

Westliche Ostsee 2008 mit Shark und Rad vom 26.7. bis 14.8.08

Nach elf Segelurlauben mit einem 20er Jollenkreuzer auf der Ostsee kannte man die Möglichkeiten und Grenzen seines Bootes. Der limitierende Faktor war immer die Welle. Insbesondere dem leichten, zarten Ruder galt die ständige Sorge um Landabdeckung.

Der 20er ging Mitte Juni in neue, hoffentlich gute Hände. Zwei Wochen später hing Pegasus, Shark 1865 am Harken. Das Boot war bestens in Schuss, ausgerüstet mit allem, was den Regattasegler glücklich, und ohne allem, was das Boot schwerer macht. Neben Regatta- und Trainingssegeln gehörte aus früheren Zeiten noch ein durchgelattetes Foliengroß und ein Profilvorstag nebst Foliengenua und –fock zum Boot. Wir hätten Boot und Segel am liebsten gleich ausprobiert. Aber in unserem Heimatrevier, dem Muldestausee bei Bitterfeld, sollten zwei Millionen Euro Fördergelder für den Bau einer Fischtreppe über ein bis dahin nicht vorhandenes Hindernis verbaut werden. Dazu wurde der Wasserspiegel im See um eineinhalb Meter abgesenkt, so dass wir nicht slippen konnten.

Die Törnplanung erfolgte daher ohne praktische Erfahrung. Wir steckten uns für die drei Urlaubswochen somit auch keine konkreten Ziele. Es sollte auf dem kürzesten Weg in die Ostsee gehen und ein Besuch bei den Großeltern in Kiel müsste mit drin sein.

Der nächste Ostseehafen ist Rostock mit diversen Kranmöglichkeiten. Die mails und Anrufe bei den Häfen zeigten aber die ersten Nachteile der Shark gegenüber dem Jollenkreuzer. Man ist abhängig. „Kranen Montag bis Freitags zwischen 8 und 15 Uhr“, „Nur nach dreitägiger Voranmeldung“, „Bei uns landet an dem Wochenende ein Hubschrauber“ oder bei den Vereinen ist keiner erreichbar. Keine Probleme spontan am Wochenende eine Shark zu kranen, sah man in Kühlungsborn. „Wir sind immer bis 20 Uhr da“.



Pegasus macht sich auf den Weg

Am letzten Juliwochenende also samstagsfrüh auf nach Kühlungsborn, obwohl die Konditionen für das Abstellen von Trailer und Auto am Hafen an die Tradition des Strandraubs anknüpfen. Die Trailerfahrt ist deutlich entspannter als beim 20er. Das Boot ist 45 cm schmäler und man kann problemlos unter dem Rumpf hindurch den rückwärtigen Verkehr beobachten. Bei sonniger Ostwindwetterlage und 5 – 6 Bft. rollen wir nachmittags in den 2003 neugebauten Kühlungsborner Bootshafen ein. Am 20 t Kran hängt schon ein fettes Motorboot, das etwas hektisch an der Motorwelle repariert wird. Als der Hafenmeister uns sieht, winkt er erst mal ab. Wenn der Motorkahn fertig ist, muss er sich um einen Dreimaster kümmern, der neben dem Kran festmachen soll. Außerdem sei eigentlich noch zuviel Wind zum Kranen, wir sollten mal bis abends warten. Als der Dreimaster dann kommt, haut er mit seiner David einen Pfosten mit Wasserleitung um. Der hilfsbereite Hafenmeister steht

ungünstig daneben und kriegt die aufsteigende Fontäne über. Nachdem er noch den Haupthahn gesperrt hat, muss er abtreten, um sich trockene Sachen zu holen. Die Wartezeit vergeht schnell. In dem sehr gut besuchten Hafen ist ordentlich Betrieb. Der Seenotrettungskreuzer schleppt einen havarierten Freizeitkutter ein. Der wohl letzte freie Liegeplatz, an dem der Havarist platziert wird, ist unter dem Kran. Vom Hafenmeister bekommen wir eine Leiter, damit auch die Kinder aufs Boot kommen. Wir sollen die Nacht an Land auf dem Trailer verbringen. Zur Entspannung gehen wir erst mal Baden. Schließlich steht das Boot direkt neben dem Strand und die Brandung bietet „Monsterwellen“. Danach richten wir uns auf dem Anhänger zur Übernachtung ein. Im Vorschiff die Crew oder Passagiere Ulrike (7) und Sarah (12), im Salon die Offiziere oder Reiseleitung Monika und Andreas. Im Vergleich zur Jollenkreuzerhöhle fühlen sich alle komfortabel und bequem untergebracht.

