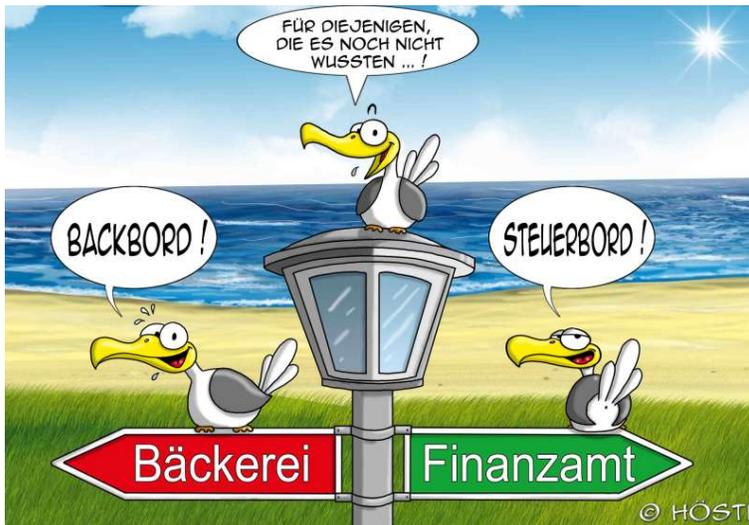


30. September bis 6. Oktober

## Dem Sturmtief „Xavier“ hinterher



Mit Martin ist ein erfahrener Segler an Bord, Alexandra hat auch schon mal an Bord der „Kalami Star“ Seeluft geschnuppert und sendet Grüße an Dörte und Eckard. Nur Michael geht auf seine erste große Reise und als Moses musser natürlich einen maritimen Alphabetisierungskurs absolvieren. Als pädagogisch erfahrene Crew bedienen wir uns neuerdings bei den wunder-



baren Cartoons von HÖSTI: <http://hoesti.de/neu/> Die Cartoons erklären unserem Moses klar und deutlich, wo es lang geht. Nach Backbord oder Steuerbord. Dazu die Sicherheitseinweisung mit einfachen Worten und der angehende Seemann ist bestens auf den Törn vorbereitet. Theoretisch kanner praktisch alles.

Natürlich beginnt jeder Törn mit dem Einkauf und da wir uns entschieden haben, eher selten zu kochen fällt der Einkauf nicht ganz so groß, also

eher in DIN A5 aus. Das Abendessen gibt's in „Weinigels Fährhaus“ und endlich ist Zeit, in die Törnplanung einzusteigen. Noch ist nicht entschieden, ob die Reise nach Wismar oder an die Schlei geht. Die Windentwicklung der nächsten Tage lässt aber kein anderes Ziel als die Schlei zu – haben wir das auch schon mal geklärt.

### Samstag, 30. September: Heiligenhafen - Maasholm

Die Crew hat die erste Nacht an Bord „ganz gut“ geschlafen. Wer an dieser Stelle milde lächelt muss wissen, was da alles an fremden Eindrücken auf den Seemann zukommt: Mutti ist weit, der Wind pfeift in den Riggs, Fallen schlagen (viele Eigner haben bereits die Segel abgeschlagen, die Fallen sind nicht zu bändigen). Kleine Wellen plätschern unter das Heck, ungewohntes Licht in der engen Kabine und dann bewegt sich die schmale Koje auch noch.

Wir analysieren das Wetter für die Westliche Ostsee „Südost um 5, etwas abnehmend, zeitweise diesig, See 1,5 m“ und übersetzen das auf unseren Kartenkurs. Vermutlich segeln wir auf einem Vorwindkurs und das kann unangenehm werden. Um 1020 legen wir ab

und verlegen, bei Wolfgang in der Warteschlange vor der Tanke, den Tankstopp nach Maas-holm. 20 Minuten eher ankommen ist ein Kapital, das wir nicht verschenken wollen.



Es kommt, wie es kommen muss. Die 40 sm rüber zur Schlei segeln wir auf Vorwindkurs. Wir stellen das Groß auf die „richtige“ Seite, setzen die Genua und segeln Schmetterling. Bei 5 Knoten geht's los, danach rutschen wir zunehmend in höhere Bereiche. Als wir 20 sm auf der Uhr haben rauschen immer wieder 1,50 m hohe Wellen unter uns durch, Beaufort 5. Die Yacht rollt mächtig und unter Deck klappern und scheppern Töpfe, Kannen, Flaschen, Gläser. Lustig ist das nicht wirklich, aber wennde dabei 6,5 bis 7 Knoten machst ist klar, kreuzen vor dem Wind kann nicht besser laufen. Logisch sichert der Bullenstander das Groß.



Als ein wenig Langeweile einkehrt, lockt der Skipper mit seinen berüchtigten Knotentricks, doch das Interesse der Crew hält sich in überschaubaren Grenzen. Spannender wird um 1430 die Querung des Kiel-Ostsee-Wegs in Höhe der KO2. Ein paar Dampfer gehen vor uns durch und, wie schon oft beschrieben, hilft uns das AIS sicher durch die Berufsschiffahrt. Bis zur Schlei sind es noch rund 20 sm, gute 3 Stunden. Bis hierher hat uns der Autopilot überraschend sicher gesteuert, so kann's

weiter gehen. Geht es aber nicht. Der Wind lässt nach und flaut langsam von 19 auf 12 Knoten ab, die Welle steht noch eine Weile. Der Autopilot bekommt seinen verdienten Feierabend, wir steuern von Hand. Ein Scheißjob, die Genua fällt immer wieder ein, Wind und Welle laufen eben nicht synchron. Die Crew hält sich bei der Rollerei richtig gut. Der Moses, der so ein Wetter noch nie erlebt hat, segelt hart an der Kante zur Seekrankheit, seekrank wird er aber nicht. "Nicht mit mir", grummelt er. Respekt!

Vorhin schien mal 20 Minuten die Sonne, jetzt ist es nur noch diesig. Ein paar Yachten tauchen aus dem Dunst auf, weit kann es nicht mehr sein. Wir rutschen an der Sperrgebietstonne vorbei, haben die Ansteuerungstonne vor dem Bug. Die für die Schleimündung typischen Windflüchter tauchen aus dem Dunst auf, der grünweiße Leuchtturm.



