

Törnbericht 2009

Tag 1

Am 04.07.2009 begann unser erster Urlaub mit unserem Trimaran der l'espoir-tri. Am Abend zuvor bunkerten wir den Proviant für 4 Wochen in den Schwimmern. Unter anderem 60 Flaschen Mineralwasser, 30 Tetra Packs Milch und 6 Flaschen zuckerfreie Cola. Als weiterer Ballast kam das zweite Ankergeschirr, der Torquedo, den wir für das Beiboot und auch als Ersatzmotor (wenn der große mal wieder kaputt geht) haben, das Beiboot, der Stromerzeuger, 20 L Benzin und unsere 2 Elektroroller an Bord. Damit wir früh gleich los fahren konnten, stellten wir das Gespann gleich abreisefertig in die Einfahrt.

Genau um 5:00 Uhr machten wir uns auf die Fahrt in die Marina „Im Jaich“ in Lauterbach auf Rügen.

Als wir dort ankamen, war der Schreck groß: es war keine vernünftige Slipanlage vorhanden. Ich hatte doch vorher angerufen und alles geklärt! Das heißt, es war eine da, aber die war aus Holz. Ich traute ihr nicht zu, unser überladenes Boot und den Jeep zu tragen. Ich hatte aus Sorge, ob wir mit dem Überladenen Boot überhaupt auf der Ostsee fahren können, letzte Nacht kaum geschlafen. Ob es überhaupt noch vernünftig schwimmt?

Und mit diesem schweren Teil sollte ich jetzt auch noch auf eine Slipanlage aus Holz?

Wir wagten es trotz aller Bedenken, Zentimeter für Zentimeter ließ ich das Boot langsam die Holzrampe hinab, jederzeit bereit, sofort wieder vorwärts zu fahren, um unser Boot zu retten.

Die Rampe hielt, sie knarrte zwar etwas, machte aber einen guten Eindruck. Empfehlen kann ich diese Slipanlage trotzdem nicht, da sie einfach zu steil ist. Als das Boot endlich schwamm, machte es einen ganz passablen Eindruck. Gut die Oberkante vom Antifouling lag unter Wasser, aber ich hatte es mir schlimmer vorgestellt.



Bevor ich unser *Gespann* auf dem Parkplatz sicherte, bauten wir noch unser Katamaran Beiboot zusammen und ließen es zu Wasser.

Jetzt ging es endlich los. Wir verließen zusammengeklappt und mit liegendem Mast den Hafen, um ca. 3 Kabellängen davor zu Ankern und den Trimaran auszuklappen.

Es war Mittag und wir wollten den Urlaub auf keinen Fall hungrig beginnen. Also kochten wir erst einmal Spaghetti mit Tomatensauce.

Nach dem Essen stellten wir den Mast und machten das Boot segelklar. Das Beiboot legten wir auf das Steuerbordnetz, wo es nicht stört.

Komisch war, dass die Toilettenspülung nicht richtig funktionierte, sie brachte irgendwie wenig Wasser, aber das war mir erst einmal egal. Wäre ich der Sache doch bloß gleich auf den Grund gegangen...

16:00 Uhr gingen wir Anker auf und setzten die Segel. Wir wollten wenigstens noch um das Süd- und Nordperd von Rügen um dort im Lee der Insel zu ankern. Der Wind wehte mit 2-3 Beaufort und unser Tri erreichte an der Kreuz in dem überladenen Zustand unter Autopilot 8

Knoten. Mir viel ein Stein vom Herzen, mit so einem Tempo hatte ich nicht mehr gerechnet.

Die Freude hielt aber nicht lange an, nach vielleicht einer halben Stunde hörte ich irgendetwas leise pfeifen. Ich dachte, ich bildete es mir ein, dann fiel Autopilot und Windmesser aus. Es musste also an der Stromversorgung (24V/12V Wandler) liegen. Ich ging in die Kajüte, um im Batterie und Technikraum unter der Vorderkoje nachzusehen.

Auf dem Weg dahin sah ich das Display des Philippi, unserem Gerät zur Bordnetzüberwachung, blinken. Ich ahnte Schlimmes. Nachdem ich die Matratze weg nahm und die darunter befindliche Luke öffnete hörte ich das Pfeifen lauter und sah WASSER!

Was nun? Die Batterien, 2 Ladegeräte, 2x12V/24V Wandler, 1x230V Inverter, der Meßshunt für den Philippi, der Solar-Laderegler und der AIS-Empfänger waren da drin! Das Wasser stand mindestens 30 cm hoch!

Mir wurde klar, dass dies das Ende des Urlaubs, ja sogar der gesamten Segelsaison bedeutet!

Aber es blieb auch keine Zeit lange nachzudenken. Katja musste an der Pinne bleiben und ich suchte nach der Ursache des Wassereinbruchs. Es konnte ja nur einer der beiden Borddurchlässe sein. In dem einen steckt der Triducer (der Geber für die Wassertiefe, Geschwindigkeit durch das Wasser und Wassertemperatur). Der andere hat einen Kugelhahn. Danach kommt ein Reduzierstück von 1 1/2 Zoll auf $\frac{3}{4}$ Zoll und danach ein Verteiler mit 2 weiteren Kugelhähnen. Und von da geht es einmal zur Toilettenspülung und zu meinem Pump-Wasserhahn im Sanitärraum. Ich konnte aber nichts erkennen-es war zu dunkel. Ich holte die Taschenlampe und sah die Stelle durch die das Wasser kam. Das Reduzierstück hatte einen Riss. Ich schloss sofort den großen Kugelhahn. Jetzt kam kein neues Wasser dazu. Jetzt eilte ich zu Katja und wies ihr einen Kurs, den ich schnell auf der Seekarte ermittelte und

der uns in den Zicker See führte. Dort wollte ich ankern und versuchen zu retten was zu retten war.

Mit der Handpumpe fing ich an, das Wasser aus dem Boot zu pumpen. Der Erfolg blieb aus. Die Fördermenge der Pumpe war sehr bescheiden, wenn überhaupt vorhanden.

Ich quälte mich trotzdem mit kurzen Verschnaufpausen bis wir fast auf dem Zicker See waren, es war wirklich eine Qual, denn die Pumpe ging extrem schwer und förderte kaum Wasser. Ich habe sie jetzt aussortiert, so einen Schrott brauchen wir an Bord nicht. Leider merkt man so etwas erst wenn man es wirklich benötigt.

Als wir auf dem Zicker See ankamen, galt es zunächst die Segel zu bergen und hoffen dass der Motor noch funktioniert, schließlich standen ca. 30 cm des Batterieraumes unter Wasser. Er lief! Ich suchte einen geschützten Ankerplatz und ging aufs Vordeck um den Anker zu werfen.

Geschafft! Ich konnte nicht mehr! Jetzt, da ich Zeit zum Nachdenken hatte, wurde mir erst einmal richtig bewusst, in welcher Lage wir uns befanden. Und das an unserem ersten Urlaubstag!

Die Pumpe wollte ich nicht mehr anfassen, ich nahm also Pütz und Ösfass. Damit dauerte es gar nicht so lange bis ich den Batterieraum trocken hatte.

Nun musste ich mich um die Elektrik und Elektronik kümmern. Ich demontierte die Gehäuseabdeckungen der Geräte die Wasser abbekommen hatten, und sprühte diese mit einem wasserverdrängendem Kontaktspray ein. Es waren viele Kleinigkeiten, die ich trocken legen musste. Aber bis auf einen völlig zerfressenen Sicherungshalter konnte ich keine nennenswerten Defekte entdecken. Nachdem ich diesen provisorisch reparierte, war das 12V Bordnetz wieder in Betrieb. Wir atmeten auf. Der Philippi funktionierte auch wieder. Damit alles austrocknen kann, ließen wir den Deckel zum Technikraum offen.

Katja spannte eine Wäscheleine zwischen Steuerbordwant und Bimini. Daran befestigte sie das nasse Bettlaken. Ich machte mir Gedanken, wie ich mit einfachen Bordmitteln die Toilettenspülung wieder in Betrieb nehmen konnte. Ich fand auch eine Lösung. Allerdings war diese nicht 100 % dicht. Also musste nun doch der Eimer zum Spülen herhalten. Kurz nachdem Katja das Bettlaken aufgehangen hatte, frischte der Wind auf und es begann zu regnen.

Tag 2

Mein erster Blick am Morgen ist immer auf das Display des Philippi (natürlich nachdem ich Katja einen Guten-Morgen-Kuss gegeben habe) um zu prüfen, wie viel Batteriekapazität uns noch zu Verfügung steht. Aber auf dem Display wurde nichts angezeigt. Was war jetzt wieder? Gestern Abend funktionierte er doch noch! Nach dem Frühstück faltete ich mich wieder so zusammen, dass ich mit den Armen in den Batterieraum passte und kontrollierte den Shunt. Es fiel mir nicht leicht, denn ich hatte überall Muskelkater vom Pumpen und von der stundenlangen Arbeit im Batterieraum. Es ist nicht so einfach durch die kleine Luke überall hin zu kommen. In der Nacht hatte ich auch noch Halsschmerzen bekommen und fühlte mich schwach.

Am Shunt waren alle Kontakte regelrecht weggefault. Und das in einer einzigen Nacht. Man baut meiner Meinung nach auch keine Kontakte die den Durchmesser einer Stecknadel haben. Da dieses Messgerät wasserdicht vergossen ist, hatte ich keine Möglichkeit hier etwas zu machen.

Wir fassten den Entschluss zurück nach Lauterbach zu segeln. Dort stand unser Auto, mit dem wir alles besorgen können um die l'espoir tri wieder urlaubsklar zu machen.

Mir ging es immer schlechter. Katja schlug vor, noch so lange hier zu bleiben, bis es mir wieder besser geht. Damit war ich nicht einverstanden. Gerade weil ich krank wurde, wollte ich zurück in den Hafen.

Nachmittag kreuzten wir dann bei grauem Himmel und Wind der Stärke 3-4 Beaufort zurück nach Lauterbach. Anfangs war die See etwas ruppig, sodass wir immer wieder ein paar Spritzer abbekamen.

Wir ankerten am Abend vor der Marina „Im Jaich“. Ich hatte Fieber bekommen und ging zeitig schlafen.

Tag 3

Heute morgen ging es mir wieder besser. Ich war zwar immer noch schwach und hatte Gliederschmerzen, aber das Fieber war wenigstens weg. Nach dem Frühstück klappten wir das Boot zusammen und fuhren in den Hafen.

Nachdem wir uns bei der Hafendirektion gemeldet hatten, fuhren wir mit unserem Auto nach Stralsund, um die Ersatzteile zu besorgen. Es ist schon ein Krampf alles zu bekommen. Den Adapter von 1 1/2 Zoll auf 3/4 Zoll setzte ich aus mehreren Messingteilen zusammen. Aber man darf nicht denken, dass ich alle Teile in einem Baumarkt bekommen habe-nein so einfach ist das nicht. Wir waren in 3 Baumärkten. Den Sicherungshalter haben wir von ATU und den Shunt haben wir gar nicht bekommen.



Zurück an Bord baute ich alles ein und bestellte bei der Firma Philippi einen neuen Shunt per Express. Leider war es für die Lieferung am nächsten Tag schon zu spät. Der Shunt wird erst am Mittwoch kommen. Also noch ein weiterer Tag Aufenthalt in Lauterbach. Und das alles nur wegen einem kleinen Kunststoffadapter aus dem tollen Bootszubehör Sortiment. Da fällt mir ein Textstück einer Hamburger Band ein, welches ich hier in abgewandelter Form zitiere: Bootszubehörhersteller ich verachte euch, ich verachte euch zutiefst!

