

# **Törnbericht 2017:**

## **Stress im Kopf – Chronologie einer Grundberührung**

**Zeitraum: Samstag, 22.7. – Donnerstag 17.8. (27 Tage)**

***SY Milena Bonatti***

***Crew: Alfred Punke, Stefan Hölzenbein (22.7.-5.8.), Michael Lehmann (3.8.-17.8.)***

Segeln ist schön. Die Freude darüber, nur den Wind für das Reisen in fremde Länder nutzen zu können, der Genuss dieses weiten Blickes über das glitzernde Wasser, das Spüren der Bewegung des Bootes in den Wellen, auch die Freude und ein wenig vielleicht sogar auch der Stolz nach einem herausfordernden Segeltag und einem gar nicht mal so einfachen Anlegemanöver; auch der geniale Ankerplatz in beeindruckender Natur gehört dazu. All das darf man nicht vergessen beim Lesen einiger dieser Zeilen, im Gegenteil, durch die Erkenntnisse, die aus schwierigen Situationen gewonnen werden, kommen wir einer beständigen Freude beim Segeln immer näher.

Als ich in Strömstad an der Pier über die gerade gelungenen zwei Skagerrak-Überquerungen sinnierte, formulierte mein Gehirn schon erste Titelideen für diesen Bericht: „Das Skagerrak ist mein Atlantik“ war einer davon, war es mir doch endlich im dritten Versuch vergönnt, den Schlag von Nord-Jütland nach Norwegen zu schaffen. Leider kam dann aber ein Ereignis hinzu, das die Bedeutung der Skagerrak-Überquerungen noch einmal deutlich übertraf. Aber der Reihe nach:

Törnziel war, wie die letzten beiden Jahre vorher auch die südnorwegische Küste, auch manchmal etwas mutig als norwegische Riviera bezeichnet. Und als weiteres Ziel wurde ausgegeben, dass in den vier uns zur Verfügung stehenden Wochen auch noch Zeit bleiben sollte, einige Schärenliegeplätze sowohl in Norwegen als auch in unserer geliebten schwedischen Westküste anzusteuern. Scheiterte ich 2015 mit Uschi noch in Saeby, wo sogar die Norweger wegen der Wind- und Seegangsverhältnisse im Skagerrak ihre Yachten liegenließen und die Fähre nahmen, wollte ich es 2016 direkt über die Nordsee versuchen. Aber auch in dem Jahr schreckten uns Seegangs-Vorhersagen von 5 m von einer Überquerung des Skagerraks von Thyborön aus ab und wir entwischten durch den Limfjord. Dieses Mal wollten wir uns den NOK ersparen und planten, zügig bis Skagen zu segeln. So wollten wir ausreichen Puffer gewinnen, um den Zeitpunkt für den richtigen Moment abpassen zu können, an dem eine Skagerrak-Überquerung bei machbaren Verhältnissen möglich sein würde. Wir machten somit am ersten Abend in Ballen fest, und folgende Konversation entspann sich mit den Nachbarliegern: „Wie war’s draußen, ist der Sturm

vorbei? Hier ist kein Schiff ausgelaufen.“ „Ja, eben kam die Meldung von Lyngby Radio: ‚Gale Warning withdrawn‘ (dass Lyngby Radio Sturmwarnungen aufhebt, ist denke ich neu und angenehm, man weiß zumindest, dass es erstmal vorbei ist, wenngleich wir in diesem Falle zu dem Zeitpunkt sowieso schon fast in der Flaute steckten). „Wo kommt Ihr her? War die Welle schlimm?“ „Aus Heiligenhafen, ne, ging eigentlich, wir waren schon im Großen Belt, als der Wind zunahm“. „Oh Gott, und wo wollt ihr morgen hin?“ „Nach Skagen.“ „Nein, das schafft Ihr nicht, der Wind kommt doch aus Nord!“ „Dann müssen wir wohl kreuzen“. Unsere Nachbarn in Ballen sollten recht behalten, mühsam kämpften wir uns über Grenaa (mmhh lecker, Buffet), Hals und Saeby (mmhh, noch mal lecker Buffet) bis Skagen durch, und brauchten damit wieder fünf Tage bis zum Absprungort ins Skagerrak, genau wie die beiden Jahre vorher. Schneller kann ich wohl nicht.

