aus funktionierte er und schob uns bei halber Leistung mit 3 Knoten gegen Wind und Welle nach Osterby. Jetzt ging der Motor noch, aber wir waren erst am Anfang unseres Urlaubes. Ich machte mir richtig Sorgen.

Vor dem Hafen Ankerte ein Dragonfly 800 Trimaran. Ich ahnte dass der Hafen voll sein wird. So war es dann auch hier war nichts mehr zu machen. Wir Ankerten in der Nähe des Trimarans. Und gingen schlafen. Wir hatten 63 SM in 15 h zurück gelegt und waren mit diesem Wert bei dem Seegang mehr als zufrieden.

Für den 7. Tag hatten wir nur eine kurze Etappe von rund 35 SM bis Göteborg in Schweden geplant. Also schliefen wir uns aus.

10:30 Uhr fuhren wir weiter. Der Motor ließ sich wieder über die Schaltbox bedienen, aber das Display war komplett ausgefallen. Ich

hatte die Vermutung dass es an der Steckverbindung vom Motor an die Pinne und von Fernschaltbox an die Pinne liegt. Diese erfolgt über eine RJ45 Steckverbindung die am Computer oder Telefon zu Hause funktioniert, nicht aber auf dem Wasser. Ich rief beim Hersteller in Starnberg an und schilderte mein Problem, die nette Frau sagte mir dass das Display nichts mit der Funktion des Motors zu tun hat, und ich mir keine Sorgen machen soll, der Motor wird zuverlässig weiter funktionieren. Dass die Bedienung über die Schaltbox bereits ausgefallen war konnte sie nicht verstehen. An der Feuchtigkeit konnte es jedenfalls nicht liegen. Die Motoren wurden ausgiebig getestet und sogar mit Wasser besprüht. Nach dieser Aussage wusste ich dass es besser ist das Telefonat zu beenden, denn das waren mir die Telefonkosten von Dänemark echt nicht wert. Ich erkläre ihr dass ich auf der Ostsee bin und die Wellen so hoch waren das der Motor mehrfach überspült wurde und sie erklärt mir dass sie den Motor zu Testzwecken sogar mal mit Wasser besprüht haben. Mir war klar dass ich mir hier selber helfen muss, und das kann nur in Göteborg erfolgen. Also auf nach Göteborg. Heute war das Wetter wieder besser, wir hatten Wind der Stärke 3-4 aus Süden, Nach ca. 1 Stunde überholte uns der Dragonfly auf dem noch alles ruhig war als wir den Ankerplatz verließen. Ein paar Minuten später war er kaum noch zu sehen. Da konnte man schon neidisch werden. Das war wieder so ein Moment wo in mir der Wunsch nach einem Trimaran noch größer wurde.

Wir querten das Kattegatt ohne weitere Probleme. Man musste nur auf die vielen Schiffe achten die wie an einer Perlenschnur angeordnet unseren Kurs kreuzten. Hierbei war das AIS eine große Hilfe.

19:00 Uhr erreichten wir die Brücke Hisingsleden im Göta Kanal. Ab hier darf man nicht mehr Segeln. Das ist ähnlich wie mit der Langeline in Kopenhagen. Wir bargen das Parasail und fuhren mit Motor weiter. Mit Stufe 2 kamen wir aber nicht vorwärts. Wir hatten 2 Knoten

Strömung von vorn. Also mussten wir mit Stufe 4 fahren. (es gibt an der Fernschaltbox 7 Fahrstufen) Um 21:35 erreichten wir den Lilla Bommens Gästehamn mitten in Göteborg ich sah auch schon von weitem den Clas Ohlson Shop, so ein Glück, sogar am Hafen. Im Hafen war aber alles belegt. Wir verließen ihn wieder und quetschten uns an der Kaimauer im Strom zwischen 2 größere deutsche Motoryachten. Das Problem war das beim Anlegen ständig der Motor ausfiel und den Fehlercode E06 E 22 oder E 01 zeigte. Kurioserweise ging das Display wieder, aber der Motor nicht mehr richtig. Ich musste ihn jedesmal reseten dann ging er wieder kurzzeitig. Ich hatte also 3 Probleme beim Anlegen, den kaputten Motor. keinen Platz zum Anlegen, und die Strömung von 2 Knoten. Uns gelang das Anlegemanöver trotzdem, Katja leistete hervorragende Arbeit an den Tampen und die Leute an Land waren uns auch behilflich. Wir hatten das Boot gerade fest gemacht, da kam der Hafenmeister und fragte uns nach länge Breite und Tiefgang, dann meinte er im Hafen ist noch ein Platz frei in den wir passen. Wir sollen wieder in den Hafen fahren, er zeigt uns dann wo. Also ging der trödel wieder von vorn los, Das Ablegen ging Problemlos, der Motor hatte keine Aussetzer. Wir fuhren in den Hafen, wussten aber nicht wo wir hin sollten. Endlich sahen wir den netten Hafenmeister winken, aber wie sollte ich da hin kommen. Es gab nur eine enge Durchfahrt zwischen 2 Segelbooten hindurch, durch die ich freiwillig nie gefahren wäre. Schon gar nicht unter diesen Umständen. Aber was blieb uns weiter übrig der Hafenmeister winkte ja noch immer. Wir fuhren durch die enge Passage, wir hatten weder an Steuerbord noch an Backbord genügend Platz für die Fender, so eng war es. Als ich durch war galt es sofort zu stoppen da wir 90° nach Backbord um den Steg herum mussten. Das Glück war uns gnädig, der Motor setzte erst aus als wir das Boot gestoppt hatten. Ich hatte also genügend Zeit den Motor erneut zu reseten. Jetzt mussten wir nur noch in die Enge Box passen, wir mussten Sie auch noch schräg anfahren, da die Odin zu lang war, ich

musste also auch Achtern aufpassen um da nicht anzustoßen. Das Anlegemanöver ist schwer mit Worten wieder zu geben, es hat jedenfalls funktioniert, und ich muss sagen, ich war danach Schweißgebadet. Das war das Anlegemanöver meines Lebens. Und das auch noch mit einem Motor der immer wieder mal aussetzte.



Nach den aufregenden Anlegemanövern gingen wir ganz taumelig endlich mal wieder an Land. Der Hafenmeister wollte heute kein Geld er hatte Feierabend, wir sollten Morgen wieder kommen. Hier war es herrlich warm, windstill, vom großen Segelschiff welches Restaurant, Hotel und noch einiges mehr war, erklang Musik. Es war ein richtig schöner milder Sommerabend. Wir fühlten uns fast wie in einem südlichen Land. Wir gingen noch ein bisschen spazieren, als erstes Checkte ich natürlich die Öffnungszeiten des Claas Ohlson Shops. Ich brauchte ja genügend Ersatzteile für meinen Motor.



Das Nachtleben von Göteborg war beeindruckend, obwohl hier eigentlich auch nicht mehr los war als Nachts in Berlin. Wir fanden es trotzdem beeindruckend, nach den paar Tagen Ruhe auf See war es überwältigend auf einmal mit dem Boot mitten in der Stadt zu liegen.

Am nächsten Morgen ging ich zu Clas Ohlson und kaufte eine Feile, ein Patchkabel mit RJ 45 Steckern und 2 RJ 45 Verbinder. Ich wollte den Motor wieder zum Laufen bringen, und auch so verbessern, dass er keine Probleme mehr machen kann. Wir schafften die Einkäufe zum Boot zurück und begannen mit dem eigentlichen Stadtbummel. Mit dem Motor wollte ich mich noch nicht befassen, ich wollte noch eine Nacht darüber schlafen und überlegen wie ich es anfangen kann dass er keine Probleme mehr macht.