Wenigstens war das Boot bis auf den ausgefallenen Philippi jetzt wieder in Ordnung. Ich machte mir nur wegen möglicher Spätfolgen Sorgen, denn schließlich stand kurzzeitig eine Menge Elektronik unter Wasser.

Wir machten noch einen Abendspaziergang in Lauterbach und gingen schlafen. Richtig gesund war ich noch immer nicht.



Tag 4

Heute ging es mir wirklich besser. Gleich um 7:00 Uhr nutzte ich die Gunst der Stunde um im Hafenbecken zu baden, mir die Haare zu waschen und mich zu rasieren. Außer uns war kein Mensch zu sehen. Das Wasser ist im Lauterbacher Hafen sehr sauber. In den meisten Häfen ist es zu schmutzig um zu baden, aber hier nicht. Natürlich hätte ich auch die Duschen des Hafens benutzen können, aber in der Natur fühle ich mich einfach wohler. Es ist einfach so ein Gefühl von Freiheit, ähnlich wie dem Segeln auf dem Meer. Gerade das Segeln auf dem Meer ist der letzte Hauch von Freiheit, der dem Menschen in unserer Gesellschaft noch geblieben ist.

Nach der Erfrischung und dem Frühstück änderte ich den Antennenanschluss des AIS-Empfängers. Es erschien mir besser wenn man jederzeit an die Antenne herankommt und diese nicht hinter einer Verkleidung versteckt ist. Dann fuhren wir nach Sassnitz. Wir wollten schließlich das Beste aus dem zusätzlichen Landtag machen und den Vorteil nutzen, ein Auto im Hafen zu haben.

Wir machten einen Spaziergang im Nationalpark Jasmund und gingen zu den Kreidefelsen. Es gab auch noch ein paar Dinge, wie z.B. einen Adapter von BNC auf PL für mein AIS zu besorgen. Auch den Sassnitzer Hafen machten wir unsicher, wenn wir schon nicht mit dem Boot da waren, dann mussten wir wenigstens nach den Booten sehen.

Auf dem Rückweg hielten wir noch in Bergen und Putbus für einen kurzen Spaziergang an. Wieder zurück an Bord ging ich ins Internet um nach dem Wetter für die nächsten Tage zu sehen. Denn wir wollten gleich nachdem die Post durch ist und ich den Shunt eingebaut habe los. Wir hatten schon zu viel Zeit verschenkt.



Der Wetterbericht kündigte nichts Gutes an: Donnerstag und Freitag Wind der Stärke 7-9 aus westlichen Richtungen.

Tag 5

Der heutige Tag war durch Warten geprägt. Warten auf das Paket der Firma Philippi. Wir saßen den ganzen Vormittag an Bord und warteten. Ich muss bemerken, dass ich ein sehr ungeduldiger Mensch bin. Vor

allem, wenn es um Dinge geht die mit dem Boot zusammenhängen. In regelmäßigen Abständen ging ich zum Hafenbüro, um nach meinem Paket zu fragen. Ich bin mir sicher, dass ich den Leuten dort extrem auf die Nerven gegangen bin. Als das Paket 15:00 Uhr noch nicht da war, rief ich bei Philippi an. Der nette Herr am Telefon gab mir die Trackingnummer und sah auch gleich im Internet nach, wo das Paket ist. Es wurde 13:18 Uhr in Lauterbach bei einem Herrn Rabe abgegeben. Wer war denn nun wieder Herr Rabe? Es begann zu regnen. Ich ging also im strömenden Regen in die Hafenmeisterei und fragte, ob man dort einen Herrn Raabe kennt. Nach langem Grübeln erfuhr ich, das es nur ein Mitarbeiter der Werkstatt am anderen Ende des Hafens sein konnte. In der Werkstatt gab es tatsächlich einen Herrn mit diesem Namen. Er wusste von nichts, war aber so nett und sah den Berg mit Paketen für mich durch. Und da war es! Auf meine Frage was mit dem Paket passiert wäre, wenn ich nicht gekommen wäre, sagte er mir, dass er die Pakete eventuell zum Feierabend zum Hafenmeister schaffen würde...

Ich kam pitschnass, aber glücklich und mit Paket wieder im Boot an. Der Einbau war schnell erledigt und der Batteriemonitor lieferte wieder Werte. Da wir noch immer am Landstrom hingen waren die Batterien voll. Damit waren wir bereit zum Auslaufen. Es hatte sogar aufgehört zu regnen. Perfekt! Katja brachte noch einmal den Müll weg, und ich füllte in der Zwischenzeit den Wassertank. Als ich den Wasserschlauch wieder zum Steg schaffen wollte, rutschte ich mit dem Fuß auf dem Bugkorb nach hinten weg. Im Sturz stützte ich mich mit den Händen am Steg ab um nicht mit dem Gesicht aufzuschlagen und fiel ins Wasser. Das war gerade noch einmal gut gegangen. Nicht auszudenken, wenn ich mir das Gesicht aufgeschlagen hätte. Das Gelächter der Stegnachbarn war natürlich groß.

Katja hatte von alldem nichts mit bekommen, da sie ja nicht da war. Sie wunderte sich nur warum ich so nass war. Als ich mich umgezogen hatte, begann es erneut zu regnen. Wir warteten den Regenguss ab und dann ging es endlich los. Der Urlaub konnte endlich beginnen.

Wir segelten bei 3-4 Beaufort zum Zicker See, weiter wollten wir heute nicht, da es unterdessen sehr spät war, und wir, für den Fall das der angekündigte Sturm doch noch kommt, dort sicher waren.

Der Zicker See ist sehr flach, deshalb klappte ich zur Sicherheit den Motor hoch und bemerkte dass die Farbe an einigen Stellen des Schaftes abgeblättert war. Und das nach gerade mal 5 Tagen Ostsee!

Tag 6

Die Wettermeldung stimmte. Selbst auf unserem geschützten Ankerplatz wehte ein stürmischer Wind mit Böen von 35 Knoten. Der Anker hielt. Wir warteten ab. Etwas Gutes hatte es ja, nach dem Stress der letzten Tage und Wochen kamen wir endlich einmal zur Ruhe.

Zu Mittag machten wir Bratkartoffeln mit Schweinefleisch und Grünkohl. Langsam wurde ich ungeduldig. Ich beschloss trotz des noch immer anhaltenden Sturmes loszufahren. Wenigstens bis Sassnitz. Als ich das Ölzeug angezogen hatte und vor gehen wollte um den Anker zu lichten, sah ich noch einmal zum Windmesser. Ich musste 2 Mal hinsehen um es zu glauben, da stand doch tatsächlich eine 40 auf dem Display. Das war mir dann doch zu heftig.

Für heute gaben wir auf und verschoben die Abfahrt auf den nächsten Tag. Wenig später beobachteten wir wie ein 37 Fuß Segelboot vergeblich versuchte den Zicker See mit Motor zu verlassen. Der Wind kam direkt zum Eingang des Sees herein und wurde durch die Hügel an beiden Seiten der Einfahrt noch verstärkt. Die Wellen, die in der Einfahrt standen, waren enorm. Nach ca. einer halben Stunde schaukeln und auf der Stelle stehen, drehte der Segler um und kam zurück. Wir waren also tatsächlich auf diesem Ankerplatz gefangen. Auch an ein Kreuzen war bei diesem schmalen Fahrwasser nicht zu denken. Ich glaube auch nicht dass man bei diesem Sturm noch merklich an Höhe gewonnen hätte. Am Abend kam ein Segelboot nur unter Sturmfock rein, um ebenfalls hier zu ankern.

Unser eigentliches Urlaubsziel Helsinki hatte ich heute endgültig aufgegeben. Wir waren schon 6 Tage auf der Ostsee und hatten gerade einmal 46,3 Seemeilen auf der Logge stehen. Das war der mit Abstand schlechteste Törnbeginn den wir jemals hatten und ein Ende war noch nicht abzusehen. Es sollte weiterhin kalt, regnerisch und vor allem stürmisch bleiben.

Tag 7

Seit Mittwoch Abend hörten wir nichts als das Pfeifen des Windes in der Takelage und das Knarren der Bugklampe beim Recken des Ankerseiles. Der Sturm hält uns weiterhin auf unserem Ankerplatz gefangen. Das einzig erfreuliche ist, dass heute ab und zu die Sonne scheint. Erstens fürs Gemüt und zweitens für die Stromversorgung an Bord.

Zu Mittag haben wir heute Spaghetti mit Gulasch gemacht. Nach dem Essen habe ich mich dann im Zicker See gewaschen und rasiert. Der Wind hat auch etwas gedreht. Wir müssten jetzt nicht mehr aus dem See kreuzen, aber bei diesem Sturm wäre es absolut leichtsinnig und unseemännisch den sicheren Ankerplatz zu verlassen.

Damit wir mal etwas anderes sehen, sind wir Nachmittag mit dem Beiboot an Land gefahren und haben einen Spaziergang gemacht. Auf dem Berg sah man das Meer toben. Der Wind war hier oben so stark, dass man sich am Wind anlehnen konnte. Als wir zurück zum Boot fuhren, ankerte auf einmal keine 10 m vor uns eine dänische Stahlketch. Sie lag direkt über unserem Anker. Ich verstehe so etwas einfach nicht. Ich ärgere mich immer wieder darüber das so nah bei uns geankert wird, obwohl der See riesengroß ist und überall geankert werden kann. Aber nein, man muss ja so nah wie möglich an uns heran. Wir hatten nicht einmal mehr die Chance unser Boot umzusetzen, da wir zusammen gestoßen wären, wenn ich auch nur mal kurz am Ankerseil gezogen hätte. Ein weiteres Problem war noch, dass unser relativ leichter Tri nicht ruhig am Anker hängt, sondern ziemlich stark schwimmt, ja sogar manchmal kurzzeitig richtig Fahrt aufnimmt. Zur

Sicherheit habe ich unser restliches Ankerseil gegeben, um etwas Abstand zum Dänen zu bekommen. Jetzt hatten wir ca. 45 m Seil und 10 m Kette bei unter einem Meter Wassertiefe gesteckt.

Der Wind wehte noch unverändert mit 8-9 Beaufort. Wir konnten nur hoffen, dass der Anker des Dänen hält. In der Nacht sah ich öfter nach dem Rechten.

Tag 8

Heute sind wir seit einer Woche auf der Ostsee und noch immer gerade mal rund 20 Seemeilen von Lauterbach entfernt. Der Anker des Dänen hatte gehalten, aber da der Wind etwas gedreht hatte, war der Abstand zum Dänen noch geringer geworden. Die Ketsch lag so nah vor unserem Boot, das wir sie beinahe anfassen konnten. Jetzt musste gehandelt werden, ich ging zum Bug und rief so lange, bis sich endlich mal jemand sehen ließ. Ich machte dem Skipper klar, dass ich los fahren wollte, es aber nicht konnte, weil er direkt über meinem Ankerseil lag. Als ich jetzt am Ankerseil zog bemerkte ich zu allem Unglück auch noch, dass mein Ankerseil in seinem Propeller hing und dort schamfielte. Wäre er vor uns los gefahren, dann hätte er unser Ankerseil weiter um seinen Propeller gewickelt. Er ging zu seinem Bug und versuchte meinen Anker zu ziehen, was ihm aber nicht gelang. Jetzt gab es nur noch eine Möglichkeit, wir mussten uns an ihm vorbei zu unserem Anker ziehen. Katja fenderte unser Boot aus, während der Däne mit seinem Bootshaken unser Ankerseil aus seinem Propeller holte. Nun zog ich uns langsam an der Ketsch vorbei zu unserem Anker. Katja und der Däne passten auf, dass die beiden Boote nicht zusammen stießen. Dies war bei Windstärke 8 gar nicht so einfach.