Abends ist im Hafen karibische Nacht. Das heißt die Läden haben alle auf und verkaufen teure Cocktails an die sich in langen Schlangen drängelnden Touristen. Dazu bemüht sich ein DJ um Stimmung. Wir stehen glücklich in Luv bis zum nicht genehmigten Feuerwerk, dass neben uns heimlich am Strand aufgebaut wurde. Als das losgeht liegt der Hafenplatz aufgrund des weiter frischen Windes voll unter Raketenbeschuss. Zum Glück haben wir außer totalem Dreck am nächsten Morgen keine ernsthaften Schäden an unserem Gespann. Auch die Lage um den Kran entspannt sich. Der Dreimaster läuft mit einem eleganten Manöver aus. Der Havarist kann verholt und Pegasus ins Wasser gesetzt werden. Bis der Mast klar zum stellen ist, brauchen wir etwas Zeit. Viele Leinen und etwa doppelt so viele Klemmen auf dem Dach. Die wesentlichen hatten wir beim Kauf noch beschriftet. Das Aufrichten des Mastes ging problemlos. Nach dem Anschlagen des Großsegels, wir hatten uns wegen der hier eingearbeiteten zweiten Reffreihe für das Lattengroß entschieden und der in den letzten Regattajahren nie benutzten Normalfock ist die Mittagszeit deutlich überschritten. Verstärkt durch den thermischen Seewind bläst es mit 6 Bft aus Nordost. Für den Trip nach Gedser ist es uns zu spät und auch zuviel Welle in der Einfahrt, um dort den Außenborder zu testen. Die eigentliche Abreise verschieben wir auf den nächsten Morgen. Vor dem Einsetzen der Thermik sollte es von Richtung und Windstärke günstiger sein. Wir motoren vom Kran nur in den hinteren Teil des Hafens zu den kleineren Booten. Dort werden wir mit Respekt und etwas Bewunderung von einem Jollenkreuzersegler in Empfang genommen. „War es sehr hart draußen?“



Zum ersten mal richtig Shark segeln

Der erste Segeltag mit Pegasus begann wie erwartet. Sonnenschein und 3 – 4 Bft. aus Ost-Nordost. Dazu eine für den mäßigen Wind schon deutlich ausgeprägte Welle. Die Shark geht butterweich und ohne viel Wasser zu übernehmen Richtung Norden. So richtig zum Laufen bringen wir Pegasus aber noch nicht. Ernüchtert sehen wir einer Duetta hinterher, die das gleiche Ziel ansteuert und irgendwann außer Sicht gerät. Im Laufe des Tages nimmt der Wind weiter zu und wir sind dann froh nicht die Genua oben zu haben. Kurz vor Gedser die erste Rettungsübung, Mütze über Bord! Die Fock ist schnell eingerollt, die Vorschoterin behält das Opfer im Blick, Abfallen, Halsen, Aufschissen. Das Boot reagiert wunderbar, aber das Feingefühl fehlt noch. Zum Glück schwimmt die Mütze auch beim dritten Versuch noch. Fest im Hafen von Gedser folgt zur Erheiterung der Kinder die zweite Rettungsübung. Der Wind pustet die Karte samt Schutzhülle aus dem Cockpit ins Hafenbecken. Außer Reichweite des Bootshakens half nur hinterher zu springen.



Kleine Abkühlung für Skipper und Karte

Gedser selbst überraschte etwas. Der nette Segelhafen war ziemlich leer, kaum zu Hälfte gefüllt. In dem bekannten Fährhafen hing an jedem fünften Häuschen eine Verkaufsanzeige. Ein kleiner Laden, ein Tankstellenautomat und ein Hafenkiosk bieten die gesamte touristische Infrastruktur. Einen Geldautomaten, um uns mit etwas Bargeld einzudecken, fand sich in dem übersichtlichen Kaff leider nicht. Damit war unser nächstes Ziel der nächste größere Ort, Nyborg am Guldborgsund.

