

# Ostseetörn Kiel – Göteborg

über ...  
Marstal  
Lundeborg  
Omø  
Røsnæs  
Øer  
Grenaa  
Bønnerup  
Vesterø  
Lerkil  
Donsö

1.7. – 18.7.2011

289 sm mit der ...



Karlheinz und Eberhart am

Leuchtturm von Omø



Törnverlauf

### 1. und 2. Juli: Anreise nach Kiel/Schilksee und Bootsübernahme

Eberhart ist mit dem Zug angereist, ich komme direkt aus Kampen in Holland von einem Törn mit der Tjalk „Witte Wiefke“. Schon kurz nach 20 Uhr treffen wir uns auf der „Olsen Banden“. Das Boot hat von den Eignern einen neuen, ungewöhnlichen Namen erhalten. Später in Dänemark erleben wir oft nette Reaktionen auf diesen Namen, denn „Olsen Banden“ ist eine sehr bekannte und beliebte, verfilmte Kriminalkomödienreihe, die auch als Kinderfilmversion erschienen ist. Ein Hafenmeister erklärte uns stolz, er sei von seinen Eltern nach einer der Hauptfiguren benannt worden.

Eberhart ist von Maïke bereits am Freitag in das Boot eingewiesen worden, Michael kommt am Samstag und erledigt den Rest. Einweisung, einkaufen, einräumen und sich mit dem Schiff vertraut machen – es gibt viel zu tun, bis wir endlich am Montag auslaufen können. Ein früheres Auslaufen wäre sowieso ungemütlich geworden: Regen und Wind 6-7 Bft.

Abends gehen wir in einem netten Lokal im Hafen Schilksee essen: Matjes mit Sahnesauce!

*Rechts: Eberhart legt die Fockschoten*



### 3. Juli: Kiel/Schilksee - Marstal

Wir stehen bereits 7:30 auf und frühstücken. Der Wetterbericht droht uns Wind NW 5, Böen 6-7 Bft an, später zum Glück etwas abnehmend und auf West drehend. Und Schauer – dazu hätten wir keine Vorhersage gebraucht, denn die Wolken hängen dunkel und schwer am Himmel. Wir montieren noch die neue Halterung für den Rettungsring, bringen in der Liegebox die Backbord-Begrenzungsleine an und machen das Schiff klar zum Auslaufen. Mittags essen wir die Chili-Bohnen, die ich vom Törn mit der „Witte Wiefke“ mitgebracht habe.

Um kurz vor 14 Uhr geht es endlich raus. Mit gutem Wind NNW laufen wir nach Dänemark. Trotz kleiner Fock und zweitem Reff im Großsegel machen wir Fahrt bis 6 kn. Bei einem Generalkurs von etwa 30° fahren wir optimal schräg zur Welle, die – wie angekündigt – 1,5 m hoch ist. Das macht richtig Spaß!



*Oben: Karlheinz am Kieler Leuchtturm*

Unterwegs diskutieren wir die Vorgehensweise für den Fall, dass einer von uns über Bord geht. Wir vereinbaren, in diesem Fall sofort einen Beilieger zu fahren und die Position im GPS festzuhalten. Danach kann man halbwegs in Ruhe die notwendigen Maßnahmen ergreifen: Mann beobachten, Segel bergen, Hilfe rufen. Damit das auch klappt fahren wir bei 5 Bft einen Beilieger.

*Rechts: Eberhart an der Pinne*

Den Hafen von Marstal erreichen wir gegen 20:30 und müssen lange einen Liegeplatz suchen. Nach dem Abendessen – nochmals Chili-Bohnen – studieren wir Karten und Wetterbericht. Wir entscheiden uns, die Westküste von Langeland entlang zu segeln.



#### 4. Juli: Marstal – Lundeberg

Der Wind hat die ganze Nacht in den Wanten der Schiffe gepfiffen, und es hat stark geregnet. Während ich als Langschläfer erst um 8:30 aufstehe, hat Eberhart schon länger im Bett wach gelegen und französische Lektionen über sein iPod angehört; diesem Vergnügen wird er noch oft frönen! Nach dem Frühstück müssen wir leider zum Duschen in der Schlange stehen. Dann machen wir uns, bewaffnet mit einer langen Einkaufsliste, in die Stadt auf. Auch wenn uns wenig Zeit bleibt, genießen wir das nette Städtchen. Und wir bekommen tatsächlich alles, was auf unserer Einkaufsliste steht, sogar ein passendes Handy-Ladekabel.



Oben: Kleine Häuser in Marstal    Oben: Setzen der Gastflagge  
Unten: Im Hafen von Lundeberg

Gegen Mittag laufen wir aus; die Windvorhersage lautet 4-5 Bft, später abnehmend. Nach einer Stunde binden wir das 2. Reff aus, später auch das Erste. Obwohl der Wind stark abgeflaut ist, erreichen wir noch 2,5 - 3,5 kn Fahrt. Wir nehmen uns vor, im nächsten Hafen die kleine Fock gegen die Genua zu tauschen. Wind und Sonne haben inzwischen die Wolken vertrieben, so dass wir die letzten Stunden noch bei herrlichem Wetter segeln können. Um 18:30 liegen wir schließlich in unserem Zielhafen für diesen Tag fest: Lundeberg auf Fünen. Dabei können wir uns über den letzten vernünftigen Liegeplatz freuen. Nach einem kleinen Rundgang in dem modern angelegten Hafen, essen wir an Bord Obstsalat und Asia-Nudel (letzteres Fertiggericht war nicht gut!)



