

Vereinstörn durch die Schären Westschwedens

(12. - 19. 08. 2017)

Die Menschen: Skipper Jürgen, Co-Skipper Jan, Crew: Gaby, Ines, Heinz

Die Yacht: XENIA, eine geräumige Dufour 382. Eigentlich hatten wir eine Sun Odyssey 379 geordert, die aber fiel aus, weil ihr ein „heavy grounding“ beschert worden war.

Die Vorgaben des Vercharteres für das Fahren in Schärengewässern (in Auszügen):

→ Be well prepared for he coming day. - → Forget echo-sounder ... When it schows 1,5meter it is already too late. - → Navigate with the plotter ... but ALWAYS compare with the reality and the chart papers. - → If you hesitate in front of an problem, if you are not 100% sure of which side you should choose to go on, STOP the boat immediately. - → One person must have 100% check on your position, ALWAYS.

Der Start-/Zielhafen: Göteborg, City-Marina. Problem: Es muss beim Auslaufen die Göta-Alvsundbrücke passiert werden. Sie hat eine lichte Durchfahrtshöhe von 18,3m, unsere Yacht war 18,5m hoch. Bei Anruf über Kanal 9 wird die Brücke geöffnet: am Sonntagmorgen sofort am Freitag (= Rückkehrtag) spätnachmittags erst um 1800.

Der Törn (Bilder: Gaby)

Samstag 12.8.: Anreisetag; wir können die Yacht schon mittags übernehmen, haben aber außer Regen das Problem, dass der nächste Supermarkt ca. 2 Km entfernt liegt. Unser Plan ist, dass wir zu Fuß hingehen und uns dann ein Taxi rufen. Kurz nach dem Weggehen liest uns dann aber der Vercharterer auf, bringt uns hin und holt uns später mit all den Lebensmitteln ab. Wir danken es ihm mit einer Flasche Wein. Da der Abend noch nicht angebrochen ist, nehmen wir die Bootseinweisung vor.



Skipper Jürgen

Sonntag 13.8.: Die Sonne lacht! Schon um 0945Uhr lassen wir uns durch den Wind vom Steg wegtreiben, setzen gleich vor der Marina probeweise die Segel (sie konnten am Vortag nicht von uns gecheckt werden) und motoren dann eine knappe Stunde lang Richtung offenes Meer. Sobald Segeln erlaubt ist, also vor den „Toren“ Göteborgs, setzen wir das Groß im 1. Reff (das bleibt so bis zum letzten Segeltag) und die Selbstwendefock. Letztere macht zwar die Wenden denkbar einfach, aber irgendwie geht uns doch etwas ab: Die „action“ für die Vorschoter, die Kommandos wirken zunehmend lächerlich und verstummeln deshalb immer mehr. Dafür bleibt mehr Zeit, in der wunderbaren Schärenlandschaft aufzugehen.

Für den Navigator und den Rudergänger jedoch bedeutet die aufpassen, aufpassen, aufpassen (s. oben: Vorgaben des Vercharterers). Und immer wieder: Blick durchs Fernglas, Vergleich mit Karte und Plotter. Gegen 16Uhr kommen wir in Marstrand an und holen uns eine Muringleine. Da die Yacht trotzdem ziemlich schief liegt, holen wir noch eine Leine, die sich dann aber im Propeller verhakt. Jan, der vorausschauend mit Neoprenanzug und Taucherbrille ausgestattet ist,



Co-Skipper / unverzichtbarer Co-Navigator: Jan



2. Co-Skipperin / backup-Navigаторin: Gaby

sei es gedankt, dass wir wenig später wieder freikommen. Wir verholen uns zu einem anderen Platz, legen mit dem Heck an und können so bequem aus- und einsteigen.

Montag 14.8.: Blauer, klarer Himmel, Sonne, Wind. Wir folgen erneut dem Schärenfahrwasser und „kniffeln“ uns durch enge Stellen, die immer wieder von kleinen Dörfern gesäumt sind, durch. Hier läuft selbstverständlich der Motor mit und die Fock ist weggerollt. In freien Gewässern rauschen wir dann wieder mit über 7 Knoten FdW dahin. Da die XENIA zwei Steuerräder hat, wird viel über Parallaxenfehler und Keilschwein geredet. Das ist auch gut so, denn damit kann jede Tonne, jede Huk richtig angefahren werden. Kurz vor 14Uhr legt unser Co-Skipper Jan in Gullholmen an, das sich – wie im Törnführer versprochen- tatsächlich als äußerst pittoreskes Örtchen erweist. Hier kommt dann Heinz auch endlich zu seinem ersten Fisch.

Dienstag 15.8.: Pünktlich um 1000 dampft Jan die Achterspring ein und bringt die Yacht ins frei Fahrwasser. Wir haben unsere Pläne geändert: Statt weiter nordwärts nach Smögen zu fahren, werden wir das innere Schärengewässer



Die Ruhe selbst: Ines



Fit wie ein Turnschuh: Heinz

befahren, das um die Inseln Orust und Tjörn herumführt. Sobald wir auf dem langen SSW-Kurs sind, müssen wir im Fahrwasser aufkreuzen. Wir wollen das, denn motoren macht nur schlechte Laune, schließlich sind wir Segler.

Allerdings verlängert sich unsere Wegstrecke damit gewaltig, denn die Streckbuge sind nicht allzu lang. So kommen wir erst um 18Uhr in der Werftmarina Almösund an, die sich zum einen als ziemlich teuer herausstellt, zum andern überhaupt keine zufriedenstellende Infrastruktur bietet: ein WC, eine Dusche, alles ziemlich heruntergekommen - damit hat es sich. Aber wir bleiben ja nur eine Nacht. Immerhin: Weit gegenüber liegt eine Raffinerie, und die fängt irgendwann an, Gase abzufackeln. Das wirkt dann schon gespenstig und der Begriff „Leuchtfeuer“ bekommt für uns eine zusätzliche Dimension.

