

## Kurztörn auf der Ostsee August 2002

Auf der A7 Richtung Kassel: wir haben gerade ein Starkregen-Blitz-Hagel-Gewitter abgewettert. Oder heißt das, wenn man im Auto sitzt anders? Vier Tage Kurztörn liegen hinter uns, aber es ist so, als hätten wir noch gar nicht angefangen.

Peter, unsere Urlaubsbekanntschaft von der Chinareise von vor zwei Jahren hat eine Nordship 37 in Fleckeby am Westzipfel der Schlei liegen und von dort starteten wir am Dienstag, den 20.8. um Mittag rum. SØnderborg war unser Ziel. Evi sehnte sich seit ihrem ersten Törn in 2000 schon lange wieder man nach dänischer Luft. Seit die-



ser ersten Ostsee-Segelreise schwärmt sie von den dänischen kleinen Häuschen und den radelnden Dänen in ihren putzigen Hafentädchen. Elisabeth kannte die Ostsee auch schon gut, aber nur mit dem Zirkel auf der Übungsseekarte. Kalkgrund, Falshöft und Middelgrund mussten stets umfahren werden. Die Skipper in den SKS-Prüfungsbögen mussten aber immer nachts fahren z.B. rund Fehmarn und die Einfahrt zur Fehmarnsundbrücke über die Kennung und Farben der Leuchtfeuer treffen. So brüteten wir

gemeinsam Sonntagnachmittags über den Navigationsaufgaben. Sonnenhungrig wie wir sind, zog es uns für unsere ersten Törns nach der Führerscheinprüfung nach Kroatien (schon weil es für uns am schnellsten erreichbar ist.)

Peter hatte uns während des Chinaurlaubs immer wieder begeistert von seiner SY TANJA vorgeschwärmt und da wir uns mal wieder besuchen wollten, lag es ziemlich nahe, das segelnd zu tun.

In den Backskisten war schon Trinkbares gebunkert, Diesel vollgetankt und als alle Klamotten eingeräumt waren, legten wir ab. Nach drei Minuten



waren alle Plünnen oben und die TANJA glitt mit flotten 4 kn bei mäßigem SO (sprich: Süd-Oooost) dahin. In zehn Minuten würden wir in das verdammt enge Fahrwasser von Missunde einbiegen. Wie war das noch mal? Grüne Spitztonnen an Steuerbord? Ja schon, aber von See kommend, also für uns genau andersrum. Rote Tonnen mit Besen als Toppzeichen mussten wir steuerbord liegen lassen. Wir wollten doch nicht, dass unsere 8,60 lange Nordship einen Diener macht, wenn sie im Sand stecken bleibt. Die Farben waren jetzt klar und wir versuchten, die Tonnen auf der richtigen Seite zu umfahren. Peter drohte mit Herzinfarkt, wenn wir allzu nah dran vorbeiwollten. „Da gibt’s was mit’m Tampen!“ In der Missunder Enge gab es an beiden Ufern viel zu sehen. Bei einer Pinnensteuerung kann sich der Rudergänger aber Blick über zehn Sekunden nicht leisten. Einen längeren Augenblick die Richtung nicht im Auge, nahm das Schiff zielstrebig Kurs auf die nächste Untiefe. An der Stelle, wo Wilfried Erdmann seine Kathena Nui liegen hat, ist das Fahrwasser allerdings tief und breit, sodass die Weltumsegelungs-Aluminiumbüchse ausgiebig bewundert werden konnte.

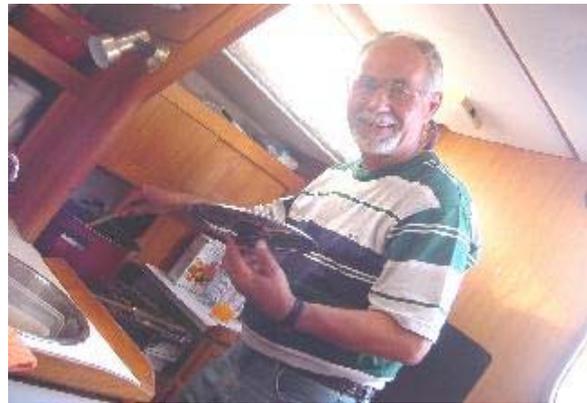
Nach dem engen Schlauch weitet sich die Schlei und hier tat jeder von uns drei mindestens zum drittenmal seinen Spruch. Elisabeth: "Mei, is des scheel!" Evi: „Mir gefällt's!“ Peter: „Und das alles von unserer kleinen Rentel!“ Blick zur Uhr. Schaffen wir die Brücke in Lindaunis? Jede Stunde um viertel vor klappt diese hoch und lässt die Schiffe passieren. Bis dahin hatten wir noch etliche (weiß nicht mehr genau, wie viel) sm und der SO schob uns im gemütlichen Halbwindkurs mit durchschnittlich 3,5 kn; also könnte es in der verbleibenden Zeit grade so hingehen.