Die Wettervorhersage für den nächste Tag war dann mit SW 4-5, See 1 m für unser Vorhaben mit Kurs 300° nahezu perfekt. Endlich mal. Nun gab es kein Zaudern mehr. Das Ablegen wurde für vier Uhr festgelegt, so dass wir mit der ersten Dämmerung die Hafeneinfahrt Skagen passieren würden. Mit Stefan als Mitsegler fühlte ich mich noch mal sicherer, da er mit einem Törn von der Karibik zu den Azoren mit einer Dehler 33 sogar über Atlantikerfahrung verfügte. Trotzdem konnte ich eine Restanspannung nicht leugnen: was machte ich hier? Musste das sein? Und warum? Abenteuer ist, wenn der erfolgreiche Ausgang des Unternehmens eben nicht 100% feststeht, die Risikoabstufung muss dann jeder mit sich allein ausmachen. Der Schlag war dann tatsächlich vergleichbar einem Törn von Kühlungsborn nach Großenbrode (gleicher Kurs) bei dem gleichen Wind, nur dreimal länger; eine genussvolle Halbwindsegelei, und auch der Schiffsverkehr war nur frühmorgens am Skagens Rev etwas intensiver. Ansonsten waren wir acht Stunden allein im Skagerrak.

Eindrücke von der norwegischen Südküste sollen hier nur ganz kurz zusammengefasst werden. Die Küstenstädte Arendal und Risør (die weiße Stadt), die wir besucht haben, haben Charme und für Kultur und Unterhaltung war mehr als gesorgt. Schärenliegeplätze erschienen uns anlässlich des Wetters als nicht geeignet, obwohl wir es an mehreren Plätzen versucht hatten; erst Starkregen und dann unsichere Windverhältnisse hielten uns ab. Als Ausweichziel in schönster Natur entdeckten wir einen Anleger auf der Landseite von Jomfruland (Törnbygga). Ich liebe Liegeplätze mit weitem Blick aus dem Cockpit (wer nicht?) und das war so einer. Einer der wenigen dort angetroffenen deutschen Segler, der neben uns lag, empfahl uns das Schärengebiet zwischen Jomfruland und Kragerö, in dem er schon seit einer Woche unterwegs gewesen war, das ist sicherlich noch mal eine lohnende Empfehlung.

Was ich aber noch schildern muss oder möchte, sind – und hier bitte ich alle Norweger schon jetzt um Entschuldigung, da ich unweigerlich pauschalisiere – weniger tolle Norwegen-Erlebnisse. Eines war eine Landstrom-Posse, hier nur unzureichend kurz geschildert, bei der uns ein norwegischer Motorbootfahrer fast um die stolzen 30 Euro für eine Nacht gebracht hätte. Nur ein verzweifelter Anruf beim Hafenmeister, der alles seinen nicht autorisierten Aushilfs-Studenten überließ, öffnete die Kasse zur Rückgabe einer doppelt bezahlten Gebühr. Ein anderes Erlebnis in Risør war ernster und ging mit 80 Euro Kosten für das Geradebiegen meiner Bugleiter drauf, die mir ein Chartersegler krummgefahren hatte. Glatte Fahrerflucht und im Straßenverkehr eine sehr ernste Sache. Vielleicht waren es auch einfachere Beobachtungen, die mein Bild von Norwegen nicht so rosarot werden ließen: sei es die riesengroße Trump-Fahne am Heck eines Motorboots in Risør, oder die Horden von Norwegern, die am Wochenende in Strömstad „Paardy“ machten. Es ist einfach nicht angenehm, Nachts um drei durch einen Rumms im Bug geweckt zu werden, und nach dem Herausstrecken des Kopfes aus der Deckluke und die Frage, was passiert sei, mit „Motherfucker“ begrüßt zu werden. Es war dann aber tatsächlich nur ein kleines Bötchen mit Gummi-Scheuerleiste, die meinem Gelcoat nichts anhaben konnte. All das habe ich mit

Wassersportlern anderer Nationen in der Häufigkeit bisher nicht erlebt, das wird sicherlich Zufall sein, aber es sind eben meine Eindrücke bisher. Ich hoffe sehr, sie werden noch korrigiert.

In Strömstad kam mein Freund Michael mit an Bord, mit dem ich schon häufig auf sehr schönen längeren Törns unterwegs war. Zu dritt machten wir noch Ausflüge auf die leider verregneten Koster-Inseln – sie müssen wirklich schön sein im Sommer ... - und nach Kungvikshamn, wo wir auf einer Wanderung den schönsten Ausblick des Törns genießen durften.