Die Fahrt durch den sich schlängelnden geschützten Sund bietet bei weiter wehenden Ostwind komfortables und abwechslungsreiches Segeln. Die Duetta läuft diesmal vor uns aus. Bis zum Mittag in Nyborg haben wir sie und einige andere Boote eingesammelt. An der Klappbrücke, die in Nyborg die Inseln Falster und Lolland verbindet, trifft man sich wieder. Hinter der Brücke ein wiederum kaum gefüllter Hafen, von dem man direkt in die im Gegensatz zu Gedser pulsierende Innenstadt gelangt. Die Geldbörse und anschließend die Vorrattaschen können gefüllt werden. Am Nachmittag segeln wir weiter Richtung Guldborg am nördlichen Ende des Sundes. Der Wind hat wieder auf 5 – 6 Windstärken aufgefrischt. Unter ungerefftem Groß und Fock kommt das Boot bei glattem Wasser gut ins Gleiten. Auch wenn das Log im Vergleich zum GPS ca. 10 – 20 % mehr an Geschwindigkeit anzeigt, kommt sobald die Anzeige über 10 Knoten geht, echte Freude auf. Guldborg ist schnell erreicht und noch schneller erkundet. Eine kleiner enger Hafen mit Hafenkneipe, eine Straße

mit ein paar Häusern und einem Kaufmann, eine Klappbrücke und ein kleiner Badestrand mit vielen Quallen. Die goldene Burg war nicht zu entdecken.

Bei weiter stabiler Ostwindwetterlage und angesichts der guten Fahrt, die wir bisher gemacht hatten, entscheiden wir über die weitere Richtung. Nicht Kurs dänische Südsee sondern weiter nordöstlich, oben um Fünen herum, wollen wir segeln. Der nächste Schritt soll uns durch Smalandsfahrwasser nach Omö führen. Mit uns und anderen Booten wartet an der den Guldborgsund abschließenden Klappbrücke wieder die Duetta. Bei Ostsüdost mit wieder bis 5 Windstärken sausen wir wie losgelassen nach der Brückenöffnung hinaus. Herrlich, alle und alles hinter sich zu lassen! Die dreißig Meilen sind schnell in ca. fünf Stunden gesegelt. Als wir am frühen Nachmittag im Hafen der kleinen Insel Omö ankommen, ist dieser schon gefüllt. An der Pier liegen dicke Päckchen. Die Plätze in den Boxen sind gefüllt. Von einem Steg werden wir herangewunken. Mit der schlanken Shark haben wir auch kein Problem, uns in die angebotene letzte kleine Lücke in die Reihe hineinzuschieben.

Omö lohnt einen Besuch. Eine ruhige dänische Ferieninsel mit Dörfchen, Landwirtschaft, ein paar Ferienhäusern und einem Leuchtturm. Eigentlich könnte man es hier auch länger aushalten. Viele bleiben auch ein paar Tage im Hafen, aber uns zieht es am nächsten Tag weiter. Wir wollen Shark segeln, weiter nach Kerteminde.



## Segeln

Wie gehabt Wind aus OSO. Am Morgen bereits vier Windstärken, die dann aber über Mittag etwas abnehmen. In aller Ruhe ziehen wir unsern Kurs auf die große Belt-Brücke zu und dann weiter. Eine Gegend, in der sich häufig Schweinswale tummeln, aber diesmal lassen sich keine Tiere blicken. Wer sich für die Tiere interessiert, sollte auf jeden Fall nach Kerteminde segeln. Neben der großen Marina befindet sich am Eingang zum Kertemindefjord das Fjord- und Beltcenter. Hier wird dem Besucher die Unterwasserwelt der Ostsee gezeigt. Dabei stehen die Schweinswale im Mittelpunkt des Interesses. Für unsere Kinder ist das Fjord- und Beltcenter immer ein Hailight auf einer Segelreise. Da der Wetterbericht ohnehin ein Ende der Ostwindwetterlage mit Regen und Westwind ankündigt,

bleiben wir im Hafen. Kerteminde bietet sich auch zum Einkaufen und Baden an. Der Strand beginnt gleich neben der Marina und obwohl der Kertemindefjord angeblich die dichteste Quallenpopulation im Ostseeraum beherbergt, konnten wir relativ unbeglibbert baden. Am späten Nachmittag kippte dann tatsächlich das Wetter und nach einer Woche Sonne und Ostwind gab es endlich den gewohnten Südwest mit Regen.

