



Herrlich. Per Rauschfahrt geht es wieder an die schwedische

# Sommertörn mit Abenteuern

Im Sommer „nach dem die Welt angehalten wurde“ wollten meine Frau Kirstin und ich wieder einen Törn an der schönen schwedischen Küste erleben. Dafür hatten wir uns die Hanöbucht ausgesucht. Aber wie so oft kommt es beim Segeln anders als geplant, so war es auch dieses Mal. Doch wir erlebten mehr als erwartet. Zum Schluss gab es noch ein besonderes Abenteuer zu bestehen, denn wir hatten die Dieselpest an Bord.

Tom Stender berichtet.

**E**in sonniger Törnbeginn bei ausgeprägtem Hochdruckwetter. Ende Juni startete ich zunächst einhand von Travemünde in Richtung Dänemark. Das spiegelglatte Wasser erforderte aber leider die „eiserne Fock“, so dass bis nach Gedser dieseln angesagt war.

Nun, mein Volvo Penta 2003 aus den 1990ern war mir stets zu Diensten, ohne das er auch nur einmal gemuckt hätte. Natürlich versuchte ich vor dem Törn beim Mechaniker meines Vertrauens einen Flüssigkeits- und Filterwechsel durchzuführen. Aber wie es vor dem Urlaub immer so ist, kam eins zum anderen und der Termin wurde weiter und weiter nach hinten verschoben und schließlich auf nach dem Urlaub verlegt. Ein großer Fehler, wie sich später zeigen sollte.

Doch jetzt war die Welt noch in Ordnung und der dänische Transferhafen Gedser begrüßte mich mit seinem Flair von Ruhe und Behaglichkeit. Hier laufen die Uhren langsamer und das tat gut!

In entspannter Gelassenheit legte ich am nächsten Morgen wieder ab und zog weiter meine Bahn über spiegelglattes Wasser, Kurs Møn. Nach gut sechs Stunden Maschinenfahrt war Møns Klint querab; die weißen Kreidefelsen beeindruckten immer wieder!

Hinter Møn wollte ich eigentlich in Richtung Schweden abbiegen, aber jetzt noch mal sechs Stunden Maschinenfahrt? Nein!

Also Kursänderung. Statt weiter gen Schweden zu motoren, wählte ich das nächstliegende Ziel Rödvig auf der dänischen Insel Seeland. Hier fand ich auch gleich einen guten Platz. Nach einem erfrischenden Bad im Meer am schönen Strand gleich neben dem Hafen, folgte eine wettermäßig ruhige Nacht. Aber es waren Veränderungen angekündigt: Endlich Wind und zwar aus Nord kommend und im Tagesverlauf auf Ost drehend, das hieß dann, genau auf die Nase.

Also war Fröhschicht angesagt, um noch einige Meilen nach Nordosten abzuspuhlen, bevor der Wind drehte. Gleich nach Sonnenaufgang brach ich auf und um sechs Uhr passierte ich bereits die Hafenausfahrt von Rödvig. Mit einem Anlieger konnte ich hart am Wind die Fahrwasser von Falsterbo queren und die südschwedische Küste ansteuern. Irgendwann drehte der Wind wie vorhergesagt, auf Ost, also gegenan.

## Schwedens Südküste

Ergo: Maschine an und mit Unterstützung des Großsegels auf Hart-Am-Wind-Kurs, was mein gemäßiger

Langkieler gar nicht mag. Mittags um 13 Uhr war ich dann endlich in Gislövsläge, einem kleinen Fischerhafen östlich von Trelleborg. Etappenziel geschafft!

Am nächsten Abend holte ich meine Frau von der Fähre aus Travemünde in Trelleborg ab. So geht ein einfacher Crew-Transfer mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Am Folgetag wechselte das Wetter wieder und wir segelten bei Waschküchenwetter nach Ystad, dem Transithafen an der schwedischen Südküste. Inzwischen hatte Westwind eingesetzt und für die kommenden Tage wurden 25 Knoten plus vorhergesagt! Wir folgten dem Wind und segelten weiter nach Osten.

Da die Hanöbucht als Tagestörn zu weit war, schlug Kirstin vor, doch die bereits schemenhaft vor unserem Bug erkennbare Insel anzulaufen. So machten wir es und segelten bei zunehmendem Wind Richtung Bornholm. In Rauschefahrt umrundeten wir deren Nordspitze, die Hammerodde und erfreuten uns am Anblick der hohen Felsenküste.