Blick von Kungvikshamn auf die schwedisch-norwegische Grenze

Mit Michael ging es dann zu zweit wieder Richtung Süd durch die Fahrwasser der schwedischen Westschären. Wenn man hört, dass alles geschützt ist und man immer durch Innenfahrwasser auch bei starken Winden aus West unterwegs sein kann, so stimmt das fast für die gesamte Strecke zwischen Strömstad und Göteborg – aber eben nur fast. Am Ausgang des Havstensund, wenn der letzte Schutz durch die Schäre Ulsholmen verlassen werden muss, gibt es bei SW-Wind 460 sm Fetch – und er kam aus SW, mit Bft. 6. Wenn nicht eine norwegische Najad 36 vor uns tapfer Kurs gehalten hätte (was der kann, können wir auch), ich wäre umgekehrt. Bei 3 m Welle sahen die gischtumtosten Felsen, die nur ein ganz klein wenig aus dem Wasser schauen, einfach furchteinflößender aus, zumal sie oft nur weniger als eine Kabellänge querab auftauchten. Der Wiedereintritt in die Schären nach Grebbestad war doch noch mal richtig spannend, aber wie so oft (sehen wir noch) geht es meist gut. Grebbestad ist Klasse, ein toller Aussichtsberg, und die Weiterfahrt Richtung Göteborg, jetzt endlich nur durch Innenfahrwasser, war dann in jedem Falle ein touristischer Segel-Hochgenuss, fast immer unter Genua, an all den hübschen Marinas – Grundsund, Gullholmen, Mollösund, Karingön ... - vorbei, toll. Aber wir wollten ja noch Schärenliegeplätze ansteuern, und der starke Westwind sollte für die nächsten Tage tatsächlich mal abflauen. Wir studierten alle unsere Schärenführer und Seekarten in Kombination mit den Windvorhersagen, und identifizierten eine Schäre namens Vasholmarna, südlich von Lysekil in einem Gebiet, in dem ich 2012 schon einmal mit Uschi sehr schön gelegen hatte.

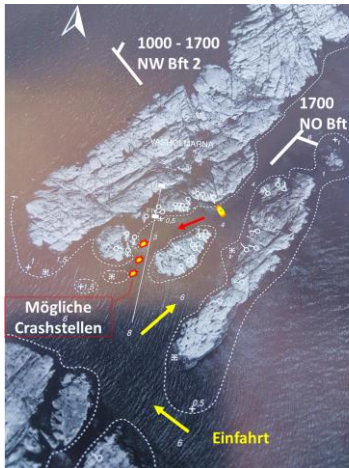
Gesagt, getan, und so verließen wir das Fahrwasser kurz vor der Zufahrt zur Marina Grundsund. Das ist immer ein prickelndes Gefühl, wenn man die Betonung verlässt, und nur noch in unbetontem Gebiet mit Plotter und Seekarte auf den Schenkeln navigiert. Es ist zwar nicht mehr so schlimm, wie am Anfang meiner Segelkarriere, als ich mir vollständig trockenem Mund in die Marinas einfuhr, aber aufgeregt bin ich schon noch. Es steigerte sich noch mal, als ich die Zufahrt zu unserem geplanten Liegeplatz ansteuerte, Vasholmarna, Depth Contour 6 m. „Verdammt eng hier, aber das sollte doch machbar sein“, beruhigte ich mich. Alles hatten wir bis ins Detail geplant, jetzt musste nur noch unser anvisierter Felsliegeplatz frei sein, denn einige Boote hatten dort schon festgemacht. Er war frei,

Vorleinen, und Heckanker hatten wir schon klargemacht, also Heckanker ab durch Drücken der Bedieneinrichtung an der elektrischen Ankerwintsch, und langsam mit dem Bug bis zu der vorgesehenen Stelle vortasten, bis Michael über die Bugleiter mit einer Vorleine an Land übertreten konnte. Kurz vorher wieder ein Drücken auf die Bedien-Einrichtung zum Stoppen der Wintsch, so dass der Anker auf Zug kommt. Das auf und ab der Wintsch musste ich mehrfach wiederholen, bis der richtige Abstand erreicht und der Anker belastbar war. Michael hielt solange den Bug und rief mir Informationen zum Abstand zu. Danach machte er die erste Vorleine an einem bereits vorhandenen Eisenring fest. Weitere Vorleinen wurden an selbst geschlagenen Felshaken fixiert, eine letzte Überprüfung des Heckankers durch kräftiges Ziehen - und endlich fiel die Anspannung ab. All das fand bei mehr oder weniger Windstille statt bzw. einem lauen Lüftchen, das aber genau von vorn kam, so dass die Schäre uns wie geplant entsprechend schützte.

