

## Von einem der auszog, das Segelabenteuer in Corona-Zeiten zu suchen

### Zu meiner Person und was ich mit der Monarch-Klasse zu tun habe:



Für diejenigen, die mich nicht kennen, möchte ich mich vorstellen. Mein Name ist Thomas Kwirandt und ich wohne in Nordosthessen, nahe den Ländergrenzen zu Thüringen und Niedersachsen. In später Jugend habe ich Windsurfen gelernt und diesen Freizeitsport jahrelang ausgeübt. Irgendwann ging das aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr, aber die Liebe zum Wassersport blieb. Was lag also näher als der Kauf eines Bootes.

Ich habe es meinem ehemaligen Chef, einem passionierten Segler, zu verdanken, der mir zum Kauf eines Monarchen riet und bin ihm heute noch dankbar dafür. Für mich als damaligen Segelanfänger gab es kein besseres Boot. Ich wurde schließlich im Gebrauchtbootmarkt fündig, und ein Osterurlaub in Bayern ergab die Gelegenheit, mir einen Monarchen anzuschauen und wenig später auch zu kaufen. Die Story dazu wäre eine eigene Geschichte wert.

Kurzum fuhr ich meine „Olhuveli Queen“ mit der Segelnummer 294 mehrere Jahre und bin nach wie vor von den Segelqualitäten eines Monarch-Hubkiel-Bootes überzeugt. Auch wenn ich meinen geliebten Monarchen nicht mehr besitze, so bin ich doch der Monarch-Klassenvereinigung immer treu geblieben und das in erster Linie wegen der tollen jährlichen Fahrtensegelwochen, die verdiente Klassenmitglieder immer organisieren.



Ohne es damals zu wissen, war es unser Mitglied Henner Ommer, der bei mir während der Fahrtensegelwoche an der Flensburger Förde in 2012 den Stein ins Rollen brachte. Wie immer wurde diskutiert, ob und von wem ein Monarch-Neubau unter fairen Preisen zu realisieren wäre. Henner zeigte auf seinem Tablet den Entwurf der „neuen Varianta 18“ von HanseYachts in Greifswald, die auf den Plänen des „alten Dehler 18 Rotkäppchens“ beruhte. Es reizte mich der Gedanke, mir ein solches Boot zuzulegen, welches eine „richtige“ Schlafmöglichkeit an Board hat.

In Hamburg auf der Hanseboot sah ich zufällig eine gebrauchte Dehler 18 Rotkäppchen mit Bugrammschaden. Ich kaufte es, ließ es reparieren und so trägt es mich schon ein paar Jahre lang auf diversen Gewässern.

Eine große Dankbarkeit erfüllt mich gegenüber den Teilnehmern der Monarch-Fahrtensegelwochen, die mich trotz dieses „artfremden“ Bootes in ihren Reihen dulden.

## **Die geplatzen Fahrtsegelwochen Müritz 2020:**

Es hätte alles so schön sein können, wenn die Corona-Pandemie uns nicht ins Handwerk gepfuscht hätte. Fast alle haben rechtzeitig ihre Unterkünfte storniert. Ich hatte bis zuletzt auf Besserung gehofft, um doch noch fahren zu können.

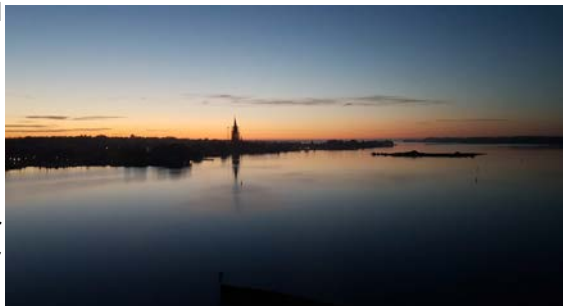
Am 13. Mai fiel die Entscheidung der Landesregierung in Meck-Pomm: Vorerst Öffnung der Ferienunterkünfte nur für Einheimische. Damit war der Traum Müritz für 2020 endgültig auch für mich geplatzt. Da ich jedoch noch im Berufsleben stehe, wollte ich meinen geplanten Urlaub nicht zu Hause verbringen. Ich rief also kurzfristig in Schleswig an der Schlei an und hatte Glück. Ich konnte wieder dasselbe Appartement im Wikingturm buchen, das mich schon 2018 begeisterte und mein Rotkäppchen fand auch einen Liegeplatz im Wiking-Yachthafen direkt unter dem Turm.