Als die Brücke in Sicht kam, wähten wir uns viel zu früh, aber der Navigator sagte uns mit digitalen Zahlen, dass der Wegpunkt noch 1,9 sm entfernt lag. Vor dem Brückensignal, das auf dunkelrot stand tuckerten wir mit langsamster Fahrt (die Segel waren heruntergenommen) im Kreis herum. Fast auf die Minute stieg die nördliche Brückenhälfte bis 100 Meter Fahrbahn senkrecht in den Himmel stand. Als das Brückensignal nur noch weiß zeigte, hatten sich alle wartenden Schiffe in eine Reihe formiert und machten in flottem Tempo durch die Lücke zwischen rechtem Brückenpfeiler und die aufrecht stehende Straße.



Unser nächstes Ziel war Arnis. Nachdem wir ein Segelboot waren, segelten wir auch. Bei der relativ engen Fahrrinne motorten aber die meisten und so entzerrte sich das Regattafeld schnell. Vor Arnis gibt es noch mal eine diffizile Stelle. Das Fahrwasser zum Yachthafen zweigt scharf nach Norden ab, nachdem! Die grün-rot-grüne Tonne passiert ist. An der Lotanzeige war 2,5 m zu lesen. Bei einer Mittelmeercharteryacht ein Grund zum Blasswerden. Unser Tiefgang betrug 1,60 m und Peter stand gelassen im Cockpit. Kein Grund zur Panik also.

Grüne Schilder am Steg kennzeichnen freie Plätze und in so eine Box legten wir an – vorwärts, wie im Norden überall üblich. Beim Einfahren werden die Festmacher schon über die Pfähle geworfen. Sie werden nach dem Festmachen der Vorleinen nur noch über Kreuz gelegt und je nach gewünschtem Abstand des Bugs zum Steg dichtgeholt. Der Hafenmeister tauschte mit uns 12,- € gegen einen grünen Aufkleber, der dann als „Quittung“ für das Hafengeld den Bugkorb zierte.



Nach einem langen Spaziergang – man muss sich auch mal rühren – wärmte Peter sein vorgekochtes serbisches Bohnenfleisch auf. Unser Skipper versorgt uns wirklich gut. Zum Ausklang des herrlichen ersten Tages schüttelten wir noch einen. Also wir kniffelten.

Mittwoch, 21.8.: Unter Deck alles klargemacht, stöpselten wir den Strom aus und stellten den Jockel an. Aus der Box verholten wir uns und das Schiff

nach hinten. Es wurden alle Leinen verstaut, während der Pinnengänger peinlich genau wieder die roten Besentonnen steuerbord liegen ließ. Der Sand am Grund ist so gefährlich nah, dass es schon anstrengender ist, hier zu steuern als im Mittelmeer stundenlang einen Ungefährkurs zu halten.

Der nächste Brückentermin war um 10:45 in Kappeln. Die Drehbrücke ließ uns auch wieder ein bisschen warten, bis sie sich auf die Seite schwenkte und alle Wassergefährte passieren ließ. Nun war der Weg frei in die große, weite Ostsee. Bis Schleimünde waren es noch ein paar Seemeilen, die die meisten Schiffe wieder motorten, aber wir waren ja ein



Segelschiff und folglich segelten wir auch. Der Wind blies wieder tapfer mit 3 Beaufort aus SE und so fuhren wir einen Laune machenden Amwindkurs. Kurz vor dem Leuchtturm und der engen Durchfahrt in Schleimünde erspähte Peter, der ja seine Fahrwässer kennt, eine ziemlich hohe Welle. „Achtung! Festhalten, es wird kappelig!“ rief er. So wars auch. Die TANJA tauchte mit dem Bug tief ins Wellental ein, das



Wasser kam ordentlich über und ohne Sprayhood wären wir richtig nass geworden. So war die Achterbahnfahrt noch lustig, weil ja auch das Ende absehbar. Draußen beruhigte sich das Meer und wir schlugen einen flotten Raumwindkurs Richtung Dänemark ein.

Die Kardinaltonne am Middelgrund peilten wir als Wegpunkt an, obwohl uns diese Untiefe bei unserem kleinen Tiefgang nichts anhaben konnte. Die Toppzeichen dieser Tonnen sehen auf der Seekarte immer so deutlich aus, aber in Wirklichkeit sind sie winzig klein, so dass man sie erst mit dem Fernglas ausmachen kann, wenn man schon fast drauf sitzt, also eine halbe Meile vorher. Das Ostkardinalzeichen muss im Osten umfahren werden, weil die Gefahrenstelle im Westen liegt, gell.

