

## **Einhand von Hamburg nach Stavern und zurück mit „Maarinka“**

### Segelyacht Typ Mistral 33

„Ganz alleine?“ fragen auch Segler, als wäre es eine großartige Leistung. Wenn man zum Schiff und zu sich selbst vertrauen hat, dann sitzt man in aller Gemütsruhe seine 1200 sm bequem in 240 Stunden ab. Die Leistung wird vollbracht bevor die Reise überhaupt anfängt, und besteht darin das Schiff in einen technisch einwandfreien Zustand zu bringen und es auszurüsten mit den unabdingbaren navigatorischen Gegenständen. Diese Leistung wird im Winterlage und im Frühjahr erledigt. Der richtige Umgang mit dem Schiff und die Beherrschung des Segelns entsteht durch jahrelange Erfahrung. Aber erst die Leistung von den Tausenden Mitmenschen, die diese modernen, mechanischen und technischen Gegenstände entwickelten, ermöglicht die bequeme Gemütsruhe an Bord, sei es Echolot, Wind- oder Autopilot, Radar oder Kartenplotter. Gerade in den Schärengebieten von Schweden und Norwegen ist der Seekartenplotter mit integriertem GPS die empfehlenswerteste Erleichterung. Weg von „Dead Reckoning“ und Nervenkitzel, ob es wirklich die gewünschte Einfahrt an der Schärenküste ist, die man ansteuert. Was heutzutage von Kapitänen verlangt wird, ist Beherrschung all dieser Gegenstände. Wenn dann etwas schief geht, kommt es durch Unaufmerksamkeit, oder durch einen unerwarteten Einfluss von außen. Ich meide einen Reisebericht über die oft angenehme, oder härtere Wetterbedingungen; Kursen, Segelstand, Geschwindigkeit, Entfernungen: uninteressant! Es gab, außer der immer wieder beeindruckende Natur in Skandinavien, persönlich erfreuliche Erlebnisse. Erwähnungswert für alle Segler und Sportboot- Fahrer ist eine unbequeme, lästige Erfahrung an der schwedischen Schärenküste, woraus ich mich ohne Hilfe nicht befreien konnte.

Die Rückreise aus Norwegen führte wieder an der schwedische Schärenküste in südlicher Richtung. Nach einer ruhigen Nacht in der Ankerbucht an der Nordseite der Insel Nord-Koster, sollte der nächste Ankerplatz in den Schären vor Fjällbacka sein. Bevor man richtig auf See ist, darf die Aufmerksamkeit nicht nachlassen, nicht wegen der leicht überspülten Felsen, aber wegen der unzähligen Fischerfähnchen. Die Fahrt zwischen den Schären war dadurch nicht sehr entspannend. Auch als ich endlich im „freien“ Seeraum war, tauchte gelegentlich wieder Fischerfähnchen auf, die schon durch den geringen Seegang schwieriger auszumachen waren. Aber endlich war ich so weit aus der Küste - durchs Glass zeigte sich eine freie Bahn - dass ich mir auf die schnelle einen Becher Kaffee in der Kombüse zubereitete. Schnell zurück ins Cockpitt. Das „Unerwünschte“ befand sich direkt vorm Bugkorb. Das Ausweichmanöver war vergebens: die Fischerleine an dem Flaggestock wurde von dem voralancierten Ruderblatt gefangen. Die Fahrt minderte sich bald und das Schiff drehte sich vorm Wind. Segel bergen. Die See platschte unterm Heck und manchmal auf das Achterdeck. Nach meinem Notruf über UKW kamen auch bald die Retter, die das Schiff gegen den Wind zogen. Mit meinem Bootshaken angelten sie die Fischerleine an der Wasseroberfläche und kappten die Leine. Da das restliche kurze Ende der Leine mit Flaggenstock zwischen Skeg und Ruderblatt so eingeklemmt waren, schleppten sie mich nach Fjällbacka. Das waren nur 6 Seemeilen. Fest am Kai zog ich meinen Neopren-Anzug an. Im ruhigem Wasser versuchte ich nun selbst die Leine zu entfernen. Vergebens. Die Luft beim Tauchen reichte nicht. So forderte ich einen Taucher an, der wegen der vielen Einsätze an der Küste erst am nächsten Morgen das Fischergeschirr mit seinem Messer aus dem Ruder entfernen konnte. Beim Abschied wiesen sie mich noch darauf hin, daß ich eine PAN-PAN und keine MAYDAY Meldung hätte senden sollen. Recht hatten die! Obwohl Sonntag, rasten die Retter wieder zum nächsten Einsatz. Gerade im Sommer gibt es viele Unfälle.

Es ist nicht das erste Mal, dass eine Leine von dem voralancierten Ruderblatt gefangen wurde. Als vor vielen Jahren ist mir das gleiche auch bei Fjällbacka passierte, konnte ich mich selber befreien. Zwei Dinge werde ich im Winterhalbjahr erledigen: den Spalt zwischen Skeg und Ruderblatt vergrößern und mir eine kleine Taucherausrüstung besorgen, damit mir unter Wasser die Luft nicht ausgeht.

Wie sehr mir das Schärengebiet auch gefiel, die hohe See gab mich wieder die Freiheit. Mit eingeschaltetem Radar und „Sicherheitsring“ konnte ich in Ruhe mein Essen zubereiten, lesen und auch mal ein Nickerchen machen.

Maarten Slooves



Maarinka in Strande



Der Kapitän im Uddevalla-Fjord