## Bornholm

Um vor dem Starkwind der nächsten Tage geschützt zu liegen und uns nicht in dem kleinen Becken vor dem Ort Allinge gefangen ▶



Auf der ersten Etappe war ich einhand unterwegs, wegen Windmangel meistens unter Motor.

zu fühlen, wählte ich den daneben liegenden, einfach anzusteuern, ruhigen und wettergeschützten Hafen von Tejn. Tatsächlich ist dieser Hafen nicht ganz so romantisch, wie Gudhjem oder Allinge aber er bietet dafür ein ordentliches großes Hafenbecken zum Manövrieren. Für einen Langkieler genau richtig, denn es gab hier reichlich Platzauswahl in verschiedenen Becken. Nachdem wir den für uns geeigneten Platz gefunden hatten, wurde PANGEA Starkwind erwartend vertäut, also Leinen mit Ruckdämpfern und so weiter. Außerdem bauten wir die Kuchenbude auf. Der Supermarkt des Hafens liegt direkt vor unserem Liegeplatz und so spielte sich schnell eine Routine ein: Nach dem Brötchen kaufen holte ich meine Frau von der morgendlichen Wellness im Freibad mit Sauna und Whirlpool ab, das dem Hafen angeschlossen ist.

Die folgenden Tage blies es ordentlich, wovon wir jedoch in Lee der

Insel und im geschützten Hafen nur wenig mitbekamen. Auf dem Hafentagesprogramm ganz oben stand das Wandern. Für unsere Tour „Rund um Bornholm zu Fuß“ wählten wir zunächst den reizvollen Weg nach Allinge. Das Fischerdorf zeigte sich in seiner schönsten Pracht und lockte natürlich mit einer leckeren Fischmahlzeit. Zurück ging es die knapp fünf Kilometer mit dem Bus auf dem gut ausgebauten Netz.

In den Folgetagen erwanderten wir die nördliche Insel, mit der sagenhaften Hammerhus-Burg ruine und dem nachgeschalteten Informationszentrum. Dort erfuhren wir, dass die Insel Bornholm früher einmal zur Hansestadt Lübeck gehört hatte. Da sich die Lübecker damals nicht sehr ruhmreich benommen haben, hielten wir unsere Herkunft lieber zurück.

Nachdem wir auch das wunderschöne Gudhjem und die über 20 Meter hohen bizzaren Helligdoms-

klippen erwandert hatten, nutzten wir den bisher einzig grauen und regnerischen Tag, um die hübsche Inselhauptstadt Rønne zu erkunden. Etliche Touristen tummelten sich dort auf den Straßen und in den Cafés, um sich die Zeit während des schlechten Wetters zu vertreiben. Nach sechs Tagen drehte der Wind dann auf Nord und nahm ab auf erträgliche Werte von unter 20 Knoten. Es wurde Zeit weiterzusegeln, zurück an die schwedische Küste.

### Wieder in Schweden

Direkt gegenüber von Bornholm an der schwedischen Südostküste, liegt die Gemeinde Skillinge, deren Naturhafen ich schon einmal bei plötzlichem aufkommenden Starkwind genutzt hatte. Auch in diesem knapp tausend Einwohner zählenden Ort ist die touristische Entwicklung inzwischen fortgeschritten: Die Steganlagen wurden modernisiert und leider an



Faszinierend: Ales Stenar, eine etwa 1.500 Jahre alte, so genannte Schiffssetzung, in Käseberga bei Ystad.

das Tally-Card-System eingeführt. Der Liegeplatzpreis wird nun nicht mehr mittels Automaten, sondern per QR-Code im Internet abgefragt und auch digital bezahlt. Mit einem relativ umständlichen Code-Nummer-Verfahren wurde außerdem der Verbrauch des Landstroms ermittelt und abgerechnet. Zum Schluss stellte sich heraus, dass für den Liegeplatz 350 schwedische Kronen, also rund 35 Euro zu bezahlen waren, was Skillinge auf die Spitze der insgesamt kostspieligen Häfen des gesamten Törns hob.:

Nach Skillinge traten wir die Rückreise an. Ein Zwischenhoch bescherte uns schönen Sonnenschein aber keinen Wind, so dass wir entschieden, unter Maschine erst mal „um die Ecke“ nach Käseberga zu fahren. Auch dieser Ort ist zum Touristen-Hot-Spot geworden, vielleicht auch wegen deren Attraktion, den Ales Stenar, dem „schwedische Stonehenge“. Voller Bewunderung und Ehrfurcht

bestaunten wir die mannshohen Hinkelsteine, die in Form eines Schiffs gesetzt sind und das in einer Länge von 67 Metern und Breite von 19 Metern.