Nachdem wir unseren Anker geborgen hatten, fuhren wir ein Stück, um dann in ausreichendem Sicherheitsabstand zu allen Ankerliegern neu zu ankern. Ich hoffe der Däne hat dadurch etwas über Ankern gelernt...

12:00 Uhr: Was war jetzt los? Fast auf die Minute genau wurde es auf einmal ruhig. Kein Zerren am Ankerseil, kein Pfeifen im Rigg, der Wind

war weg. Mit einem Schlag als hat jemand den Hahn zgedreht. Das war unsere Chance: Mittagessen und weg hier!

Wir konnten es gar nicht glauben. Der Wind war wirklich auf 2 Beaufort gesunken. Nachdem wir den Zicker See verlassen hatten, segelten wir in der noch hohen Restdünung gen Osten um das Südperd zu runden und im Wellenschutz der Insel Rügen nach Norden zu kommen. Wir setzten den Spinnaker. Vor Sassnitz war der Wind ganz weg und wir dümpelten gemütlich an Rügens Kreideküste vorbei in die Tromper Wiek. Als wir den Windschutz der Kreidefelsen verließen bekamen wir auf einmal Wind der Stärke 4 aus nordwestlichen Richtungen direkt auf die Nase. Wir kreuzten über die Tromper Wiek bei rauher See und kaltem Wind: Das Thermometer zeigte 15°C Lufttemperatur, aber durch den Wind und die vielen Wasserspritzer, die wir abbekamen, waren es gefühlte 8°C.

Heute haben wir festgestellt, dass wir im Bugbereich ein nasses Bett haben. Die Entwässerung des Ankerkastens ist undicht und lässt Wasser in den Innenraum. Aber das war ja nichts neues! In der Odin hatten wir bei Amwindkursen auch immer ein nasses Bett. Ich denke die Corsair bekomme ich dicht.



Nach 38 Seemeilen ankerten wir im Luv von Kap Arkona und beobachteten den Sonnenuntergang.

Endlich, mit einer Woche Verzögerung, hatte unser Urlaub begonnen. Hier war der optimale Ausgangspunkt um am nächsten Tag die Ostsee zu überqueren.

Tag 9

Auf nach Schweden! Unser Ziel ist das 49 Seemeilen über die Ostsee entfernte Ystad. Heute war schönes Wetter. Der Wind wehte mit 2

Beaufort von achtern.



Je weiter wir auf das Meer kamen, desto höher wurden die Wellen. Katja wurde es langsam unbehaglich. Wir hatten kaum noch Wind, aber dafür eine relativ bewegte See. Katja ging es immer schlechter. Da es ihr meist hilft, etwas zu essen, gab ich ihr die Aufgabe, den Kurs zu kontrollieren und nach Schiffen Ausschau zu halten-aber nicht nur auf dem AIS sondern, richtig in die Ferne zu sehen. Damit war sie abgelenkt. Ich machte in der Zwischenzeit Bratkartoffeln und erwärmte Grünkohl. Nach dem Essen ging es ihr wieder gut. Nachmittag ließ der Wind immer weiter nach, aber die Wellen blieben. Weiter ging es mit 4 Knoten unter Motor. Das Wetter war ideal zum Rasieren und Duschen auf hoher See. Wir waren froh, als gegen 15:30 Uhr der Wind etwas auffrischte. Schnell war das Groß wieder oben und der Spinnaker gesetzt. Jetzt ging es wieder mit 5 Knoten voran. Später erreichte der Wind sogar 3 Beaufort und wir erreichten 7 Knoten platt vor dem Laken. Der Hafen von Ystad war voll. Ein deutscher Segler gab uns zu verstehen, dass wir bei ihm längsseits gehen dürfen. Wir brauchten den Tri nicht zu klappen. Der Hafenmeister wollte 25 Euro inklusive Wasser und Strom für die Nacht. Es war sogar noch Zeit für einen kurzen

Landgang. Da wir durch die verlorene Woche unser Ziel Helsinki nicht mehr schaffen würden, zumindest nicht unter den Bedingungen eines Urlaubes, nahmen wir uns vor, alle Häfen anzulaufen, an denen wir in den Jahren zuvor immer vorbei gesegelt sind, und die uns interessant erscheinen. Dazu gehörte auch Ystad. Da wir hier Strom bekamen, luden wir in der Nacht die Batterien nach.

Tag 10

An diesem Tag machten wir einen schönen Landgang in Ystad. Wir schlenderten durch die Fußgängerzone, gingen zu Ahlens und zum Kloster. In der Nähe des Hafens war ein Sidewalk Express. Dort habe ich meine E-Mails gecheckt und die Homepage aktualisiert. Zu Mittag waren wir wieder an Bord und machten Spaghetti Bolognese. Danach füllte ich den Wassertank, denn wir wollten weiter. Als unsere Nachbarn im Päckchen bemerkten, dass wir los wollten, warnten sie uns, heute nicht auszulaufen. Zwei Boote sind angeblich schon zurück in den Hafen gekommen. Der Wind mit 5-6 Beaufort ist heute zu stark und die Wellen zu hoch. Sogar ein 37 Fuß Segelboot kam wieder zurück in den Hafen. Wir beruhigten die beiden, indem wir ihnen erklärten, dass wir nicht nach Westen sondern nach Nordosten wollen und dadurch Wind und Welle nicht direkt von vorn haben. Ich muss gestehen, ganz wohl war mir nicht, als wir 13:30 Uhr den sicheren Hafen verließen. Bis wir auf unseren Kurs gehen konnten, hatten wir den Wind direkt von vorn. Der Windmesser zeigte 20-22 Knoten und die Wellen waren wirklich sehr hoch. Ich würde sie auf 1,5 Meter schätzen, obwohl ich mir da nicht immer so sicher bin. Wir fuhren mit Motor gegenan.

Erstaunlicherweise hielten wir mit 1500 Watt Motor-Eingangsleistung eine Geschwindigkeit von 3-4 Knoten. Durch den Seegang tauchte das Heck sehr tief ein und in jeder Welle wurde die komplette Plicht überspült. Wir setzten ein Steckschot ein, damit das Wasser nicht in das Bootsinnere läuft. Als wir ausreichend Abstand zum Hafen hatten, setzten wir Vollzeug und ab ging der wilde Ritt. Raumschots fuhren wir im Schnitt um die 10 Knoten und erreichten einen neuen Topspeed von 12,4 Knoten. Leider wurden wir immer wieder von den Wellen gebremst. Danach ging es zwar wieder die Welle hinunter, aber je schneller wir

wurden, desto stärker wurden wir auch wieder abgebremst. Unser Tri machte einen sehr sicheren Eindruck auf mich. Er ließ sich in den hohen Wellen hervorragend steuern. Ich konnte die Wellen gut nutzen und auf jeder Welle manchmal über eine Minute surfen bevor wir abgebremst wurden. Dann ging allerdings die Geschwindigkeit bis auf 6 Knoten herunter. Wenn wir dann den Wellenberg erreichten, war die Beschleunigung richtig zu spüren. Es war ein Riesenspaß und das bei strahlendem Sonnenschein! Ohne das Steckschot wäre die Kajüte allerdings schon geflutet gewesen. In Höhe Simrishamn legte sich der Wind etwas und auch die See wurde ruhiger. Wir setzten den Spinnaker und nahmen Kurs in die Hanöbucht Richtung Åhus. Wir konnten sogar gemütlich zu Abend essen während die l'espoir tri mit 8 Knoten dahin segelte. Nach und nach wurde es immer ruhiger-ja sogar richtig gemütliches Flautensegeln bei glatter See. Der Windmesser zeigte 4 Knoten und das GPS 5 Knoten Fahrt. Ich glaube, besser kann es nicht sein. Am Abend ankerten wir in 4 m Wassertiefe am Strand vor Åhus. Es war ein wunderschöner Abend und ein erfolgreicher Segeltag. 50 Seemeilen in knapp 7 Stunden. Was will man mehr? Gut, dass wir in Ystad nicht auf die Warnungen, sondern auf unser Gefühl gehört hatten!

Tag 11

21°C, kein Wind und das Wasser bis auf eine leichte Dünung, spiegelglatt. Das ist Sommerwetter! Die Kulisse eines schönen Sandstrandes und dazu ein schönes Frühstück weit weg von allen Zwängen der Zivilisation. So begann unser Tag. Es brachte nichts die Segel zu setzen. Also verließen wir den Ankerplatz unter Motorkraft. Nach kurzer Zeit kam Wind der Stärke 2 auf. Natürlich direkt von vorn. Wir fuhren weiter mit Motor, denn es ist günstiger mit 3 Knoten direkten Kurs zu laufen, als mit 4 Knoten an der Kreuz. In der Mittagszeit legte der Wind noch etwas zu, und wir begannen jetzt doch zu kreuzen. Bei 6-7 Knoten Fahrt bereiteten wir unser Mittagessen zu. Es gab Kartoffelbrei mit Rouladen. Das Wetter wurde immer schlechter. Eine leichte Bewölkung kam auf und der Wind erreichte die Stärke 4. Bei 19°C Lufttemperatur waren es schon wieder gefühlte

14°C. Die Wellen erreichten schon wieder einen halben Meter an Höhe. Bedingt durch unseren Kurs hart am Wind, kam viel Spritzwasser über. 17:30 Uhr war der Wind dann plötzlich wieder weg und die Sonne zeigte sich. Die restlichen 3 Seemeilen zur Insel Hanö legten wir unter Motor zurück. Der Hafen sah sehr voll aus, deshalb ankerten wir davor.



Nach dem Abendessen fuhren wir mit dem Beiboot zur Insel.



Im, wie wir schon vermutet hatten, überfüllten Hafen, lag ein großer Dragonfly Trimaran, der für mich natürlich der Höhepunkt unseres Spazierganges auf der Insel war.