Für die Fortsetzung unserer Reise weiter nach Norden und Westen mit Ziel Bogense ist Südwestwind nicht wunderbar aber segelbar. Mit den Aussichten auf zunehmende und weiter West drehende Winde versuchen wir am nächsten Tag die 40 Meilen nach Bogense anzugehen. Beim Auslaufen um 8:30 treibt uns ein Südwest Stärke 3 zügig aus der Bucht. Auf dem weiteren Weg Richtung der Nordostecke von Fünen nimmt der Wind kontinuierlich zu und wir machen gute Fahrt bei ablandigen Wind und glatten Wasser. Voran kommen wir nicht ganz so schnell wie wir segeln. Nach der Woche Südostwind drückt das aus der Ostsee herausgewehte Wasser nun sehr kräftig von Norden wieder in den Großen Belt hinein. Nach zweieinhalb Stunden haben wir das Ende des Belt fast erreicht und wir beschließen bei Boen bis fünf zu reffen, solange wir noch Landschutz im Westen haben. Gerefft geht es erheblich langsamer gegen den Strom voran. Insbesondere da der Wind wieder nachlässt. Als wir eine halbe Stunde später tatsächlich aus der Landabdeckung kommen, reffen wir wieder aus. Der Wind schläft langsam ein und wir beginnen, bevor wir Korshavn gerundet haben, mit dem Strom zurück in den Belt zu treiben. Der Wechsel auf die Genua hilft da wenig. Um auf die Nordseite von Fünen zu kommen und den Strom hinter uns zu lassen, motoren wir von Windstrich zu Windstrich. Um 15:30 Uhr stehen wir immer noch in Sichtweite von Korshavn und überlegen, diesen wirklich schönen Naturhafen anzulaufen. Dann sehen wir, dass sich die Segler von Westen deutlich und schnell nähern. Der Wind kommt zurück, wie eingeschaltet sofort mit 4 bis 5 Beaufort. Das ist etwas zuviel für die schon ältere Genua. Deren Kopf reißt los und wir müssen wieder Vorsegel wechseln. Es wird eine recht feuchte Angelegenheit, denn sofort mit dem Wind ist auch eine kurze steile Welle gekommen. Auch wenn Monika mit ihren gut 50 kg, den Bug kaum belastet, taucht sie, während sie sitzend die Segel wechselt, immer wieder in die Ostseewelle.

Mit der Fock geht es hoch am Wind gut voran. Ganz anliegen können wir die Nordspitze von Äbelö nicht. Als wir gegen Abend zwei bis drei Meilen nördlich der Inseln vorbeisegeln, sehen wir etwas neidisch dort viele Segler vor Anker liegen. Als ehemaliges Regattaboot hat Pegasus natürlich auch einen regelgerechten Anker an Bord. Der Klappdraggen erscheint aber bei dem Wind nicht als der sichere Halt, der eine ruhige Nacht verspricht. Wir kreuzen lieber weiter, bis wir um halbneun glücklich den Hafen von Bogense erreichen. Hier sieht es zunächst etwas voller aus. An den Stegköpfen liegen schon einige Päckchen. Ganz innen bei den kleinen billigen Plätzen ist dann aber auch hier zur späteren Stunde noch die freie Auswahl.

Der Vorteil eines Stadthafens wie Bogense gegenüber dem Ankerplatz vor Äbelö genießen wir am nächsten Morgen. Nach dem Ausschlafen kann man nicht nur Duschen, sondern auch zum Bäcker gehen und dort die feinen dänischen Blätterteigbrötchen für ein gepflegtes Frühstück kaufen gehen. Da der Wetterbericht für die nächsten Tage richtig stürmisches Wetter androht, brauchen wir auch eine Stärkung. Bogense ist eigentlich nicht so toll, dass man mehrere Tage liegen bleiben möchte. Ein lohnendes Ziel ist eher Middelfart am Eingang zum kleinen Belt. Mit gerefftem Groß laufen wir um 11 Uhr aus. Bei Südwest müssen wir diesmal richtig kreuzen. Der Wind wechselt zwischen 5 und 6 Beaufort. Mittlerweile haben wir ein gutes Gefühl für den Trimm bekommen. Solange wir die Fock stehen haben, geht es wieder prima schnell und Pegasus läuft etlichen Fahrtenyachten davon. Hin und wieder wird es allerdings so heftig, dass wir die Fock immer mal wieder wegrollen. Vor Fredericia macht sich wieder die Strömung bemerkbar. Noch immer drückt das Wasser mit aller Macht in die Ostsee hinein. Durch die starke Strömung, die hier bis zu ca. 5 Knoten betragen kann, verstärkt sich der scheinbare Wind deutlich. Es fegt mit ca. 6 – 7 Beaufort über extrem steile stehende Wellen. In diesem Hexenkessel hört und sieht man die Tümmeler toben. Es fällt mir dazu ein alter Peyton-Cartoon ein: „Wenn die Tümmeler jumpen, halt dich klar zum Pumpen“. Nur noch mit gerefftem Groß kreuzend, erscheint die Fahrt wildrasend in der Strömung. Am ärgsten ist es vor und hinter der alten Beltbrücke, der Kongebro. Hier kann man sich schon

Sorgen machen, nicht gegen einen der mächtigen Pfeiler gedrückt zu werden. Kurz danach biegt man zur Marina Middelfart in einen Nebenarm des Beltstromes. Zusätzlich geschützt durch hohe Ufer und Buchenwald werden die letzten Meilen zum Hafen zur Erholung. Im Hafen das gleiche Spiel wie in Bogense, die größeren Yachten liegen an den Stegköpfen im Päckchen. Ganz hinten bei den kleinen engeren Boxen kann man sich seinen Liegeplatz für die Shark aussuchen. „Kleine“ Boote bieten eben mehr Komfort und Freiheiten, als es auf dem ersten Blick scheint.