#### 5. Juli: Lundeberg – Omö

Wir stehen relativ spät auf und holen die am Vortag bestellten Brötchen ab. Zum ersten Mal können wir im Freien frühstücken und dabei den neuen Tisch verwenden. Der Außentisch ist wirklich einfach aufzubauen und komfortabel in der Nutzung. Man kann ihn in (fast) jede Position drehen und hat so in der kleinen Plicht viel Bewegungsraum. Der von den Bootseignern selbst erzeugte Honig ist wieder einmal Höhepunkt unseres Frühstücks.

*Rechts: Auslaufen aus Lundeberg*

Der schwache Wind 1-2 Bft kommt nun aus ESE und wir wechseln deshalb die Genua aus. Kurz vor Mittag laufen wir aus.



Mit geringer Fahrt, 2-3 kn über Grund, steuern wir unser Tagesziel, die Insel Omø an. Diese Insel wurde mir bei einem der letzten Törns von Robin, einem jungen Mitsegler, sehr ans Herz gelegt. Es ist ein Genuss bei

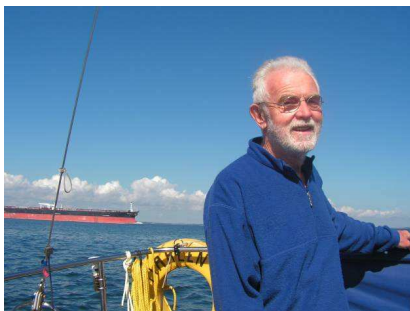
leichter Brise und vollen Segeln über das Meer zu gleiten. Durch Messungen stellen wir fest, dass uns der Strom sogar noch mit 0,6 kn schiebt. Eberhart und ich haben vieles gemeinsam, so auch die ausgeprägte Abneigung gegen Motorengeräusch, wenn es nicht sein muss. Lieber lange Zeit langsam dahin dümpeln, als den Motor unnütz einzuschalten.

*Rechts: Mit Neopren ins kalte Ostseewasser um zu klären, wie das Schiff festsetzt.*

Die wunderbare Stimmung und die Stille „lullen“ uns ein – wir passen nicht auf und laufen prompt auf eine Untiefe! Zwischen Fünen und Langeland verläuft ein Unterwassergebirge, das an einigen Stellen bis auf 60 cm unter die Wasseroberfläche reicht. Darüber hatten wir uns gestern bei der Törnplanung für diesen Tag noch unterhalten. Nun, um Punkt 13 Uhr, stecken wir bei N 55° 10,97' E 010° 53,4' fest. In Windeseile bergen wir die Segel, was bei dem Leichtwind kein Problem ist. Ich mache mich fertig für einen kleinen Tauchgang, um mir unter Wasser die Situation anzusehen. Zum Glück habe ich auf diesem Törn einen Neopren-Anzug dabei, der vor der kalten Ostsee schützt. Wieder an Bord, kann ich Entwarnung geben. Der Boden besteht aus Kieseln (10-20 cm groß), der Kiel ist bereits frei und bewegt sich zwischen den Kieseln. Ich kann nicht stehen, also ist es mindestens 140 cm tief. Weit und breit ist keine geringere Untiefe zu sehen und auch Schäden am Boot sind nicht erkennbar. Mit halber Kraft fahren wir zurück und kommen problemlos frei. Dieses Mal passen wir besser auf; wir fahren weit nach Norden und kreuzen nordwestlich der Nordspitze von Langeland durch die betonnten Untiefen.



Der Boden besteht aus Kieseln (10-20 cm groß), der Kiel ist bereits frei und bewegt sich zwischen den Kieseln. Ich kann nicht stehen, also ist es mindestens 140 cm tief. Weit und breit ist keine geringere Untiefe zu sehen und auch Schäden am Boot sind nicht erkennbar. Mit halber Kraft fahren wir zurück und kommen problemlos frei. Dieses Mal passen wir besser auf; wir fahren weit nach Norden und kreuzen nordwestlich der Nordspitze von Langeland durch die betonnten Untiefen.



*Links: Purer Sonnenschein auf dem Weg nach Omø*

Mehrere Tage später unterhalten wir uns über das Erlebte. Was hat spontan jeder im Moment des Aufsetzens gedacht? Eberhart dachte: „Wie stellen wir es an, da wieder raus zu kommen?“ Ich dachte: „Hoffentlich haben wir keinen Schaden!“ Welche

psychologischen Rückschlüsse diese ganz unterschiedlichen spontanen Assoziationen erlauben, wäre interessant zu klären.

Mit Generalkurs nach Osten versuchen wir Omø anzusteuern. Ein starker Strom aus dem Sund versetzt uns nach Norden; wir entfernen uns immer weiter von unserem Ziel. Den Winkel zwischen KdW und KüG ermitteln wir mit 30-40°. Der Ehrgeiz packt uns: Wir wollen das Ziel ohne Motor erreichen! Mit mehrfachem Kreuzen gelangen wir schließlich in den „Strömungsschatten“ von Omø und nähern uns so ganz allmählich dem Ziel. Um 19:20 erreichen wir den Hafen, und es dauert lange, den buchstäblich letzten Liegeplatz zu finden.