Wir bergen die Segel und anschließend steuert uns der Moses rein. Als wir den Leuchtturm



passieren wird es schlagartig ruhig. Wir haben es geschafft. Was für ein Lächeln auf dem Gesicht des Rudergängers - links. Entspannung stellt sich ein. Seekrankheit, war da was? Nöö!

Dann Schleimünde, die Giftbude, der Yachthafen. Nebenan stottert eine Maschine. Müssen wir was tun? Müssen wir nicht. Es ist richtig Betrieb auf der Schlei. Alexandra übernimmt das Ruder und in der Dämmerung nimmt die Weiße Flotte Kurs auf Kappeln.



Bald das abzweigende Fahrwasser nach Maasholm und nach 43 sm sind wir um 1820 fest. Die Kerle gehen duschen, der Skipper schreibt das Logbuch zu Ende, damit du Bescheid weisst.

Landgang! Wer in Maasholm festmacht geht ins Fischrestaurant „Raub“. Doch vor uns stehen sich schon andere Crews die Füße platt. Keine Chance, aber im „Schleieck“ gibt es ebenso guten Fisch, dazu eine attraktive Kellnerin, die uns sehr aufmerksam bedient. Der Moses erfährt von ihr, die „Stärken zu stärken“ und so wird aus praktischer Lebenshilfe das Motto für diesen Törn. Zurück an Bord ist die Crew so was von „hundemüde“ und verabschiedet sich gestärkt in die gute Nacht.

### Sonntag, 01. Oktober: Maasholm - Schleswig



Diesmal hat die Crew gut geschlafen, nur die Backbordachterkabine mault „Landunter“ - ein Bulleye war nicht fest genug geschlossen. Alles halb so schlimm, der Moses ist längst vom „Backbord“kurs aus der Bäckerei zurück. Geht doch!

Wer Maasholm ein wenig verstehen will kommt an „de Maas Rund“ nicht vorbei. Das ist die Runde um das alte Fischerdorf. Wer noch mehr über die frühere Insel erfahren möchte soll besser das www befragen. Wir kommen bei unserer „Maas“ jedenfalls nicht an der Räucherei vorbei und mit lecker Räucherfisch ist das Abendessen beinahe schon vorbereitet - unten.



Wieder vorbei am „Schleieck“ stärkt die Sonne unsere Stärken. Buchstäblich Sonntag und die Wetterlage, die uns in den nächsten Tagen viel Wind bringen sollte (deshalb sind wir in die geschützte Schlei „geflüchtet“ und wollten in der Landabdeckung runter nach Kiel) hat sich



über Nacht grundlegend geändert. Statt Regen scheint die Sonne und von Starkwind ist keine Rede mehr. Wie schön.



Um 1110 legen wir mit Ziel Schleswig ab. Der Küstenseewetterbericht hat den Wetterwechsel immer noch nicht auf dem Schirm und gibt uns: Südwest 3 bis 4, süddrehend, zunehmend um 6, zeitweise diesig.



Schon bald haben wir Rabelsund an Steuerbord und damit beginnt ein Bilderbuch von Törn.



Die Klappbrücke von Kappeln kennt natürlich jeder, doch ab jetzt heißt es, den Hebel auf den Tisch, damit wir die 6,5 sm entfernte Klappbrücke von Lindaunis ebenfalls zur Öffnung um „viertel vor voll“ schaffen. Allein mit der Maschine wird das gegen einen Knoten Strom nicht reichen, also geht das Groß nach oben und fährt hoffentlich den entscheidenden Knoten ein.

Ob es am Groß liegt, weiß der Mokkafisch, jedenfalls lassen wir alle Yachten achteraus und erreichen als Spitzenreiter gerade noch rechtzeitig die Brückenöffnung in Lindaunis. Gleich nach uns klappt die Brücke zu. Die Crew ist so richtig amused - Foto Lindaunis nächste Seite.



Danach lassen wir es gemütlicher angehen. Leider reicht das bisschen Wind einfach nicht zum Segeln, aber Martin hat plötzlich eine ganz andere Idee, ...



„... da hinten“, zeigt er hier oben, „ist das Missunder Fährhaus, da machen wir zum Kaffeetrinken fest“. Allein der Gedanke bringt die Crew in Stimmung – wie man links deutlich sehen kann. Leinen und Fender werden vorbereitet, dann schlängeln wir uns rein in die Missunder Enge. Vor der Fähre liegt natürlich das „Missunder Fährhaus“ und genau da machen wir fest. Das Fährhaus hat mächtig aufgerüstet und neu angebaut – was dem Skipper gar nicht gut gefällt, maulende Rentner halt.



Na und dann sitzt die Crew der „Kalami Star“ bei Heinrich Jöns auf der neuen Terrasse und stärkt sich bei Kaffee & Kuchen. Jetzt wissen wir was mit Stärken stärken gemeint ist.





Gestärkt legen wir ab und rollen sofort das Regattafeld von hinten auf. Wir trimmen jeden Winddreher neu. Auf allen, wirklich allen anderen Yachten wird getrimmt was die Winschen hergeben. Die kegeln sich beinahe gegenseitig aus dem Fahrwasser. Uns wird sogar unterstellt, wir hätten das Unterwasserschiff neu poliert, als wir die Meute Yacht für Yacht achteraus



sacken lassen. So (oben) sieht das Feld wenig später hinter uns aus. Und wer hat Schuld? Alexandra steuert als gäb's kein Morgen, als wäre sie geradewegs aus dem Admiralscup auf die Fahrtenyacht gewechselt. Wenig später stehen wir vor der Haustür des Schleswiger Stadt-



hafens und auch da fährt uns Alexandra locker rein. Um 1635 sind wir nach 23 sm (Gesamt 66) buchstäblich in der 1. Reihe fest. Der Hafenmeister kassiert 22 €, Strom, Wasser und Duschen inclusive. Prima, besser geht's nich, Duschen & Toiletten sind wirklich edel.