Geplant hatte ich, während dieser knapp 2 Segelwochen eine 4-Tages-Tour mit 3 Übernachtungen an Bord zu unternehmen. Von Schleswig aus wollte ich am 1. Tag bis Maasholm segeln und im Hafen der Modersitzki-Werft übernachten. Am 2. Tag wollte ich dann von Maasholm aus raus auf die Ostsee und die Küste hoch bis in die Flensburger Förde. Dort wollte ich die Geltinger Bucht ansteuern und entweder im Hafen von Wackerballig oder Gelting Mole übernachten. Den 3. und 4. Tag das Ganze retour. Ein großes Abenteuer sollte es für mich werden, da ich noch nie Einhand „auf großem Wasser unterwegs war“. Wie die Überschrift meiner Geschichte schon sagt: „Von einem der auszog, das Segelabenteuer in Corona-Zeiten zu suchen“. Was letztendlich aus meinen hochtragenden Plänen wurde, lässt sich in den folgenden Zeilen nachlesen.

### **Ende Vorwort**

## **Dritter Tag, Mi., 20.05.2020, Reviererkundung bis Missunde**

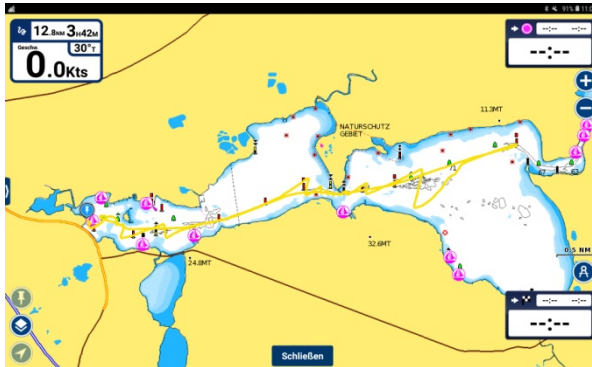
Wollte nach letzter Nacht mal ausschlafen. War wieder nix. Wenn ich von Zuhause weg bin, brauche ich meist zwei Nächte zum Eingewöhnen. Ich hatte vor Reisebeginn schon sinniert, dass es in Schleswig abends später dunkel und morgens früher hell werden würde als in meinen nordhessischen



Breiten. Durch meine unruhige Nacht bekam ich mit, wie es bereits um 04:15 Uhr ordentlich dämmerte und das bescherte mir ein wunderschönes Foto der Morgendämmerung.

Die Wasseroberfläche der Schlei war so glatt wie ein Babypopo. Laut Wettervorhersage könnte man dann ab ca. 14 Uhr allmählich mit 2 bft, später auch noch bis max. 3 bft rechnen. So beschloss ich, den Vormittag zu nutzen, um mein Logbuch zu beginnen.

Geplant war jedoch noch ein Segelausflug in den Abend hinein bei auffrischem Wind, den ich auch in die Tat umsetzte.



Kurz nach 17 Uhr legte ich bei 2 bft aus WNW bis NW ab. Mit sehr gemächlicher Fahrt ging es auf dem Fahrwassertonnenstrich die Schlei hinunter bei meist Raumschot- bis Vorwindkurs. Da ich gestern beim ersten Probeschlag schon festgestellt hatte, dass alles am Boot so

funktionierte, wie es sollte, nahm ich mir für diesen Tag vor, bis zur roten Tonne 64 und zurück zu segeln.