*Rechts: Fähre im Hafen von Omø*



*Oben: Auf dem Weg zum Leuchtturm  
Rechts: Frisches direkt vom Bauer*

In Hafennähe bietet ein Bauer seine landwirtschaftlichen Produkte auf einem Holztisch an. Eine handgeschriebene Preisliste und eine Dose für Geld stehen daneben. Alleine die optische Präsentation sorgt dafür, dass man an diesem Angebot nicht vorüber gehen kann!



Wir leihen uns Fahrräder und radeln zum Leuchtturm von Omø, der uns auf See schon von Weitem begrüßt hat. Nach einem Segeltag mit wenig Bewegung an Bord, tut das Fahrradfahren dem Körper richtig gut.

Am Leuchtturm bieten sich uns bei Sonnenuntergang traumhafte Ausblicke auf das Meer und wir machen unzählige Aufnahmen. Robins Empfehlung war wirklich gut – die Insel ist eine Schatzkiste!



*Oben: Der Leuchtturm von Omø bei Sonnenuntergang*

## 6. Juli: Omø – Røsnæs

Am nächsten Morgen ist es sehr warm, ja schwül; Winde 3-4 Bft aus südlichen Richtungen sind angekündigt. Um kurz nach 11 Uhr legen wir ab und mit einem Schaukelkurs geht es weiter nach Norden. Stärker als angekündigt ist der Wind, so dass wir schnell mit 6-7 kn vorwärts kommen. Um die Mittagszeit herum unterqueren wir die riesige Brücke über den Großen Belt zwischen Seeland und Fünen. Die Durchfahrt unter dieser längsten Hängebrücke Europas ist ein grandioses Erlebnis!



Oben: Die Brücke über den großen Belt ist beeindruckend – Daten für den Ostteil der Brücke:  
Lichte Durchfahrtshöhe 65 m, Pylone 254 m hoch, Gesamtlänge 6790 m, größte Stützweite 1624 m



Kaum sind wir durch die Brücke, flaut der Wind allmählich ab. Erst 4, dann 3 und schließlich am Abend 1-2 Bft. Wir fahren abwechselnd mit raumen Wind und dann wieder Schmetterling mit achterlichem Wind. Um 19 Uhr umrunden wir das riesige Funkfeuer bei der Untiefe „Røsnæs Puller“ (WP201) an der Nordwestspitze von Seeland. Am westlichen Himmel taucht eine dunkle Wolkenbank auf, die sich schnell nähert. Die Windrichtungen in den verschiedenen Höhen sind unterschiedlich. Einerseits haben wir (Boden-)Wind aus Ost, gegen den wir ankreuzen müssen, andererseits kommen die Wolken aus West schnell auf uns zu. Wir legen spät, um 20:30 in Røsnæs, einem kleinen schnuckeligen, fast leerem Hafen an. Die Wolkenfront hat uns erreicht und es fängt an zu regnen.

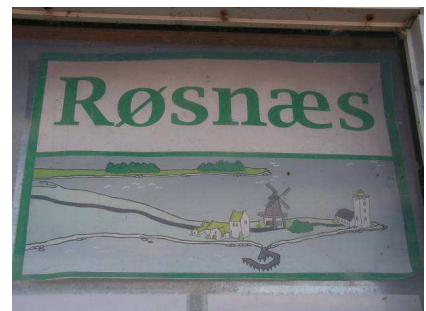
Oben: Røsnæs Puller an der Nordspitze Seelands

Zum Abendessen machen wir uns griechischen Salat und „Strammen Max“ – auch wenn es scheinbar nicht zusammen passt – uns hat es geschmeckt!

## 7. Juli: Hafentag in Røsnæs

Der Hafen von Røsnæs ist im Hafenfürer nicht gut weg gekommen. Keine Versorgung, eng und voll ist da zu lesen. Vielleicht ist dies der Grund weshalb der Hafen fast leer ist. Uns, und wie wir später erfahren auch den Schiffseignern, gefällt dieser kleine Hafen ausgezeichnet und wir beschließen, hier unseren ersten Hafentag zu machen. Auch sind für den nächsten Tag nur schwache Winde aus südlichen Richtungen angekündigt.

Wir stehen spät auf und laufen nach dem Frühstück bei strahlendem Sonnenschein in die etwa 2,5 km entfernte kleine Ortschaft, die einen sehr gut sortierten Supermarkt hat. Unterwegs bezaubern uns die schöne hügelige Landschaft, die Windmühlen, die Teiche und die schöne Kirche im Ortskern.



Schwer mit Tüten bepackt laufen wir zurück zum Hafen, trinken an Bord Kaffee und bereiten die mitgebrachten frischen Erdbeeren zu. Schließlich wollen wir baden gehen, aber nicht in Hafennähe, weil dort alles voller Quallen ist. Wir legen ab und fahren unter Motor etwa eine Seemeile raus. Aber dort ist es nicht besser, sondern schlimmer mit der Quallenplage! Teilweise fahren wir durch dichte Quallenteppiche – igittigitt!