Göteborg hat viel zu bieten, wir machten einen Einkaufsbummel und gingen unter anderem ins Universeum, das ist eine Art Museum mit mini Zoo, Aquarien, Haifischtunnel, Reptilien, Vögeln und einem kompletten Tropenteil in dem man ohne Umzäunung viele Tropische Vögel und auch kleine Affen beobachten kann. Der zweite Teil der Ausstellung umfasst einen Themenbereich zum selbst Experimentieren und ausprobieren. Hier werden viele zum Teil verblüffende physikalische und technische Zusammenhänge erklärt bzw. veranschaulicht. Wegen der häufigen

Regenschauer verzichteten wir heute auf unsere Elektroroller. In einem Internetcafe versuchten wir einen Händler für Torqeedo Motoren in Schweden zu finden. Erfolglos.

Am Abend wollten wir noch einen Rundumblick auf Göteborg machen. Das rote Gebäude (Göteborg Utkiken) welches direkt am Hafen Lisebergs Gästhamn steht, hatte aber bereits geschlossen. Am zweiten Tag in Göteborg wollte ich mich um den Motor kümmern. Dies stellte sich als schwieriger heraus als ich dachte. Beim trennen der Steckverbindung (RJ45) zwischen Motor und Pinne sowie zwischen Pinne und Fernschaltbox flogen gleich die einzelnen Kontakte hinterher, die kompletten Kontakte waren entweder total grün an oder schon ganz weggefressen. Nichts mit Salzwasserfestigkeit. Da half auch kein Einsprühen mit Kontaktspray wie in der Bedienungsanleitung empfohlen wird. Solche Steckverbindungen haben auch an einem Bootsmotor nichts verloren. Die kann man in der trockenen Stube am PC benutzen. Ich musste also die Buchsen wechseln, dazu musste ich aber das Gehäuse öffnen. Hierzu fehlte mir wieder Werkzeug. Also auf zu Clas Ohlson und einen Bit Satz gekauft in dem sich Torx Bits befinden. Nun konnte es endlich los gehen, ich öffnete das Gehäuse der Pinnenplatine und sah dass so etwas auf dem Wasser nicht auf Dauer funktionieren kann. Alle Achtung vor der Technik des Motors, aber auf dem Wasser war bestimmt noch keiner der Leute die diesen Motor entwickelt haben. Die gesamte Elektronik ist ein bisschen vor Spritzwasser geschützt, das war es aber dann auch. Ich begann damit die RJ 45 Buchsen auf der Platine auszulöten. Da es bei Clas Ohlson keine 6-poligen Einbaubuchsen gab, musste ich improvisieren. Ich schnitt den RJ 45 Verbinder auseinander so dass ich 2 Buchsen erhielt. Mit Hilfe von zwölf kurzen Kabeln (bloß gut ich hatte das Patchkabel gekauft) lötete ich die 2 Buchsen an die Platine. Die ganze Aktion hat über 2 Stunden gedauert. Jetzt kam der Spannende Augenblick, ich baute die Platine wieder in

das Kunststoffgehäuse und ließ die Kabel mit den neuen Buchsen heraus hängen. So jetzt noch Anschließen, Stromversorgung einschalten und das Display leuchtete. Funktionstest, der Motor drehte sich, uns viel ein Stein vom Herzen. Die Funktion war wieder hergestellt, aber so wären die neuen Buchsen nach spätestens einer Woche wieder vom Salzwasser zerfressen gewesen. Wir packten die gesamte Elektronik in 6 Plastiktüten ein, die wir jede einzeln verklebten. Nun war die Weiterfahrt gesichert.

Den Rest des Tages verbrachten wir noch an Land. Unter anderem gingen wir auch unseren Ausblick auf Göteborg nachholen.



Hier unten sieht man unseren Hafen den wir punkt 16:00 Uhr verließen. Der Motor lief hervorragend, die Batterien und Wassertanks waren voll, es hieß auf nach Oslo.

Wir wollten auf Grund des starken Windes 7-8, der laut Wetter-online für die nächsten Tage angesagt war versuchen so weit wie möglich durch die Schären zu fahren. Das war aber nicht immer möglich. Dazu aber später. Heute wollten wir wenigstens noch ein Stückchen kommen um uns einen ruhigen Ankerplatz zu suchen. Der Wind blies schon heute mit Stärke 6 von vorn. Wir mussten um wenigstens 3 Knoten Fahrt zu

machen mit Stufe 4 Fahren. Und das über eine Distanz von rund 10 SM. Somit hatten wir natürlich gleich am ersten Abend keine vollen Batterien mehr. Als wir endlich in die Schären Richtung Norden abbogen wollte ich den Autopiloten in Betrieb nehmen. Aber der gab nur einen ununterbrochenen Warnton von sich. Auch das noch, der Motor war wieder in Ordnung, aber der Autopilot kaputt. Ich musste also mindestens bis Oslo und wenn ich Pech hatte auch bis zurück nach Eckernförde selber Steuern. Ich war kurz davor aufzugeben. Ich bin mir nicht mal sicher was schlimmer war, ohne Autopiloten, oder ohne Motor zu fahren. Beides war einfach eine Belastung. Aber durch die Schären hätte ich sowieso viel selbst Steuern müssen, und in Oslo würde sich doch bestimmt eine Lösung finden lassen. Zur Not hätte ich eben einen neuen kaufen müssen. Nach 16 SM ankerten wir in den Schären vor einer kleinen Bucht in der 3 Fischerhäuschen standen.

Am nächsten Tag, es war unser 10. Tag, fuhren wir um 8:30 Uhr weiter. Der Wind war sehr stark, aber dadurch dass wir durch die Schären segelten hatten wir kaum Seegang. Wir segelten heute und die kommenden Tage nur mit der Fock, und selbst damit waren wir bei dem Sturm übertakelt. In den Schären geht es ja nie lange gerade aus. Man schlängelt sich sozusagen durch die Felsen. Demzufolge hat man nie lange den Wind aus der gleichen Richtung. Wir genossen es wenn wir den Wind von Backbord hatten, aber wir hatten ihn häufiger von vorn. An ein Kreuzen war an den meisten Stellen aus Platzgründen nicht zu denken. Somit waren wir also ausschließlich auf den Motor angewiesen.

Das erste Mal benötigten wir ihn beim durchfahren des Albrektsundskanals. Der Wind pfiff hier direkt von vorn durch die Felsen, dass wir manche Etappen sogar mit Vollgas fahren mussten um noch halbwegs vorwärts zu kommen. Das wiederum zehrte enorm an unseren Batterien. Der Motor zieht unter Vollast 80 A aus den Batterien. Da sind rein rechnerisch die Batterien nach 2,5 Stunden

Restlos leer. Wenn man den Peukert Effekt mit einbezieht sind sie bereits nach 1,5 Stunden leer. Nach dem Kanal konnten wir erst einmal aufatmen, ab Marstrand, einem herrlichen Schwedischen Urlaubsort, (Schade dass wir keine Zeit für einen Landgang hatten) in dem es vor Booten nur so wimmelte ging es wieder nach Norden. Wir konnten also wieder segeln.



Wir haben in diesem Urlaub fest gestellt, dass in den Schären zwischen 11:00 Uhr und 13:00 Uhr der meiste Bootsverkehr ist. Zu diesen Zeiten fährt hier Boot an Boot, fast wie auf der Autobahn.