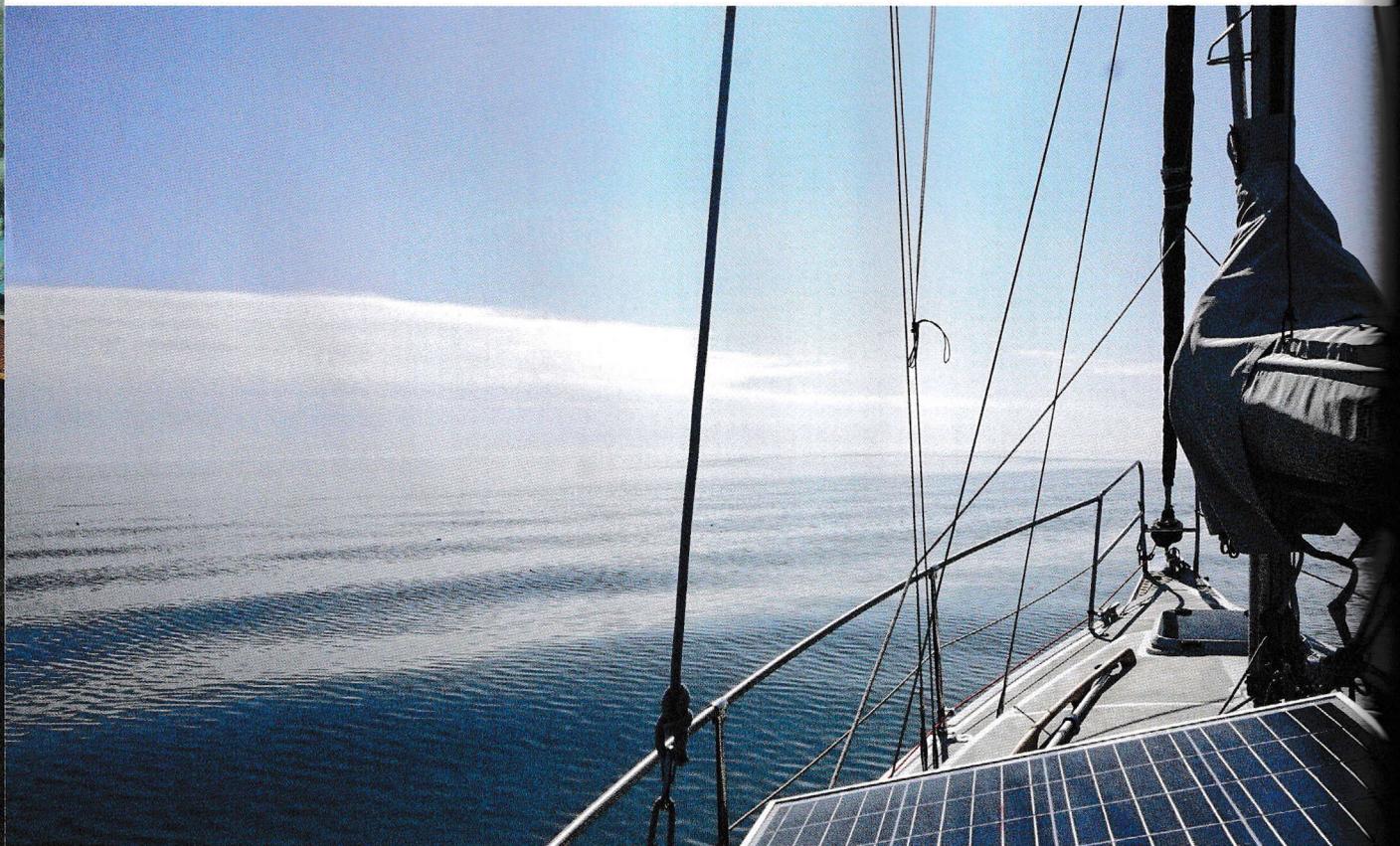
Nach diesen spektakulären Eindrücken ging es weiter, an Ystad vorbei, nach Abbekas. Solche kleinen schwedischen Fischerhäfen mit eingewachsener Ortschaft sind genau nach unseren Geschmack.

Auch am nächsten Tag wehte kein Wind. Also motorten wir weiter die schwedische Küste westwärts, bis wir unseren Absprunghafen Gislovsläge erreichten. Die Plätze waren mittlerweile fast alle belegt, was zeigte, dass die Hochsaison nun in vollem Gange war. Neben uns lag eine Drabant 27 mit einem netten jüngeren Paar aus Hamburg, mit denen wir die bevorstehende Überfahrt von Gisvosläge nach Dänemark besprachen. Uwe war der Meinung, die vorhergesagte Unwetterfront in Deutschland würde morgen im Laufe

des Tages auch unseren Standort erreichen, deswegen wollten die Beiden möglichst früh los. Ich hingegen teilte seine Befürchtungen nicht, sondern war der Meinung, dass sich das Unwetter über die weite Strecke bis zu uns ganz sicher auflösen würde. Damit lag ich leider vollkommen falsch, wie sich am nächsten Tag herausstellen sollte.