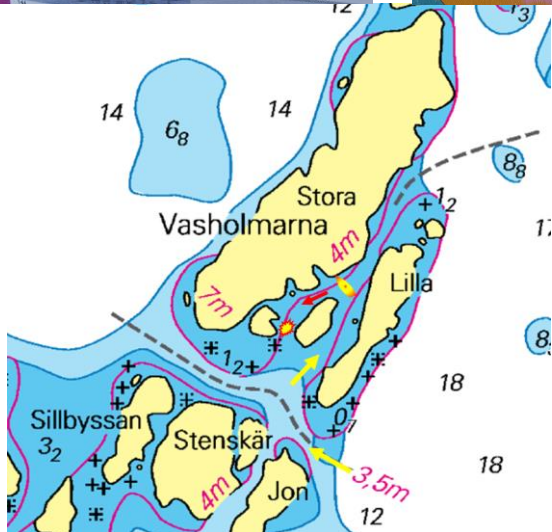
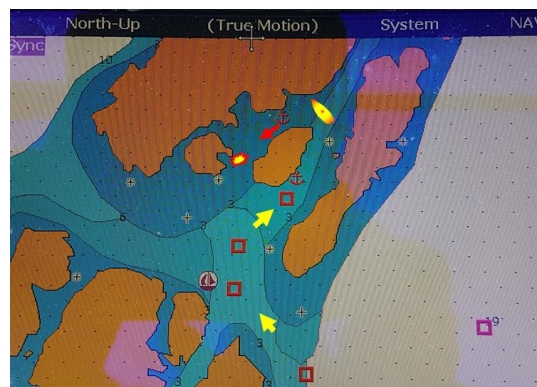
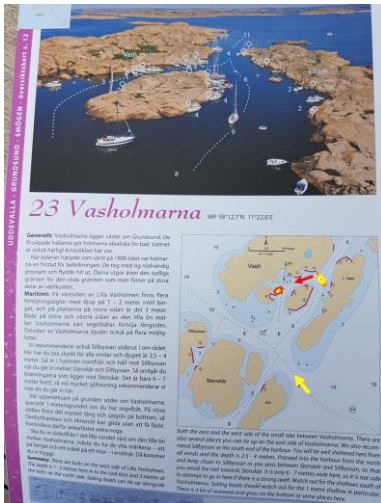
Die folgenden Stunden genossen wir das Ankerleben an einer Schäre, also genau das, weshalb wir die Mühe und Anstrengungen auf uns genommen hatten: das Herumstreifen auf der kleinen Insel mit ihren wunderschönen in Form und Farbe immer wieder variierenden Granitfelsen; der weite Blick über die Schärenlandschaft; dieses Gefühl des Entdeckens einer unberührten Landschaft; und die Freude darüber, an so einem schönen Ort sein zu dürfen, und ihn mit eigener Kraft selbst erreicht zu haben. Und Baden konnten wir auch, ein gutes Buch zusammen mit einem Espresso machte den Tag fast perfekt.

Wir wussten, der Wind sollte im Laufe des Nachmittags um 180° drehen, und dann von achtern kommen, die Windstärke sollte moderat um Bft 2 bleiben. Wie gut der Heckanker dann halten würde, war das Vabanque-Spiel. Die Frage war, ob wir die Nacht auf dem Liegeplatz verbringen konnten. Wir setzten uns ein Limit bis 20:00 Uhr, wenn bis dahin alles im grünen Bereich sein sollte, würden wir bleiben, bei den geringsten Zweifeln würden wir den Platz verlassen, um noch bei Tageslicht nach Lysekil in die Marina fahren zu können und ein mehr oder weniger unmögliches nächtliches Anker-auf Manöver zu vermeiden.

Wir erwogen, den Ankerplatz zu wechseln und uns auf die gegenüberliegende Seite zu verholen, so dass nach dem Winddreher dann der Bug wieder im Wind stehen und der Heckanker nicht belastet würde. Zu diesem Zweck erkundete Michael den gegenüberliegenden Liegeplatz schwimmend und tauchend, und er wurde als eine Option in Erwägung gezogen. Ich hatte allerdings Bedenken, da der Windschutz durch die flache Schäre dort sehr gering war. Michael war gerade vom Schwimmen zurück, als wir merkten, dass der Wind sich drehte und nun von der Seite bis sogar leicht von achtern kam. Ach so, stimmt ja, bei einem Wechsel der Windrichtung um 180° muss das ja so sein, überraschend war allerdings, dass der Wind es sich in dieser Richtung bequem zu machen schien.