Nach Marstrand ging es ein Stückchen übers offene Meer, die Wellen die wir von der Seite her abbekamen waren einfach Gigantisch. Wir waren froh als wir diese Etappe hinter uns hatten. Nach 17:00 Uhr mussten wir wieder eine kleine Etappe mit Motor gegenan fahren. Es ging wieder in Richtung offenes Meer, und die Wellen rollten uns entgegen. Wir fuhren wieder mit fast voller Leistung um gegen die riesigen Wellen und den 8 Beaufort starken Wind anzukommen. Von hinten überholte uns eine ich schätze 15 m lange Motoryacht. Diese hielt wegen des geringen Platzes kaum Abstand zu uns ein, und erzeugte aufgrund der starken Beschleunigung noch eine große Heckwelle. Die Welle überspülte unsere Badeplattform samt Außenborder, und das war

es dann. Der Motor ging aus und zeigte den Fehlercode E 03 auf dem Display. Wir wurden sofort vom Wind erfasst und zurück in die Bucht getrieben. Was nun, jetzt musste alles schnell gehen. Den Motor bekam ich nicht wieder in Gang, zum Segeln war kein Raum und der 2. Außenborder lag zusammengelegt in der Backskiste. Es fehlte einfach die Zeit und wir trieben extrem schnell Richtung Land. Ich sah dass die Bucht in die wir trieben eine kleine Krümmung machte, wenn wir in die rein kämen wären wir etwas vor dem Starken Wind geschützt und könnten versuchen das Boot mit dem Anker zum stehen zu bekommen. Ich setzte blitzschnell die Fock, Katja wusste nicht was los ist, denn als ich das Segel heraus holte wurden wir ja noch schneller und die Gefahr der Strandung erhöhte sich. Hoffentlich war das Wasser hier tief genug für uns. Wir schafften es, wir folgten der Krümmung und der Wind verringerte sich. Somit auch unsere Geschwindigkeit. Ich sagte Katja sie solle die Fock einrollen und Schwert, Ruderblätter und Motor aufholen, während ich zum Bug eilte und den Anker setzte. Der Anker rutschte eine Weile über den Grund bevor er griff, als ich den Ruck merkte gab ich Tau nach und versuchte so durch langsames Fieren das Boot zu bremsen. Das gelang mir auch. Wir standen. Viel Platz wäre nicht mehr gewesen. In der Bucht war ein Steg für Schwedische Fischerboote. 10m vor dem Steg kamen wir zum stehen. Wir überlegten ob wir uns mit Hilfe des 2. Ankers dorthin verholen sollten, aber wir ließen es. Nicht dass abends die Fischer zurück kommen und ihr Steg ist belegt. Wir konnten ja jederzeit mit dem Beiboot an Land. Stattdessen machte ich uns noch mit einem zweiten Seil an der Muring fest die zufällig kurz vor unserm Bug war. Die Wassertiefe betrug hier unter einen Meter, Katja hatte in der Eile nur das Schwert hoch bekommen, Motor und auch beide Ruder waren noch unten und hingen fest im Sand. Ich holte alles hoch und kontrollierte ob etwas beschädigt wurde. Die Ruder schienen in Ordnung zu sein, aber von der Motorfinne war eine Ecke abgebrochen. Egal, Hauptsache wir waren

nicht gestrandet. So was nun, warum ging der Motor nicht mehr. Der Fehler trat offensichtlich durch die Welle ein, aber wie konnte das sein, ich hatte doch die Elektronik in Tüten eingepackt. Nach einigem Zögern griff ich zum Telefon und rief mal wieder in Starnberg beim technischen Service an. Ich hatte einen sehr netten Herrn dessen Namen ich jetzt nicht nennen möchte am Telefon. Dieser sagte mir dass der Fehler E03 auf eine Unterspannung am Motor hin deutete, da die Batterien nicht so leer waren, musste es also an der Stromversorgung innerhalb des Motors liegen. Ich erzählte von den Wellen und das ich die Pinnensteuerung bereits durch Tüten geschützt habe. Er sagte mir dass es noch eine weitere Platine gibt. Auf dieser befinden sich die Relais die die Betriebsspannung zum Motor zuschalten. Das musste es sein, ich bekam noch das Angebot dass er mir eine neue Platine irgendwo nach Schweden schicken würde, aber das half uns nicht weiter. Wir konnten hier auf keinen Fall länger als eine Nacht bleiben, und ich glaube nicht dass es hier irgendwo eine Möglichkeit gegeben hätte ein Paket zu erhalten. Trotzdem hatte mir der Anruf sehr viel gebracht, jetzt wusste ich wo der Fehler zu suchen ist. Ich öffnete den hinteren Deckel des Steuerkopfes, und siehe da hier war eine kleine Platine mit 2 Relais oben. Von oben war das Gehäuse verschlossen aber von unten gibt es eine ca. 3x1 cm große Öffnung durch die Wasser eindringen muss. Ich baute die Platine aus und trocknete sie. Dann baute ich Sie wieder ein und der Motor lief. Uns viel in diesem Urlaub ein zweites Mal ein Stein vom Herzen. Ich schützte auch diese Platine mit Hilfe von Plastiktüten und Sikaflex vor dem Wasser. Ab diesem Moment war ich mir Sicher, dass der Motor in diesem Urlaub keine Probleme mehr machen würde. Und so war es auch, wir hatten nie mehr Probleme. Man kann nur nicht verstehen wie man so etwas bauen kann, es ist keine Kunst ein paar Leiterplatten in ein Wasserdichtes Gehäuse zu bauen, bei Verbrennungsmotoren geht das ja auch. Ich nahm mir vor nach dem Urlaub die beiden Platinen zuverlässig gegen das Eindringen

von Wasser zu schützen. Also auf dem Gebiet muss man in Starnberg noch dazu lernen. Deshalb schrieb ich auch nach dem Urlaub an den Vorstand der Firma. Aber dazu an anderer Stelle.

Wir genossen den Abend in der relativ ruhigen Ankerbucht, der Wind zerrte zwar öfter am Anker, aber er kam hier nur abgeschwächt an. Wir sahen uns gerade eine Film an als es draußen Blitzte, was war jetzt schon wieder, Gewitterte es etwa? Auf dem Steg standen 2 Jungen mit einem Fotoapparat. Bloß gut es war nichts Ernstes. Aber was war dass? Um uns herum ragte überall Sand aus dem Wasser, wir hätten jetzt unseren Liegeplatz nicht verlassen können. Anscheinend war der Tidenhub hier oben schon höher als bei uns in der Ostsee. Würden wir 5 Meter weiter vorn, oder weiter an Backbord liegen, dann hätten wir jetzt auf dem Trockenen gesessen. Aus diesem Grund war sicher die Muring Boje genau hier. Für heute reichte es uns, wir gingen schlafen.

Neuer Tag neues Glück? Es konnte ja nur besser werden, wurde es auch aber nur weil der Motor jetzt 100% in Ordnung war.

Als wir los fuhren war wider Flut der Wasserstand betrug sogar über einen Meter, wir konnten den Ankerplatz also ohne Probleme verlassen. Als wir um die berüchtigte Krümmung kamen blies der Wind uns erneut mit bis zu 8 Windstärken entgegen. So nach dem Motto Willkommen zurück. Wir kämpften uns aus der Bucht hinaus, hätten wir doch die Nacht genutzt und den Stromerzeuger zum Laden der Batterien benutzt. Das hatten wir versäumt. Wir hatten ihn ja auch nie gebraucht, wie sollte man dann auch daran denken. Als wir aus der Bucht waren wollte ich um Zeit zu Sparen über das offene Meer weiter. Katja war strickt dagegen, sie hatte Angst vor den Wellen. Nach einer Stunde gab ich auf, Wir mussten hart am Wind segeln, und bei dieser Windstärke und diesen Wellen haben wir in der Stunde vielleicht eine halbe Seemeile gut gemacht. Es half alles nichts, wir mussten zurück in

die Schären. Wenigstens war Katja wieder glücklich als ich wendete.