Nach einem entspannten Segeltag kam Sönderburg in Sicht. Wir machten alles zum Anlegen klar und fuhren in den südlichen Teil des Hafens ein. Einmal vor und zurück, dann hatten wir eine „grüne“ Box erkoren, uns für eine Nacht zu behüten. Sogar ein Grillplatz war da, aber wir hatten nix zum Grillen dabei und zu spät zum Einkaufen wars auch schon. Unser serbisches Bohnenfleisch hatten wir ja schon weggeputzt und so mussten wir tatsächlich die dänischen Preise näher kennen lernen. Der Mexikaner verlangte umgerechnet 45,- DM (dass man immer noch in DM denkt!?) für einen Teller Essen – nöö. Beim Chinesen ging zwar der Preis (25,- DM), aber wir waren uns einig, schon besser gestäbelt zu haben.



Den abendlichen Trunk genossen wir an Bord mit unserem Würfelbecher. Peter hatte bei drei Spielen vier Kniffel und der Rest der Crew stöhnte vor Schmerz. Aber das Örtchen war schön.

Donnerstag, 22.8.02: Gemütlich um 10 oder so legten wir ab und wussten noch nicht so recht, ob es eine Kreuz werden würde oder ob ein harter Amwindkurs schon reichen würde um den „Kalli“ herum (gemeint ist der Leuchtturm Kalkgrund) Kurs auf Schleimünde zu nehmen. Wir brauchten nur zwei Wenden und verteilt auf einen Tag arten die ja auch nicht grade in Schwerstarbeit aus. Das Wasser vor Schleimünde empfangt uns besänftigt. Dann hatten unsere Aus- und Einlaufschlucke samt der Spende an Rasmus, Neptun oder Poseidon doch was gebracht. Wieder in der Schlei gabs rechts und links viel zu beobachten, doch der Rudergänger hatte für diese Blicke weeeenig Muße. Die Fahrwässer waren halt wieder furchtbar eng. Wie spät war es? Zwölf Uhr? Schaffen wir die Brücke in Kappeln? Mit unserem Rückenwind und 5 kn Fahrt könnte es grade so gehen. Nach einiger Zeit nannte unser Navigator noch 1,2 m und die Geschwindigkeit wechselten



naturegegeben ständig. Probieren! Die Brückensignale wechselten auf weiß und vor einer Stunde (da sahen wir schon zu) blieb sie über eine Viertelstunde auf. Nur jetzt wollte sie nach wenigen Minuten wieder herunterfahren! Ach nee! Zuerst versuchten wir, mit Vollgas irgendwie durchzuflutschen, aber kurz vor der bedrohlichen Fahrbahn, schlugen wir einen Ringelpietz und hatten uns schon damit abgefunden, eine Stunde festgemacht zu warten. Peter warf zufällig noch einen Blick Richtung Brückenturm und sah den Herrscher über Auf oder Zu winken. Schleunigst wieder rum die Pinne und mit Speed unter der schon auf 45 Grad zugefahrenen Brücke durch. Ängstliche Blicke nach oben. Steht der Mast noch? Puh, geschafft! Später überholte uns ein Motorboot und meinte: „Ihr seid aber ne scharfe Kante gefahren!“

Kurz vor der grün-rot-grünen Fahrwasserabzweigungstonne (von See kommend stimmen die Seitenfarben wieder) durften die Segel wieder rasten. Unter Motor liefen wir in Arnis ein und liefen nach einer schönen Dusche mit warmem Wasser aus dem aufgeheizten Schlauch am Steg die 4 Kilometer nach Kappeln zurück, wo Peter eine richtig urige Wirtschaft mit guter Speise zu gutem Preise wusste. Nach dem üppigen Mahl kurierte eine kleiner Kümmel den überfallenen Magen und die 4 Kilometer im Dunkeln zum Schiff in Arnis brachten den verwöhnten Körper wieder ins Lot.



Freitag, 23.8.02: So schnell gehen schöne Tage dahin. Der letzte war angebrochen. Die Brücke in Lindaunis hatten wir gut getimt und um 13 Uhr liefen wir in die „große Breite“ ein. An der Steilküste (etwas übertrieben ist diese Vokabel schon) ankerten wir auf 3 Meter Tiefe und badeten. Zum ersten Mal tauchten wir ins Ostseenass, das auf der Schlei etwas moorig gelb gefärbt ist – schööön! Die Nachmittagssonne strahlte uns drei Zufriedenen im Hafen von Fleckeby noch eine halbe Stunde an, bis wir um 17 Uhr die Rückfahrt nach Hamburg antraten. Nächstes Jahr noch mal, Peter?