**Vasholmarna:** Unser Ankerplatz, Windrichtungen, die Einfahrt sowie der Versuch der Ausfahrt mit der Grundberührung.  
 Links: Luftaufnahme aus dem alten schwedischen Clubführer  
 Rechts: eigene Aufnahme



**Vasholmarna** oben links: neuer Havnguide, oben rechts: mein Navionics Plotter, unten links: NV-Arnis Chart, unten rechts: Marine Traffic AIS-Aufzeichnung.

Seitlich befand sich eine weitere Zufahrt in die Schäre, also gab es von dort keinen Windschutz. Unser Boot reagierte auf diese neue Situation mit einem selbstständigen Verholen Richtung Schäre, so dass der Bug sich über die flachen Felsen schob. Kein schönes Geräusch. Und auch kein schöner Anblick. Erste Anzeichen von Panik machten sich in mir breit. Wie kann das sein, warum hält der Heckanker nicht? Eine Frage, die ich möglicherweise etwas früher hätte klären sollen. „Lass uns hier schnell verschwinden“ war mein Kommando an Michael, woraufhin wir beide (!) von Bord stiegen, um den Bug von den Felsen zu schieben und die Vorleinen zu lösen. Schnell löste ich die Leeleinen, dann hielt ich das Boot am Bugkorb von den Felsen ab und Michael begann, den Felshaken, an dem die Luv-Vorleine fest war herauszuschlagen. Das Halten des Bootes war schon so gar nicht so einfach, wie würde es erst sein, wenn die Luvleine nicht mehr unterstützte? Gleich würden wir es wissen, der Haken kam nach mehreren harten Schlägen heraus. Michael übernahm das Halten des Bugs, er zog sehr, aber Michael ist stark, und es ging irgendwie, ich kletterte an Bord, bewegte mich so schnell ich konnte nach hinten und drückte auf den Anker-Auf-Knopf. „Komm an Bord, Michael“. Gleichzeitig startete ich den Motor und gab leicht Rückwärts-Schub. Wie zu erwarten drehte der Bug mit dem Wind, inzwischen waren wir aber weit genug von den Felsen entfernt, so dass der Bug keine weiteren Berührungen hatte. Michael war jetzt auch hinten und konnte von der Badeplattform aus den Heckanker beobachten. Das ist nebenbei bemerkt nämlich die große Schwäche meines Heckankers, dass man beim Bedienen des Heckanker-Pannels die Leine nicht sehen kann, und ich so nicht beurteilen konnte, ob die Ankerleine läuft. Das hat schon des Öfteren zu grotesken Szenen geführt, und ich kann mich heute noch in den (ihr wisst schon) beißen, dass ich das noch nicht geändert hatte. Ich versuchte weiter, das Boot durch Rückwärtsschub in Richtung der Ankerleine zu bewegen, während ich parallel die Knöpfe am Pannel bediente. Dabei kamen wir mit dem Heck den schräg gegenüber liegenden Felsen nahe, ich hörte ein Knarzen, und wusste sofort, dass das Ruder Grundberührung hatte. Die Panik steigerte sich. Vorwärtsschub. „Ist der Anker oben?“ fragte ich Michael? „Nein, ich bekomme ihn nicht rein, er ist voller Pflanzen, lass mal etwas ab!“ Der Wind drückte den Bug weiter in das Innere der Schären. Ich drückte den Anker-Ab-Knopf, dann den Anker-Auf-Knopf, das muss man, um das beim Anker-Ab-Manöver praktische selbsttätige Ablaufen zu unterbrechen. „Weiter hoch“. Ich drückte wieder und versuchte, zu steuern, was aber keine Wirkung hatte, da wir ja keinen Vortrieb hatten. Ich gab Schub nach vorn, wodurch wir Kurs auf ein ankerndes Boot nahmen. Ich konnte eine Karambolage gerade so verhindern. Dann schaffte ich es endlich, mir den Anker anzuschauen, der bereits aus dem Wasser kam, aber nicht in die Halterung passte, da in seinen Flunken ein fußballgroßer Stein steckte. Das konnte klariert werden, nachdem wir die Schären verlassen haben, also nur weg hier jetzt. Rückwärts wollte ich auf keinen Fall mehr fahren, da ich noch das Geräusch des auf Grund schabenden Ruders im Ohr hatte. Also vorwärts und auf der anderen Seite der Schäre ausfahren. Auf dem Plotter sah alles gut aus, und meine Erinnerung aus dem Studium der Schärenführer sagte mir, dass dies auch eine für unseren Tiefgang zulässige Ausfahrt sei. Allerdings hatte ich in der Hektik den Track auf dem Plotter nicht aktiviert, was ich sonst vor jeder Fahrt immer mache. Dadurch fiel es mir schwer, genau zu erkennen, wo auf dem Plotter wir genau waren, und worauf wir zu steuerten. Gerade als ich das realisierte und mich über diese Nachlässigkeit ärgerte, rummste es. Ich schaute nach oben und sah, wie der Mast mit lautem Rigggeräusch nach hinten und vorne federte. Solch eine starke Mastbewegung hatte ich vorher noch nie gesehen, ich war beeindruckt oder besser verängstigt. „Jetzt hat es uns auch erwischt, so ist das also,“ dachte ich. Alle Leute in den Schären starrten in unsere Richtung, so schien es mir zumindest. Laute Rufe waren zu hören, Kinder juchzten. Eine kurze Zeit lang war ich handlungsunfähig. Was als erstes tun? Nach unten laufen und nachschauen, ob wir einen Wassereinbruch haben? Was tun, wenn ja? Wie weiter fahren? Plötzlich wurde mir bewusst, dass wir uns auf dem Wasser befanden und