### Im Unwetter nach Dänemark

Wie geplant brachen Uwe und Rilana bereits früh um sechs Uhr auf, während wir noch gemütlich in den Kojen schlummerten. Erst gegen zehn Uhr waren wir draußen und motorten in einen windlosen, grauen Tag. Und dann, etwa zehn Meilen vor dem VTR Falsterbo stand sie vor uns, die Unwetterfront, genau wie Uwe es am Vortag angekündigt hatte. Das Besondere daran war aber der fehlende Wind. Wir liefen unter Maschine über ein bleiernes Wasser, ►



Während des gesamten Törns: Sonnenschein mit Windstille wechselten sich ständig ab ...

während das Unwetter geradewegs auf uns zukam und grelle Blitze über den gesamten Himmel zuckten.

Da es keinen Schutzhafen in der Nähe gab, hielten wir Kurs zum nächstgelegenen Rödvig und querten das VTR mit AIS-Unterstützung, denn die Sicht durch den einsetzenden starken Regen wurde immer schlechter. Selbst einige Stunden später konnte ich kein Land ausmachen, obwohl wir uns lediglich etwa sechs Meilen vor unserem Ziel befanden. Dann endlich, vier Meilen vor der Küste, hoben sich die schweren dunkelgrauen Wolken und gaben die Sicht aufs Land frei.

Immer noch bei Windstille tuckerten wir völlig bedient in den Hafen von Rödvig ein. Zu unserer Freude trafen wir dort Uwe und Rilana wieder, bei denen wir längsseits gingen. Sie hatten ihr ursprüngliches Vorhaben, nach Klintholm zu segeln, aufgegeben und waren wetterbedingt schließlich auch nach Rödvig abgelenkt. Nach diesem schönen Wiedersehen beschlossen wir,

den Rückweg ein Stück gemeinsam fortzusetzen.

Und so segelten wir am Folgetag in den Bøgestrom, um in den geschützten Gewässern Strecke nach Westen zu machen. Wir wollten nach Vordingborg, während Uwe und Rilana vorher zur kleinen Insel Nyord bei Møn abbogen.

Ein Südostwind bescherte uns nun wunderbares Segeln durch die Sunde und der Strom drückte zusätzlich nach Westen. Am späten Nachmittag erreichten wir den Masnedo-Hafen oder Vordingborg Süd, wie er auch genannt wird, und machten hier fest. Denn bei vorherrschenden Ostwinden wird der sehr hübsche und beliebte Vordingborg Yachthafen, etwas weiter nördlich auf der anderen Landseite, leicht zur ungemütlichen Falle, wie wir es vor einigen Jahren schon einmal erlebt hatten.

Am Abend bekam ich eine WhatsApp Nachricht von Uwe und Rilana, die nun ebenfalls auf dem Weg nach Vordingborg waren. Eine Stunde später lagen wir wieder vereint im Hafen

und gönnten uns einen Begrüßungsschluck bei uns an Bord.

Leider war die folgende Nacht bereits um 5 Uhr zu Ende, denn ein neues Unwetter schob ein Gewitter nach dem anderen über den Hafen. Plötzlich drückte eine Böe PANIC in der Box liegend in eine extreme Schräglage. Ich bin sofort hoch und beobachtete vorsichtshalber das Wetter vom sicheren Steuerhaus aus. Doch nach etwa einer Stunde war der Spuk vorbei.

### Holprige Rückfahrt

Die Rückseite des Tiefs bescherte uns schönes Wetter, dazu hatte der Wind um 180 Grad gedreht und blies deutlich. Eigentlich wollten wir die Fahrt durch den westlich von Falster gelegenen, aber geschützten Guldborgsund fortsetzen. Dazu hätten wir jedoch ein gutes Stück gegen Wind und Strom fahren müssen, was uns gar nicht gefiel.

Ein Stegnachbar, der auch an der deutsche Ostseeküste wollte, legte



... mit düsteren Unwetterfronten.

vor uns ab und nahm die Route in Lee der Insel Falster.

Das war die richtige Idee, also Umplanung und ablegen Richtung Grönsund, mit dem Ziel Hesnaes im Südosten von Falster gelegen, wo wir schon lange nicht mehr waren. Mit Rauschfahrt segelten wir den Sund nach Ost und ließen uns auch noch vom Strom schieben. Nur mit gereifter Genua machten wir teilweise sieben Knoten Fahrt.