*Oben links: Die Kirche im Ortskern*

*Oben: Quallenplage auch weit vor der Küste*

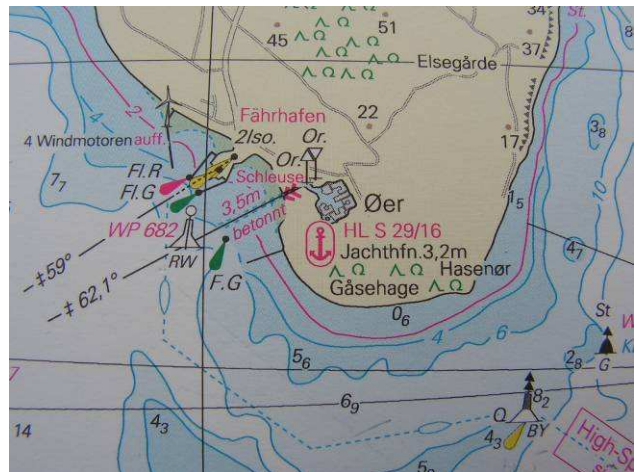
*Links: Fast alleine im schönen Hafen Røsnæs*

Zurück im Hafen bunkern wir Wasser und machen Pläne für die nächsten Tage. Es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob wir im Kattegat an der westlichen oder östlichen Seite nach Norden fahren. Noch haben wir Winde Süd bis West; sollte der Wind aber längere Zeit auf Nord oder Ost drehen, hätten wir ein Problem, nach Göteborg zu kommen. Da unsere als SMS übermittelten Seewetterberichte nur 36 Stunden weit reichen, setze ich mich mit meinem Freund Dieter telefonisch in Verbindung, um

Prognosen für einen längeren Zeitraum zu bekommen. Ideal sind kostenlose amerikanische Programme, die mit aktuell übermittelten Grip-Daten gute Vorhersagen für bis zu 7 Tagen liefern. Dieter hatte sich bereiterklärt wieder einmal als „back-up-Station“ zur Verfügung zustehen, wenn wir keine Gelegenheit haben ins Internet zu kommen, um die Daten abzurufen. Nach einiger Zeit meldet sich Dieter und teilt mit, dass er das schon lange nicht mehr benutzte Programm auf dem Rechner nicht finden kann. Er kündigt uns allerdings den Rückruf eines wahren Wetterexperten an: Sven, den bekannten TV-Wettermoderator. Wir können es kaum glauben, aber wenige Minuten später ruft uns Sven tatsächlich an und gibt uns mittelfristige Windprognosen. Sven und Michael, der Schiffseigner, sind seit langem befreundet und Dieter ist der Vater von Michael – so schließt sich der Kreis. Mit diesen Wetterinformationen aus erster Hand ausgestattet, beschließen wir, an der Westseite des Kattegats nach Norden zu segeln.

### 8. Juli: Røsnæs – Øer

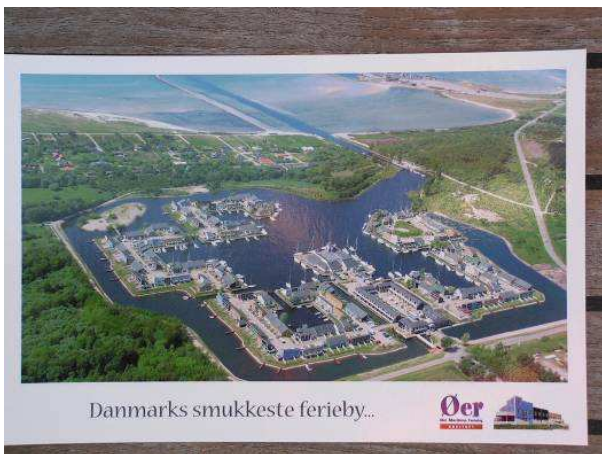
Das Wetter hat sich vollständig verändert: Regen, Regen, Regen! Mit schwachem Wind aus südlichen Richtungen segeln wir nach Norden. Bei Welle von hinten und leichtem Wind ist es schwierig zu steuern. Bald zeigt sich, dass Eberharts Jacke nicht mehr wasserdicht ist; sein komplettes Unterzeug ist nass geworden. Er macht nun die Kartenarbeit und kocht, ich gehe im strömenden Regen Ruder. Die gebratenen Nudeln mit Salami schmecken köstlich, kein Wunder bei dem Sauwetter.



*Oben: Seekarte mit dem Hafen Øer*



Nach 16 Uhr kommt nach und nach die Sonne wieder hervor. Als Zielhafen hatten wir ursprünglich Grenaa im Auge, entscheiden uns dann aber, schon in Øer Schluss für heute zu machen. Bei relativ hoher Welle ist das Einholen der Segel vor der Schleusenzufahrt keine leichte Arbeit und dauert eine zeitlang. Die Schleuse hebt uns über einen Meter an und so können wir in die rechteckig angelegte Marina mit angeschlossener Feriensiedlung einlaufen. Das Hafengeld muss später bei der Ausfahrt beim Schleusenwärter bezahlt werden, denn die Schleuse ist die einzige Zufahrt zur Marina.



Oben: Marina und Feriensiedlung Øer

Bei nun herrlichem Sonnenschein hängen wir die Kleider zum Trocken auf und genießen unseren Campari-Sundowner. Und am Abend essen wir wieder gebratene Nudeln, weil sie so lecker waren.

### 9. Juli: Øer – Grenaa

Für diesen Tag sind wieder für uns günstige südliche Winde 3-5 Bft angekündigt. Wir legen um 12:30 ab, schleusen und tanken direkt hinter der Schleuse. Mit 4-5 kn geht es nach Norden. Dann passiert, was irgendwann passieren muss: Beim Aussteigen aus der Schiffskabine treten wir auf den Zündschlüssel. Den völlig verbogen Schlüssel können wir zum Glück noch vorsichtig aus dem Schloss ziehen und mit dem Reserveschlüssel weiter fahren.