untergehen konnten! Hier war kein Kranplatz oder zumindest ein Steg, eine Brücke, woran man festmachen konnte. Nun so schlimm war es nicht, meinte auch Michael, er schätze die Geschwindigkeit zum Zeitpunkt des Aufpralls auf zwei maximal drei Knoten. „Das muss das Boot abkönnen“, dachte ich bei mir in guter alter Prochnow/KaLeu-Manier. Ich gab ein wenig rückwärts, wollte schon eine neue Stelle in der Durchfahrt suchen, als mich Geschrei und Winken von Land davon abhielt. Ein deutscher Skipper, der wenig querab an einem Felsen lag, bot mir an, meinen Bug zu verholen, so dass ich auf engstem Raum drehen könnte. Das gelang nicht, so dass ich mich schweren Herzens entschloss, doch wieder rückwärts zu geben. Ich manövrierte bis zu unserem Ankerplatz, dort konnte ich drehen und die Ausfahrt nehmen, aus der wir auch gekommen waren. Langsam, sehr langsam fuhren wir aus dem Gebiet der Schäre Vasholmarna hinaus und kamen in tiefes Wasser. Wieder dieses bewusste Wahrnehmen der Tiefe, das ich sonst nie hatte. Jetzt erst schaute ich nach, ob sich Wasser in der Bilge gesammelt hatte. Nicht mehr als üblich, befand ich. Dann kümmerten wir uns um den in den Flunken des Heckankers eingeklemmten Stein. Michael konnte ihn mit einem kräftigen Hammerschlag herausschlagen. Mit dem Einbruch der Dunkelheit machten wir an der Gästebücke in Lysekil fest.



Stein im Anker

Am nächsten Tag telefonierte ich mit X-Yachts, ließ mir empfehlen, was alles zu tun sei: Unterwasserschiff abtauchen, Bodenbretter aufschrauben und kontrollieren, ob sich der Metallrahmen vom GFK-Rumpf gelöst hat, Versicherung benachrichtigen. Am Kiel war der Aufprall zu erkennen, auch an der Kiernaht war ein hauchfeiner Riss entstanden. Die Abschürfungen am Ruder waren sehr gering, das Ruder war fest und in keiner Weise in seiner Funktion beeinträchtigt. Weiterhin war keine Leckage auszumachen. Trotz eines gewissen Zeitdrucks angesichts familiärer Verpflichtungen entschied ich, den Umweg über den kleinen Belt und Haderslev zu machen, um eine Bewertung von X-Yachts zu erhalten, und zu entscheiden, ob es sich angesichts meiner Selbstbeteiligung lohnen würde, den Schaden der Versicherung zu melden. Nun, dies sind alles sehr unerfreuliche Tätigkeiten, mit denen man grundsätzlich nie etwas zu tun haben möchte, schon gar nicht um Urlaub auf dem heiligen Sommertörn, der schönsten Zeit des Jahres. Aber das wäre noch nicht mal das Schlimmste gewesen. Das Schlimmste war der Schaden im Kopf, den dieser Crash auslöste. Die Zweifel an den eigenen Fähigkeiten, an der eigenen Seemannschaft, die gerade mir doch immer so wichtig war und ist. Es dauerte lange, bis ich dieses Erlebnis unter „Erfahrung“ ablegen konnte. Ein wenig half es auch, das Erlebnis im Club zu erzählen, und festzustellen, wer schon alles Ähnliches erlebt hat. Besser, wer nicht, denn das sind offensichtlich nicht viele?