Wir suchten uns zusammen mit vielen anderen Booten den Weg durch die Schären, es macht ja riesen Spaß durch die Schären zu segeln und ist auch sehr Anspruchsvoll, ja man sieht sogar etwas von der Gegend, aber durch dieses ewige durch die Felsen geschlängele, und die vielen Umwege die man fährt, kommt man wenn man am Tag 40 SM fährt vielleicht 25 SM vorwärts. Und ich wollte doch noch Oslo kommen, jetzt nach all den Strapazen kurz vor dem Ziel wegen mangelnder Zeit aufgeben, das wollte ich auf keinen Fall. Wenn doch bloß der Wind ein paar grad westlicher gekommen wäre, dann wären wir übers Skagerrak in 20 Stunden im Oslofjord gewesen. Aber man konnte es nicht ändern, wir mussten hier durch. 13:30 Uhr mussten wir wieder mit Motor gegenan, das wollte ich meinen müden Batterien nicht mehr zumuten, ich holte also zum ersten mal den Stromerzeuger aus der Backskiste. Jetzt hatten wir (endlich) wieder das Gefühl einen Verbrennungsmotor zu haben. Es war nicht schön mit dem Krach zu fahren. Man konnte sich kaum vorstellen, dass es vor einem Jahr für uns völlig normal war einen lauten Motor zu haben. Wie schnell man sich doch an gutes gewöhnen kann. Wir fuhren durch den Sotekanal. Dort ist es wegen des Platzmangels verboten zu Segeln. Im Kanal gibt es eine Drehbrücke, die rechtzeitig durch ein Schild angekündigt wird. Uns kamen viele

Segelboote entgegen, als ein deutsches kam welches ungefähr unsere Größe hatte, fragte ich ob er durch die geschlossene Brücke gepasst hat. Er hob den Daumen. Gut wir waren froh er hatte ja einen etwas längeren Mast gehabt, da sollten wir erst recht durch passen. Als wir die Brücke sahen war sie gerade offen, gut dachten wir und fuhren etwas schneller damit wir auch noch durch fahren konnten. Kurz vor uns (höchstens 20m) ging die Brücke zu. Ich riss sofort den Hebel nach hinten um uns zu stoppen, dann tasteten wir uns langsam heran um zu probieren ob wir durch die geschlossene Brücke passen. Es hätte aber nicht gepasst, also wollten wir an Steuerbord anlegen. Das Leitwerk war hier schön mit Holz verkleidet, es konnte also nicht viel passieren, dachten wir. Unser Boot näherte sich ganz langsam mit der Steuerbordseite dem Leitwerk. Ich schaltete in Ruhe den Motor ab und ging, um uns fest zu binden zur Steuerbordseite. Es wäre genügend Zeit gewesen einen Fender dazwischen zu legen, aber das schien mir nicht erforderlich, wir haben schon oft nur mit der Scheuerleiste des Bootes an einer Holzwand gelegen. Wenn keine Wellen sind und es nur kurzzeitig ist, sehe ich hier kein Problem. Es kam ein Windstoß und wir krachten voll gegen das Holz. Das war das Ende meiner schönen Scheuerleiste, wieder eine Aufgabe mehr auf dem Aufgabenzettel für zu Hause. Wie mich das ärgerte. Das hätte wirklich nicht sein müssen. Ich brauchte das Boot nicht einmal fest machen. Ich hatte noch nicht einmal richtig verarbeitet dass die Scheuerleiste hinten zersplittert war, ging die Brücke wieder auf. Der Tag war für mich gelaufen. Wir fuhren weiter. Immer im Wechsel zwischen Motor und Segeln. Das Aggregat ließen wir bis 18:00 Uhr Tuckern. 18:50 kamen wir an einer wunderschönen Ankerbucht vorbei. Dort lagen bereits mehrere Boote vor Anker. Wir suchten uns einen schönen freien Platz aus und warfen den Anker, aber er hielt einfach nicht. Als ich ihn wider hoch holte hing er komplett voll Pflanzen. Auch das noch, bei solchem Ankergrund habe ich meinen 12 kg Plattenanker noch nie zum halten bekommen. Wir

unternahmen noch einen zweiten Versuch an anderer Stelle, aber auch das war erfolglos. Wir fuhren weiter. Es ist kein Vergnügen den Anker mit Kettenvorlauf und Bleileine immer wieder erfolglos aus dem Wasser zu ziehen. Wir suchten noch über 2 Stunden nach einem geeigneten Ankerplatz. Als wir den endlich gefunden hatten war es schon fast dunkel. Ich erledigte noch ein paar Kleinigkeiten an Bord und warf das Aggregat an. Schließlich wollten wir morgen wieder Strom haben. Katja kochte in der Zwischenzeit essen, Tagsüber sind wir ja wegen des Sturmes der noch immer mit Windstärken zwischen 7 und 8 Beaufort tobte, kaum zum Essen gekommen. Es gab Kartoffelbrei mit gebratener Zucchini. Nach dem Tag ein Festessen. Es war nach 23:00 Uhr als wir den Abwasch erledigten. Draußen hämmerte noch immer das Aggregat.

Um 8:00 Früh ging es wieder weiter, heute wollten wir unbedingt in den Oslofjord kommen. Der Wind war noch immer unverändert. Es ging weiter wie an den Tagen zuvor, ein Stück in die Schären hinein Segeln, und an der nächsten Ecke wieder heraus Motoren. Immer versuchend nicht ganz heraus auf das tobende Skagerrak zu müssen. Ich hatte den Stromerzeuger noch immer in der Pflicht stehen, damit es im Notfall Einsatzbereit ist. Das war ein Fehler denn als wir eine längere Etappe außerhalb der Schären segelten stieg eine riesen Welle von Backbord her ein und überspülte uns komplett. Die Wellen hatten so im Schnitt eine Höhe von 1-2 m, diese aber war riesig. Ich sah diese Welle auf einmal auf uns zu kommen und rief Katja zu dass sie sich festhalten soll. Ich wollte das Boot noch mit dem Bug in die Welle drehen, aber es war schon zu spät, es ging ein Ruck durchs Boot als krachten wir gegen eine Wand. Ich selbst hielt mich am Steuerrad fest und stützte mich mit den Beinen ab. Ich konnte mich gerade so halten, viel hätte nicht gefehlt wär ich vom Boot gespült wurden. Katja saß geschützt hinter der Sprayhood, und hat nicht ganz so viel abbekommen. Ich war tiefend nass, meine Stiefel waren komplett voll Wasser, selbst in den

Handschuhen war das Wasser. Noch schlimmer war das der Stromerzeuger auch komplett unter Wasser war. Ich hatte aber keine Zeit mich umzuziehen oder um das Aggregat zu kümmern. Ich saß am Ruder und konnte auf keine Fall los lassen, die Wellen wurden immer höher und ich musste mich auf jede einzelne Welle konzentrieren. So ein Manövrierfehler durfte nicht wieder passieren. Die Welle kam eben zu überraschend. Als wir wieder in die Schären fuhren und es wieder ruhig wurde probierte ich als erstes den Motor aus. Er funktionierte Tadellos. Also hatten sich doch meine Plastiktüten gelohnt. Dann versuchte ich den Stromerzeuger zu starten - Fehlanzeige das gute Stück sagte keine Ton. Katja hat übrigens nach der Welle auch nichts mehr gesagt. Erst jetzt als es wieder ruhig wurde meldete sie sich. Ich bat sie das Steuer zu übernehmen, ich wollte mich endlich umziehen. Ich war durch die Nässe schon richtig unterkühlt. Für heute reichte es uns eigentlich schon wieder, und dabei war es gerade mal Mittagszeit. Wir nutzten die Passage durch die Schären um etwas zu Essen. Auf der Seekarte entdeckte ich einen Weg wie wir die Schären verlassen können und trotzdem ein bisschen geschützt bis in den Oslofjord kommen könnten. Ich sagte Katja nichts von meinem Plan. Sie hätte sich nur unnötige Sorgen gemacht. Ich packte aber jetzt das Aggregat in die Backskiste, so etwas sollte nicht wieder passieren. Sie merkte aber sehr bald was los war. Die Felsen die uns vor den Wellen von Backbord schützten wurden immer kleiner und weniger. Ich hielt auf die Insel Koster zu um dann im Wellenschutz der Insel dem Kosterfjord fast bis zum Oslofjord zu kommen. Katja wurde unruhig, es beruhigte sie aber dass ich ihr versprach auf die Wellen aufzupassen und hohe Wellen mit dem Bug zu nehmen. Hinter dem letzten großen Felsen vor dem Skagerrak fuhr ein Mann mit einem Motorboot, er konnte deutsch oder war gar ein deutscher. Er rief zu uns herüber: da hinten sind riesen Wellen seid vorsichtig. Jetzt war es natürlich vorbei mit Katjas Ruhe, sie bekam Angst fragte mich ob es keinen anderen Weg gibt. Es gab

zwar einen aber ich hatte es satt mich ständig durch die Schären zu kämpfen. Ich beruhigte sie indem ich ihr sagte dass die Wellen bestimmt nicht so hoch sind. Der Mann hatte ja nur ein kleines Motorboot und musste die Wellen ja viel höher empfinden als wir.