Tag 12

Einer der größten Vorteile eines Trimaranes ist die Tatsache, dass man bei Flaute mit Dünung oder Wellen ankern kann. Jedes Boot legt sich, wenn kein Wind vorhanden ist, der es mit dem Bug in den Wind dreht, beim Ankern quer zur Welle. Ein Mono beginnt somit unweigerlich zu rollen. Es kann an Bord so ungemütlich werden, das man die ganze Nacht kein Auge zumacht und in der Kojе von einer Seite auf die andere rollt. Dies ist auch völlig unabhängig von der Bootsgröße. Auch auf unseren Chartersyachten haben wir oft, als sich der Wind in der Nacht gelegt hatte, kein Auge mehr zugemacht. Hafenschläfer und Multihuller haben dieses Problem nicht. Dank der Breite eines Mehrerrümpfers beginnt das Boot nicht zu rollen. Man kann ruhig schlafen, selbst wenn der Ankerplatz einmal nicht so ruhig ist. Heute wollten wir bis zum Eingang des Kalmarsunds. Wir verließen den Ankerplatz bei 2 Beaufort aus nordöstlichen Richtungen. Unser Idealkurs wäre 85°. Da der Wind von vorn kam, schafften wir nur 60° mit 6 Knoten Fahrt. Aber das war auch ganz passabel. Es war bewölkt und mit 17°C Lufttemperatur auf diesem Kurs nicht gerade gemütlich. Die See hatte 0,5 m. Zum Fahrverhalten unseres Trimaranes möchte ich bemerken, dass er uns gerade bei Wellen sehr an unsere Motorbootzeit erinnert. Man rast völlig ohne Schräglage über die Wellen, Man denkt manchmal sogar, dass er gleich zum Sprung über die Welle ansetzt. Wenn man dazu noch die Wasserspur am Heck betrachtet glaubt man erst recht nicht mehr, sich an Bord eines Segelbootes zu befinden. Das macht Freude! Es ist wirklich eine sehr angenehme und schnelle Art völlig ohne Schräglage zu reisen. Manche Segler werden sagen, dass gerade die Schräglage der Spaßfaktor beim Segeln ist, das mag auch kurzzeitig stimmen, aber wenn man sich erst einmal einen ganzen Tag oder länger durch ein krängendes Boot hangeln musste, dann weiß man den Unterschied zu schätzen. Am Nachmittag nahm der Wind auf 3-4 Beaufort zu und es begann zu regnen. Beim Freikreuzen aus der Hanöbucht kamen wir auch immer kurzzeitig in die Schären. Dort nahm die Sicht durch den Regen extrem ab.



Wir sahen nichts mehr und konnten nur nach Plotter fahren. Gerade bei diesen schlechten Sichtverhältnissen tauchte ein anderes Segelboot vor uns auf. Der andere Segler schien genauso erschrocken über diese Begegnung zu sein wie wir. Ausgerechnet hier, bei fast null Sicht und inmitten von Felsen, rasten wir mit 9 Knoten dahin. Dies lag daran, dass uns hier die Wellen nicht bremsen, so wie das auf offener See der Fall ist. In diesen Situationen wäre es schön, wenn auch kleine Boote AIS Signale senden würden. Am Abend ankerten wir, nach 2 vergeblichen Versuchen, in den Schären ca. 3 Seemeilen vor dem Eingang des Kalmarsunds. Bei den ersten Ankermanövern hielt der Anker nicht im Seegras. Ganz traute ich auch jetzt dem Anker nicht. Es galt also wachsam zu sein! Wir sind heute 55 Seemeilen gesegelt und haben ca. 30 Seemeilen Distanz zurückgelegt. Der Rest war unnötige, aber nicht zu vermeidende Kreuzerei.

Tag 13

Wieder ein schöner Morgen! Der Anker hatte keine Probleme gemacht. Sonne und ein wenig Westwind. Ich nutze das schöne Wetter gleich für die Körperpflege im kalten und klaren Wasser. Danach verließen wir

unter Segeln den Schären Garten. Als ich den Motor hoch bzw. aus dem Wasser klappte, bemerkte ich, dass die Finne abgebrochen war. Sie war komplett weg! Es war mir ein Rätsel... Ich bin mir hundertprozentig sicher, keine Grundberührung gehabt zu haben. Auch hätte dann das Ruder Schaden genommen, da es tiefer als der Motor im Wasser ist. Das Ruder hatte nicht einmal einen Kratzer. Es kann nur sein, dass ich die Finne an Land beim Trailern abgebrochen hatte und es erst jetzt bemerkt habe. Als wir Zuhause losgefahren sind war sie definitiv noch da. In Stralsund musste ich beim Wenden an einer Autogastankstelle das Bootsheck rückwärts über die Wiese schieben. Vielleicht lag dort ein hoher Stein, an dem ich mir die Finne abgebrochen habe!

Das Verlassen der Schären unter Segel gestaltete sich sehr anspruchsvoll, da der Wind ständig drehte, auffrischte oder dann mal wieder ganz weg war. Dazu muss man ständig auf der Hut vor (Steinen und Felsen) sein. Mit dem Tri machte das richtig Spaß. Es ist eine wahre Freude ein Boot mit solchen Segeleigenschaften hier durchzumanövrieren. Mit der Odin wären wir bei diesen Verhältnissen sicher nicht mehr gesegelt. Um 10:00 Uhr ging es dann endlich in den Sund-den Kalmarsund-der sich als wahre Rennstrecke entpuppte. Wir setzten den Spinnaker und ab ging die wilde Fahrt mit durchschnittlich 10 Knoten und Spitzen von 12 Knoten unter Autopilot und bei wenig Welle. Bei diesem Tempo haben wir schön Mittagessen gekocht und ich habe nebenbei die Stauräume in den Seitenschwimmern (Amas) geöffnet, ausgeräumt, getrocknet und wieder eingeräumt. Während dieser Beschäftigung haben wir nach und nach ein Segelboot nach dem anderen eingeholt und dann auch gleich überholt. Selbst Boote mit 40 Fuß Länge hatten keine Chance. Ab und an habe ich mich mit dem Feintrimm des Spi beschäftigt. So gut wie ein Parasailor steht er leider nicht (das muss man schon sagen), aber durch die Bootsbreite steht er auch ohne Baum sehr gut. Bei solchen Fahrten kann ich mich stundenlang mit dem Spi beschäftigen und immer versuchen noch ein bisschen mehr an Speed herauszuholen. Wenn man dann endlich zufrieden ist, dreht der Wind etwas oder man muss einer Tonne ausweichen, und schon beginnt das Spiel von Neuem. Gegen 16:30 Uhr

sind wir dann durch die Kalmarsundbrücke gesegelt. Kurz davor wurde es sehr eng: uns überholte ein großes Schiff. Wir mussten mehrere Segelboote überholen-im schmalen Ansteuerungsfahrwasser der Brücke.



Es wäre besser gewesen den Spi herunterzunehmen um nicht mehr ganz so schnell (10-12 Knoten) zu sein. Dazu war es jetzt zu spät! Das Schiff passierte uns so nah, das man das Gefühl hatte, man muss nur die Hand ausstrecken, um es zu berühren. Es ging alles gut und kurz darauf passierten wir die Brücke und das Fahrwasser wurde wieder breiter. Ein Nachteil auf einem Trimaran ist das laute Fahrtgeräusch, wenn man den ganzen Tag mit so einem hohen Tempo fährt. Das Wasserrauschen ist wirklich laut. Vor allem die achterlichen Wellen mit ihren brechenden Kämmen verursachen regelrechten Krach. Im Hafen von Borgholm fanden wir in der hintersten Ecke des Gästehafens einen sehr flachen Platz in den wir ausgeklappt gerade noch hinein passten. Dort manövrierte ich den Tri rückwärts hinein.



An Land standen ein paar Leute die sich das Anlegemanöver ansahen und das Staunen darüber nicht unterdrückten. Es war wirklich nicht ganz ohne. So ein Anlegemanöver ist aber nur bei absoluter Windstille möglich. Nun lagen wir in Borgholm direkt vor einem Restaurant und Hotel mit dem Namen „Strand“. Nach dem Abendessen machten wir noch einen ausgedehnten Landgang.



Tag 14

Morgenstund hat Gold im Mund, um 7:45 Uhr verließen wir bei einer leichten Brise von achtern den Hafen von Borgholm. Während der Fahrt haben wir unsere beiden Roller aufgeladen. Unser nächstes Ziel: der Hafen von Oskarshamn, der ca. 6 km von der Stadt entfernt ist. Vor 2 Jahren waren wir zu erschöpft, so weit zu laufen. Das wollten wir heute nachholen. Ich habe mich heute um unsere Zwiebeln gekümmert (sortiert). Es gibt gebratene Salami mit Zwiebeln und Erbspüree zu Mittag. Kurz vor dem Ziel legte der Wind ordentlich zu und erreichte 5-6 Beaufort, das beeinflusste uns aber nicht mehr, da wir 14:00 Uhr bereits im Hafen lagen. An unserem Steg gab es keinen Strom und kein Wasser. Es gibt direkt in Oskarshamn noch einen Stadthafen, das hatten wir vor 2 Jahren auf Grund ungenauer Seekarten (Übersegler) nicht gewusst und dieses Jahr habe ich es erst bemerkt, nachdem wir bereits im Hafen befanden. Egal, unsere Roller sollen ja auch genutzt werden! Nach einer Stunde hatten wir fast alles gesehen, was für uns von Interesse war. Die lange Bank, die im Reiseführer, den wir vor 2 Jahren mitführten, beschrieben war, haben wir nicht gefunden. Im

aktuellen Reiseführer war sie nicht aufgeführt. Leider haben wir in Oskarshamn keinerlei Hinweise über deren Existenz erhalten. Katja hatte spontan die Idee nach Vimmerby in den Park Astrid Lindgrens Värld zu fahren. Es blieb uns also nichts anderes übrig, als einen Mietwagen zu nehmen und die ca. 80 km ins schwedische Land zu fahren. Mit dem gemieteten Opel Vectra Kombi 2.0 L Turbo (kein Diesel!) waren wir gegen 17:00 Uhr in Vimmerby. Weil der Vergnügungspark 18:00 Uhr die Pforten schloss, bekamen wir Rabatt und zahlten umgerechnet "nur 35 Euro". Das war doch was! Da wir ohne Kind dort waren, hat die Stunde auch gereicht, den ganzen Park zu sehen. Mit Kind benötigt man sicher einen ganzen Tag. In dem Park sind alle Orte, die in den Kinderbüchern von Astrid Lindgren vorkommen nachgebaut. Man kann unter anderem auch die Villa Kunterbunt von Pippi Langstrumpf sehen.



Nach 18:00 Uhr fuhren wir noch zum Elternhaus von Astrid Lindgren. Anschließend gingen wir in einen großen Supermarkt. Dort gab es frisch gegrillte Broiler (auch Brathähnchen genannt). Nachdem wir das Auto wieder abgegeben haben, fuhren wir mit den Rollern (die wir, während

des Landausfluges im Kofferraum transportierten) in den Stadthafen von Oskarshamn. Gut, dass wir in dem anderen Hafen lagen, denn hier war Hafenfest.



Gegen 22:00 Uhr waren wir zurück an Bord. Die hohe Geschwindigkeit unseres Trimarans hatte uns einen ganzen Nachmittag Zeit gebracht. Außerdem wurde mir heute einmal wieder bewusst, was man an einem Tag alles machen oder erleben kann, wenn man nicht den ganzen Tag auf Arbeit verbringt. Ein normaler Arbeitstag von mir beginnt 4:45 Uhr und wenn alles gut geht, bin ich dann 17:15 Uhr wieder zu Hause.