Für den nächsten Tag, den 4. August, sind zunächst wieder 6 – 7 Windstärken angekündigt. Am nächsten Morgen sind die auch schon da. Die Prognose für den Bereich Belte und Sunde ist auf neun Windstärken korrigiert worden. Zahlreiche Ankerlieger, die die Nacht auf der anderen Seite des schmalen Sunds verbracht haben, kommen in den Hafen. Vor unsere Heckpfähle legt sich eine Dehler 40. Höflich fragen sie uns, ob wir vielleicht auslaufen wollten. Wir wollten nicht. Lieber einen gemütlichen Hafentag einlegen, der allerdings ziemlich verregnet war und uns irgendwo auch noch einen gut gemachte 100 Kronenblüte eingehandelt hat. Seeleute an Land waren schon immer eine leichte Beute für Betrüger.

Wir freuten uns, dass der Sturm am nächsten Tag durch war. Bei West um 5 mit Schauerboen segelten wir und zahlreiche andere Boote halbwind mit weiter schiebendem Strom den kleinen Belt Richtung Süden. Gerefftes Groß und Fock sind ausreichend. Nach gut zwei Stunden sind wir im Arösund. Hier baut sich im Westen über Land eine mächtige schwarze Wolke auf. An der Boenwalze, die dann über die Urlauberflotte rollt, kommen wir gerade noch vorbei. Der Weltuntergang findet hinter uns statt. Voraus geht es weiter über etwa offeneres Wasser Richtung Alsensund. Lustig hüpfte Pegasus über die Wellen, bis wir am frühen Nachmittag in den ruhigen Alsensund rauschen. Hier wollten wir eigentlich Dyvig anlaufen, aber es reicht noch nicht mit Segeln. Pegasus rauscht an der Wik vorbei, mag auch noch nicht nach Sonderburg abbiegen, sondern gleitet weiter mit Südkurs in die Sackgasse des Alsensunds, der in Augustenborg endet. In dem kleinen Ort, der durch das Schloß der gleichnamigen dänischen Herzöge geprägt ist, treffen wir auf die erste andere Shark. Ein Boot aus Bonn, dass an Land aufgebockt vor der dortigen Werft stand.

So gut wir nach Augustenborg hineingesegelt sind, so segeln wir auch wieder hinaus. Bei graubedeckten Himmel hat der Wind auf Süd-Ost gedreht und bläst am nächsten Morgen zunächst mäßig mit drei Beaufort. Die Gelegenheit, den Spinnacker auszuprobieren. Damit geht es recht flott vorwärts, bis wir ins Fahrwasser nach Sonderburg auf Südkurs luven. Es beginnt zu nieseln und mit einigen Holeschlägen kreuzen wir auf. Ab ca. 1,5 Meilen vor der Sonderburger Klappbrücke gönnen wir uns den Außenborder. In Sonderburg kommt uns eine Shark entgegen. So von außen betrachtet, ein ziemlich kleines unzeitgemäß scheinendes Boot. Was mögen die Skipper der modernen 30 bis 40 Fuß Schiffe wohl denken, wenn eine Shark sie überholt?

Kurz nach Mittag ist die Klappbrücke passiert. Wir beschließen, nach Maasholm in die Schleimündung zu gehen. Noch ca. 16 Meilen bei mäßigem Wind gegenan. Nach dem Verlassen der dänischen Gewässer lässt der Wind etwas nach und es wird stark diesig. Das es weiter vorwärts geht, lässt sich nur am Log bzw. GPS erkennen. Gegen acht erreichen wir Schleimünde und eine halbe Stunde später suchten wir in dem engen Maasholmer Hafen unser Plätzchen. Nachdem dies gefunden war, ließen wir uns noch mit Fisch und Bier abfüllen und sackten ab.