Ich hatte recht, so schlimm war es nicht. Wir waren bald im Lee der Insel Koster. Als wir wieder ins offene Meer kamen waren die Wellen höchstens noch einen Meter hoch. Der Oslofjord war zum greifen nah. Nur noch 10 SM. Gegen 17:00 Uhr kamen wir in den Oslofjord an und was uns hier erwartete war der absolute Alptraum, so etwas hatten wir noch nie erlebt. Die Wellen waren hier so hoch, dass wir im Wellental um uns herum nur Wasser sahen. Ich will jetzt nicht übertreiben, aber ich schätzte die Wellen auf 4 m. Es war schrecklich. Selbst ich bekam es mit der Angst zu tun. Jetzt bloß keinen Fehler machen. Das nächste Problem war das nahe Land, wir mussten uns durch die Wellen vom Land frei kreuzen. Überall ragten Klippen aus dem Wasser an denen sich die Wellen brachen. Katja war regelrecht verzweifelt, sie schrie: die Wellen sind so hoch. Ich musste jetzt ruhig bleiben und sie beruhigen, wenn ich jetzt auch noch Panisch geworden wäre, dann wäre es um uns geschehen. Ich sagte zu ihr sie soll nicht hin sehen und einfach wie immer das Vorsegel bedienen. Sie saß aber einfach da klammerte sich fest und machte nichts. Wir mussten aber unbedingt die Wende zu Ende fahren, wir durften die nächste Welle auf keinen Fall seitlich abbekommen. Da es im ruhigen nichts gebracht hat schrie ich sie an, und ich weiß noch heute was ich schrie: jetzt nimm das Segel rüber und kurble, kurble um Dein Leben! Das half Katja kurbelte wie eine wilde, so schnell hat sie die Winsch noch nie bedient, sie schrie dabei vor Angst. Sie tat mir dabei so leid, aber es nützte nichts, wie ich schon einmal sagte, man kann nicht einfach aussteigen, wenn man an Bord eines Bootes ist muss man durch. Wir bekamen endlich Fahrt ins Schiff und fuhren die Wellen diagonal hoch, auf dem Wellenkamm kippten wir

leicht nach Backbord und dann rasten wir die Welle wieder hinunter, so schlimm war es gar nicht, wir hatten eben niemals zuvor solche Wellen erlebt, als wir wieder genügend Abstand zum Land hatten begann es mir sogar Spaß zu machen. Als ich merkte dass ich das Boot unter Kontrolle habe, musste ich mich irgendwie um Katja kümmern, sie saß mit Tränen in den Augen da und klammerte sich am Boot fest. Ich lobte sie, weil sie vorhin so toll gekurbelt hatte, und beruhigte sie das alles in Ordnung ist und uns nicht passieren kann. Das half nicht wirklich. Nach einer Weile begann ich dann laut zu singen während wir die Wellen hoch fuhren und wieder hinunter sausten, jetzt fing auch sie wieder an zu lachen. Na bitte, wir hatten die schwierige Situation gemeistert. Je weiter wir in den Oslofjord kamen, desto ruhiger wurde die See. Nach 2 Stunden waren die Wellen höchstens noch einen halben Meter hoch. Wir suchten einen Ankerplatz. Aber an der Ostseite des Fjordes war es zu windig zum Ankern. Der Wind kam ja aus Westen. Also querten wir den Fjord und ankerten 22:45 Uhr vor dem Ort Surka in einer wunderschönen windgeschützten Bucht mit Glockenturm. Das Windgeschützte hätte man sich sparen können, denn der Wind hatte sich vor einer Stunde das erste Mal seit 4 Tagen gelegt. Wir waren überglücklich, wir waren in Norwegen 30 SM von Oslo entfernt. Katja beobachtete mit dem Fernglas das Kreuzfahrtschiff Mona Lisa welches durch den Fjord fuhr, und ich beschäftigte mich mit dem Aggregat, es sollte ja unbedingt wieder laufen seitdem es heute Wasser bekommen hatte sagte es ja keinen Ton mehr. Nachdem ich die Zündanlage mit Wasserverdrängendem Öl eingesprüht hatte lief es aber wieder. Geschafft, wir gingen schlafen. Obwohl es noch hell war. Das lag aber nicht an der Uhrzeit, sondern daran das wir schon relativ weit im Norden waren.

Am nächsten Morgen frühstückten wir in aller Ruhe, auf einmal krachte und rumorte etwas am Boot, ich dachte was denn jetzt schon wieder

und sah hinaus. Es war eine dicke Möwe, die sich zwischen Wanten und Bordwand verklemmt hatte und nicht gleich wieder frei kam. Ich wollte raus ihr helfen, aber da war sie schon weg. Das war schon wieder ein Schreck am Morgen, wenn etwas komische Geräusche macht, denkt man immer gleich an das schlimmste.

Um 9:00 Uhr fuhren wir mit Motor los, heute war absolute Flaute, der Fjord spiegelglatt und die Sonne schien. Herrlich, viel besser als der Sturm der letzten Tage. Wir hingen unsere Nassen Sachen zum Trocknen auf. Vor allem sollten meine Stiefel wieder trocknen.

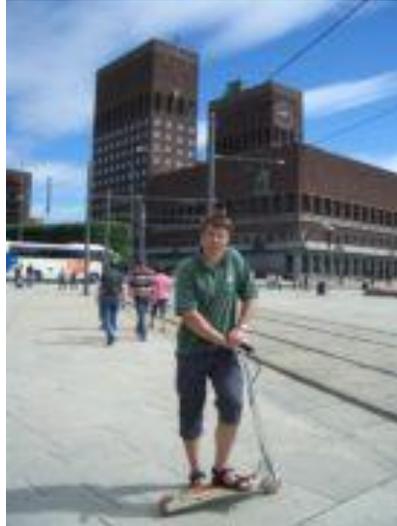
Katja steuerte und ich verspürte Lust mich mit dem defekten Autopiloten zu beschäftigen, ich schraubte ihn auf, konnte aber außer Feuchtigkeit nichts erkennen. Ich ließ ihn austrocknen, fettete die Mechanik und baute ihn wieder zusammen. Ich verklebte ihn sogar mit Sika, denn es konnte ja nicht sein, dass er von innen so nass war.

Funktionstest: er funktionierte wieder. Das war herrlich. Ab Mittag kam wieder etwas Wind auf und wir segelten gemütlich durch den Fjord gen Oslo. Nachmittag braute sich am Himmel ein Gewitter zusammen, welches sich 16:45 Uhr entlud. Die Temperatur sank schlagartig auf 13°C ab, es goss in Strömen und Gewitterte. Der Wind erreichte Böen von 6 Beaufort, ich hatte keine Lust wegen der paar Böen zu reffen, ich segelte den Wind so aus wie es ging, notfalls öffnete ich die Segel etwas. Nach einer halben Stunde war alles vorbei. Mit dem Gewitter verschwand auch der Wind. Wir fuhren mit Motor weiter bis Oslo. Um nicht wieder das Aggregat starten zu müssen fuhren wir langsam, so hielten die schon fast leeren Batterien bis Oslo, der Nachteil war, wir kamen erst 22:00 Uhr dort an. Wir legten in der Marina Aker Brygge direkt im Zentrum Oslos an. Im Hintergrund sah man schon das berühmte Osloer Rathaus. Die Skipiste Oslos mit der Sprungschanze hatten wir auch schon auf dem Berg gesehen. Der Hafenmeister wies uns einen anderen Platz zu. Wir mussten also noch einmal umsetzen,

viele Yachties saßen auf ihren Booten und beobachteten wie wir geräuschlos im Hafenbecken manövrierten. Nach dem fest machen war mein erster Weg zur Steckdose, endlich die leeren Batterien nachladen. Das war schon eine feine Sache. Im Boot hing ich auch gleich unsere Elektroroller und den Akku des Beiboot-Motors an das Ladegerät. Bevor wir schlafen gingen machten wir noch einen kurzen Landgang. Direkt am Hafen war richtig was los, hier tobte das Nachtleben. Uns war aber nicht danach zu Mute. Wir waren wider richtig taumelig auf den Beinen. Als wir zum Boot zurück kamen bemerkte ich dass unsere GSM Alarmanlage defekt war. Die Alarmanlage an sich funktionierte noch, aber das umgebaute 6 Jahre alte Motorola Handy hatte aufgegeben. Begeistert war ich nicht gerade, aber es war auch nicht zu ändern. Ich schrieb es auf die Liste. So wichtig, dass wir uns damit den Aufenthalt in Oslo vermiesen ließen war es nicht. Als kurze Zwischenbilanz, wir waren 13 Tage unterwegs, davon waren wir 2 Tage in Göteborg. 440 SM sind wir bis jetzt gefahren.