Tag 15

7:45 Uhr verließen wir frischen Mutes den Hafen von Oskarshamn. Wind 1 Beaufort aus Ost sollte uns nach Visby auf Gotland bringen. In der Bucht vor dem Hafen befanden sich relativ hohe Wellen von ca. 1,5 m. Bei den vorherrschenden Windverhältnissen kamen wir an der Kreuz bei den Wellen nicht wirklich vorwärts. Also nahmen wir den Motor zur Hilfe. Als wir uns so ca. 3 Seemeilen aus der Bucht entfernt hatten, setzte auf einmal Wind der Stärke 6-7 ein. Das erklärte auch die

Wellenhöhe. Komisch war nur, dass in der Bucht Flaute war, obwohl diese in der Richtung, aus der der Wind kam, offen war. Die Wellen kamen ja auch hinein- wieso nicht der Wind? Nach kurzem Überlegen ging ich auf Südkurs um eine geschützte Ankerbucht zu suchen. Unser Vorhaben, dass 60 SM entfernte Gotland anzusteuern, wäre bei diesen Verhältnissen unseemännisch und leichtsinnig gewesen. Wenn wir den Sund verlassen hätten, dann wären die Wellen mit Sicherheit noch höher geworden. Nach 5 wilden und vor allem nassen Seemeilen mit Spitzengeschwindigkeiten von über 10 Knoten über die Wellen, fuhren wir in die geschützten Schären südlich von Oskarshamn. Da wir, als wir den Hafen verließen, nicht ahnten, dass so ein Wetter ist, hatte ich natürlich kein Ölzeug an und war triefend nass und durchgefroren. Es bot sich bei der Fahrt bis hierher auch keine Möglichkeit das Anziehen nachzuholen. Der Autopilot war mit diesen Verhältnissen mehr als überfordert. Außerdem musste ich an der Großschot bleiben um diese, falls eine stärkere Bö, kommt sofort ausrauschen zu lassen. Wie wichtig das ist hatte ich ja bereits auf dem Schwiellochsee erlebt. Nach ein paar Seemeilen durch die Schären ankerten wir vor einem Wald mit Blick auf eine Fabrik in der Ferne, deren Schlote dunkle Rauchwolken ausspien. Diese waren für uns ein guter Indikator ob der Wind drehte oder abflaute. Wir machten erst einmal Mittag und warteten ab, was der Seewetterbericht sagte. Deutsche Welle 13:55 Uhr - Fehlanzeige! Es kam kein Seewetterbericht, stattdessen das Wort zum Sonntag. Egal, wir blieben erst einmal hier. Um mich nützlich zu machen, habe ich das Lenzrohr des Ankerkastens mit Sika verschmiert, in der Hoffnung, jetzt kein nasses Bett mehr zu bekommen. Katja hing das Bettlaken zum trocknen auf. Es wäre schön, wenn wir ab diesem Zeitpunkt eine trockene Koje hätten. Es ist aber irgendwie immer das gleiche: Auf dem Binnenrevier oder bei leichten Wellen ist fast jedes Boot dicht. Stampft ein Boot aber erst einmal durch hohe Wellen findet sich immer irgendein Ritz durch dem Wasser in die Vorschiffskoje dringt. Auch die l'espoir 3 war bei widrigen Verhältnissen nicht dicht.

Wir konnten das Bettlaken nicht lange trocknen, denn es begann zu Gewittern. Ich befestigte unseren Blitzschutz (bestehend aus 4

Drahtseilen) am Boot und hing die Enden ins Wasser, in der Hoffnung, dass er wirklich funktioniert und im Falle eines Einschlages die Energie sofort ins Wasser ableitet. Als weitere Sicherheitsvorkehrung packten wir alle transportablen elektronischen Geräte in einen Aluminiumkoffer. Diese Vorsichtsmaßnahmen und das abwarten, mehr kann man in dieser Situation kaum machen. Ein Gewitter ist für mich das Schlimmste was einem auf dem Wasser passieren kann! Es folgten mehrere heftige Gewitter. Zwischenzeitlich drehte der Wind und wir bekamen den ganzen Rauch der Fabrik ab. In der Nacht beruhigte sich das Wetter.

Tag 16

Bei Regen und Westwind der Stärke 3 machten wir uns gegen 10:00 Uhr von unserem Ankerplatz in den Schären auf den Weg zurück nach Kalmar. Wir hatten bei dem miesen Wetter keine Lust mehr, weiter nach Norden zu segeln. Wir wurden von einer schnittigen 40 Fuß Yacht „verfolgt“. In den Böen, in denen wir auf unserem Amwindkurs über 8 Knoten liefen, waren wir schneller und vergrößerten unseren Vorsprung. Jedoch immer wenn der Wind etwas nachließ, war die andere Yacht einen kleinen Tick schneller. Es war ein heißes Rennen bei dem die Führung ständig wechselte. Als der Wind nach ca. einer Stunde weiter abflaute, blieben wir hinten und die Yacht konnte einen kleinen Vorsprung heraussegeln. Als der Wind dann auf 5-6 Knoten zurückging, holten wir wieder auf. Zum erneuten überholen kamen wir nicht, da der Andere die Segel einholte und uns mit Motor davonfuhr. Das war im gesamten Urlaub das einzige Boot welches schneller als unsere segelte. Ich glaube allerdings nicht, dass er vor uns in Kalmar angekommen wäre, wenn er nicht den Motor gestartet hätte. Heute ging auch mein Autopilot kaputt. Die gleiche Störung wie im letzten Jahr: keinerlei Funktion- nur ein andauernder Piepton. Die Ursache dafür ist Feuchtigkeit. Gerade der ständige Regen macht dem "wasserdichten" Gerät eben immer sehr zu schaffen. Gut, dass wir einen Zweiten dabei hatten. Man kann eben nicht losfahren, ohne alles in doppelter Ausführung dabei zu haben! Jetzt kann ich den ersten und älteren Raymarine Pinnenpiloten in Ruhe trocknen lassen bzw. wenn ich Lust habe öffnen, damit er schneller austrocknen kann. 16:30 Uhr legten wir

im überfüllten Hafen von Kalmar, zwischen einem Großsegler und zwei Booten die im Päckchen lagen an. Es war mal wieder „Zentimeterarbeit“. Die größte Aufmerksamkeit erforderte der Klüver des Großseglers, da dieser fast an unserem Vorstag schamfielte. Heute regnete es schon den ganzen Tag. Dennoch machten wir einen Spaziergang. Wir suchten einen Internetzugang (bevorzugt Sidewalk-Express, da diese am günstigsten sind). Die Suche blieb erfolglos. Wir machten auch noch einen Hafenrundgang und entdeckten ein Dragonfly 35 Trimaran mit dänischer Flagge. Heute Nacht hatten wir auch endlich wieder die Möglichkeit unsere Batterien nachzuladen und den Wassertank zu füllen. Wieder an Bord bemerkten wir, dass die neuen LED-Lampeneinsätze der Kabinenbeleuchtung zu flackern begannen. Das ist dann schon der zweite defekte Satz in diesem Jahr und der vierte in den letzten beiden Jahren. Alle von anderen Herstellern! Das Problem ist die hohe Bordspannung von 14,4 V im Leerlauf, denn die beiden LED-Lampen sind für den Spannungswandler Leerlauf. Diese Vertragen die auf 12 V Nennspannung ausgelegten LED-Lampen nicht. Zuerst wollte ich Multispannungseinsätze kaufen, aber zu Hause habe ich dann einfach Vorwiderstände vor die LED Lampeneinsätze geschaltet. Problem endlich behoben! Warum bin ich nicht früher auf diese simple Idee gekommen? Als wir heute ins Bett gingen, ahnten wir nicht, dass wir uns noch ein paar Tage in Kalmar aufhalten werden.

Tag 17

Der Tag begann mit Sonnenschein und Landgang in Kalmar. Diese schwedische Stadt kennen wir schon gut. Wir haben hier schon im Sommer 2007 einen Landgang gemacht. Als wir zu unserem Boot zurückgingen, sahen wir im Hafen einen Corsair F27 aus Deutschland liegen. Er musste im Laufe des Vormittages angekommen sein. Nach dem Mittagessen im Hafen liefen wir gegen 14:00 Uhr aus. Ich hatte ein ungutes Gefühl. Der Wind schien mir schon an Land sehr stark zu sein. Im Hafen und auch die Ausfahrt war aber relativ windstill. Für die nächsten Tage lautete die Meldung Südwest 3-4, Böen bis 7 Beaufort. Als wir dann auf Südkurs gingen, bekamen wir den Wind mit einem Schlag von vorn. Der Windmesser stieg auf 25 Knoten. Wir kreuzten

uns eine Stunde ungerefft nach Süden. Es gab keine Stelle an Bord die bei dem enormen Seegang trocken blieb. Dadurch, dass der Sund sich in Kalmar stark verengt, türmen sich die Wellen hier besonders hoch. Ähnlich wie wir es im Oslofjord 2008 schon erlebt hatten. Katja wollte nicht mehr. Sie sagte auch nichts mehr. Spätestens dann weiß ich, wie schlecht es ihr geht. Ich bin mir sicher, dass wir nur noch durchhalten mussten bis sich der Sund wieder verbreiterte, aber das wären noch ca. 10 Seemeilen gewesen! Da wir nicht in Zeitnot waren, tat ich ihr den Gefallen und fuhr zurück nach Kalmar. Mit achterlichem Wind liefen wir 11-12 Knoten. Der südlichste Hafen, außerhalb von Kalmar, war unser Ziel. Diesen erreichten wir nach kurzer Zeit. Die An- und Einfahrt des Hafens ist wegen der vielen Steine und dem unübersichtlichen Fahrwasser etwas schwierig. Wir hatten das 2007 in der Abenddämmerung ohne Plotter geschafft. Jetzt staunten wir, dass es gut gegangen war, denn die Fahrrinne ist höchstens 5 m breit und durch die hohen Wellen konnte man diesmal die vielen Steine genau sehen. Mann erkennt sie an dem weißen Schaum der sich brechenden Wellen. Auch das Anlegemanöver gestaltete sich auf Grund des Windes etwas komplizierter.



Nach dem Abendessen gingen wir mit Regenjacken zum nördlichen Stadtrand von Kalmar. Katja wollte sich gern einmal in einem schwedischen Ikea Markt umschauen. Nach 1,5 h Fußmarsch (wir laufen sehr zügig) standen wir vor verschlossener Tür... Ikea hatte schon seit 19:00 Uhr geschlossen. In einem riesigen Supermarkt, der noch geöffnet hatte, holten wir Milch und eine Packung Chips als Proviant für den weiten Rückweg zum Hafen. Morgen werden wir vielleicht einen neuen Versuch starten, nach Süden zu kommen-aber diesmal mit gereiftem Groß!

Tag 18

Im geschützten Hafen zeigte der Windmesser noch immer 5-7 Beaufort aus Südost. Katja überzeugte mich, noch einen weiteren Tag in unserem geschützten Hafen zu bleiben. Wir luden die Akkus der Roller und ich nutze den Vormittag für ein paar kleine Reparaturen (z.B. einen ausgerissenen Gurt am Fernglas) sowie Rasur und Körperpflege im Hafenbecken. Zu Mittag machten wir uns Kartoffelbrei mit Balkan-Rouladen und Bohnen. Nachmittag machten wir uns erneut auf den Weg zum Ikea-Markt-aber diesmal nutzten wir unsere Elektro-Roller. Wir erreichten den Ikea nach nur 40 Minuten entspannter Rollerfahrt. Wir stellten fest, dass Ikea in Schweden exakt so aufgebaut wie in Deutschland ist. Der Rückweg verlief nicht ganz so gut. Wir mussten einmal in einer Bushaltestelle warten, denn das schwedische Wetter überraschte uns mal wieder mit einem Regenschauer. Das Abendessen gab es dann wieder an Bord. Danach sind wir noch einmal zu Fuß zum Schloss Kalmar und ins Stadtzentrum. Hoffentlich wird das Wetter morgen besser! Ich hatte von Kalmar und den vielen Landgängen erst einmal genug!