Für den nächsten Tag waren im Tagesverlauf Gewitter aus Südwesten angekündigt. Der Wind sollte zunächst leicht aus Nord-Ost kommen. Nicht zu spät auslaufen und bei halben Wind rüber nach Kiel, war der Plan. Als wir morgens um neun raus fahren ist es noch flau, eine fahle Sonne scheint durch dicken Dunst. Die Sicht ist schlecht, vielleicht nur eine Meile. Der Kompass zeigt uns den Weg, aber wir kommen nur langsam voran. Erst kurz vor der Kieler Förde lichtet sich am frühen Nachmittag der Dunst über dem Wasser. Über dem Land beginnen sich die Wolkentürme langsam aufzubauen. Vor Bülk ziehen wir den Spinnacker, um mit dem langsam auffrischenden Wind möglichst schnell in die Innenförde zu kommen. Obwohl es Donnerstag ist und das Gewitter sich nähert, ist die Förde voller Boote. Begrüßt werden wir außerdem durch einen Hubschrauber der Marineflieger. Die Begrüßung gilt

allerdings mehr einem kurz hinter uns auftauchendem U-Boot. Zahlreiche Handelsschiffe, die durch den Kanal gehen, vervollständigen dieses maritime Bild. Bis kurz vor dem alten Düsternbrooker Olympiahafen von 1936 lassen wir den Spinnacker stehen. Hier werden wir von den Großeltern in Empfang genommen.

Dementsprechend störte uns das am Abend niedergehende Sommergewitter nicht.

Den nächsten Tag begannen die Olympischen Spiele in Peking. Kein Segeltag sondern Zeit für die weitere Familie.



### Rolling home

Samstag früh ging es weiter, vom Olympiahafen Richtung China sprich Ostkurs nach Heiligenhafen. Westliche Winde waren angesagt und halbwind ging es flott aus der Förde heraus. Querab Laboe packt uns eine Regenböe, die uns zum Reffen drängt. Nachdem die Böe durchzog, blieb es bei 5 bis 6. Der Wind wehte jetzt etwa aus Nord-West und baute eine schöne Welle auf. Noch einmal zeigen sich Tümmeler. So richtig Zeit zur Beobachtung der Tiere haben wir aber nicht. Das Steuern erfordert Konzentration, die mit rauschenden Surffahrten belohnt wird. Das Log pendelt bei 10 bis 11 Knoten. Alle sind an Deck, da in der Kajüte die Seekrankheit mitfährt. Jeder neuer Maximalwert auf dem Log wird von den Kindern bejubelt. Mit wachsender Distanz von der Küste und höheren Wellen klettern auch die Werte. Kurz vor Heiligenhafen wird der Spitzenwert von 13,4 Knoten erreicht. Als wir in die Hafeneinfahrt eindrehen, wird es dort zum Abschluss noch mal richtig ungemütlich. Die letzten noch ca. zwei Meilen müssen wir hinter einem Strandwall wieder zurückkreuzen. Der Strandwall schützt zwar vor den Wellen aber zwischen mit zehn Knoten vor dem Wind und 5 Knoten am Wind segeln, liegt halt ein Unterschied von fünfzehn Knoten Windgeschwindigkeit des scheinbaren Windes. Heiligenhafen bietet einen riesigen Hafen mit zahlreichen Charterflotten. Trotz Hochhauskulisse gibt es aber auch noch etwas maritimes Flair. Es hat uns gefallen, aber nicht zum längeren Aufenthalt.

Weiter sollte es gehen, unter der Fehmarnbeltbrücke hindurch in die Lübecker Bucht. Das Reff vom Vortag konnte drin bleiben. Der erste Teil des Törns war so kein Problem, dann setzten uns wieder Regenböen aus Süd-West, direkt von vorn mit 6-7 Windstärken, zu. Wenn es richtig dick kam, wurde die Fock eingerollt. Allein mit gerefftem Groß macht auch die Shark gegenan nicht mehr richtig Meilen. Die steilen Wellen brechen sich immer wieder

an der Frontscheibe in unserem Aufbau. Diese erweist sich allerdings als wasserdicht. Feucht wird es drinnen nur von oben. Das eine Schiebelukgarage auch ihren Sinn hat, war mir vorher nicht so recht klar. Aber Wind und Welle schieben das Wasser immer wieder über das Kajütdach unter dem Luk hindurch. Der Faktor Segelfreude ging auf Null und das nächste Ziel wurde so der nächste Hafen, Großenbrode. Dort landeten wir im Hafen des ehemaligen Seefliegerhorstes. Nördlich des Kasernenhafens schließen sich etwas verwahrloste Ferienplattenbauten aus den Siebzigern an. Das Wetter mochte seinen Teil dazu beigetragen haben. Es war der Tiefpunkt der Tour.