Ursache dieses Unfalls war nach meiner Einschätzung wie meistens eine Verkettung mehrerer Fehleinschätzungen und Missgeschicke: Winddreher, Stein im Anker, Grundberührung des

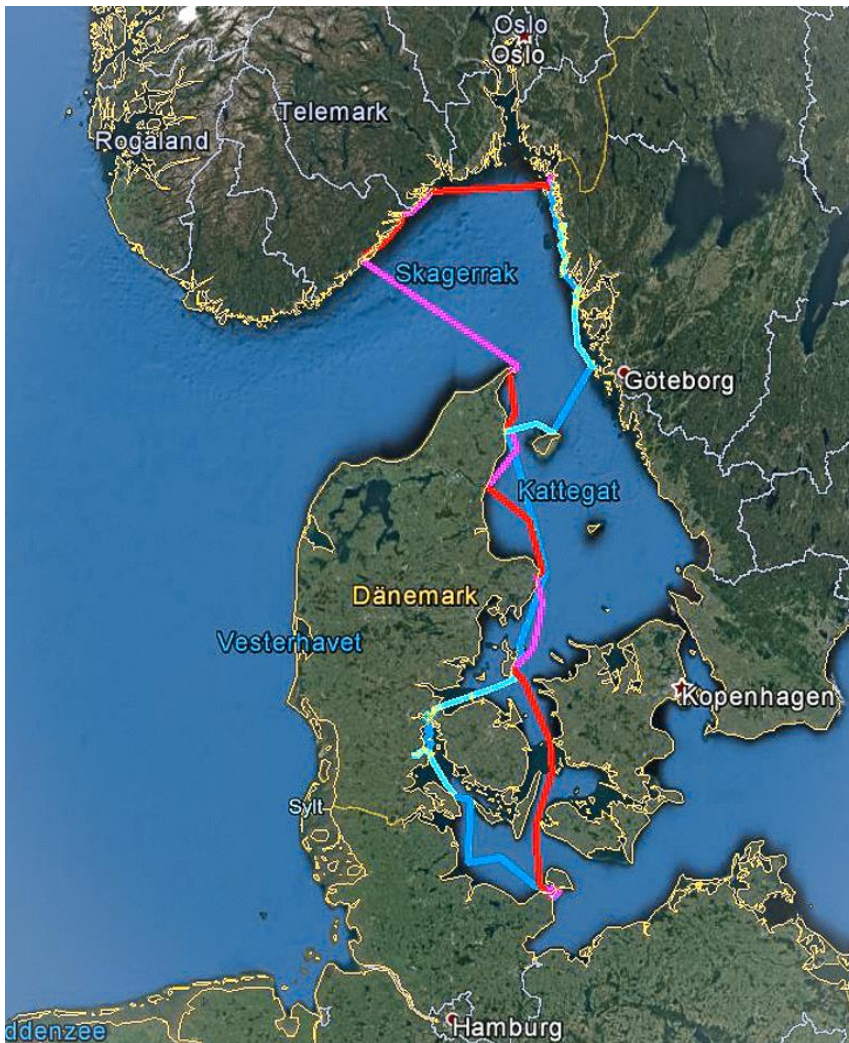
Ruders, gleichzeitiges Bedienen von Ankerwisch, Motorschub und Ruder, keine Sicht auf die Ankerleine, keine aktivierte Trackaufzeichnung auf dem Plotter. Zu meiner Ehrenrettung sei gesagt, dass wir das gesamte Karten- und Führermaterial vorher sehr sorgfältig durchgeschaut hatten, immerhin zwei unterschiedliche Führer und zwei Seekarten-Quellen (Navionics und NV-Arnis). Der Durchschlupf, in dem die Grundberührung passierte, war grundsätzlich für uns möglich, es war sogar eine Markierung auf den Felsen angebracht – die ich allerdings nicht mehr im Kopf hatte. Und der Stein, der auf allen Karten eingezeichnet ist, ist ein „awash“, den man in den meisten Fällen an der Wasseroberfläche erkennen kann. Es muss tatsächlich ein Ausläufer dieses Steins gewesen sein, der uns zum Verhängnis wurde, so wie es auf dem alten Clubführer auch eingezeichnet ist. Es war einfach alles zu eng für diese Stresssituation. Wenn ich also folgern soll, was ich beim nächsten Mal anders und hoffentlich besser machen möchte, dann, dass ich noch viel mehr meinem Gefühl folgen muss. So schön wie der Platz war, aber es war klar, dass der Wind drehen würde und die Windabdeckung nicht ausreichend war. Dieses Gefühl der Unsicherheit beschlich mich schon kurz nach dem Anlegen bei Windstille und schönstem Sommersonnenwetter. Dieses Gefühl der Unsicherheit beschlich mich schon kurz nach dem Anlegen bei Windstille und schönstem Sommersonnenwetter. Dieses Gefühl hätte zu dem Schluss führen müssen, zwar einige Stunden an dem Platz zu verbringen, ihn aber rechtzeitig zu verlassen, und die Absicht einer Übernachtung von vorneherein auszuschließen. Auch hatte ich das Gefühl, (nicht die Gewissheit!), dass der Heckanker nicht besonders fest war, das lässt sich aber an einem Schärenankerplatz nicht so gut absichern, denn das Eingraben des Ankers unter Motor endet schnell mit dem Bug am Fels. Trotzdem hätte (hätte Ankerkette) ich die Haltekraft des Ankers sicherstellen müssen, notfalls den Felsliegeplatz aufgeben müssen. Und schließlich muss ich in Zukunft unbedingt den Stress im Kopf vermeiden, wenn es denn hektisch zu werden droht. Auf ein paar Minuten, die es braucht, einen vernünftigen Plan für das nächste Manöver zu erstellen, kommt es meist auch nicht mehr an, zumindest wäre das in diesem Fall so gewesen. Und während der Ausfahrt durch den Durchschlupf beim Blick auf den Plotter fühlte ich, dass etwas nicht stimmte, ich wusste nicht genau, worauf ich zusteuerte. Wäre ich meinem Gefühl gefolgt, hätte ich zumindest aufgestoppt, und mich noch einmal orientiert, wäre gaaanz langsam weitergefahren. Stattdessen gab ich die Parole aus: nur weg hier, was dann unmittelbar zum Crash führte. Wie dumm.