Heute ist nicht unser Tag! Beim Versuch ein Segelmanöver alleine zu fahren, wickelt sich die Genua um das Fockstag. Bei dem starken Wind bekommen wir die Genua nicht frei und binden sie schließlich an das Stag an. Wir steuern nun mit Motor den nicht mehr fernen Hafen Grenaa an. Dort legen wir, weil der Hafen voll ist, am Kopf der Mole an. Ein deutscher Segler hilft uns dabei.

Rechts: Verbogener Zündschlüssel

Unten: Vor der Schleuse von Øer



Während ich Ingwerreis koche, „tüttelt“ Eberhart die Genua frei. Und am Abend diskutieren wir beide noch bis spät in die Nacht über wirtschafts- und sozialpolitische Grundsatzfragen. Was für ein Glück, dass man nicht einer Meinung ist - das wird nie langweilig.

Rechts: Große Wäsche

Im Hafen von Grenaa gibt es viele Serviceangebote, so auch ein „Waschsalon“. Wir haben allerdings kein Waschmittel und sprechen deshalb einen Deutschen, der gerade wartet, dass seine Wäsche fertig wird, darauf an. Prompt bekommen wir von seinem Boot Unterstützung: Man stellt uns Flüssig-Waschmittel zur Verfügung. Die „Große Wäsche“ ist gut sichtbar; die Reling und alle Leinen sind entsprechend „belegt“.

## 10. Juli: Grenaa – Bønnerup

Wir laufen gegen Mittag aus, anfangs mit Wind SW 3-4; das Groß haben wir noch im Hafenbecken gesetzt. Im Laufe des Tages wird der Wind immer unbeständiger, wechselt öfter die Richtung und wird deutlich schwächer.



Deshalb entscheiden wir uns für Bønnerup als neues Tagesziel. Am Nachmittag schläft der Wind fast ein. Bei 0-1 Bft dümpeln wir zwei Stunden herum und kommen kaum vom Fleck. Eberhart bereitet uns Wurst und Sandwich zu. Wie gut uns das mundet, kann man an den Bildern deutlich sehen.



Kurz nach 18 Uhr machen wir in Bønnerup an einem Dänen im Päckchen fest. Der schöne Hafen, wieder in Verbindung mit einer Ferienanlage gebaut, ist gut belegt. Mit einer Taxe fahren wir in die Stadt, um zu versuchen, in einem Baumarkt einen Schlüssel nachmachen zu lassen. Im Juli haben die Baumärkte jeden Sonntag auf; aber wir haben kein Glück – man hat keinen passenden Rohling.



Im Hafen selbst gibt es keine Einkaufsmöglichkeiten und so essen wir eine Pizza im Hafen. Ein größeres Volksfest ist am Abend zu Ende gegangen und die Reste der Feier sind noch überall zu sehen. Nach all den selbst zubereiteten Köstlichkeiten an Bord, ist die Pizza wirklich eine Enttäuschung. Um 22 Uhr erleben wir einen schönen Sonnenuntergang – ganz typisch für den Norden. Langsam und mit grandiosem Farbenspiel verschwindet die Sonne hinter dem Horizont. Eine eventuell geplante Nachfahrt entfällt wegen fehlendem Wind.



*Rechts: Sonnenuntergang in Bønnerup*

*Rechts: Eberhart hört seine französischen Lektionen*

## 11. Juli: Bønnerup - Vesterø

Für unsere Verhältnisse sind wir heute Morgen schon früh aus den Federn gekrochen. Ohne zu frühstücken laufen wir in das etwa 2 km entfernte Dorf und kaufen ein. Der Seewetterbericht kündigt für den Vormittag leichte Winde NW bis W an, später auffrischend auf 3-4 Bft. Wir nehmen uns als Ziel Hals oder als Alternative die Insel Læsø vor und laufen um 10:30 aus.

Anfangs haben wir tatsächlich kaum Wind und nutzen die Gelegenheit zum späten Frühstück. Wegen totaler Flaute müssen wir mittags den Motor zu Hilfe nehmen, um. Gegen 15 Uhr frischt es innerhalb weniger Minuten auf und wir können Segel setzen. Mit idealem halbem Wind können wir uns endgültig Læsø als Tagesziel vornehmen. Sonnenschein, Wind aus der richtigen Richtung und – zunächst – kaum Welle; das sind ideale Bedingungen. Mit 6 kn und teilweise mehr rauschen wir durchs Wasser.



Aus der Kaffeefahrt wird zwei Stunden später ein stürmischer Ritt. Der Wind legt zu auf 5, dann 6 und in Böen 7 Bft. Unsere Rettungswesten kommen wieder zum Ersatz. Weil das Rudergehen anstrengend ist, wechseln wir uns stündlich ab.