Vor Hesnaes hatten wir bereits auf dem Plotter ein unklares AIS-Signal vor dem Hafen gesehen und gerätselt, was das sein sollte? Wie sich herausstellte, war dort ein kleines Baggerschiff damit beschäftigt, die Anfahrtsrinne auf Tiefe zu halten.

Im kleinen geschützten Hesnaes ließ es sich gut aushalten. Ein großes Café mit Restaurant bot eine riesige Auswahl an Kuchen und sonstigen lokalen Leckereien, ansonsten herrschte hier Ruhe. Genauso stellten wir uns den idealen Hafen vor.

Leider drückte die Zeit ein wenig. Doch unserer Abfahrt nach Gedser

kam eine Magenverstimmung dazwischen. Offenbar ahnte mein Unterbewusstsein bereits, was da kommen sollte ...

Für die geplante Strecke von nicht mal 20 Seemeilen rechneten wir mit ungefähr vier Stunden. Als nach einer Regenfront der Wind aber plötzlich weg war, blieb nichts anderes übrig, als den Motor anzuwerfen.

### Erster Maschinenausfall

Doch nach nicht einmal einer Stunde Maschinenfahrt stotterte dieser plötzlich und quittierte anschließend doch tatsächlich seinen Dienst, und zwar das erste Mal überhaupt. Zum Glück sprang er nach einem weiteren Startversuch wieder an und lief. Ich atme auf! Aber nur für einige Minuten, denn danach ging der Motor wieder aus und gab keinen Mucks mehr von sich.

Also erstmal die Segel hoch. Nun musste dringend eine Entscheidung her, wohin wir motorlos segeln sollten!? Der einfachste Weg wäre

zurück nach Hesnaes zu segeln. Dies schien uns charmant, war aber nach reifer Überlegung eine Falle. Denn wo sollten wir in dem verschlafenen Nest einen Monteur finden? Also weiter nach Gedser.

Der Wind frischte auf und wir segelten mit über fünf Knoten dem Ziel entgegen: Na bitte, geht doch! Durch ein paar Fronten verursacht, wehte der Wind jedoch nicht konstant, so dass wir erst kurz vor der Dämmerung das Gedser Riff passierten. Der Kapp-Effekt führte noch dazu, dass der Westwind nun eine eher nördliche Richtung bekam, anstatt mehr auf Süd zu drehen, wie ich im Stillen gehofft hatte. Damit war dann auch klar, dass wir den kleinen engen Yachthafen so, nur unter Segeln, nicht anlaufen konnten.

Glücklicherweise stand von Osten kommend genug Wasser über dem Riff. Auf vier Meter Tiefe kreuzten wir auf, hielten uns aber von den flacheren Stellen frei.

Mittlerweile war es dunkel geworden. Auf dem Handy bekam ich ►



Gudheim, ein traumhafter kleiner Hafen auf Bornholm.

eine Nachricht, dass Uwe in Gedser im Yachthafen war und fragte, wo wir denn seien? Ich schilderte kurz, was passiert war und dass wir nun ohne Motor vor Gedser kreuzten. Da der Weg in den Yachthafen ausgeschlossen war, mussten wir jetzt in den Fähr- und Nothafen segeln.

Uwe machte sich sofort mit einem Stegnachbarn zu Fuß auf den Weg zum Fährhafen, um uns zu leiten. Zum Glück!

Dann auch noch das: Kurz bevor wir entlang der Hafenmauer in den Fährhafen segelten, kam doch tatsächlich die Fähre. Das durfte nicht wahr sein! Wir nahmen das Groß herunter und mogelten uns auf Hart-Am-Windkurs nur mit dem Vorsegel zwischen Fähre und Hafenmauer so durch. Die Fähre erreichte unter langsamer Fahrt den Kai und legte an, was aber starkes Schraubenwasser erzeugte und unser Boot in Richtung Hafenmauer drückte. Es war zum Verzweifeln.

Doch dann erkannte ich Uwe und seinen Stegnachbarn auf der Haf-

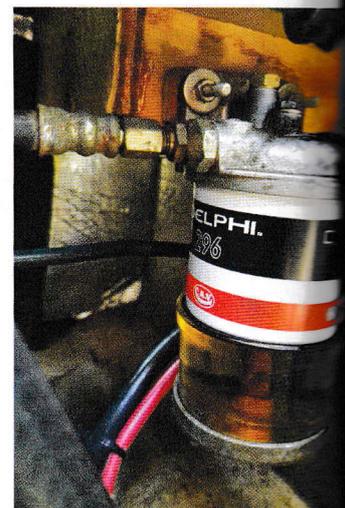
mauer. „Gaaanz rechts in den Hafen fahren“, rief er so laut er konnte zu mir herunter. Wir folgten seinen Anweisungen und segelten in das östliche Hafenbecken.