Wer im Stadthafen (oben) festmacht kommt um einen Besuch auf dem Holm nicht herum. Der Holm (dän. = Insel) ist ein kleiner, feiner Ortsteil von Schleswig, der in den 1930ern seinen Inselstatus verloren hat. Damals wurde das Holmer Noor zugeschüttet.



Die Crew unterwegs im alten Fischerdorf auf dem Holm. Der Holm (unten rechts) und dahinter das Holmer Noor um 1600. Ganz rechts auf dem Holm das St. Johannes Kloster.



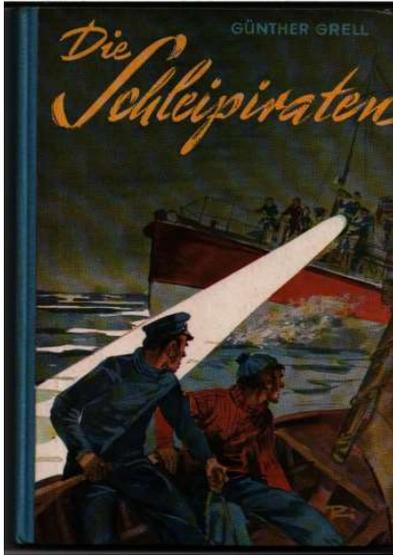
Links Schloss Gottorf (heute Landesmuseum) in der Stadtmitte der Schleswiger Dom. Martin und der Skipper waren erst im Mai auf dem Holm und auch damals habe ich im Logbuch darüber berichtet ([www.ralfuka.de/images/pics/downloads/1751.pdf](http://www.ralfuka.de/images/pics/downloads/1751.pdf)). Insofern jetzt nur diese beiden Fotos.



Damit soll's auch gut sein. An Bord der „Kalami Star“ gibt's zum guten Schluss, wir wissen es schon, Pellkartoffeln mit Räucherfisch. Dazu reichen wir Gurkensalat und Flens. Was für ein starker Tag. Morgen soll es lange regnen. Segeln wir erst am Nachmittag nach Kappeln oder bleiben wir noch eine Nacht?

Übrigens gibt es noch ein sehr schönes Schleivideo von mir, klickstu hier:

[https://www.youtube.com/edit?o=U&video\\_id=i5g4RmMAqDU](https://www.youtube.com/edit?o=U&video_id=i5g4RmMAqDU)

**Montag, 02. Oktober: Schleswig - Kappeln**

Draußen regnet's wie hulle, wir schlafen lange. Damit die Crew nicht aufwacht tippe ich in der Koje. Von den „Schleipiraten“ wollte ich doch noch berichten. Das Jugendbuch von Günther Grell ist schon ewig vergriffen, jahrelang war es nur für ganz viel Geld (+/- 200 €) zu bekommen und gestern hat es der Moses in Schottland! für 7 € + Versand entdeckt! Da habe ich sofort zugeschlagen. Vielen Dank, Michael. Schon so lange will ich den Kurs der „Schleipiraten“ segeln, jetzt kann endlich was draus werden.

Kennt jemand von euch das Buch? Vielleicht könnt ihr uns noch Tipps für diesen Törn geben? Das würde mich freuen. Natürlich freuen wir uns auch über jede Zuschrift oder jeden Kommentar zu diesem Logbuch. Nur Mut.

Jetzt ist es 0843, der Dauerregen hört langsam auf, Reise, Reise, aufstehn!



An Bord gibt es alles, was du brauchst, alles sechsmal. Die beiden weißen Tassen z.B. sind von Martin & Ralf. Davon gibt es, logisch, noch vier. Dazu sechs Teller, sechs Gläser, sechs usw. Aber warum brauchen der Moses und sin Fru solche Jumbotassen? Martin & Ralf jedenfalls sind ratlos. Kann jemand diese Frage beantworten?



Ein Tag zum Vergessen? Bis 1400 immer wieder kräftige Schauer (oben). Trotzdem sind 50 % der Crew downtown auf Shoppingtour, der Rest bastelt an Fotos, Texten und macht sich n Kopf über die Jumbotassen.

Es schauert schon wieder, doch um 1500 trauen wir uns endlich raus. Der DWD gibt uns „Südwest um 6, etwas abnehmend und Schauerböen“ mit auf Kurs. Bis zur Brücke Lindaunis sind es 11 sm und das ist bei achterlichem Wind in 1:45 Std nicht zu machen. Mit kleiner Genua bummeln wir raumschots die Schlei runter. Wir passieren die Stexwiger Enge – hier haben wir gestern wahre Triumphe gefeiert. Weiter nach Missunde und der Blick auf den Plotter bestätigt, wir sind zu spät für die nächste Brückenöffnung und zu früh für die übernächste. Klar, heute ist der 2. Oktober, Brückentag.



So bekommt der Moses seine Trainingseinheit und geht mit dem Skipper und der kleinen Genua „spielen“. Die Fock steht back oder sonstwie, die Logge misst keine Fahrt durchs Wasser, der Plotter dafür 2,5 Knoten über Grund. Spielkalb.



Oben die back gestellte Fock. Die Brücke im Blick, hangeln wir uns langsam raumschots weiter nach Lindaunis.



Zur Brückenöffnungszeit um 1745 übernimmt der Logbuchsreiber (oben) und hält die Yacht mit ein paar Kunststoffücken auf kurze Distanz zur Brücke. Öffnet die Brücke, fallen wir sofort ab und segeln durch. Andere Fahrzeuge? Fehlanzeige!



Auf dem Plotterscreenshot (Vorseite) ist unser Kurs als gezackte Linie gut zu erkennen. Warum nur fährt uns der Skipper bei dem roten X in den Sand? Das Echolot zeigt 2,90 m und trotzdem sitzen wir fest? Vorwärts oder rückwärts kommen wir da nicht runter und dann öffnet auch noch die Brücke – nur für uns. Am Brückentag Hafenkino vom Feinsten, leider ohne Publikum – sieht man mal vom Brückenwärter ab.