Ich rechnete aber nicht mit einer Wetterbesserung. Wenn die See morgen noch immer so tobt, dann kommen wir morgen Mittag nur schwer an den Proviant in den Schwimmern. Deshalb haben wir vor dem Schlafengehen noch das Essen für den nächsten Tag herausgeholt.

Tag 19

8:00 Uhr verließen wir den Fischereihafen von Kalmar. Nach 20 Minuten Motorfahrt kam der Wind, erst nur zögerlich, aber dann immer stärker, um sich bei 4-5 Beaufort aus Südwest einzupegeln. Wir kreuzten uns durch den Sund. Die Schwimmer zerteilten die Wellen. Das dadurch entstehende Spritzwasser landete, bedingt durch den Wind von vorn, im Cockpit. Bei 18°C Wasser und 18°C Lufttemperatur waren es wieder gefühlte 14°C. Ohne Ölzeug ging es gar nicht. Statt dem Essen welches wir aus den Schwimmern geholt hatten, gab es zum ersten Mal in diesem Urlaub Tütensuppe zu Mittag. Die war grausam! Danach habe ich noch Knäckebrötchen gegessen, um wenigstens etwas satt zu werden. Nachmittag nahm der Wind etwas zu und es wurde bewölkt. Die Wellen wurden aber immer kleiner und das Meer ruhiger. Ich hatte also recht behalten: Die Wellen waren nur an der Verengung des Sunds so

hoch. 15:30 Uhr war der Wind auf einmal fast weg: 3 Knoten von vorn. Wir nahmen den Motor zu Hilfe. Zusammen mit den Segeln ging es mit 4 Knoten weiter. Langsam wurde die See spiegelglatt und die Sonne kam sogar wieder heraus. Raus aus dem Ölzeug und ab auf die Netze! Wir nutzen das schöne Wetter um unsere Vorräte zu kontrollieren. Die Netze eignen sich wunderbar zum Ausbreiten der Konserven! Nach einer Weile war der Wind komplett weg und wir packten die Segel ein.



Bei 3,8 Knoten Motorfahrt liegt der Energieverbrauch von Motor, GPS-Plotter, Echolot, AIS und Autopilot bei gerade einmal 10 A! Abends haben wir uns Brötchen aufgebacken, deren Mindesthaltbarkeitsdatum heute ablief. Gut, dass wir die Vorräte kontrolliert hatten! Wir führen zwar auch über die Vorräte Buch-aber noch nicht über die Verfallsdaten. Die Sicht verschlechterte sich zum Abend. Meer und Horizont verschmolzen so miteinander, dass man sie nicht mehr unterscheiden konnte. Gegen 20:00 Uhr begann es dann zu nieseln. Als wir in der Nähe von Karlskrona den Anker warfen, ging gerade die Sonne in einem schmalen Streifen, der den gesamten Himmel orange färbte, unter. 62 Seemeilen in 12 Stunden, davon 5 mit Motor lagen

heute hinter uns. Bei Bedingungen wie heute war es Problemlos möglich, den Motor mit nur 60 Watt laufen zu lassen und so den durch die Motorfahrt erzeugten Fahrtwind mit den Segeln zu nutzen, und das Boot dadurch auf ca. 3,5 Knoten zu Beschleunigen.

Tag 20

23.07.2009: Katja und ich sind heute seit 7 Jahren und 7 Monaten zusammen. Es sollte ein ruhiger und entspannter Tag werden. So fing er auch an. Wir verließen die Schären bei Windstärke 1 und nahmen Kurs Simrishamn, welches 55 Seemeilen entfernt war. Der Wind kam aus Südost und und somit konnten wir direkten Kurs auf unser Ziel segeln. Um die Fahrt zu beschleunigen, setzten wir den Spinnaker und erreichten eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 8 Knoten. Bis zum Mittagessen ging also alles ganz entspannt zu. Jetzt nahm der Wind langsam zu. Ich schaltete den Autopiloten ab und setzte mich an die Pinne. Wir fuhren jetzt schon 10-12 Knoten und die Wellen stiegen an. Auf einmal knallte es und die Segel flatterten beide lose im Wind, als hätte ich das Boot in den Wind gedreht. Aber nicht ich hatte gedreht, sondern der Wind kam mit einem Schlag von vorn! Mit unserem Spinnakerkurs war es jetzt vorbei. Das Bergen gestaltete sich äußerst problematisch, da dieser bei den 18 Knoten Wind wild umherflatterte und ein paar mal im Wasser landete. Anschließend, setzten wir die Fahrt mit Fock und Großsegel fort. Allerdings konnten wir Simrishamn nicht mehr direkt ansteuern, da der Wind ja gedreht hatte. Wir rasten mit 9 Knoten weiter. Kurze Zeit später erreichte der Wind 25 Knoten. Die Wellen waren jetzt schon höher als unser kleines Boot und einige hämmerten mit lautem Getöse auf unser Boot ein-Zeit für das erste Reff! Eine halbe Stunde später erreichte der Wind schon 32 Knoten. Ich machte mich also wieder auf das ständig überflutete Vorschiff und zerrte an den Fallen um das Großsegel bis zur 2. Reffreihe herunter zu nehmen. Jetzt waren wir auf der sicheren Seite. Mit dem zweiten Reff im Groß erreichten wir noch immer über 8 Knoten Fahrt. Es ging jetzt nicht mehr um Geschwindigkeit. Das wichtigste war die, Kentergefahr weitestgehend zu beseitigen. Wenn wir uns jetzt in einem Wellental befanden, waren wir förmlich vom Wasser umzingelt. Die Wellen

droschen immer stärker auf unser Boot ein. Es war trotz allem erstaunlich, dass wir noch immer gut Raum nach Luv gewannen und uns unserem Ziel näherten. Der Wind wurde noch stärker. Katja saß in der geschlossenen Kajüte. Wir mussten wegen dem Spritz und Schwellwasser alle Öffnungen schließen. Endlich, nach einer Stunde, nahm der Wind wieder ab. Er ging bis auf Windstärke 3 herunter. Ich ging also wieder auf das nasse Vorschiff und nahm beide Reffs aus dem Groß. Die Wellen waren noch immer sehr hoch. Durch den fehlenden Wind war es sehr unangenehm auf dem Vorschiff: Das Boot schaukelte fast wie ein Einrumpf. Ich umklammerte mit einem Arm den Mast und hatte somit nur noch eine Hand zum Ausreffen frei. Ich denke daher kommt der Spruch: eine Hand fürs Leben und die andere fürs Schiff! Ein weiteres Problem ist bei solchen Manövern, dass sich grundsätzlich irgendeine Leine irgendwo verklemmt. Für eine Reffreihe im Groß benötigt man im Hafen keine 5 Minuten-in so einer Situation locker 15 Minuten! Langsam beruhigte sich auch das Meer ein wenig. Nach einer weiteren halben Stunde nahm der Wind so weit ab, dass wir nur noch 6 Knoten Fahrt machten. Die Richtung wurde auch immer schlechter. Wir mussten noch weiter von unserem Kurs abweichen. Die 6 Knoten Fahrt kamen uns jetzt sehr langsam vor, Man ist schnell verwöhnt: Waren wir vor einem Jahr auf der Odin über 3-4 Knoten Fahrt glücklich, meint man an Bord unseres Trimarans bei 6 Knoten zu stehen. Katja hatte in dem gesamten Zeitraum seit dem Bergen des Spinnakers das Deck nicht mehr betreten und auch kein Wort mehr gesagt. Bei solchen Wellen ist sie immer wie gelähmt. Ich wiederum habe damit keine Probleme. Bei der Odin hatte ich bei schwerem Wetter auch manchmal das flaue Gefühl im Magen wenn ich mich unter Deck befand. Auf dem Trimaran habe ich in dieser Hinsicht keinerlei Probleme. Der wenige Wind drehte jetzt komplett auf Süd. Damit war an ein Erreichen von Simrishamn nicht mehr zu denken. Wir fielen langsam nach Westen ab um dort vor der Küste zu ankern. Jetzt begann es auch noch zu regnen! Ich holte die 2 noch immer nassen Handtücher, die Katja am Vormittag bei ruhigem Wetter aufgehangen hatte, von der Leine (Wir haben eine Wäscheleine zwischen Steuerbordwant und Biminirohr gespannt). Auf den Handtüchern saßen 5 triefend nasse Hummeln. Keine Ahnung wie die

Hummeln ca. 25 Seemeilen vom Land entfernt dorthin gekommen sind. Erstaunlich wie weit Hummeln doch fliegen können! Ich habe einmal gelesen, dass sie rein physikalisch betrachtet, überhaupt nicht fliegen können, da die Flügel im Verhältnis zum Körper viel zu klein sind. Ich entfernte die Tiere sorgfältig mit dem Marlspieker und setzte sie auf das Bimini.



Nach und nach flogen sie dann davon. Kurz vor unserem heutigen Ziel legte der Wind noch einmal bis auf 4 Windstärken zu, um dann nach einer halben Stunde völlig einzuschlafen. Wir fuhren die letzten 5 Seemeilen mit Motor. 19:30 Uhr, nach 60 Seemeilen, ankerten wir ca. 5 Seemeilen westlich unseres eigentlichen Zieles vor der Küste im Windschutz eines Berges. Mit Blick auf den Leuchtturm Stenhuvud.

Tag 21

Nach einer ruhigen Nacht haben wir um 9:00 Uhr die Segel gesetzt (sicherheitshalber mit einem Reff im Groß), da der Wind in unserer geschützten Bucht schon 17 Knoten erreichte. Es war ein sonniger, aber kühler Morgen. Nach 11 Seemeilen verschwand der Schutz des Landes

und wir ritten wieder über 1,5 m hohe Wellen. 5-7 Beaufort von vorn! Das Barometer war in den letzten 12 Stunden um 6 hPa gestiegen. Kein Wunder, dass es wieder wehte! Wir benötigten bis 16:00 Uhr um das nur 20 Seemeilen entfernte Käseberga zu erreichen. Das Problematische daran, war das Runden des "Kaps von Schweden", welches natürlich nur von uns so genannt wurde. Am Kap waren die Wellen um ein Vielfaches höher als in 5 Seemeilen Abstand davon. Der Wind erreichte dort 35 Knoten. Wir näherten uns 2 mal Bornholm, nur um im ausreichenden Abstand das Kap zu runden. Der Hafen von Käseberga ist sehr klein, aber sehr schön. Es gab Wasser und Strom, was wir auch nutzten. Wir lagen ausgeklappt an der Hafenmole. Nachdem wir unsere Sachen zum Trocknen aufgehängt hatten, sprach mich ein Berliner Segler, der zufällig mit dem Auto in Käseberga war, an. Er kannte uns durch meine Homepage. Wir plauderten ein wenig und tauschten Visitenkarten aus. Es war ein sehr nettes Gespräch.



Nach dem Abendessen gingen wir auf den Berg zu Ales Stenar-ein Steinmonument ähnlich Stonehenge in England.



Danach machten wir noch einen ausgedehnten Spaziergang. Als wir zurück an Bord kamen, sprach uns ein Schwede wegen unseres Beibootes an. Es gefiel ihm sehr.