Auf dem Weg nach Großenbrode war es nicht immer lustig

Der nächste Tag fing fast so an, wie der letzte aufgehört hatte, Süd-West fünf bis sechs. Aber wir waren zunächst dicht unter Land und konnten Richtung Süden auf unser nächstes Etappenziel Wismar anliegen. Bei Erreichen von Dahmeshöved, wo sich die Lübecker Bucht nach Westen öffnet und uns den Landschutz nimmt, hat der Wind auf 4 Beaufort nachgelassen. Das Reff wird nach drei Tagen wieder gelöst und die Sonne zeigt sich. Segeln macht wieder Spaß und erwartungsfroh sehen wir Wismar entgegen. Die Hansestadt hatten wir bisher noch nie mit dem Segelboot angelaufen. Bei dem schönen Wetter ein Vergnügen. Schon von weitem weist ein besonders stattlicher Kirchturm den Weg. Wer mit mehr Tiefgang, als dem einer Shark sich nähert, sollte auch auf diesen Weg achten. Die Seekarte zeigt einige Untiefen und Fahrwasserecken durch die Wismarer Bucht. An deren Ende liegt die Stadt. Etwas vorher gibt es noch eine kleinere Marina. Doch wer als Tourist kommt, wird in der Regel die Wasserwandererplätze im Überseehafen ansteuern. Hier liegt die Altstadt direkt vor einem. Neben einem liegen allerdings auch Handelsschiffe, die in dem durchaus noch betriebsamen Hafen be- oder entladen werden. An den Kränen, die abends noch scheppernd Schrott in Schiffe hieften, gingen die Lichter an, als wir vom Essen kamen. Es kamen Zweifel, ob die Liegeplatzwahl wirklich günstig war. Gegen halbzehn abends gingen die Lichter dann doch aus und die Nachtruhe war sichergestellt. Wismar ist eine Stadt, die man sich länger ansehen kann, mit einem reichen Erbe der Hansezeit. Mittlerweile sind die Schäden des Krieges weitestgehend beseitigt und die Backsteingotik der Kirchen, Bürgerhäuser und Paläste lädt zum Schauen ein.



Westliche Ostsee mit südlichem Sonnenschein

Nach ausgiebiger Stadtbesichtigung beschließen wir am Nachmittag noch über die Wismarer Bucht nach Kirchdorf auf die Insel Poel zu wechseln. Das Wetter ist grau und regnerisch, der Wind schiebt leicht von achtern. Der Kirchdorfer Hafen liegt recht versteckt am Ende des schmalen langen Kirchsees. Nur bei Südwind hat man dort keinen Schutz. Wir wählen daher den etwas abseits gelegenen Privathafen in Niendorf, der durch eine Spundwand geschützt ist. Dies stellte sich als guter Griff heraus. Den nächsten Tag pfeift es kräftig mit sieben bis acht aus Südsüdwest über den Kirchsee. Die Boote im Stadthafen rucken und hüpfen auf ihren Liegeplätzen. Pegasus hingegen verkriecht sich immer tiefer hinter der Spundwand. Das Wasser verschwindet erstaunlich schnell. Am Abend hängen wir einen guten Meter tiefer. Für die Kinder ist es nicht einfach, die Brücke zu erklimmen. Dafür liegen wir absolut windgeschützt und ruhig. Nach einem Inselspaziergang nach Timmdorf wussten wir dies zu schätzen. Hier stand voll der Wind auf den Hafen. Die Boote hatten sich alle in eine etwas geschütztere Ecke verholt, wo sie nicht ganz so heftig im Schwell lagen. Am Abend konnten die Kinder von dem Ferienprogramm der Kurverwaltung profitieren. Der Circus Busch hatte seine Zelte in Kirchdorf aufgeschlagen und unterhielt die Inselgäste.