Wir geben alles. Alle Mann (die Frau auch) ganz nach achtern. Es wird gewippt, die Genua aus- und eingerollt, während die Maschine volle Kraft zurückfährt. Die „Kalami Star“ bewegt sich nicht, sitzt fest auf dem Sand oder im Schlick, jedenfalls auf dem X. Die Brücke ist noch nicht ganz geöffnet, als wir das Groß halbwegs auftuchen. Der Dampfer neigt sich leicht zur Seite, rührt sich aber nicht. Nun schlägt Martins große Stunde. Der Seemann klickt sich ins Spifall und schwingt sich tarzangleich außenbords. Ich fass' es nich, freischwingend über der Schlei bringt er die Yacht tatsächlich so aus dem Gleichgewicht, dass ein kleiner Ruck durch die Yacht geht. Geht da was? Ja, wir ruckeln langsam rückwärts, reicht das? Das Brückensignal wechselt auf grün, während Martin mit nassen Füßen an der Liane hängt. Jetzt müsste man tausend Hände haben, wir müssen doch da durch. Die Yacht rutscht gaaanz langsam rückwärts vom Sand und will gesteuert werden, aber die Großschot ist nicht gesichert, Martin hängt am Spifall und kommt aus eigener Kraft nicht an Bord. „Zieht mich rein“, ruft Tarzan der Deckscrew zu, die nicht weiß, was sie zuerst machen soll.

Nun sortiert sich alles: Der Moses übernimmt das Ruder, der Skipper sichert die Großschot und liftet das Spifall samt Martin. Alexandra zieht Tarzan und seine nassen Füße zurück an Bord. Der Brückenwärter gibt uns ein bisschen Luft – wir haben ihm ja auch ordentlich was geboten und um 1751 liegt Lindaunis achteraus. Die Brücke klappt zu. Uff! Der Rest ist schnell erzählt. Wir bergen das Groß und segeln nur mit der Genua raumschots bis Kappeln. Um 1912 sind wir nach 20 sm (Gesamt 86) beim Kappelner Yachtclub fest.

Was lernen wir daraus? Im Prinzip haben wir nichts falsch gemacht, sind aber auf den Zeitdruck der öffnenden Brücke reingefallen. Ohne Zeitdruck, ohne Hektik und mit besserer Kommunikation, hätten wir vermutlich dieselbe Lösung entwickelt, dafür organisiert, kontrolliert und sicher. Ganz spät am Abend, nach einem wunderbaren Essen im „Rhodos“ und drei Flens später, reflektieren wir den Aufsitzer noch einmal in aller Ruhe und wissen um unsere gewonnenen Stärken. So muss das.

---

### **Dienstag, 03. Oktober: Kappeln - Eckernförde**

Der Kappelner Hafenmeister kassiert 15 €, Wasser und Strom incl., Duschen 1 €/Person. Wirklich preiswert, dazu alles sauber, alles gut. Um 1035 legt der Zauberlehrling Michael ab, gleich öffnet die Brücke. Noch ein Brückentag? Bloß nicht, aber der DWD gibt uns viel Wind:

Flensburg bis Fehmarn: Südwest 5 bis 6, langsam westdrehend, später etwas zunehmend, Schauerböen.



Die Bedingungen sind prima, die starke Strömung von gestern ist längst gekentert, inzwischen fließt das Wasser langsam wieder schleiaufwärts. Kaum Wind und der strahlend blaue Himmel lassen weder an Bft. 6 noch an Schauerböen denken, herrliches Wetter.



Gleich in Kappeln setzen wir das Groß und der Wind schiebt uns an Maasholm (oben) vorbei raus auf die Ostsee. Um 1200 haben wir Schleimünde querab und hier draußen weht es tatsächlich mit 23 Knoten, Bft. 6. Wir nehmen das Groß ins 2. Reff, setzen 50 % Genua dazu und segeln die Küste runter. Immer wieder ziehen Schauerböen durch. Wer jetzt nicht refft, wird sofort bestraft. Upps, jetzt erwischt es uns auch – die Genua muss noch kleiner.



Parallel zur Küste segeln wir südwärts. Vorbei an Damp, am ehemaligen Schwedeneck – hier wurde tatsächlich mal Öl gefördert. In dieser Ecke sind wir allein unterwegs, alle anderen Yachten sind längst nach Kiel „abgebogen“.



Um 1300 lassen wir das kleine Sperrgebiet an Backbord. Von hier aus geht's rein in die Eckernförder Bucht. Der Wind weht uns jetzt kräftig auf die Nase. „Burkawetter“! Zwei, drei Kreuzschläge und wir sind in Eckernförde. Denkste, es wird rumplig und kein Wunder, dass außer uns niemand nach Eckernförde segelt. Gegenkommer sehen wir schon.



Wir kreuzen die Torpedoschießbahn hin und her und hin. Richtig tief ist es hier, bis 26 m geht es runter. Kein Wunder, dass uns Anfang Mai hier ein U-Boot begegnet ist. Mit den Schauern haben wir riesiges Glück. Die ziehen vor oder hinter uns durch. Nass werden wir tatsächlich

nicht, doch kräftige Böen erwischen uns immer wieder. Schnell werden aus 6 in Böen 7 Bft., die Welle spielt in der Landabdeckung kaum eine Rolle, spritzt halt rum.



Als wir noch zwei Meilen bis Eckernförde haben, kommt das nächste Wolkenungetüm (oben) auf uns zu. Ratzfatz bergen wir die Segel und motoren in den Hafen. Genauso schnell sind um 1535, nach 23 sm (Gesamt 109) die Leinen fest, ist das Landstromkabel angeschlossen und die Kuchenbude steht. Wer sich nicht an die Vereinbarung hält ist der Regen – nur ein paar Tropfen kriegen wir aufs Dach, dann scheint die Sonne.



Wenig später bezahlt Martin beim Hafenmeister 17 €. Wasser und Strom sind kostenlos, Duschen 1 €/Person. Der Yachthafen gefällt allen sehr gut. Zentral gelegen, es gibt alles was du brauchst und nahebei Restaurants ohne Ende. Dabei erweist sich der Moses als ausgesprochen kreativ, liest aus Restaurantkritiken vor und liefert damit die Basisdaten für die Entscheidung, wo gegessen wird. Heute liefert er uns einem „Jugoslawen“ aus ... wir sind begeistert.