Nach dem Ausschlafen, Frühstückten wir in Ruhe. Danach wollte ich den Autopiloten in die Backskiste packen und bemerkte, dass dieser schon wieder nicht mehr funktionierte, er gab nur einen langen Piepton von sich. Also hatten wir doch noch eine Aufgabe in Oslo.

Dann klappte ich unsere Roller auf dem Steg auseinander und ab ging es. Die Sonne schien, wir waren am Ziel, was wollte man mehr.



Wir fuhren zum Nobelpreishaus, zum Rathaus und auf die Festung von der aus wir einen schönen Blick auf Aker Brygge hatten.



Ich weiß gar nicht mehr wo wir überall waren, es waren so viele Eindrücke, auf alle Fälle waren wir auf dem Bahnhof im Internetcafe, sind mehrmals mit unseren Rollern durch die Einkaufsmeile, waren auch außerhalb des Zentrums unterwegs, sind durch den Wiegelandpark ein Park mit unzähligen Skulpturen und Statuen. Unter anderem kann man dort den Trotzkopf, eine der berühmtesten Statuen von Gustav Wiegeland sehen. Danach sind wir wieder zurück in die Einkaufsstraße. Dort blieben wir bei den Straßenmusikern hängen. 2 junge Damen sangen Lieder wie „California Dreamin“ mit einer Freude und Begeisterung das man wie gebannt war. Wir fanden dass die beiden

viele Musiker oder auch mächtigern Musiker in den Schatten stellten. An der Begeisterung des Publikums merkte man auch das sie nicht nur bei uns so gut ankamen. Wir waren den ganzen Tag in Oslo unterwegs die Akkus der Roller hielten also bei sparsamer Fahrweise wirklich den ganzen Tag, so hatten wir dass noch nie ausprobiert. Wir hatten die Roller sonst immer nur für kurze Fahrten nach Feierabend oder am Schwielochsee um zum Tennisplatz zu kommen benutzt. Wir haben an diesem Tag mehr gesehen als Jahre zuvor wo wir zu Fuß unterwegs waren, und waren nicht so kaputt. Wir fanden aber keinen Laden mit Bootszubehör. Am nächsten Tag gingen wir in das Nationalmuseum in dem Bilder vieler berühmter Norwegischer Künstler u.a. auch von Edvard Munch (der ja in Oslo welches damals noch Kristiania hieß aufwuchs) zu sehen waren. Danach gingen wir mal wieder ins Internetcafe E-Mails checken und recherchieren wo es in Oslo Bootszubehör (Autopilot) gibt. Wir machten einen Raymarine Händler ausfindig, der ein Stück außerhalb der Stadt war. Wir gingen los, heute hatten wir die Roller nicht mit da wir ja nicht so weit wollten, wir kamen leider zu spät, das Geschäft hatte bereits geschlossen. Es war ja auch Samstag, also Pech gehabt. Später kaufte ich mir bei Clas Ohlson noch eine Heißklebepistole um die in Tüten verpackte Schaftkopfplatine mit Hilfe der Heißklebepistole richtig abzudichten. Man weiß ja nie was die Rückfahrt noch so alles bringt. Am Abend wollten wir noch zur Oper und ins Munch Museum, aber da es den ganzen Abend regnete blieben wir an Bord.

Am 20.7.2008 6:20 Uhr verließen wir den Hafen Aker Brygge im Strömenden Regen und machten uns auf die Heimreise.



Es war kein Wind, wir fuhren den ganzen Tag mit Motor. Um 11:00 Uhr hatte ich die glorreiche Idee unser Verdeck aufzustellen. Von jetzt wurde es gemütlicher. Erwähnenswert ist noch das wir im Oslofjord an einer Art Festung vorbei gekommen sind, von dort wurde mit Kanonen geschossen, wieso wissen wir nicht. Vielleicht war es eine Militärische Übung oder es wurde Salut geschossen. Keine Ahnung. An diesem Tag zeigte unser GPS mehrmals für vielleicht 30 Sekunden eine falsche Position an das eine mal waren wir um über 900 SM versetzt. Das stimmt einen schon nachdenklich, gerade wenn man in den Schären danach Navigiert. Die 900 SM Abweichung bekommt man ja mit, aber was ist mit kleineren Abweichungen?!

Nach dem Regentag und 25 komplett mit Motor zurück gelegt Seemeilen ankerten wir abends im Oslofjord zwischen Bevola und Bile.

Der nächste Tag brachte Sonnenschein aber vorerst keinen Wind. Das erfreuliche war, der Autopilot ging wieder. Wir wollten ihn von jetzt an nicht mehr ausschalten, denn er ging nur nicht nachdem er ausgeschaltet war. Der Nachmittag brachte Wind der Stärke 2 den wir zum segeln nutzten. Dieser steigerte sich bis zum Abend noch auf 3-4

Beaufort es schien zwar die Sonne, aber mit 18°C war es doch kühl. 20:10 Uhr ankerten wir nach 36 SM im Singlefjord auf der Position 59° 6,4' N 11° 5,9' E. In dieser Nacht ließen wir das Aggregat zum Laden der Batterien laufen.

Bei herrlichem Sonnenschein und Flaute ging es am nächsten Tag mit Motorkraft weiter. Wir versuchten einen anderen Weg als auf der Anreise durch die Schären zu finden. Was uns nur anfangs gelang. Durch das schöne Wetter war es hier gleich noch einmal so schön. Wir kamen am Badeort Capri vorbei, danach ging es wieder raus auf das Meer wo wieder durch den Kosterfjord segelten. Wir kamen heute nur 25 SM weit. Als besondere Vorkommnisse möchte ich noch erwähnen, dass der Haltegummi von der BADELEITER gerissen war, und wir mit dem Backbord Ruder an einer Fischerboje hängen geblieben sind. Wir hingen fest, ich hatte zu tun uns wieder frei zu bekommen. Dadurch hatte sich die Ruderanlage etwas verbogen. Der Autopilot steuerte noch, aber das Display des Autopiloten war komplett ausgefallen. Am Abend ankerten wir vor Langeskär.

Der nächste Tag verlief nahezu Reibungslos, das Wetter hatte sich gut eingeegelt, es schien den ganzen Tag die Sonne bei um die 20°C, Wind gab es fast nie, und wenn dann nur ein paar Stunden mit 1-2 Beaufort. Wir fuhren die meiste Zeit mit Motor der tadellos lief. In der Nacht ließen wir dann meistens das Aggregat laufen um die Batterien nach zu laden.



Heute Ankerten wir schon zeitig vor Ulebergshamn, wo wir die Gelegenheit nutzten das erste Mal seit Oslo wieder an Land zu kommen. Wir fuhren mit dem Schlauchboot zu der Insel vor der wir ankerten und kletterten auf die Felsen. Wir entspannten uns und genossen die Aussicht. Am nächsten Tag fuhren wir bis Kaurö kurz vor dem Sotekanal. Unsere Tagesetmale lagen täglich so um die 30-35 SM. Als ich 22:35 Uhr das Ankerlicht einschaltete und kontrollierte flackerte es nur. Die LED Lampe die ich im Winter gekauft hatte war gerade dabei den Geist aufzugeben. Ich setzte das Not-Ankerlicht. Aber auch dass hielt nicht mehr bis zum Urlaubsende durch. Auch die vielen LED Lampen im Boot fingen zum Ende hin an zu flackern. Fazit: keine billigen LED Lampen kaufen, die halten nicht mal eine Saison. Ich hatte ja irgendwann mal in der Berufsschule gelernt dass LED's eine Lebensdauer von vielen 100.000 h haben, aber das war meinen egal.