Tag 22

Punkt 7:00 Uhr verließen wir den Hafen Käseberga. Die Wettervorhersage von WetterOnline hatte Westwind der Stärke 2-3 Beaufort und Sonnenschein angekündigt. Wir wollten zurück nach Rügen. Es ging gleich ungemütlich los: Die Wellen waren relativ hoch und der Wind kam etwas aus Südwest. Wir gingen gleich hart an den Wind, für den Fall er dreht noch weiter auf Süd. Durch die Wellen, die für den wenigen Wind viel zu hoch waren, begann die Überfahrt nicht gerade gemütlich. Es wurde auch nicht besser-im Gegenteil: über der Ostsee braute sich eine richtig dunkle Wand zusammen, die sich, als wir die Hälfte des Weges hinter uns hatten, mit Windstärke 7-8 und Regen entlud. Da der Wind jetzt tatsächlich weiter auf Süd drehte, konnte ich unseren Kurs nicht mehr halten und fiel auf Südost ab. Gut, das wir vorher so viel Höhe wie möglich gesegelt sind! Wir rauschten mit gut 9 Knoten die riesigen Wellen hinauf, um dann in das Wellental zu rasen.

Dort krachten wir in die nächste Welle-was unsere Fahrt bis auf 6 Knoten abbremste. Dieser Spuk dauerte höchstens 10 Minuten. Plötzlich war der Wind schlagartig weg und es goss in Strömen. Wir schaukelten ohne Fahrt im Boot in den Wellen. Also habe ich den Motor herunter geklappt und weiter ging die Fahrt. Kurze Zeit später hat irgendjemand den „Windhahn“ wieder aufgedreht. Er kam mit 5-6 Beaufort aus Südwest-also wenigstens aus einer halbwegs vernünftigen Richtung. Dieses Spiel wiederholte sich noch unzählige Male zusammen mit Winddrehern, Flauten, Sturmböen und Regengüssen. Da wir ungerefft unterwegs waren, fuhr ich die Schot die ganze Zeit aus der Hand. Zwischendurch gab es eine Büchse Holzfällertopf zu Mittag. Ich saß dabei auf dem Cockpitboden zwischen den Backskisten, in einer Hand den Löffel, in der anderen die Großschot und der Blick ging immer zwischen Leeschwimmer und Windmesser hin und her. Auf einmal standen auf dem Windmesser nur noch 4 Knoten. Ich dachte er ist kaputt, denn es krachte und fauchte noch immer. Eine Überprüfung mit dem Handwindmesser ergab 12 Knoten Wind. Also zeigte er wirklich weniger an. Ein paar Minuten später stand wieder eine 32 auf dem Display. Zeigte er jetzt wieder richtig an oder war der tatsächliche Wind noch stärker? Ich hatte aber keine Zeit es mit dem Handwindmesser zu überprüfen. Bei Katja war schon lange Schluss! Sie saß mal wieder kreidebleich in einer Ecke der Kajüte und sagte seit Stunden kein Wort mehr. Ich hatte bisher in keiner Weise das Gefühl, dass die l'espoir tri mit den vorherrschenden Wellen überfordert war. Es war eben nur eine extrem nasse, kalte (15°C) und ruppige Überfahrt.



Dies war eine der weitesten Etappen die wir je hart am Wind bei solchen Wellen gesegelt sind. Das Beeindruckende war, dass wir selbst in den höchsten Wellen bei extremer Höhe ordentlich Fahrt gemacht haben und sich das Boot nie in den Wellen festgestampft hat. Für die 55 Seemeilen über die Ostsee benötigten wir knappe 9 Stunden. Wir ankerten am späten Nachmittag direkt vor Rügens Königsstuhl. Zuerst hingen wir unsere Sachen zum Trocknen auf. Katja beruhigte sich auch langsam wieder und konnte auch wieder reden... Dazu hatte natürlich auch der sehr schöne und ruhige Ankerplatz beigetragen. Etwas Negatives hatte aber auch dieser: Stechfliegen! Sie waren zwar nicht Stechfreudig, aber dafür sehr zahlreich. Die Nacht war wieder einmal alles andere als ruhig: Ein Gewitter mit Windböen folgte dem anderen. Der Anker machte uns bei dem guten Ankergrund keine Probleme...

Tag 23

Heute wollten wir ganz entspannt nach dem Frühstück die 3,5 Seemeilen nach Sassnitz segeln. Der Windmesser zeigte an unserem geschützten Ankerplatz 6 Knoten an. Wir setzten die Segel, und fuhren gemütlich ohne Ölzeug los. Wie sehr wunderten wir uns, als wir im Nu 10

Knoten Fahrt über Grund machten. Für Nichtsegler: ein GPS-Empfänger zeigt die Geschwindigkeit über Grund, und die Logge zeigt die Geschwindigkeit durch das Wasser an. Katja nahm den Handwindmesser. Dieser zeigte 25-35 Knoten. Also nichts mit Schönwettersegeln! Je weiter wir kamen, desto stärker wurde der Wind. Als wir um die Ecke der Wissower Klinken kamen, hatten wir die volle Ladung Wind von vorn. Wir mussten bis zur Hafeneinfahrt kreuzen. Es war kein angenehmes Segeln. Ständig drehte der Wind oder flaute durch den Landschutz ab, um kurz darauf abrupt mit voller Gewalt in die Segel zu fahren. Der Luvschwimmer ging blitzschnell in die Höhe bis das Boot ausreichend beschleunigt hatte. Diese Beschleunigung geht nicht allmählich vonstatten, sondern das Boot ruckt förmlich an, und macht einen Satz nach vorn. Ich versuchte natürlich diese enormen Kräfte durch fieren der Schot zu vermindern. Als wir nach 2 Kreuzschlägen ohne Ölzeug völlig durchnässt in den Sassnitzer Hafen fuhren, kam uns ein F27 mit 2. Reff entgegen. Wir winkten uns freundlich zu. Das Anlegemanöver gestaltete sich durch den starken Seitenwind etwas schwieriger. Wir legten aber gut ausgefendert an der Sassnitzer Kaimauer an.



Wir wollten eigentlich nur ein paar Erledigungen machen und dann weiter in die Peene. Da wir aber Zeit hatten, entschieden wir uns in Sasnitz zu bleiben und ein wenig „Landluft“ zu schnuppern. Unser Windmesser hatte den ganzen Tag nie mehr als 10 Knoten angezeigt- unser Handwindmesser hingegen über 30 Knoten.

Tag 24

Da gestern Sonntag war, und viele Geschäfte geschlossen hatten, sind wir früh noch schnell in den Bootzubehörshop gegangen. Ich hatte mich nun doch entschlossen das Klappmesser, welches ich am Anfang desurlaubes, als wir mit dem Auto hier waren, dort gesehen hatte, zu kaufen. Trotz der Erledigung haben wir den Hafen schon um 9:00 Uhr mit Wind der Stärke 3 aus Süden verlassen. Unser Windmesser im Masttop zeigte heute auch wieder reale Werte an. Wir begannen gen Süden zu kreuzen. Nach ca. 10 Seemeilen kam endlich die Sonne heraus. Leider flaute aber auch der Wind ab. Wir schalteten den Motor ein, und nahmen Kurs auf Göhren, um uns mit Freunden zu treffen, die dort gerade ihren Urlaub verbrachten. Wir ankerten im ausreichenden Abstand vom Badestrand und fuhren mit dem Beiboot an Land. Hier war es warm und wimmelte vor Menschen. So etwas waren wir gar nicht gewöhnt. Nach dem Treffen nahmen wir wieder den Kurs in die Peene auf. Nach einer halben Stunde war der Wind völlig weg und wir fuhren mit Motor weiter. Wir konnten das schöne Wetter wegen einer Insektenplage nicht genießen: Stechfliegen (die zum Glück nicht stachen), Schmetterlinge und Marienkäfer. So etwas hatten wir noch nie erlebt! Und... es wurden immer mehr!



Wir haben uns vor Insekten kaum retten können: 4 Stunden lang haben wir nichts anderes gemacht als Fliegen zu beseitigen. Das tapfere Schneiderlein wäre stolz auf uns gewesen: 20 auf einen Streich war nichts Besonderes! Sie waren überall: am ganzen Körper, am Boot, wirklich überall! Auf dem Wasser sah man nur Fliegen und in der Luft schwirrte es. Wir hatten uns und das Boot mit Wasser begossen. Es half alles nichts! Als wir uns von Rügen entfernten, wurde es besser.



Nach 4 Stunden Motorfahrt kam wieder Wind aus Süden auf. Also mal wieder von vorn! Da wir uns in einem schmalen Fahrwasser befanden und nicht kreuzen wollten, fuhren wir mit Motor weiter. Wir hatten auch keine Lust mehr. Unser Ziel war es, so schnell wie möglich in die Peene zu kommen. Die Fliegen hatten ganz schön geschlaucht... Allerdings wurde der Wind auch immer stärker. Als er 21 Knoten erreichte, mussten wir schon mit 1200 W Leistung fahren um 3 Knoten Fahrt zu halten. Wir hatten noch 100 Ah Restkapazität in den Batterien. Bis zur Peene wären bei diesem Energieverbrauch noch 20 Ah übrig. Damit wir etwas mehr Puffer für Notfälle, z.B. wenn wir den Ankerplatz in der Nacht verlassen müssen, in den Batterien belassen, entschied ich mich zum ersten Mal in diesem Jahr den Stromerzeuger zu starten. Ich wollte ja auch mal testen mit wieviel Leistung man mit laufendem Aggregat gerade noch fahren kann, ohne dass sich die Batterien weiter entladen. Die Berechnung unterscheidet sich ja doch von der Praxis. Bei unserem kleinen Stromerzeuger mit 1000 W Dauerleistung liegt somit die nutzbare Motoreingangsleistung bei 840 Watt. Damit erreicht man bei ruhigem Wetter 4,9 Knoten. Heute allerdings nur etwas über 2 Knoten. Da der Stromerzeuger nur puffern sollte, fuhren wir ab jetzt

mit 1500 W Motoreingangsleistung weiter. Dies entsprach bei den Wetterverhältnissen 4 Knoten. Wir waren zufrieden. Dadurch dass ich den Stromerzeuger auf den Steurbordschwimmer stellte und an einem Want sicherte, hielt sich auch die Geräuschbelästigung in Grenzen - auf alle Fälle leiser als ein kleiner Aussenborder am Heck. Wenn wir mit Motor fahren, gehe ich häufig unter Deck, um den Energieverbrauch mit Hilfe des Batteriemonitors zu kontrollieren. Aber was war jetzt wieder? Auf dem Display des Philippi stand: No Data Check Shunt! Der Shunt war doch neu! Mir kamen sofort die schlimmsten Gedanken: Wieder Wasser im Batterieraum? Ich sah sofort nach. Es war alles in Ordnung. Der Shunt war auch okay, „nur“ das er keine Werte mehr lieferte. Ich ging deprimiert an Deck. Plötzlich ging der Motor einfach aus und das Display zeigte den Fehler E06. Nach dem Reseten funktionierte er wieder. Ich sah sofort in der Anleitung nach der Bedeutung des Fehlercodes E06. Während des Lesens der Betriebsanleitung ging der Motor wieder aus und zeigte den Code E43. Diesmal half auch kein Reseten! Ich warf den Anker, um ein Abtreiben ins flache Wasser zu vermeiden. Nun hatte ich auch Zeit, die Fehlercodes in der Beschreibung nachzuschlagen. In der Anleitung waren die Codes nicht aufgeführt, es gab nur den Hinweis, dass Codes die nicht aufgeführt sind, auf einen Defekt des Motors hindeuten. Toll! Das wusste ich auch vorher! Für uns stand fest, dass es, wie schon vor dem Urlaub, wieder an der Fernschaltbox liegt. Ich hatte vor dem Urlaub eine Neue bekommen. Bei dieser ging der Hebel präzise und ohne Spiel. Jetzt nach drei Wochen Gebrauch wackelte er und hatte mehrere Zentimeter Spiel... Ich probierte immer wieder den Motor einzuschalten und siehe da: Auf einmal funktionierte er wieder. Wir lichteten den Anker und fuhren weiter. Rund eine Seemeile vor Peenemünde gingen wir vor Anker. Der Wind hatte sich wieder gelegt und es wurde ein wunderschöner Abend. Wir nutzen das schöne Wetter um ein paar Dinge an Bord zu erledigen. Zuerst hingen wir den Spinnaker zum Trocknen auf. Katja leerte die Stauräume in den Seitenschwimmern und trocknete diese aus. Ich versuchte den Batteriemonitor wieder in Gang zu bringen. Ich hatte mir überlegt, dass es evtl. am Anschlusskabel des Shunts liegen könnte. Dieses hatte ja,

