

## Einhand Rund Orust 2006

Boot: Typ KESTREL 22, Kimmkieler, LüA: 6,70 m

Technische Daten :

25.05.2006 bis 27.05.2006 (Himmelfahrt) Hamburg bis Damp

04.06.2006 bis 14.07.2006 Damp-Sonderborg-Aerösung-Bogense-Ballen (Samsö)-Grenaa-

Anholt-Varberg-Lerkil-Marstrand-Stennungsund-Henan(Orust)-Stennungsund-Marstrand-Skagen-Saebby-Hals-Bonnerup-Oer-Arhus-Hov-Kerteminde-Lundeborg-Svendborg-Faaborg-Aerösköbing-Marstal-Rendsburg-Brunsbüttel-Hamburg.

Gesegelte Stecke : 890 sm

Unter Motor: 129h

Zeit: 45 Tage, davon 12 Hafentage

Am Himmelfahrtstag sollte es nun endlich losgehen. Der letzte Proviant wird an Bord gebracht, die Segel werden angeschlagen und die letzten Kontrollen durchgeführt.

Mit steifem Westwind geht es nach Brunsbüttel. Dort angekommen, habe ich Glück, denn nach nur ca. 30 min Wartezeit, kann ich in die Schleuse einlaufen. Von nun an geht es in aller Ruhe zunächst nach Kiel und am darauf folgenden Tag nach Damp.

Dort werde ich am Sonntagmorgen von einem Freund abgeholt, damit ich am Montagmorgen zum Dienstantritt wieder rechtzeitig in Den Haag sein kann.

Eine Woche später geht es dann von Damp nach Sonderborg. Am Pfingstsonntag weht es mit NW 5, der DWD hat sogar eine Starkwindwarnung u.a. für die westliche Ostsee herausgegeben. Der Wind soll jedoch im Laufe des Tages abnehmen. Dem Ruf der Weite folgend, beschließe ich, mit kleiner Garderobe auszulaufen. Alles läuft hervorragend und ich stelle erstaunt fest, dass der elektrisch betriebene Autopilot (genannt George) durchaus in der Lage ist, Marco-Polo unter diesen widrigen Umständen zu bändigen.

Aber kaum habe ich den Leuchtturm Kalkgrund erreicht, nimmt der Wind auf NW 6-7 zu, und ich muss das 2. Reff einbinden. 3 Stunden später erreiche ich dann endlich Sonderborg und kann dort gegen 19:00 h nach 10h Fahrt festmachen.

Dass die See keinerlei Schlampereien duldet, erkenne ich an diesem Abend: ein schlecht verschlossener Ventilator hat für einen nicht unerheblichen Wassereinbruch gesorgt. Das vorderste Kissen kann seine eigentliche Funktion nicht mehr erfüllen. Es entspricht eher einem voll gesogenen Schwamm.

Von nun an geht es wegen ausgedehnter Flaute zeitweise unter Motor weiter nordwärts nach Aerösund, Bogense, Ballen (Samsö) und Grenaa.

Am 10.Juni verlasse ich Grenaa trotz starken Nebels unter Motor nach Anholt. Da „George“ eine Zeitlang meine volle Aufmerksamkeit fordert, merke ich nicht, dass ich erheblich vom Kurs abweiche. Ich traue meinen Augen nicht, als ich den Kompasskurs überprüfe. Statt den erwarteten ca. 45° zeigt das Ding doch 220° an! Ein Blick auf meine

elektronischen Anzeigen bestätigen die Angaben des Kompasses.

Während der Spielereinen mit George haben wir unbemerkt eine 180° Kursänderung vollführt! Schnell bin ich wieder auf Kurs und weiß, warum Piloten zwischen Sichtflug und Instrumentenflug unterscheiden und für letzteres eine extra Prüfung ablegen müssen! Anholt erreiche ich bei schönstem Sonnenschein und mache dort zwischen zwei Nordborgs 34 fest. Kurze Zeit später mutiere ich zum VDO-Vertreter, da ich dem einen Nordborgeigner bei der Bedienung seines „Chartplotters“ helfen darf. Unter Zuhilfenahme meiner in Englisch und seiner in Deutsch abgefassten Anleitung rücken wir dem Gerät zu Leibe und tauschen somit wertvolle Tipps aus. Ob es wohl sozialpädagogische Untersuchungen zum Thema „Verbesserte zwischenmenschliche Kommunikation mittels ungenügender, schlampig verfasster Bedienungsanleitungen“ gibt?