Erwähnen möchte ich zum Schluss noch kurz unsere Heldentaten auf der Rückfahrt, einmal die Fahrt über die Aalborg-Bucht bei Bft. 6 aus West von Saeby nach Ballen, immerhin auch 97 sm, davon 6 Stunden bei ordentlich Welle (Boot hat gehalten ...), und dann die 79 sm von Fynshavn nach Großenbrode bei SO-Wind, also vollständig gegenan. Komisches Gefühl, mittags 5 sm vor Schleimünde zu stehen, und immer noch keinen Anlieger auf die Fehmarnsundbrücke zu haben. Üblicherweise breche ich am frühen Morgen in der Schlei auf Richtung Heimat, und dann auch nur bei günstigem Wind. Nun ja, unsere Frauen warteten, und so segelten wir weiter. Glücklicherweise drehte der Wind auf Süd, und wir konnten die Brücke anlegen. Über die Bö, die uns unter Vollzeug nahe der Fahrwassermittentonne KO3 erwischte, mit Großschiffahrt von Back- und Steuerbord und 100 m Sicht, berichte ich ein anderes Mal. Glücklicherweise schafften wir dieses Mal das östliche Fahrwasser des Fehmarnsunds gerade noch bei Dämmerung, die Einfahrt in den Binnensee sowie in unseren Hafen durften wir aber mal wieder im Dunkeln üben. Dieses Mal hatte ich die passende Lampe dabei, so dass das auch kein unüberwindliches Problem mehr darstellte wie beim letzten Mal.

Fazit: der Törn endete, wie er angefangen hatte, nämlich fulminant, und dazwischen war's, na wie? Mit doppelter Überquerung des Skagerraks und einer bitteren Grundberührung-Erfahrung sicherlich nicht weniger fulminant. Werde ich auch weiterhin in den Schären



ankern? Ja, aber ich werde noch mehr meinem Gefühl folgen und mir eine Fernbedienung für meinen Heckanker beschaffen.



**Sommertörn Milena Bonatti 2017 vom 22.7. bis 17.8.**  
**Hinfahrt rot, Rückfahrt blau**  
**Insgesamt 29 Tage, davon 2 Hafentage**  
**896 sm gesamt, 715 sm unter Segeln, 181 sm unter Motor (20,2%)**

Alternatives Bild vom Ankerplatz: (allerdings ist der Bereich der Grundberührung nicht so gut abgebildet wie in dem anderen Bild)