Für den nächsten Tag waren abnehmende Winde angesagt. Obwohl es mittags immer noch mit sechs bis sieben über den Kirchsee blies, beschlossen wir die letzte Etappe unserer Reise nach Kühlungsborn in Angriff zu nehmen. Da das Wasser nach wie vor in Richtung Dänemark unterwegs war, mussten wir uns im Kirchsee an das schmale Fahrwasser halten. Die ersten zwei Meilen gegenan bekam auch der Motor noch mal seinen Einsatz. Bisher hatte der Motor in den zweieinhalb Segelwochen, kaum mehr als zwei Liter Benzin zu schlucken bekommen. In der Wismarer Bucht setzten wir das Groß mit einem Reff und kämpften uns gegen die Böen zunächst Richtung Timmdorf. Als wir die nötige Höhe hatten, um Richtung Norden abzufallen wurde es nicht richtig besser. Der Wind zwang häufig zum Auffieren und in den kurzen Wellen versuchte das Boot immer wieder sich quer zu legen. Monika wollte hören, es wäre besser gewesen, das zweite Reff einzubinden, was nicht zu bestreiten war. Aber eigentlich war alles im Griff. Pegasus versucht in den Wind zu schießen, ich fier und halt gegen. Beim Ziehen an der Pinne ruckt und knackt es einmal. Pegasus bleibt auf Kurs, aber das Geräusch war irritierend. Bei der nächsten Welle versucht es Pegasus erneut und ich antworte wieder. Diesmal kracht es lauter am Heck und ruckt kräftiger. Irgendetwas geht zu Bruch. Die nächste Welle warten wir nicht mehr ab. Pegasus darf in den Wind schießen, das Segel runter und den Motor an. Ein kurzer Blick auf Ruder und Spiegel bringt noch keine richtige Klarheit. Alles noch dran, das Boot lässt sich noch steuern. Aber

das Ruder ist nicht mehr stabil. Beim Bewegen der Pinne reagiert das Ruderblatt nicht mehr entsprechend direkt. Zur Weiterfahrt unter Motor nach Kühlungsborn ist dies viel zu unsicher. Der nächste Hafen ist Timmdorf, er liegt direkt eine halbe Meile in Lee von uns. Wir beschließen aber, nach Kirchdorf zurück zu motoren. Einerseits, weil wir gesehen haben, wie unruhig es in Timmdorf war. Andererseits, weil es in Kirchdorf eine Bootswerft mit mobilen Kran gibt, der uns dort auf unseren Anhänger setzen könnte. Bei der Fahrt unter Motor halten sich die Ruderkräfte trotz Wellen in Grenzen. Wir kommen wohlbehalten nach Kirchdorf zurück. Hier gehen wir diesmal Richtung Werft in den Stadthafen. Hinter einem großen Motorboot finden wir ein geschütztes Plätzchen. Hier kann der Schaden in Ruhe untersucht werden. Sichtbar ist nur, dass an der Rudervorderseite zwischen den Beschlügen das Gelcoat abgeplatzt ist. Spürbar ist, dass der Kern des Kunststoffruders gebrochen ist und offensichtlich nur noch durch die äußeren Matten zusammengehalten wird. Beim Bewegen der Pinne verwindet sich der Ruderkopf und das Ruderblatt kommt kaum nach. Ende des Segeltörns.

Wir verabreden mit der Werft einen Krantermin für den nächsten Vormittag. Stellte sich noch die Frage, wie nach Kühlungsborn zu Trailer und Auto kommen. Taxi oder Bus und Bahn oder Fahrradverleih. Nach Kauf einer Straßenkarte entschloss ich mich für den Ostseeradwanderweg. Die 40 km Straße erschienen bei dem immer noch nicht nachlassenden Rückenwind eine gute Abwechslung. Der freundliche Herr vom Fahrradverleih machte mir ein bequemes Damenrad mit Gesäßfederung und Einkaufskorb fertig und fragte, ob ich noch eine kleine Inseltour machen wollte. Als ich ihm mein Ziel nannte, dann schaute er allerdings etwas irritiert. Ich versprach ihm, sein Fahrrad rechtzeitig wieder zu bringen. Auch wenn gegen Abend der Wind dann kurz vor Kühlungsborn einschlug, war die Tour in zwei Stunden abgestrampelt.

In Kühlungsborn überlegte ich kurz, das Auto und den Trailer vom Hafeparkplatz mit einem einfachen Kurzparkerticket auszulösen. Die vereinbarten, absurd teuren 100 € Parkgebühr beim Hafenmeister zu bezahlen, erschien mir zwar ehrlich aber auch irgendwie überflüssig. Doch die gute Erziehung siegte, denn ehrlich währt am längsten. Der Hafenmeister erinnerte sich kaum an unsere Vereinbarung, zeigte sich dann aber dankbar und sehr hilfsbereit. Die Autobatterie hatte sich entladen und ohne sein Ladegerät, dass er auf dem Parkplatz an ein Stromaggregat klemmte, hätte ich das Fahrrad denn doch nicht mehr am selben Abend pünktlich in Kirchdorf abgeben können.

Den nächsten Tag hieß es dann nur noch auf den Kran zu warten, der dann mit einer Stunde Verspätung auch kam. Danach konnte in Ruhe verladen und glücklich die Heimreise angetreten werden.