Am Morgen gab es eine Verstopfung in der Toilettenanlage, die sich aber zum Glück von selbst wieder löste. Wir fuhren früh am Morgen in den Sotekanal ein. Ich schrieb ja bereits dass im Kanal das Segeln verboten ist, aber wir hatten achterlichen Wind. Ich ließ ein kleines Vorsegeldreieck draußen, das machte uns 0,5 Knoten schneller, und keiner merkte etwas. Die Drehbrücke war wieder offen als wir in die Nähe kamen, ich gab Vollgas und schloss zum vorausfahrenden Boot auf, wir wollten unbedingt mit durch. Diesmal klappte es auch. Nach dem Kanal fuhren wir nicht durch Kungshamn sondern wir fuhren hinaus aufs Meer um den wenigen Wind zu nutzen und auf direkten Kurs zu gehen. Sehr weit kamen wir auch heute nicht, denn der Wind ließ bald nach. Die Nacht verbrachten wir zwischen den Inseln Ockerö und Hönö. Heute war von den Temperaturen her der erste Sommerabend. Die Luft war herrlich warm. Wir genossen den Abend an Deck, und beobachteten die Schweden.



Wir hatten mal wieder einen Schweinswal gesichtet. Etwas zu reparieren gab es auch, durch die Schaukelei bei Flaute scheuerte der Großbaum die Sprayhood durch. Wir flickten diese notdürftig mit Segelreparaturband. Zu Hause habe ich Sie dann an der Stelle von einem Sattler verstärken lassen.

Die nächste Etappe war weiter, wir wollten bis Anholt kommen. Bei dem wenigen Wind war das gar nicht so einfach. Das meiste der 73 SM fuhren wir mal wieder mit dem Motor. Wir kamen auf Anholt am Abend des nächsten Tages an. Die erste Nacht die wir in diesem Urlaub durchgesegelt, oder vielmehr durchgefahren sind. Auf dieser langen Etappe mussten wir wieder ein paar Stunden das Aggregat laufen lassen. Wir sahen 6 Schweinswale die unseren Weg kreuzten. Kurz vor Anholt viel etwas vom Baum auf das Boot und dann ins Wasser. Es war die Polystop Sicherungsmutter die den Lümmelbeschlag hält. Gut dass wir das Klappern gehört hatten, unbemerkt hätte das fatale Folgen gegeben. So ersetze ich die fehlende Mutter durch 2 Muttern die ich konterte.

Die Nordostspitze Anholts war Robbenschutzgebiet. Wir ankerten an der Ostküste in der Hoffnung dass vielleicht eine Robbe aus Neugier zu uns kam. Mit dem Fernglas sah man auf der Robbenbank wildes treiben.

Wir waren aber zu weit weg um Details zu erkennen. Die Nacht war ruhig.

Anholt mit dem herrlichen Sandstrand und einer der eigentlichen Insel vorgelagerten Düne lud förmlich zu einem Spaziergang ein. Wir fuhren am nächsten Morgen mit dem Beiboot an Land und machten einen schönen Spaziergang.



Das Wetter war auch herrlich, wir gingen über die Düne und sahen den Leuchtturm. In nördlicher Richtung durften wir nicht weit, da begann bald das Robbenschutzgebiet, welches wir natürlich nicht betreten.

Auf dem Rückweg zum Boot begegneten wir dann doch noch einer Robbe die neugierig den Kopf aus dem Wasser steckte.

Als wir zurück an Bord waren lichteten wir den Anker und machten uns 9:30 Uhr auf die Weiterfahrt nach Grenaa. Heute war es brennend heiß, kein Lüftchen ging. An der Ostküste Anholts war das Wasser Kristallklar, durch die geringe Tiefe von wenigen Metern und dem feinen Sandgrund sah das Wasser fast aus wie in der Karibik. Wir konnten nicht anders wir machten um 11:30 Uhr einen Stop zum Baden.



Das unangenehme waren die vielen Quallen worunter auch Feuerquallen waren, ich habe mehrere berührt, denn meine Haut brannte danach. Egal es war trotzdem herrlich hier. Wir nahmen uns vor mal mit viel Zeit nach Anholt zu Segeln, denn diese Insel ist einen längeren Aufenthalt wert. Uns lief langsam die Zeit davon, ich musste am 1.8. wieder an meiner Arbeitsstelle sein. Katja hatte noch Zeit bis 4.8.

Aber noch war es machbar. Die 33 SM bis Grenaa mussten wir mal wieder komplett mit Motor fahren. Da wir seit Oslo fast ausschließlich mit Motor gefahren sind waren unsere Batterien eigentlich ständig leer und das Aggregat lief fast die ganze fahrt. Auf all unseren Törns mit der Odin haben wir noch nie so viel den Motor gebraucht, und wir waren froh das Boot auf den Torqeedo umgerüstet zu haben. Gut der Stromerzeuger lief auch oft, aber daran waren wir selbst schuld, würden wir jeden Abend einen Hafen anlaufen könnten wir die Batterien über den dort vorhandenen Landstrom nachladen.



Die Ostsee war Spiegelglatt und die Temperaturen erreichten heute das erste Mal 30°C. Auf der Fahrt nach Grenaa begegneten wir wieder einem Schweinswal. In der westlichen Ostsee muss es viel mehr Schweinswale als in der östlichen geben, denn in den Jahren zuvor haben wir nie einen Wal gesehen.

Unser Benzin für den Stromerzeuger ging langsam zur Neige, ich nahm mir vor in Grenaa als erstes den Stecker in den Landstromanschluss zu stecken, mit den Kanistern zu Tankstelle zu laufen, dabei den Müll mit zu nehmen und anschließend noch den Wassertank zu füllen. Das machte ich dann auch genau so. Wir legten 22:30 Uhr in Grenaa an, die Straßentankstelle schloss 23:00 Uhr und 23:30 Uhr lagen wir schon in der Koje. Perfekt. In Grenaa sahen wir ein Haus von 1911 auf dem Stand: espoir.

Am Dienstag den 29.07. um 6:00 Uhr früh ging es weiter, es ging Richtung Großen Belt. Uns lief die Zeit davon, Donnerstagabend musste ich Zu Hause sein. Wenn nicht endlich Wind kam war es nicht mehr zu schaffen. Wir fuhren bis 11:30 Uhr mit Motor danach kam Wind auf, endlich mal wieder Wind. Wir segelten, der Wind wurde sogar Stärker. Nachmittag segelten wir sogar um die 5 Knoten. Wir waren vielleicht froh, ich sah wieder Licht am Horizont, meinen Berechnungen zufolge

war es jetzt möglich doch noch rechtzeitig in Eckernförde anzukommen. Als wir 19:00 Uhr Ballen auf Samsö querab hatten entschied ich mich die Nacht durch zu Segeln. Der Wind musste genutzt werden. Eine Stunde später drehte von Ost auf Nordost so das wir jetzt hart am Wind bei extremer Schräglage segelten, die Nacht war eine Tortur für uns und für das Boot, je weiter wir in den Belt kamen desto langsamer wurden wir. Wir machten zwar noch immer 5 Knoten Speed durchs Wasser, aber nur noch 2 Knoten über Grund. Wir hatten also 3 Knoten Strom von vorn. 23:30 Uhr war der Wind so stark dass ich das erste Reff einband. Katja machte mich darauf aufmerksam dass die ganze Steuerbordseite nass war, sogar die ganzen Polster und die Matratze waren schon nass. Ich hatte eine Vermutung wusste aber nicht ob ich richtig lag. Jetzt weiß ich das ich richtig vermutete, wir sind Stundenlang auf Steuerbordrumpf bei extremer Schräglage gefahren. Im Buch „Freiheit hinterm Horizont“ von Bobby Schenk las ich, dass er das gleiche Problem bei seiner Thalassa hatte. Bei starker Krängung verzieht sich das Boot so sehr, dass ein Spalt der möglicherweise nicht breiter als ein Haar ist, an der Verbindungsstelle zwischen Unter und Oberschale entsteht. Da dieser Spalt bei Schräglage ständig unter Wasser ist dringt durch dessen Kapillarwirkung Wasser ein.