Am nächsten Tag geht es dann mit einer lauen Brise aus S bis SE nach Varberg, meinem ersten Ziel in Schweden. Dort mache ich im alten Stadthafen fest. Der Südwind hat im Laufe der Nacht noch weiter abgenommen. Mit Vollzeug, aber im Schnecken tempo geht es am nächsten Tag nach Lerkil.

Am nächsten Morgen beginnt eine herrliche Reise durch die Göteborger Schären. Mit SW 3-4 geht es nordwärts und gleich am Anfang muss ich mich an den „Schäreneffekt“ gewöhnen. Obwohl die Karten (Papier, elektronische) freie Fahrt signalisieren, sehe ich nur Felsen, die sich unüberwindbar vor Marco-Polo aufbauen. Panisch kontrolliere ich immer wieder die Karten und die vom Echolot angezeigten Tiefen. Doch plötzlich, wie von Geisterhand geführt, öffnet sich die Felswand und das Fahrwasser liegt deutlich und klar vor mir.

Beim Navigieren in den Schären muss man sich immer vergegenwärtigen, dass man durch die eigene Perspektive regelmäßig getäuscht wird. Ein anderer, nicht zu vernachlässigender Effekt besteht darin, dass die zu benutzenden schwedischen Seekarten im Maßstab stark variieren.

Angestrengt nach vorne blickend, erreiche ich die Göteborger Fahrwasser und stelle mir nach einem kurzen Blick auf die Karte große, sehr breite Fahrwasser vor, wie ich sie von der Elbe her kenne. Umso überraschter bin ich, als ich eine Vielzahl von Tonnen vor mir sehe und feststellen muss, dass alles viel kleiner und enger ist, als angenommen. Da Marco-Polo nun mit 5 kn, raumschots darauf drängt, die Fahrwasser zu queren, muss ich mich ziemlich rasch neu orientieren und den Befehlen des Chartplotters bedingungslos folgen. Mir gelingt die Querung ohne Probleme.

Nun geht es weiter über kleine Nebenfahrwasser Richtung Marstrand. Beim Durchfahren der Enge bei Varh habe ich das Gefühl, beide Felsenufer mit der Hand berühren zu können. Eine Durchfahrt später, bei Kalven, ist eine Fähre so nett, mir als Segler die Vorfahrt zu lassen, denn sonst wären wir beide auf die Felsen gelaufen. Die Einfahrt nach Marstrand via Albrektsund-Kanal ist der Höhepunkte dieser Reise.

Am nächsten Tag geht es dann wieder durch den Albrektsundkanal, sozusagen hinten herum, nach Stennungsund. Es weht ein kalter NW-Wind mit 4-5 Bft. und regnet kräftig, als ich Marstrand verlasse. Am Nordausgang des Schärenfahrwassers, das sich bei L-Brön zwischen den Inseln Koön und Tjuvkil hindurchschlängelt, beschließe ich, aufgrund

des NW-Windes eine Abkürzung zu nehmen, also einen Wegepunkt um etwa 0,15 sm zu versegeln. Das ist hier gefahrlos zu machen. Hoch am Wind kämpft sich Marco-Polo in Richtung Einfahrt zum Hake-Fjord. als ich bemerke, dass mein Chartplotter einen um 180° gewendeter Kurs fordert. Hektisch wird der angelegte Kurs mit dem auf der Papierkarte eingetragenen verglichen. Aber hier ist alles in Ordnung.

Auch ein Rundblick mit dem Fernglas, sowie zwei Peilungen bestätigen den Verdacht, dass hier die Elektronik oder auch die Software am Spinnen ist. Laut fluchend bitte ich George, das Steuern zu übernehmen und beuge mich mit klammen Fingern über das sog. „Mistding“. Alle freundlichen Versuche, den Chartplotter gemäß Anleitung zur Raison zu bringen, scheitern. Das sind im übrigen die Momente, an denen man sich nach der aus Windows bekannten Strg-Alt-Del-Tastenkombination sehnt. Da diese jedoch von VDO nicht vorgesehen ist, hilft nur noch, das Gerät aus- und wieder einzuschalten! Dieses Problem trat später mehrmals auf, weil u.a. ein ankernder Fischkutter eine Annäherung auf weniger als 0.1 sm an den Wegepunkt unmöglich machte. Während mein alter Dantronik MK8 GPS das Problem souverän „umschiffte“, scheint die moderne Software mit so einer Situation völlig überfordert zu sein.