In diesem Augenblick kam wieder eine Front und ein starker Platzregen ergoss sich über uns. Aber egal, ich segelte einen Aufschießer zur Hafenufermauer, Uwe nahm die Leinen entgegen und endlich lagen wir fest. Etwas später gesellte sich der Stegnachbar Bernd dazu und wir tranken einen ordentlichen Schluck Wein auf das gelungene Manöver.

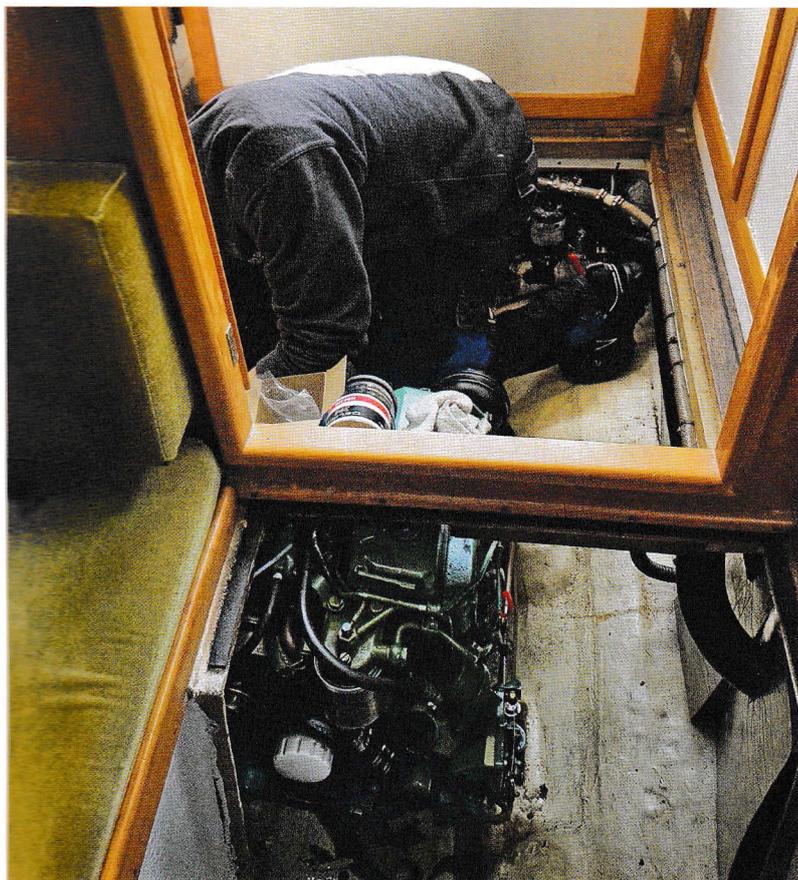
Das Boot lag im Fischerei- und Lotsenhafen Gedser jedoch nicht gut. Immer wieder drückten uns nachts Böen gegen die hohe Hafenmauer. Am nächsten Tag besserte sich das Wetter schließlich. Die Sonne schien und wir fühlten uns wieder wohler.

Die Lotsen wiesen allerdings frühzeitig darauf hin, dass wir hier weg mussten, da andere Segler unseren Mast sehen und dann diesen Hafen bevölkern könnten.

Nach dem Frühstück machten wir uns sogleich auf die Suche nach einem Mechaniker, leider verging es. Es war Freitag und nach diesen sommerlichen Tagen begannen in Dänemark die Sommerferien, und dann war das Land quasi in den Stillstand.



Unglaublich: Trotz Dieselpest war Schauglas im VorfILTER klar.



Der dänische Mechaniker bei der Arbeit.

Zum Glück gab uns der Vormann der dortigen SAR-Station die Nummer der Firma, die ihre Boote wartete. Tatsächlich erreichten wir dort jemand: Aber nein, jetzt hätten sie keinen Mechaniker frei. Montag wieder!

Also planten wir das Abschleppen der havarierten PANGEA mit unseren Freunden aus dem Yachthafen. Doch dann geschah das Wunder: Es rief ein Mechaniker an, in 20 Minuten würde er da sein. Was für eine Freude!

Der junge Fachmann kam an Bord und begann den Vorfilter abzuschrauben. Das Ergebnis: Dicke schwarze Schlieren auf der Oberseite, während das Glas völlig klar war. Auch der Dieselfilter wurde gewechselt. Zum Schluss hat er mit dem Mund die komplette Dieselleitung von der Pumpe bis in den Tank durchgeblasen. Danach blubberte es im Dieseltank. Alles wurde wieder zusammenschraubt, entlüftet, der Startknopf gedrückt,

und, der Motor lief! Ich konnte es kaum fassen. Der Mechaniker fuhr mich dann zum Geldautomat und überglücklich bezahlte ich die Rechnung von 300 Euro.