Mittwoch, 16.8.: Der Tag mit dem meisten Wind und den höchsten Wellen. Wir segeln ein ganzes Stück über das offene Meer, und der kräftige W-Wind (5 Beaufort) hat genügend Fetsch, um eine ordentliche Welle zu besorgen. Untiefen und Felsen sorgen dafür, dass immer wieder Kreuzseen entstehen oder Wellen sich



Notwendig: Jan vor seinem zweiten Tauchgang



Vor der Einfahrt nach Marstrand



Gullholmen

aufsteilen. Da auch die Sonne fehlt, wird es etwas ungemütlich an Bord und die Rudergänger sind echt gefordert, um die Yacht auf klarem Kurs zu halten.

Mit dem Einbiegen in das Fahrwasser bei Marstrand wird das dann deutlich besser. Wir laufen den Hafen von Åstol an, wo mit Heckbojen anzulegen ist. Unsere Yacht hat keinen Fanghaken an Bord (Das wird dann bei der Rückgabe der Yacht beim Vercharterer moniert.) und geradezu folgerichtig erwischen wir aufgrund des kräftigen Seitenwinds die Boje nicht mit unserer Heckleine. Dafür hängen wir aber ziemlich rasch in der Heckleine des Nebenliegers. Der ist zum Glück kein Choleriker, sondern eher der Typ gemütlicher Schwede. Jan packt sich also nochmals in seinen Neopren, bringt unsere Heckleine sowie eine Vorspring (von der Mittelklampe aus - morgen muss schließlich geordnet abgelegt werden) zur übernächsten Boje und wir wünschen uns frei. Jan löst dabei die nachbarliche Heckleine aus unserem Ruder. Zur Belohnung genehmigen wir uns ein Fisch-Essen im Hafenrestaurant: Sehr gut, sehr wenig auf dem Teller, sehr teuer.



Durchfahrt unter Segeln



Sonnenuntergang auf Åstol



Herausforderung (bei 2m Tiefgang)

Donnerstag 17.8.: Wir verholen uns per Hand mittels Heckleine und Vorspring nach achtern und kommen so problemlos weg. Die größte Herausforderung ist heute die Schleichfahrt durch den äußerst engen und teilweise sehr flachen Albrektssundkanal. Landschaftlich aber ist er ein Höhepunkt unserer Woche. Spannend wird es, als ein alter Schwede uns vor der engsten Stelle ziemlich rasch entgegenkommt und mit Handzeichen auffordert, an den Fahrwasserrand auszuweichen. Wir halten das für ziemlich schlechte Seemannschaft, denn auf seiner Seite der Engstelle wäre genügend Platz und Tiefe, um anzuhalten. Ines behält die Nerven und so kommen wir ohne Schrammen aneinander vorbei.

Schon kurz nach 14Uhr machen wir in Öckerö fest und befinden uns in einer bestens ausgerüsteten Marina, für die wir lediglich 230 Kronen zu bezahlen haben. Nach einem Cafebesuch bummeln wir durch den Ort und seine Umgebung. Und Heinz findet ein Fischgeschäft, in dem wir uns für abends mit Schrimps eindecken können.

Freitag 18.8.: Heute kommen wir schon um 0900Uhr los. Zwei Stunden später haben wir den Leuchtturm Donsö



Schrimps essen bis zum Abwinken



Unser Motto: Segeln und Sehen



Leuchttfeuer markieren die Durchfahrten

svartskar an backbord, gehen auf 090° und laufen dann die Tankstelle von Donsö an. Weil Heinz schon eine Woche vorher auf der Insel war, weiß er, dass es im Hafen ein weit bekanntes Restaurant gibt (in der ehemaligen Eishalle, also der Halle, in der winterliches Eis für die Kühlung im Sommer aufbewahrt wurde), in dem wir uns dann zu vernünftigen Preisen eine große Portion frischen Lachs mit Kartoffeln schmecken lassen.

Da der Wind gedreht hat, halsen wir uns an Rivö vorbei und entern bei Tonne 29 das Fahrwasser nach Göteborg. Gegen 1615 wird Jan an der Marina Lilla Bommen abgesetzt, er will sich mit einem Jugendfreund treffen. Die neue Co-Skipperin Gaby bringt uns zur Volvo-Marina und legt dort auf gut 6m Wassertiefe sicher an. Wir machen eine Stunde Pause, da die Gota Alvsundbrücke erst um 1800 öffnet.

Samstag 19.8.: Packen, Rückgabe der Yacht, Resümee. Wir hatten eine Woche lang traumhafte Bedingungen: sehr gute Stimmung an Bord – sehr schöne Landschaft um uns herum – sehr gutes Wetter mit idealen Windbedingungen. Allerdings: Es gibt hier noch jede Menge zu sehen. Wir



Auf der Karte sieht das anders aus!



Weg-Begleiter



Relikt aus einer anderen Zeit

werden also nochmals
kommen müssen.

Jürgen Weng



Lila Bommen und Göta Alvsundbrücke

Eindrücke



Exakte Routen-Planung für den kommenden Tag



Vorbeifahrt – Um an solchen Flecken anzuhalten, ist ein Woche zu kurz.



Seebären



Zwei Yachten sind eine Regatta!



Gespentische Leuchfeuer



Markante Landschaft



Albrektssundkanal





Jede Menge Wind und Wasser im Anzug



Betonntes Fahrwasser



Vorbeifahrt



Einfahrt Marina Ålsö



XENIA - mit breitem Hintern und gut vertäut



Würdiger Abschluss eines schönen Segeltages