Zum Dessert drücke ich mir bei Thomas Nielsen (Yachtsport Eckernförde) mal wieder die Nase am Schaufenster zur Saare 41 CC platt. Irgendwie immer noch mein Traumschiff. Zur guten Nacht nehme ich es mit in meine Träume.

---

### Mittwoch, 04. Oktober: Eckernförde – Laboe



Regen prasselt auf die „Kuchenbude“, schauriges, böiges Herbstwetter weckt uns. Wir drehen eine kurze Shoppingrunde durch die Stadt und der Moses findet endlich die passende Tasche zum Brötchen holen.



Umme Ecke besuchen wir die Bonbon- und Schokoladenmanufaktur. Hier wird die Brötchentasche sogleich missbraucht und muss Unmengen Schokolade und Bonbons transportieren.



In der Manufaktur sind wir Zaunkönige bei der Bonbonproduktion - unten.



Honigbonbons mit Fenchel werden für das Publikum von Hand hergestellt. Frisch & noch warm schmecken die unglaublich lecker. Nachschlag für die Brötchentüte!



Bei dem Schietwetter ist der Laden gerammelt voll. Auch der DWD gibt uns lausiges Wetter mit auf Kurs als wir um 1200 mit Ziel Laboe ablegen.

Flensburg bis Fehmarn: Südwest bis West 6 bis 7, Schauerböen.

Draußen rollen wir sofort die Genua aus. Der Moses übernimmt und lässt sich nur noch vom Ruder wegschneiden. Nach dem Feiertag ist niemand mehr draußen unterwegs. Gut, die Küstenwache begegnet uns und die Fregatte „Nordrhein-Westfalen“ tuckert mit 1,6 Knoten

Richtung Eckernförde. Wir queren das Torpedoschießgebiet, aber nirgendwo blinkt ein Warnsignal – alles gut, freie Fahrt. Trotzdem geht jeder seltsamen Gedanken nach. Meine schönste Fantasie ist, dass ein Torpedo bei Erkennung der „Kalami Star“ einfach abdreht. Einfach so!



Als wir die Huk von Dänisch Niendorf querab haben, ändern wir unseren Kurs rein in die Kieler Förde (oben). Wir haben Wendtorf vor dem Bug und wenig später bereits Laboe. Aus dem Raumwind- wird ein Amwindkurs. Die gereifte Genua muss es jetzt allein richten, aber nicht mehr lange. Ein Containerzubringer geht Richtung Kiel Kanal und die „Color Fantasy“ nimmt Kurs auf Oslo. Ansonsten wenig los.



Ein Containerdampfer und ein Schauer wollen uns den Weg nach Laboe abschneiden. Wir rollen das Segel ein, Maschine an. Mal seh'n, wer gewinnt. Der Dampfer bleibt weit in der Fahrwassermittle und stört nicht, doch der Schauer rückt bedrohlich näher, immerhin fegt der Wind in LaBöen mit Bft. 7 über die Außenförde.



Jetzt nur noch schnell in den Hafen. Die Crew hat schon die Festmacher in der Hand – Mist, die Box ist „rot“. Tiefer im Hafen steht das Echolot plötzlich auf 1,80 m - bei 1,85 m Tiefgang? Komisch, vorgestern steckten wir bei 2,90 m Wassertiefe im Schlick. Schnell wieder zurück. Endlich eine freie Box und nix wie rein. Super, der Wind kommt genau von vorn, aber wie! Nur, was ist denn jetzt los? Der Moses will die Bb-Achterleine über den Pfahl legen, doch plötzlich ist der Pfahl vorbei, längst achteraus. Wo will der denn hin? Darf der das? Ja, aber nicht jetzt. Als drei Leinen fest sind fegt eine Schauerböe über den Hafen, die sich gewaschen hat. Nun müssen alle nachsitzen und die fehlende Achterleine festmachen. So kommt jede/r in den Vollwaschgang und der Dampfer ist um 1515 nach 18 sm (Gesamt 127) endlich fest beim LaBöer Regattaveren. Ruckzuck steht wärmender Kaffee auf der Back, mit Kieler Sprotten – aus Eckernförder Schokolade. Besser geht's doch nicht.

Vor dem nächsten Schauer rüsten wir mit der Kuchenbude nach, die Heizung bollert, irgendwie müssen unsere Segelklamotten doch trocknen.



Erst gegen 1800 lassen die Schauer nach. Der Hafenmeister kassiert 25 €, incl. Strom, Wasser UND Duschen. Die Gourmettipps reduzieren sich auf die „Fischküche Laboe“, doch da ist kein Platz mehr frei. Das „Asia Thang-Long“ wird uns vom Hafenmeister empfohlen, „... da bin ich noch nie enttäuscht worden“. Recht hatter, tolles Essen.