### Die Maschine läuft (fast) wieder

Am Nachmittag verholten wir unser Boot bei vollkommener Windstille und Sonnenschein „um die Ecke“, in den Yachthafen von Gedser. Doch kurz nach der Querung des Fährhafens ging der Motor wieder aus. Es war unfassbar.

Rettung bot eine heranfahrende X-Yacht, die uns auf den Haken nahm und in den Yachthafen schleppte. Nach einem Telefonat mit dem Mechaniker meinte dieser, dass es nur Luft im System sein könnte. Sollte eine erneute Entlüftung nicht funktionieren, würde er am Montag nochmal vorbeikommen ... also pumpte ich die Luft aus der Dieselleitung und siehe da, der Motor lief wieder! ▶

NUR 79,90 €  
JE SEEKARTEN ATLAS

**KARTENWERFT**

ALLE ATLANTEN INKLUSIVE  
DIGITALE KARTEN FÜR DIE  
APP KARTENWERFT NAVGO  
FÜR ANDROID UND IOS

**KARTENWERFT**

## SEEKARTEN UND BINNENKARTEN FÜR KLASSISCHE UND DIGITALE NAVIGATION AUS EINER HAND IN EINEM LAYOUT

Es ist ein Unterschied, ob wir nur möglichst schnell von A nach B wollen, oder ob der Weg das Ziel ist.

Papierkarten sind übersichtlich. Sie machen uns neugierig auf das, was es rechts und links des Weges zu entdecken gibt.

Digitale Karten sind präzise. Sie erleichtern das Navigieren erheblich — auch bei spontanen Kurs- oder Törnänderungen.

Papierkarten und digitale Karten ergänzen sich perfekt. Aus einer Hand — in einem Layout sind sie das ideale Paket für eine sichere und entspannte Navigation.



BASIERT AUF  
AMTLICHEN DATEN



Im Industriehafen von Gedser.

## Infos zum Boot

PANGEA ist eine Mascot 910 von der dänischen Werft Mas Boats AS. Das Besondere dieser solide gebauten Boote sind zwei Steuerstände: Eine Pinnensteuerung im Cockpit und eine umschaltbare Radsteuerung im Steuerhaus.

### Technische Daten

Design:	Palle Mortensen
Baujahr:	1990
Länge:	9,10 m
Breite:	2,95 m
Tiefgang:	1,40 m
Verdrängung:	4,2 t
Kielgewicht:	1.900 kg
Ballastanteil:	> 45 %
Mast:	Zwei-Saling Rigg, 9/10 getakelt, 12 Meter
Segelfläche:	zirka 50 qm
Maschine:	Volvo Penta 2003, 27PS, Wellenantrieb

Trotz der Freude habe ich mich entschieden, Kirstin mit der Fähre und Bahn nach Hause fahren zu lassen. Ich hatte nämlich kein gutes Gefühl, was die Überführung ins heimatische Gewässer anbelangte. Und damit lag ich leider genau richtig, wie sich später herausstellen sollte.

### Langer Rücktörn ohne Motor

Nachdem ich meine Frau zur Fähre gebracht hatte, legte ich wieder ab. Der Diesel sprang anstandslos an. Da mittlerweile ein Südostwind wehte, wurde der erste Abschnitt, die Etappe durch die Rinne Richtung Fährhafen, die schwerste, weil nämlich gegenan. Mit Großsegel-Unterstützung ging es aber ohne Probleme gegen den Wind. Aber dann, auf dem Fahrwasser nach Süden, kam es wieder dicke und ging hoch her. Wind und Wellen stellten sich gegen mich, was ich glücklicherweise problemlos wegmanövrieren konnte.

Die lang ersehnte Tonne wurde schließlich erreicht, so dass ich abfallen und Kurs nach Deutschland absetzen konnte. Unter vollen Segeln rauschte ich der Heimat entgegen. Mich überkam plötzlich eine große Freude: Ja, jetzt würde alles gut werden! Doch kurz darauf ging der Wind

zurück und PANGEA und ich dümpelten nahe der Kadettrinne. Also schmiss ich den Jockel an und es ging mit Speed voran.

Leider nicht sehr lange, denn schon nach ein paar Minuten ging der Diesel einfach aus, ohne vorher wenigstens noch mal zu stottern.