Oben: Satter Wind und ein strammer Am-Wind-Kurs sorgen für Krängung



Oben: Læsø auf der Seekarte - mitten im Kattegat

Rechts: Sonnenuntergang beim Einlaufen in Vesterø

Wegen vorgelagerter Untiefen müssen wir weit um die westliche Spitze von Læsø herum fahren und dann Richtung Osten segeln. Dabei schieben uns die hohen Wellen und laufen unter dem Schiff hindurch; wir müssen uns Mühe geben zu verhindern, dass das Schiff von den Wellen gedreht wird. Wegen des raumen Windes sind die Segel weit ausgestellt. Dann passiert es: Bei einer Patenthalse bekomme ich den Baum an den Kopf! Der Baum scheint zum Glück nicht aus der ganz äußeren Position gekommen zu sein und ich habe eine dicke Wollmütze auf dem Kopf. Das verhindert Schlimmeres.



Bei Wellen von sicher 1,5 m Höhe bergen wir die Genua – auch das ist kein Kinderspiel – später auch das Groß und laufen mit Motor in den Hafen ein. Die in den Karten eingezeichneten grünen Fahrwassertonnen können wir leider nicht finden und tasten uns deshalb vorsichtig an den Hafen von Vesterø heran. Bei wunderschönem Sonnenuntergang laufen wir gegen 22 Uhr in den Hafen ein und suchen lange einen Liegeplatz. Viele Boote liegen in 4er, 5er und 6er Päckchen.

Zwölf Stunden waren wir, größtenteils bei Starkwinden, unterwegs und sind nun müde. Wir essen noch eine Kleinigkeit und genehmigen uns einen Gutenachttrunk. Uns ist klar: Heute haben wir viel Glück gehabt, es hätte auch ganz anders kommen können.

Gerne wären wir ein oder zwei Tage auf Læsø geblieben. Die Wetterprognose für die nächsten Tage zwingt uns, bereits am nächsten Morgen weiter zu segeln. Für den folgenden Tag wird Wind aus West (3-4 Bft)

angekündigt, danach Schwachwinde aus NE, der dann allerdings stark zunehmen und Tage anhalten soll. Also entweder sofort wieder weg und mit achterlichem Wind der schwedischen Küste entgegen oder später mit Motor gegen Wind und Welle. Wofür man sich bei diesen Alternativen entscheidet, liegt auf der Hand.

### 12. Juli: Vesterø – Lerkil

Wir stehen wieder früh auf, frühstücken und bereiten die Segel vor: 2. Reff im Groß und Anschlagen der kleinen Fock. Zur Sicherheit wird noch voll getankt, dann geht es raus aus dem Hafen.

Dass wir schon vor dem Auslaufen stark gerefft haben, erweist sich als richtig, denn der Wind ist deutlich stärker als vorhergesagt. Zunächst müssen wir 5 sm nach Norden, um ein Untiefengebiet zu umfahren, dann geht es nach Osten. Wegen des hohen Wellengangs - um die 2 m - und Wind von achtern, können wir nur vor dem Wind abkreuzen. Der Rudergänger muss sich stark konzentrieren, deshalb lösen wir uns immer wieder ab. Dabei zeigt Eberhart erneut sein Können als Rudergänger, er steuert deutlich ruhiger und präziser als ich.



*Oben: Hohe Wellen von hinten schieben das Boot*

Mit schneller Fahrt, bis zu 6,5 kn, segeln wir der schwedischen Küste entgegen. Am Nachmittag werden Wind und Welle etwas weniger. Um kurz nach 19 Uhr legen wir in Lerkil, unserer ersten Station in Schweden an. Wieder legen wir in Boxen aus Metallstegen an, die in Skandinavien häufig anzutreffen sind. Beim Festmachen balanciert man auf den wenige Zentimeter breiten Stegen und holt sich am Ende des Schwimmsteiges nasse Füße. Die Fender müssen ganz tief gehängt werden und neigen dazu, hoch gedrückt zu werden. Bei starken Winden sind diese Boxen sicher schlecht anzulaufen. Wir essen zu Abend, lesen noch etwas und fallen müde ins Bett.



*Oben: Eberhart hat die schwedische Gastflagge gesetzt*



*Oben: Prächtiger Sonnenuntergang in Lerkil*

### 13. Juli: Lerkil – Donsö

Fast an unserem Törnziel angekommen, lassen wir uns Zeit; wir stehen spät auf und erkunden nach dem Frühstück zu Fuß die Umgebung des Hafens. Die Schärenlandschaft beginnt schon hier in Lerkil; blanke Felsen, wohin man schaut. Überall ragen große und kleine Felsbrocken aus dem Wasser. Zum Festmachen in Buchten verwendet man in den Schären schwere Metallnägeln, die in Felsspalten eingeschlagen werden.

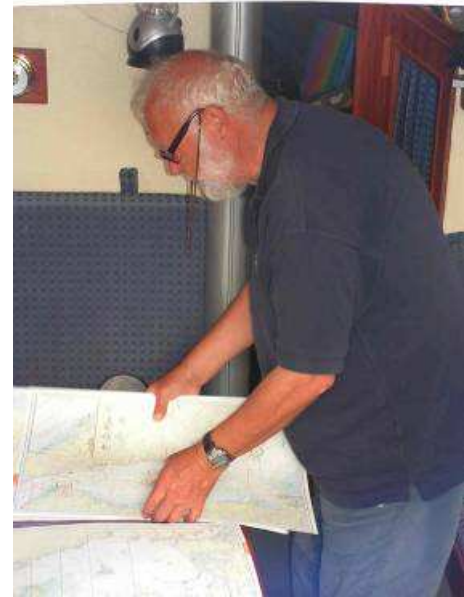
*Rechts: Schärenlandschaft rund um den Hafen von Lerkil*



Bevor wir um 14 Uhr auslaufen, studieren wir die Seekarten sorgfältig. Wegen der vielen Untiefen und Inseln sind die Karten ungewöhnlich großmaßstäblich.