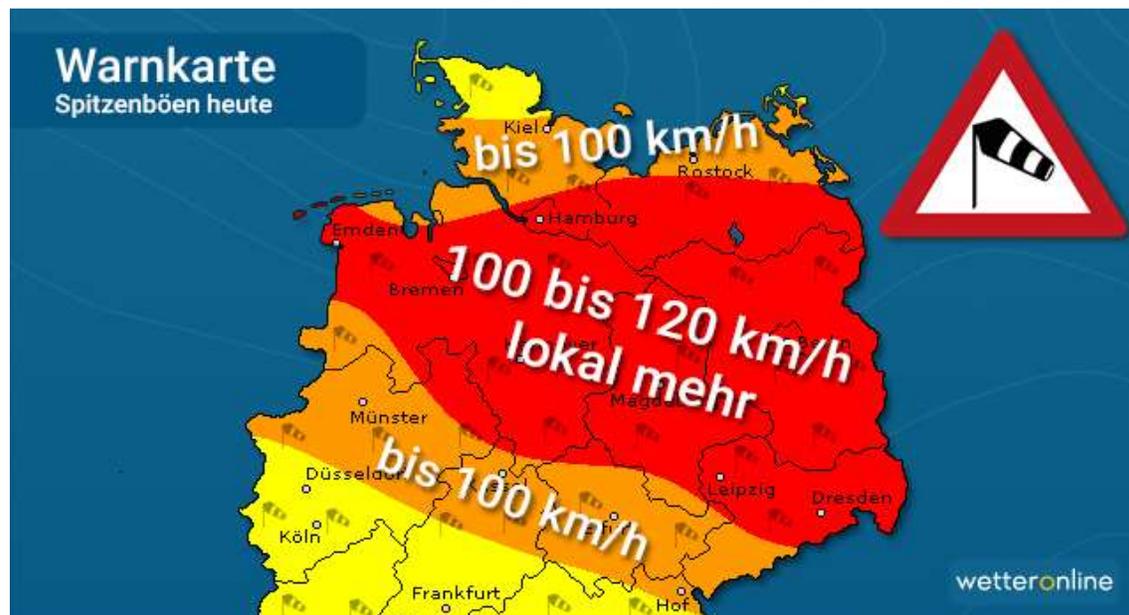
Allerdings fegen immer stärkere Schauerböen über LaBöe hinweg. Als wir in einer Regenpause zurück an Bord LAUFEN erwischt es uns trotzdem. Das gibt's doch gar nicht und auch der Seewetterbericht für Morgen entwickelt sich langsam zum Albtraum:

Westliche Ostsee: Südwest bis West 7, abnehmend um 5, später nordwestdrehend, zeitweise starker Regen, Westteil später **orkanartige Schauerböen**, See 2 Meter.

Uns wird klar, dass wir morgen wohl hierbleiben müssen. Müssen wir?

### Donnerstag, 05. Oktober: Laboe - Heiligenhafen

Die Nacht war mehr als schaurig. Es schüttet die ganze Nacht durch. Am frühen Morgen wird deutlich, was da für ein Tief auf uns zu rauscht. Der Schnellläufer „Xavier“ wird auf dem Wasser bestimmt mehr als die für die Küste angegebenen 100 km/h Windgeschwindigkeit bringen.



Beim Flaschendreihen verliert Martin und muss in Schwerwetterkleidung durch die Schauer zum Bäcker. Zu allem Unglück wird er dort auch noch von einem maulenden Rentner in die Regeln beim Anstehen „eingewiesen“. Lächele, es könnte ...

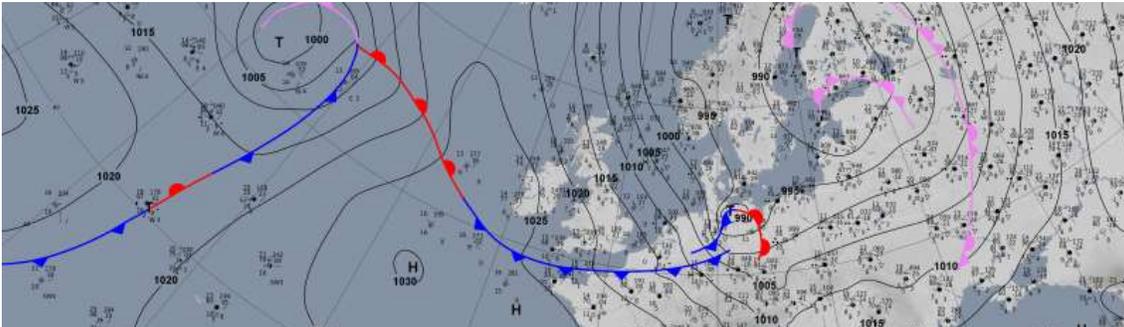
Als wir den Seewetterbericht lesen ist weder von Sturm noch von Orkan die Rede..? Lediglich eine Sturmwarnung liegt vor:

West 5, vorübergehend wechselnde Richtungen 5 bis 7, nordwestdrehend, später Schauerböen, strichweise Gewitter, See 1,5 Meter.

Es schüttet immer noch und ein Ende ist nicht in Sicht. Vor Regen wird beim Seewetter nicht gewarnt. Ob und wann wir segeln, weiß der Himmel. Um 1300 schauert und schüttet es weiter als gäb's kein Morgen. Wir messen im Hafen Bft. 8., Kiel Leuchtturm meldet Bft. 9. Was ist der Seewetterbericht wert, wenn 5 -7 vorhergesagt sind und wir schon im Hafen 8 Bft. messen?

Ein gebrauchter Tag. Aus lauter Verzweiflung schalte ich Kanal 16 ein und wir werden Ohrenzeuge eines Seenotfalls vor Schleimünde. Eine Yacht hat Motorprobleme, kann sich gegen den kräftigen Nordost nicht freisegeln und driftet auf die Küste zu. Routiniert arbeitet Bremen Rescue den Einsatz ab. Die „Nis Randers“, der in Maasholm stationierte Rettungskreuzer, übernimmt und schickt das Tochterboot „Onkel Willi“ vor. „Onkel Willi“ nimmt, begleitet von der „Nis Randers“, den Havaristen auf den Haken und schleppt ihn nach Maasholm. Über das AIS können wir den Einsatz ebenfalls verfolgen und wundern uns, dass jetzt noch Yachten draußen sind – Chartersyachten! Klar, heute ist Donnerstag und Freitag oder Samstag muss die Yacht abgegeben werden, die haben Zeitdruck.

Den haben wir zum Glück nicht, wir können auch bleiben. Obwohl, so schön ist es hier auch nicht. Der Salon gleicht einer Tropfsteinhöhle. Die Heizung läuft und du kannst kein Fenster öffnen, na klar ist das Steckschott zur Kuchenbude geöffnet, aber auch die Kuchenbude ist von innen und außen nass. Unser Ölzeug klamm von gestern – „hohe Luftfeuchtigkeit“ eben und es schüttet unaufhörlich weiter. Hallo Welt, wir langweilen uns in dieser schaurig feuchten Warteschleife. Schickt doch mal ne Mail an [segeln@ralfuka.de](mailto:segeln@ralfuka.de) Die würde uns aufmuntern.