In dieser Situation, mitten in der Kadettrinne, auch als das schwierigste und gefährlichste Fahrwasser der Ostsee gefürchtet, musste ich auch noch einem Frachtschiff ausweichen. Zum Glück machte mein Boot noch so viel Fahrt, um kein Hindernis oder eine Gefahr darzustellen.

Damit blieb es mir erspart, eine Seilrite-Meldung abzusetzen.

Dann begann ich wieder mit der Belüftung der Leitung, konnte dabei aber überhaupt keinen Druck mit der Handpumpe aufbauen. Als nächstes versuchte ich die Dieselleitung hinter dem Vorfilter abzubauen und in einen Reserve-Kanister zu stecken. Leider vergeblich, auch das half nicht. Es blieb mir nur eines übrig, ich musste Pangea zurücksetzen. Daraus wurde aber nicht viel, denn herrschte immer noch Flaute. Entnervt dümpelte ich nun südlich der Kadettrinne auf der glatten O-



see zwischen Mecklenburg-Vorpommern und Fehmarn. Ich versuchte mich gut nach Osten zu halten, um bloß nicht bei Südost in die Landabdeckung von Großenbrode bis Dahmeshöved zu gelangen. Aber genau so sollte es kommen.

Nach einer plötzlich hereinfallenden Regenfront, in der der Wind von null auf über 25 Knoten blies, kam ich aber zumindest gut voran. Um 18.30 Uhr war ich endlich unter Land, allerdings genau dort, wo ich nicht sein wollte: etwa fünf Meilen östlich von Großenbrode.

Mit dem folgenden schwachem Südost begann ich endlos aufzukreuzen. Quälende Stunden vergingen, bevor ich nach 21 Uhr endlich Dahmeshöved rundete. Hinter der Huk frischte der Wind glücklicherweise auf, so dass ich einen Anlieger auf Grömitz steuern konnte. Trotz einsetzender Dunkelheit überkam mich ein neues Hochgefühl: Jetzt ist es bald geschafft, wirklich!

Im gleichen Augenblick wurde die Beleuchtung des vor Grömitz aufgebauten Riesenrads eingeschaltet. Ein gutes Zeichen, das mich regelrecht beflügelte. Jetzt bloß keinen Windabbruch oder Ähnliches, das konnte ich nun nicht brauchen! Kurz vor der Hafeneinfahrt nahm ich das Groß weg und segelte unter Genua in den Hafen, den ich wie meine Westentasche kenne. Erst Backbord, dann Steuerbord und dann – plötzlich Stille. Kein Wind mehr, kein einziges Häuchlein. Ich rollte die Genua weg und trieb mit dem Restschwung noch gerade längsseits an den Ausrüstersteg. Nach 14 Stunden hatte ich die 66,6 Seemeilen von Gedser nach Grömitz geschafft. Die neueste Erkenntnis: meine PANGEA segelt wirklich besser, als ich dachte.

#### Lange Reparatur

Am nächsten Tag gab ich die Reparatur der Maschine in Auftrag, musste

jedoch noch weitere dreizehn Tage darauf warten. Aber ich war sehr entspannt. Schließlich bin ich trotz aller Widernisse gut angekommen, ich habe weder Schrammen noch Blessuren und die Schäden am Boot sind reparabel.

Wie sich während der Reparatur herausstellte, hatte die Förderpumpe ihren Dienst aufgegeben. Nach der Säuberung des Tanks, die nicht zu 100 Prozent durchgeführt werden konnte, da es keine geeignete Tanköffnung gibt, und nochmaligem Austausch der Filter und Ersatz der Förderpumpe lief der Motor wieder und ich konnte unser Boot nach 512,9 Seemeilen in den Heimathafen nach Travemünde überführen.

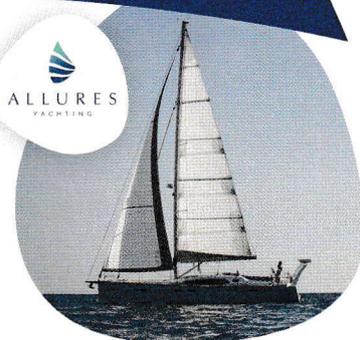
Während der zweieinhalbstündigen Fahrt unter Motor funktionierte alles so, wie es sein sollte, trotzdem begleitete mich seitdem ein ungutes Gefühl. Konnte ich mir denn jetzt sicher auch sein, dass der Dieseltank wirklich sauber ist!? Oder ...

# BLUE YACHTING

— 1989 —

## 100% Blauwasser

Blue Yachting, Ihr Händler mit der größten Auswahl und Erfahrung für Ihren großen Törn.



[www.blue-yachting.de](http://www.blue-yachting.de)  
+49 (0) 421- 34 660 250