*Oben: Kartenausschnitt südlich von Göteborg*



*Oben: Beim Studieren der Seekarten*

Die kleine Fock und das 2. Reff verwenden wir weiter. Im engen Schärengewässer werden wir auch kaum segeln; zudem sind für die Folgetage wieder Starkwinde vorhergesagt. Auf dem Weg nach Donsö, unserem nicht weit entfernten Tagesziel, laufen wir Inselgruppen an, die in der Karte als geeignet zum Anker und Anlegen ausgewiesen sind. Dabei navigieren wir sehr vorsichtig und haken in der Karte jede der zahlreichen Untiefen ab, die wir passieren – dieses Vorgehen wird im Hafenhandbuch dringend empfohlen. Trotzdem verlieren wir einmal die Orientierung und es dauert einige Zeit bis wir wissen, wo wir uns befinden.

*Rechts: Schiffe, festgemacht im Fjörðholmenskären*



*Rechts: Hafen von Donsö im Abendlicht*

Kurz nach 19 Uhr machen wir fest in Donsö. Sonne und Wind haben die Wolken inzwischen vertrieben und der nette Hafen ist in goldenes Abendlicht getaucht. Der Hafen hat Internet für jedermann frei zur Verfügung und gute sanitäre Anlagen vorzuweisen – alles sehr zu empfehlen.

#### **14. Juli: Donsö – Göteborg/Långedrag**

Wie angekündigt, hat der Wind über Nacht zugelegt. Da wir inzwischen Landabdeckung haben, ist er allerdings nicht mehr stark zu spüren. Wir wollen einkaufen und uns vorher schwedisches Geld besorgen. Die im Hafenfürher eingezeichnete Bank gibt es aber leider seit Jahren nicht mehr. Also müssen wir weiter mit Euro oder Karte bezahlen.

Das Ablegen ist bei starkem auflandigem Wind fenders das Heck gut ab und dampfen in die Spring ein. Dabei dreht das Boot mit dem Bug zum Wind und wir können losfahren. Auch vom Nachbarschiff bekommen wir Hilfe; sie ziehen mit einer langen Leine den Bug zusätzlich herum. Das schöne Wetter ist wie weggeblasen, dunkle Wolken ziehen schnell über den Himmel und begleiten uns nach Göteborg. Die Navigation ist ungewohnt schwierig. So viele Untiefen, Insel und Inselchen würde man in anderen Revieren immer vermeiden und weit umfahren. Hier ist es Standard und der einzige Weg zum Ziel.



Ohne auch nur ein einziges Mal Segel zu setzen, kommen wir schon um 14 Uhr im Göteborger Hafen Långedrag an. Der Regen hat schon vor dem Anlegen eingesetzt und begleitet uns die nächsten beiden Tage. Um kurz nach 16 Uhr fahren wir mit der Straßenbahn in das Stadtzentrum von Göteborg. Im Zentrum gibt es ein großes Einkaufszentrum, in dem wir alles bekommen was wir brauchen. Sogar für den abgebrochenen Zündschlüssel finden wir Ersatz! Wir erkundigen uns, ob es für Sonntag noch Plätze auf der Fähre zurück nach Kiel gibt. Verschiedene Alternativen haben wir geprüft und festgestellt, dass die Nachtfähre nicht nur die schnellste, sondern vermutlich - über alles gesehen - auch mit die preisgünstigste Lösung ist.

*Rechts: Der Viermaster Viking liegt im Zentrum von Göteborg und wird als komfortables Hotelschiff genutzt. Freunde haben erst vor kurzem hier zwei Tage übernachtet.*



### 15./16. Juli: Göteborg/Långedrag – Hafentage

Die nächsten Tage lassen wir es gemütlich angehen. Die guten, zahlenmäßig aber knapp bemessenen Sanitäreinrichtungen werden genutzt, insbesondere die Sauna hat es mir angetan. Allerdings ist die Temperatur viel zu gering eingestellt. Trotz Regenwetter fahren wir erneut ins Zentrum, buchen die Fähre, kaufen Geschenke ein und besuchen das Schifffahrtsmuseum. Ungewöhnlich viele Kinder haben sich hier eingefunden und wir glauben, dass eine Sonderaktion stattfindet. Kaum ein Besucher mit nicht mindestens 2 oder 3 Kindern. Die Dame an der Kasse klärt uns auf: Nur weil es regnet, ist es so voll!



Die „Olsen Banden“ wird außen und innen gründlich gereinigt und aufgeklart, nicht verbrauchte Lebensmittel entsorgt und unser Gepäck gepackt. Das nimmt lange Zeit in Anspruch und wir sind froh, ein paar Tage früher am Ziel zu sein.

Zu Fuß erkunden wir die Hafenumgebung und klettern auf einen kleinen Bergrücken. Von dort haben wir kurz vor Sonnenuntergang einen wunderschönen Blick auf den Hafen, die Schären und die ein- und auslaufenden Schiffe.