Die Bodendruckkarte um 1400. Der Bordmeteorologe Martin rechnet und rechnet: „Geht das Tief durch, kommt der Winddreher. Wenn dann endlich der Regen aufhört hängen wir uns an Xavier dran“. So weit der Plan. Nur, wann ist „Xavier“ durch und wann spätestens müssen wir segeln? Andererseits wollen wir bei diesen Bedingungen nicht durch die Nacht. Spätestens um 1600 müssen wir los, damit wir bis 2200 in Heiligenhafen ankommen. 1600 ist definitiv die Deadline, ansonsten bleiben wir. Vorsorglich geht's an die unvermeidlichen Spaghetti. Wunderbar, es wird brav aufgegessen. Zur Belohnung hört Punkt 1500 unverhofft der Regen auf, es wird beinahe still in LaBöe. Auf diesen Moment haben wir nur gewartet. Noch einmal gilt der Blick dem aktuellen Seewetterbericht von 1142:

Wechselnde Richtungen 3 bis 5, vorübergehend nördliche Winde um 6, nordwestdrehend, etwas abnehmend, anfangs starker Regen, sonst Schauer- und strichweise Gewitterböen, See 1,5 Meter.

Auch diesen Seewetterbericht gleichen wir mit dem DMI, den Gribfiles, Windfinder und der Bodendruckkarte (oben) ab. Sorgfältiger geht es nicht. Alle Vorhersagen weichen kaum voneinander ab. Was hält uns noch? Ach ja, ist Schießbetrieb? Nein, aufgrund der Wetterlage ist kein Schießbetrieb = 8 sm weniger als außen rum. Noch ein Plus, möglichst heute zu segeln.



Um 1530 legen wir ab – LaBöe im Hintergrund (oben). Das Groß geht ins 3. Reff und die Genua rollen wir ebenso "klein" aus. Bis zur „Kolberger Heide“ segeln wir damit vorzüglich. Der Wind kommt tatsächlich mit Bft. 6 aus NW – wie angekündigt, aber etwas abnehmend?



Die Welle geht schon auf der „Kolberger Heide“ in eine andere Liga und nimmt sogar noch zu. Der Moses würde jetzt so gerne steuern, darf er aber nicht. Nun mauler ein wenig rum, aber als er kapiert, was los ist, zieht er seinen Antrag zurück. Aus dem wird mal was. Vor Holm (oben) löst der Skipper Skipper Martin am Ruder ab. Je länger der Nordwest auf das Wasser wirkt (Fetch), desto größer wird die Welle. 2,50 m sind immer wieder mal drin. Auch der Wind legt zu und pendelt sich bei 27, 28 Knoten ein, das ist Ende Bft. 6. Dazu blauer Himmel, gute Sicht, typisches Aprilwetter mit Sonne, Wolken und Schauerphasen, Rückseitenwetter eben.

Als wir die Hohwachter Bucht erreichen sind wir bei Bft. 7 und drei Meter Welle. Ausnahmen bestätigen die Regel, wenn mal wieder die „drei Schwestern“ zu Besuch kommen. Es ist wirklich so, dass große Wellen selten allein kommen, sondern meist zwei Schwestern im Gefolge haben. Schwestern sind natürlich Verwandte und die kann man sich nicht aussuchen. Immerhin kommt weit in der Ferne der Radarturm von Heiligenhafen in Sicht – endlich das Ziel vor Augen ... und geiles Segeln. Kein Spritzwasser und von oben trocken.



Wer segelt weiß, dass man die Wellenhöhe nicht mit der Kamera einfangen kann. Martin wäre das hier beinahe gelungen. Dem Rudergänger bereitet ambitioniertes Steuern ein echtes Vergnügen – auch wenn man höllisch aufpassen muss, nicht quer zu schlagen. Wenn hohe Wellen anrollen, stelle ich das Heck schräg in die See und surfe die Welle runter. Gelernt ist gelernt und manchmal klettert die Logge Welle abwärts auf mehr als 10 Knoten. Trotzdem,

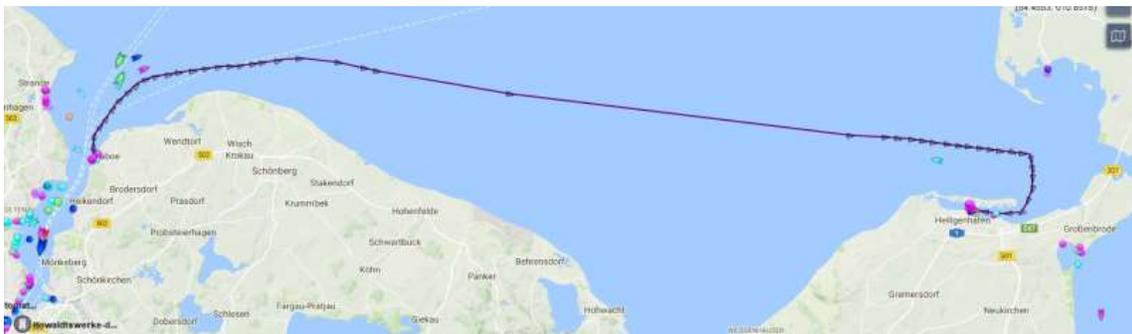
hin und wieder schießen wir in die Sonne, aber weniger Tuch geht nicht. Versuchsweise nehmen wir die kleine Genua weg und merken, dass die Yacht luvgerig wird und sich schlechter steuern lässt. Rolle rückwärts, Genua wieder raus.

In der Ferne sind Schauer auszumachen und ein Wolkenungetüm stürmt auf uns zu. „Xavier“ ist doch durch? Wir haben Zeit, uns vorzubereiten, aber viel können wir nicht tun. Inzwischen treiben uns Böen mit 8 Bft. nach Heiligenhafen. Es wird langsam dunkel und die schaurigen Wolken ziehen knapp hinter uns durch. Bisher konnte der Rudergänger die hohen Wellen im Rückspiegel ausmachen und entsprechend reagieren, aber jetzt? Noch zwei Stunden durch die Nacht. Als wir das Schießgebiet Todendorf/Putlos verlassen weiterhin Böen bis 36 Knoten. Die brauchen wir jetzt gar nicht. Vor Heiligenhafen Ost wird es sehr flach, da werden sich Grundseen bilden. Hoffentlich kommen wir da heile rüber.