Am nächsten Tag geht es unter Motor bei Sonnenschein und wolkenlosem Himmel nach Henan, der Heimat der Najad-Yachten. In Henan werde ich von meinem Freund Johan und seiner Familie abgeholt und verbringe einige Tage mit Ihnen in Havnesund. Zurück in Henan geht es dann via Aussenschären einmal ,rund Orust zurück nach Stennungsund. Die meiste Zeit muss ich motoren, da in den Schären Flaute herrscht und an den engen Durchfahrten z.T. bis zu 3,5 kn Strom gegenan stehen. Bald erreiche ich das Fahrwasser südlich der Insel Lyrön, wo ich dann auf Ostkurs nach Stennungsund gehen kann. Hier kann ich dann auch wieder die Segel setzen. Mit rauschender Fahrt geht es durch den breiten Fjord der die Inseln Orust und Tjörn trennt.

Einen Tag später erreiche ich dann wieder Marstrand und muss dort 3 Tage auf besseres Wetter warten, bevor ich bei SW 5 nach Skagen übersetzen kann. Ich nutze die Zeit, um mich in Marstrand umzusehen, die Festung Carlsten zu besichtigen und ausgedehnte Spaziergänge zu unternehmen.

In Skagen bleibe ich ebenfalls wetterbedingt einen Tag liegen, bevor ich weiter nach Saebys segle. Dort treffe ich amerikanische Segler, die das Einlaufen von Marco-Polo beobachtet hatten und sich fragten, was es denn für eine „cute“ (niedliche) „little“ (klein) Yacht sein könnte. Sie selber besitzen eine Hinkley 40B, die sie vor etwa 14 Jahren aus den USA nach Dänemark überführt hatten. Standesgemäß lade ich sie zum Aperitif an Bord der Marco-Polo ein. Am nächsten Tag werde ich zum Abendessen an Bord ihrer Yacht eingeladen und darf endlich mal eines dieser Juwelen des amerikanischen Bootsbaus besichtigen. Am nächsten Tag trennen sich unsere Wege, da ich nach Süden weiterlaufen muss, während sie weiter nach Norden laufen werden.

In Bonnerup treffe ich 2 Tage später noch Freunde und ich kann nur eine kurze Mütze Schlaf nehmen, bevor ich am nächsten Morgen nach Oer Havn segle. Die Fahrt ist relativ langweilig, da überhaupt kein Wind weht. Beim Passieren von Grenaa erheitert mich ein wegen Überreichweite mitgehörtes Funkgespräch zwischen einem amerikanischen Kriegsschiff und einer schwedischen Fähre. Vehement fordert das Kriegsschiff auf Kanal



Marco Polo in Henån

16 die Vorfahrt, da es nicht so einfach den Kurs ändern könne. Den schwedischen Kapitän scheint die Präsenz des besagten Kriegsschiffes der US Navy nicht weiter zu beeindrucken. Die Stimme des Amerikaners wird immer lauter, bis Lyngby Radio dazwischen geht und die Amerikaner daran erinnert, dass Kanal 16 nur ein Anruf- und Notfallkanal ist und nicht zur Schiff-Schiff-Kommunikation verwendet werden darf. Freundlich aber bestimmt fordert Lyngby Radio die beiden Kontrahenten auf, auf Kanal 10 umzuschalten. Ob die Amerikaner letztlich der Fähre ausgewichen sind oder nicht, entzieht sich meiner Kenntnis....

Von Oer geht es nun in kurzen Etappen zunächst nach Arhus, Hou (Hov), Kerteminde und schließlich nach Lundeberg. Nun, schon fast in heimischen Gewässern beschließe ich u.a. wegen einer aufziehenden Gewitterfront, nur nach Svendborg zu segeln. Von dort aus geht es dann via Faaborg, Aerösköbing nach Marstal. Von Marstal aus geht es dann wie gewohnt durch den NOK zurück nach Hamburg.

Am 14. Juli mache ich dann wieder in Wedel fest. Eine erlebnisreiche Reise ist viel zu schnell zu ende.

Eric Siebel