vor gut 3 Wochen, bei unserer Panne im Salzwasser gelegen. Also setzte ich soviel nach, wie erforderlich war. Dabei schnitt ich mir mit dem neuen Messer in den Daumen. Ich hatte es unterschätzt. Ich benutzte es wie ich mit einem normalem Messer Kabel abmantele: das Kabel mit dem Daumen auf die Klinge drücken. Das mache ich schon seit Jahren so und nie ist etwas passiert! Das neue Messer schnitt das Kabel sofort durch und natürlich noch weiter in den Daumen. Somit musste ich am eigenen Leib erfahren dass, es scharf wie eine Rasierklinge ist. Katja schimpfte über meine Leichtsinnigkeit und verarztete mich erst einmal. Wie recht sie doch hatte! Es hatte sich aber gelohnt: Der Batteriemonitor funktionierte wieder. Für die restlichen Adern habe ich mein gutes, altes, stumpfes Seglermesser benutzt. Schließlich genossen wir noch das schöne Wetter und die Ruhe an Bord. Wir haben heute nur 30 Seemeilen und davon 20 mit Motor zurück gelegt.

Tag 25

Mein erster Blick am Morgen galt mal wieder dem Batteriemonitor! Was war das? No Data Check Shunt! Also war meine gestrige Mühe umsonst! Ich kontrollierte den Shunt und alle Anschlüsse noch einmal - konnte aber keinen Fehler entdecken. Wir hatten noch nie Ärger damit gehabt. Es lag sicher an dem neuen Shunt, den wir uns vor 3 Wochen nach Lauterbach liefern ließen. Er hatte von Anfang an einen Ruhestromverbrauch von 0,4 A statt 0,2 A angezeigt. Das war mir aber erst einmal egal, da diese Differenz in den 4 Wochen Urlaub zu verkraften war. In der Nacht hatte der Wind einmal wieder gedreht. Damit war es dann auch vorbei mit dem ruhigen Ankerplatz und dazu war es kühl und regnete. Also das typische Urlaubswetter... Nach dem Frühstück segelten wir nur mit Fock nach Karlshagen. Dort bekamen wir sogar noch einen Platz, der groß genug für unseren ausgeklappten Tri war. Kurze Zeit später trafen wir uns mit Katjas Eltern, die gerade Ihren Urlaub auf Usedom verbrachten.



Nachmittag stand dann noch ein Treffen mit einem Segelfreund und seiner Frau aus Berlin an. Die beiden haben wir auch erst in diesem Jahr durch meine Homepage kennengelernt. Sie luden uns in ihr Ferienhaus zu Kaffee und Kuchen ein. Da das Wetter auch wieder schön war, drehten wir anschließend zu viert noch eine kleine Runde mit der l'espoir tri auf der Peene.



Es war ein sehr schöner Nachmittag. Nachdem wir die beiden wohlbehalten in Karlshagen abgesetzt hatten, segelten wir noch ein Stück in Richtung Wolgast, welches für morgen auf dem Programm stand. In einer kleinen flachen Bucht warfen wir den Anker und taten das, was man in einem Sommerurlaub öfter machen sollte - Wir gingen Baden!

Tag 26

Nach dem Frühstück machten wir uns auf den Weg nach Wolgast. Da der Wind in der Nacht gedreht hatte, befanden wir uns, entsprechend unseres Schwojenkreises, genau gegenüber der Stelle, an der wir gestern Abend lagen. Dadurch hatten wir aber nur noch 20 cm Wasser unter den Rümpfen. Beim Anker lichten versuchte ich uns bis direkt über den Anker zu bekommen. Dieser brach aber vorher aus. Der Wind tat sein Übriges und schob uns wieder zurück ins flache Wasser. Jetzt galt es schnell zu Handeln: Den Motor in Flachwasserstellung klappen und ganz vorsichtig gegen den Wind ins tiefe Wasser. Bei dem Schlammgrund wäre sicherlich nichts passiert, aber bei einem Kunststoffpropeller und fehlender Finne muss man vorsichtig sein! Das

lenken übernahm ebenfalls der Motor, denn für das Ruder war es zu flach. Als wir über ausreichend Tiefe verfügten, senkten wir Schwert und Ruderblatt ab, setzten die Segel und los ging die Fahrt nach Wolgast. Es war wunderbares Wetter mit 2 Beaufort von vorn. Wir mussten also kreuzen, was in der schmalen Peene mit Schiffsverkehr durchaus nicht so einfach ist. Nach und Nach holten wir ein voraus fahrendes Schiff ein. Als wir es an Steuerbord hatten und fast vorbei waren, wurde es auf einmal flach. Ich musste einen Aufschiesser fahren um das Boot zum Stehen zu bekommen. Wir warteten bis das Schiff an uns vorbei war. Jetzt versuchten wir es an unserer Backbordseite zu überholen. Das war aber die schmalere Fahrwasserseite. Katja bat mich doch den Motor zu benutzen, aber für mich bestand ja die Herausforderung gerade darin, das Schiff mit Kreuzschlägen zu überholen. Mit kurzen Schlägen in denen wir 6 Knoten erreichten, gelang es uns, daran vorbei zu kommen. Wir hätten uns den Aufwand sparen können, denn kurz darauf drehte das Schiff, setzte die Toppzeichen Ball-Rhombus-Ball (manövrierbehindertes Fahrzeug in Fahrt welches Unterwasserarbeiten ausführt) und fing an, in der Fahrrinne zu baggern. Egal, es war den Spaß schon wert. Vor der Klappbrücke Wolgast lagen viele Schiffe und Yachten, um auf die Brückenöffnung zu warten. Wir wollten in den Hafen vor der Brücke, und mussten uns deshalb nicht in die Reihe der wartenden Boote einreihen. Hier war aber nicht genügend Platz für unser breites Boot. Also klappten wir den Backbordschwimmer heran und quetschten uns in eine Box deren Breite gerade ausreichend, aber viel zu lang für uns war. Erst zweimal in diesem Urlaub mussten wir das Boot klappen. Im Hafen gab es sogar Strom. Ich hatte ja schon mit dem Gedanken gespielt, den Stromerzeuger eine Nacht zum Nachladen der Batterien laufen zu lassen. Aber jetzt hatte sich das erledigt. Durch den Ausfall des Philippi waren wir uns über den Ladezustand der Batterien etwas unschlüssig: Der letzte abgelesene Wert war um die 100 Ah vor 2 Tagen, und da lief der Motor mit Stromerzeuger. Ich schätzte die verbleibende Restkapazität auf 80 Ah. Wir wollten aber genügend Strom haben, um notfalls auch bis Lauterbach motoren zu können. Während sich unsere Batterien füllten, besichtigten wir Wolgast und

machten einen Einkaufsbummel. Vom Kirchturm hatten wir einen wunderschönen Blick auf die Peene.



Außerdem nutzte ich die Zeit um Herrn Dr. Ballin von Torpeedo anzurufen und von den Motorproblemen zu berichten. Er sagte mir, dass die Probleme mit den Schaltboxen behoben wurden, und versprach mir gleich eine neue Fernschaltbox und Finne zuzusenden. Gegen 17:00 Uhr verließen wir den Hafen. Beim Ablegen versagte mal wieder der Motor und zeigte den Fehlercode E - 03. Er ließ sich aber nach dem Reseten wieder normal bedienen. Wir segelten zurück Richtung Peenemünde, wo wir gut geschützt vor dem angekündigten Ostwind der Stärke 6 vor Anker gingen. Auf dem Weg kam uns ein sportlicher Katamaran entgegen. Uns viel auf, dass in der Peene nur Mehrrumpfboote gegen den Wind kreuzen. Die Einrumpfer fahren alle mit Motor. Es war ein herrlicher Tag mit wunderschönem Sommerwetter.

Tag 27

Die Nacht war ruhig da der Wind wirklich (wie voraus gesagt) aus Osten kam. Wir machten uns nach dem Frühstück auf den Weg nach

Lauterbach. Es wurde unsere letzte Fahrt in diesem Urlaub. Der Greifswalder Bodden war nahezu wellenlos. Wir erreichten auf unserem Raumschotskurs 10 Knoten und überholten alles was Segel trug. Leider überraschte uns auf halber Strecke ein Regenschauer mit heftigen Böen. Gegen Mittag ankerten wir dann vor Lauterbach. Der Wind hatte auf West gedreht und wehte jetzt mit 6-7 Beaufort. Wir blieben vor Anker und genossen den Nachmittag an Bord. Der Ankerplatz war zwar nicht unbedingt geschützt, aber das ist bei einem Mehrtrumpfboot nicht so schlimm. Es liegt trotzdem relativ ruhig. Am Abend habe ich dann endlich mal die Netze zwischen den Rümpfen gespannt.

Tag 28

Da das Wetter noch immer ungemütlich war, verbrachten wir unseren letzten Tag an Bord. Es schien zwar meist die Sonne, aber durch den noch immer starken Wind war es kalt. Der Tag ging schnell vorüber. Nachmittag legten wir den Mast, klappten die Schwimmer heran und machten die l'espoir tri bereit für den Straßentransport. Heute habe ich mich auch ein letztes Mal an Bord gewaschen.



Wir gingen zeitig ins Bett, um uns noch einen Film anzusehen. Aber was war auf einmal los? Der Wind war plötzlich weg, und es wurde so angenehm warm. An unserem letzten Abend durften wir ab 21:00 Uhr endlich einmal Sommerwetter erleben. Ich meine so einen richtigen Sommerabend an dem man bis spät in die Nacht draußen sitzen kann...

Tag 29

01.08.2009 - der Abreisetag! 100% Sommer! Der Batteriemonitor funktioniert aus heiterem Himmel (oder gerade deswegen) wieder. Wir fuhren die letzten 0,5 Seemeilen zur Slipanlage. Ich holte das Auto, während Katja damit beschäftigt war, unser Beiboot zusammen zu legen. Die Rückfahrt verlief, bis auf stellenweise zähen Verkehrsfluss, problemlos. Am Abend stand die l'espoir tri wieder in der Garage bereit für kommende Abenteuer!

Hier ein paar Daten von unserem Törn:

724 Seemeilen Gesamtdistanz

an 29 Fahrttagen

davon 119 Segelstunden

und 24 Motorstunden

wir haben 5 Mal die Batterien nachgeladen

hatten 4 Hafentage

und 4 Ankertage

unsere schnellste gesegelte Geschwindigkeit betrug 12,4 Knoten, wir hatten jedoch oft eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 Knoten auf dem Log.