*Oben: Selbst im Hafenbecken liegen große Felsbrocken*

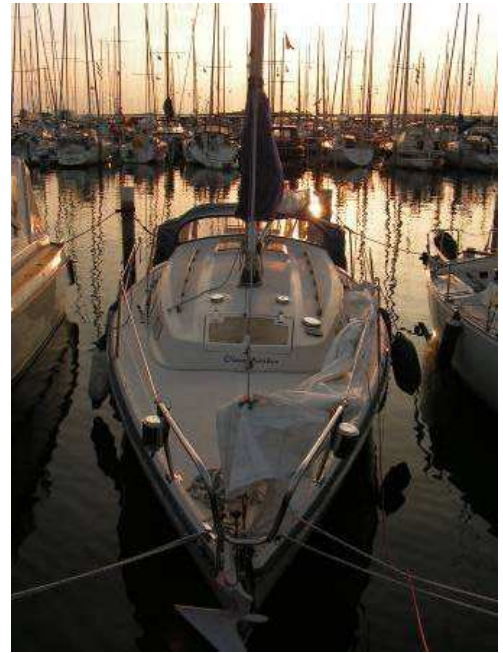


*Links und oben: Abendlicher Blick auf die Schären und den Hafen Långedrag*



*Links und rechts:  
Am Ende des  
wunderbaren Törns  
mit der  
„Olsen Banden“  
genießen wir die  
Abendstimmung im  
Hafen Långedrag*

*Unten: Maike und Jon*



### **17. Juni: Schiffsübergabe, Abschied und Heimreise**

Maike und Michael, die Schiffseigner hatten zusammen mit ihren drei Kindern bei Freunden in Varberg einen kurzen Urlaub verbracht. Rechtzeitig sind sie nun zur Schiffsübergabe im Hafen. Wir erzählen von unserem Törn, geben Empfehlungen für das Fahren in den Schären und informieren über Besonderheiten beim Schiff. Die Familie hat nun einen dreiwöchigen Törn zurück nach Kiel vor sich, und wir bringen ihren Wagen zurück.

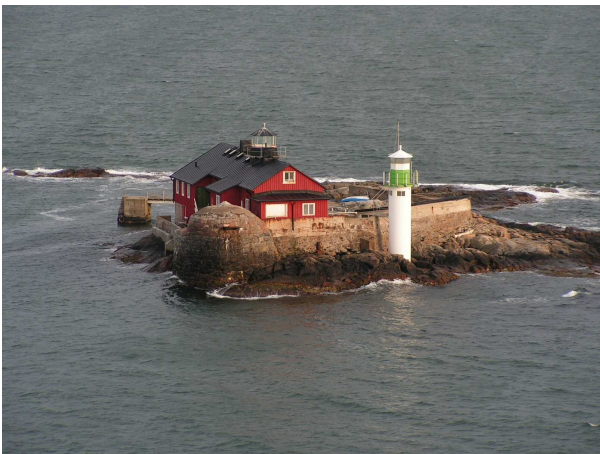


*Oben: Letztes gemeinsames Foto mit Michael, Maike, den Kindern Ole, Jon, Tomma und Büxe, einem ganz lieben und lebhaften italienischen Wasserhund*



Wir verabschieden uns und machen uns auf den Weg zur Anlegestelle der Stena Line. Um 19:30 ist Abfahrt, die Fahrt wird 14½ Stunden dauern, d.h. um 9 Uhr kommen wir in Kiel an. Das Schiff ist riesig, aber trotz Hochsaison, nicht ganz belegt. Wir beziehen eine schöne Kabine, die uns nach den 2½ Wochen auf der Olsen 88 sehr groß und luxuriös vorkommt.

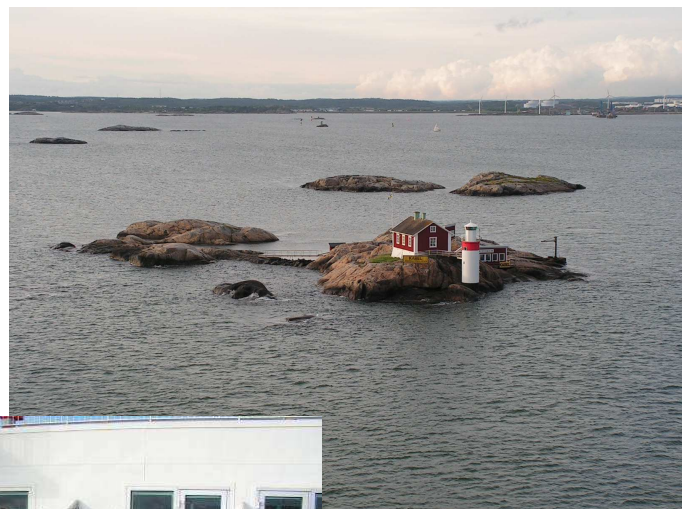
Unterwegs haben vom 11. Deck des Schiffes aus noch einmal einen traumhaften Blick auf die Schären.



*Oben und rechts: Die Schären südlich Göteborg*



*Links: Luxuriöses Abendbuffet an Bord – inklusive Wein und Bier*



*Links: Morgens an Deck beim Frühstück*



In Kiel lassen wechseln wir den Wagen und bringen die Wagenschlüssel beim Nachbarn des Eigners vorbei. Unterwegs sehen wir am Anleger der Bundeswehr noch die Gorch Fock – dann treten wir die Heimfahrt an.

*Links: Gorch Fock*

Version 1.02