Kommen wir. Statt Halse segeln wir eine Q-Wende und bringen das Segel sicher auf die andere Seite. Ab jetzt halten wir auf Heiligenhafen Ost zu. Spritzwasser kommt über, doch bald sind wir im geschützten Fahrwasser, die Welle ist weg. Hier fliegt uns der Wind direkt auf die Nase, Maschine an. Martin sichert das Groß und der Bordschreiber weist den Moses in die Steuermannskunst der Richtfeuerlinie ein. Machter gut und jetzt lachter wieder, der Moses.

Um 2100 rein in den Yachthafen. Die Decksbeleuchtung macht ihren Job, sodass wir Leinen und Fender vorbereiten können. Natürlich fegt der Wind auch durch den Hafen. Aber das ist mein Revier und um 2115 sind wir nach 34 sm (Gesamt 161) fest an Steg 9. Sogar mein Lieblingsplatz 5 ist frei, der Eigner bereits im Winterlager. Hier bin ich gern und damit ist die letzte Reise der Saison zu Ende - im Februar segeln wir die Kanarischen Inseln.



Beim Anlegebier der Blick auf den AIS-Screenshot. Eigentlich müsste man jetzt noch in die „Altdeutsche“, aber die Küche ist seit 2100 dicht, also kommt die Notlinsensuppe auf die Back. Und weil man hinterher immer schlauer ist, nochmal das angekündigte Seewetter:

Wechselnde Richtungen 3 bis 5, vorübergehend nördliche Winde um 6, nordwestdrehend, **etwas abnehmend**, anfangs starker Regen, sonst Schauer- und strichweise Gewitterböen, **See 1,5 Meter**.

Wie wir's erlebt haben, haste ja gelesen. Die Prügel bekommt hier stellvertretend für alle anderen „Wetterleuchten“ der DWD. Alle habt ihr heute daneben gelegen - und wie.

Ein Dankeschön an meine Crew für die wunderbaren Fotos. Danke auch an Peter, der auf meinen Weckruf aus der Tropfsteinhöhle, seinen Beitrag gegen die Depression liefert:

Na was könnte noch gegen die Wetter-Depression wirken? Vielleicht ein Urlaubsbild aus dem Sommer? OK, hier ist eins mit dem Titel „Hoch und Trocken“ von der Insel Kökar.

VG Peter

Danke auch an Yvonne, die noch letzte Woche an Bord war:



Hallo Ralf und Crew!

Mensch bin ich froh, dass ihr sicher in Heiligenhafen angekommen seid!!!

Heute Nachmittag habe ich immer mal wieder aus dem Fenster geschaut als der Regen waagerecht an unserem Bürofenster vorbei fegte! Was für ein Sturm und ihr auf dem Weg von Laboe nach Heiligenhafen... Habe mir viele Gedanken gemacht, obwohl so viel im Büro zu tun war.

Abends bin ich dann auch 2.5 Std unterwegs gewesen, um nach Hause zu kommen. Züge fahren nicht mehr, auf meiner U-Bahn Strecke lagen Bäume und der Busersatzverkehr war chaotisch überfüllt und im Stau...

Uffff ... aber nun ist die Gefahr vorbei und wir können nach Flensburg fahren. Mal sehen was es dort an Wetterüberraschungen geben wird.

Nun noch einen möglichst trockenen Tag morgen zum Jacken und Hosen trocknen und eine gute Heimfahrt!

Liebe Grüße von Yvonne an alle!



Vielen Dank an meine Mitsegler und an alle, die mitgelesen haben. Den Seglern einen schönen Saisonabschluss und allen ein schönes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch. Und wer jetzt immer noch Lust hat, mal mitzusegeln, der mailt einfach an [segeln@ralfuka.de](mailto:segeln@ralfuka.de)

Wer noch mehr von dieser Reise lesen möchte, klickt auf <https://skipper-martin.de/> Martin führt ebenfalls ein online Logbuch. Viel Spaß damit.

So, ich habe fertig.  
Fairwinds & Lieben Gruß

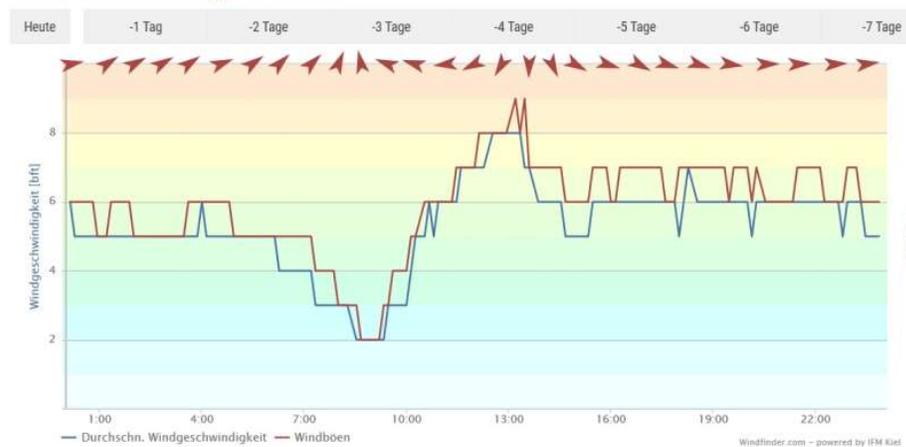
*Ralf*



Heiligenhafen, 6.10.17

P.S. Das Logbuch ist garantiert seemannsgarnfrei. Dennoch gibt es Nörgler, Zweifler, Forums- und Stegsegler, die über Bft. 5 nie hinaus gekommen sind. Nur für euch zwei Nachweise über die Windentwicklung in der Westlichen Ostsee im Bereich unseres Törns:

**Messwerte vom Donnerstag, 5. Oktober 2017**



**Die Windmesswerte von Kiel Leuchtturm.**

**Messwerte vom Donnerstag, 5. Oktober 2017**



**Die Werte von Westermarkelsdorf/Fehmarn**