Das war jetzt aber nicht zu ändern, die paar Tage überstanden wir auch mit nassem Bett. Jetzt musste ich erst mal Segeln was das Zeug hält. Der Schiffsverkehr im Belt war nicht gerade gering, was gerade in der Nacht extrem unangenehm ist. Man weiß nie ob einen der Tanker oder was auch immer gesehen hat. Gut das ich das AIS hatte, denn das half mir in dieser Nacht sehr. Gegen 3:00 Uhr ließ der Wind so weit nach, dass wir zwar noch 3 Knoten fahrt machten, aber bei 3 Knoten Gegenstrom standen wir sozusagen auf der Stelle. Ich sah nicht ein wieso ich mir weiterhin die Nacht um die Ohren schlagen soll wenn wir

auf der Stelle stehen. Ich suchte die nächste Sandbank auf der Karte um dort zu Ankern es war der Lillegrund, 3:30 Uhr ging ich ins nasse Bett. Wir sind kaum zum schlafen gekommen, denn das Boot schaukelte zu stark. 7:30 versuchten wir unser Glück erneut, der Wind hatte jetzt wieder die Stärke 4-5 und kam komplett aus Süden. Also Strom und Wind aus der Richtung in die wir mussten. Wir kreuzten bis 11:00 Uhr, dann versuchten wir es mit Motor und laufendem Aggregat. Wir kamen mit ca. 1 Knoten vorwärts. Wenn wir ein 2. Ladegerät an Bord gehabt hätten, dann hätte ich noch mehr Gas geben können und wir wären mit 2,5 Knoten vorwärts gekommen, so hatten wir aber nur einen Strom von maximal 25 A zu Verfügung. Wieder etwas was man an Bord verbessern muss, aber das half uns jetzt nicht weiter. Wir ankerten und überlegten was wir machen können. In unserem Ostseeführer stand, dass solche Strömungen im großen wie auch im kleinen Belt normal sind. Jetzt wussten wir auch wieso wir vor ein paar Wochen auf Nordkurs hier so „durchgerast“ sind. Das half uns jetzt alles nichts, wir wären mit Motor und 1 Knoten Fahrt durch gekommen, aber rein rechnerisch hätten wir es dann vielleicht gerade so bis zum Montag geschafft. Das war aber zu spät, mein Arbeitgeber wird den Freitag verkraften müssen, aber wenn wir Montag beide nicht auf Arbeit gewesen wären, ich glaube... sind eben alles keine Segler bei uns im Binnenland. Wir versuchten noch mal in Land Nähe weiter zu kommen, aber effektiv war es nicht gerade. Durch ein Missgeschick entschied ich aufzugeben. Ich blieb mit dem Fuß am Benzinschlauch des Stromerzeugers hängen, und brach dabei den Benzinstecker ab. So nun hatten wir kein Aggregat mehr, und die Batterien wären in 2 Stunden leer gewesen, das wars dann. Ich hätte sicher eine Möglichkeit gefunden den Schaden zu beheben. Aber das hätte es auch nicht mehr gebracht.



Auf dem Foto sieht man unsere Versuche durch den Großen Belt zu kommen, sowie den Punkt an dem wir aufgaben. Wir kehrten um, wir wollten in einen Hafen. Von dort aus irgendwie nach Eckernförde den Jeep samt Trailer holen, und das Boot in diesem Hafen aus dem Wasser holen.

Das war aber heute nicht mehr zu schaffen. Wir fuhren zurück zum Lillegrund wo wir wieder Ankerten und uns mehrere geeignet Hafen aussuchten, die alle nicht im Belt lagen. Am 31.7. Punkt 7:00 Uhr lichteten wir den Anker und machten uns auf den Weg nach Bregnor einem kleinen dänischen Hafen mit Slipanlage. Die Wetterverhältnisse waren unverändert. Wir kreuzten bis Bregnor was ohne Strömung von vorn richtigen Spaß machte. Ich rief heute bei meinem Arbeitgeber an und versuchte unsere Lage zu beschreiben und zu erklären warum ich erst am Montag wieder da sein kann. Das war geklärt. 11:00 Uhr legten wir in Bregnor an. Der Hafenmeister war sehr nett. Er brachte uns zur Bushaltestelle, von da aus fuhren wir mit dem Bus nach Odense. Problematisch war auch, dass wir keine dänischen Kronen hatten. Aber der nette Busfahrer nahm dann doch unsere Euro. Von Odense fuhren wir mit dem Zug nach Fredericia. Nach kurzem Aufenthalt ging es weiter bis Flensburg. Der Anschlusszug von dort nach Eckernförde war

schon weg. Also hatten wir 2 Stunden Zeit für einen kleinen Bummel durch Flensburg. In Eckernförde angekommen gingen wir zuerst zum Hafenmeister unsere Parkgebühren bezahlen. Mit dem Auto fuhren wir dann zurück nach Bregnor wo wir ca. 23:00 Uhr ankamen. Nach dem Frühstück am nächsten Morgen legten wir den Mast und slippten das Boot aus dem Wasser. Die Hafenanlage war so eng das an ein rangieren mit dem Gespann nicht zu denken war. Das war kein Problem, da Dänen sehr hilfsbereit sind. Zusammen mit 7 Dänen rangierten wir den Trailer samt Boot so, das wir nur noch das Auto davor hängen mussten. Zwischendurch wurde eine kurze Pause gemacht, denn wir sollten uns durch eine Schweißermaske die Sonnenfinsternis ansehen, ich dachte zuerst die Dänen wollten mich veralbern, aber der nette Mann sagte: Wisst ihr nicht, Dänen lügen nicht. Wie recht er hatte. Es war eine partielle Sonnenfinsternis.



Wir waren froh es endlich geschafft zu haben. Auf der Rückfahrt hatten wir dann noch eine Reifenpanne mit dem Trailer, aber solche Kleinigkeiten machen uns nichts mehr aus. Nach dem Reifenwechsel ging es dann endlich nach Hause.

Fazit: Dieser Törn war meiner Meinung nach der aufregendste und schönste zugleich. Wir legten an 27 Tagen 828 SM zurück. Davon

hatten wir 4 Hafentage. Ein bisschen über die Hälfte der Strecke sind wir mit Motor gefahren. Wir hatten dabei einen Benzinverbrauch durch das Aggregat von gerade mal 10 Litern. Nachdem ich den Motor notdürftig abgedichtet hatte, machte er keine Probleme mehr. Meine Entscheidung in Zukunft elektrisch zu fahren war also richtig und mein Konzept hatte sich bewährt. Mit unserer Odin waren wir insgesamt mehr als zufrieden. Auch wenn wir jetzt wieder ein anderes Boot gekauft haben, es war ein Lern und Entwicklungsprozess. Vom Motorbootfan wird man so schnell nicht zum Segler, da war die Zwischenstufe mit dem Motorsegler genau richtig.

Gerade jetzt bin ich dabei bei meinem neuen Boot alle Erfahrungen der letzten Jahre umzusetzen und in den Umbau des neuen Bootes einfließen zu lassen. Vor allem wird der Torqeedo komplett abgedichtet. Sicher werden wieder neue Störquellen entstehen, aber auch dafür muss es dann eine Lösung geben.

Ab 2009 geht es dann mit der l'espoir-tri unserem ersten Trimaran weiter

Bis dahin... Mast und Schotbruch!