Die Tonne 64 liegt unmittelbar am östlichen Ende der großen Breite, dort wo man in die Missunder Enge einbiegt. Ich stellte hier erfreut fest, dass der Wind tatsächlich leicht zulegte, was mir nun auf der Rückfahrt beim Kreuzen zugute kam. Anfangs konnte ich dem Fahrwasser Richtung Stexwiger Enge folgen, aber in Höhe der grünen Tonne 71 drehte der Wind etwas zu meinen Ungunsten, so dass ich nun hart am Wind nach Backbord in südwestliche Richtung ausweichen musste. Ich steuerte unmittelbar das Ufer auf halber Strecke zwischen Stexwig und Borgwedel an.



Als Landmarke diente mir dabei ein Windrad auf einer Landerhebung. Kurz vor dem Ufer vollzog ich die Wende und fuhr den Kreuzschlag hart am Wind in nordnordöstliche Richtung. Hier kreuzte ich das Fahrwasser in gebührendem Abstand zu den Booten, die in östlicher Richtung unterwegs waren. Ich hatte so genügend Höhe gewonnen, um dann wieder Kurs hart am Wind in Richtung SW/WSW aufnehmen zu können. Dieses Mal diente mir der Hafen von Stexwig bzw. die rote Tonne 68 als Ansteuerungspunkt. Südlich dieser Tonne gibt es ein nicht unbedeutendes Flach, was ich im Auge behalten musste. Dank der elektronischen Karte meiner Navionics-App auf meinem Tablet kein Problem. In der Karte lässt sich die sogenannte „Sicherheitstiefe“ individuell einstellen. So konnte ich in gutem Abstand zum Flach rechtzeitig zum Kreuzschlag wenden.

Ich befand mich nun unmittelbar vor der Stexwiger Enge bei Wind aus WNW, also blies er mir praktisch genau von vorne ins Gesicht. Da die Tageszeit schon sehr vorangeschritten war und es nun auch merklich kühler wurde, hatte ich das Glück, keinen Gegenverkehr zu haben. So verzichtete ich auf ein Anwerfen meines Außenborders und passierte die Engstelle in 5 Kreuzschlägen, bis ich wieder annähernd dem Fahrwasser in der kleinen Breite folgen konnte. Dieses gelang mir bis zur Ansteuerungstonne Haddeby 1 (Tonne 80). Ab hier konnte ich nicht mehr hart am Wind segelnd dem Fahrwasser folgen und begab mich bis westlich des Mövenbergs wieder auf Kreuzkurs.

Dann wieder das übliche wie nach jedem Segeltörn: Außenborder anwerfen, in den Wind gehen, Segel bergen, unter Motor den Hafen anlaufen, festmachen und das Boot klarieren. Zum Schluss war ich etwas durchgefroren. Ich hatte zwar mein „Ölzeug“ angezogen, aber keine wärmende Unterkleidung. Zu Törnbeginn war das noch in Ordnung, aber zum Schluss war ich dann doch froh, als ich gg. 21:00 Uhr in der Box festgemacht hatte. Ich habe an diesem Tag 12,8 sm in 3 Std. 42 Min. zurückgelegt bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von immerhin 3,5 kn. Das sind zwar keine Spitzenwerte, aber wenn man bedenkt, dass Teilstrecken darunter waren, wo ich zu Beginn meines Törns vorwinds nur zwischen 1 und 2 kn erreichte, war ich dann letztendlich doch sehr zufrieden mit dem Ergebnis. Vor allen Dingen war ich mal wieder mächtig stolz, die Stexwiger Enge nur unter Segeln „bezwungen“ zu haben.

#### **Vierter Tag, Do., 21.05.2020 (Himmelfahrt / Vatertag)**

Es folgt ein blendend schöner Tag.. allerdings ohne nennenswerten Wind, wie korrekt von der App Windfinder vorhergesagt. Ich bin darüber verwundert, wie viele Segelboote und -schiffe sich trotz des fast nicht vorhandenen Windes auf den Weg machen. Okay, es ist Vatertag! Die Temperatur hat auch ordentlich zugelegt. Ich beschließe, einen Pausentag zu machen.

## **Sechster Tag, Sa., 23.05.2020, Lindaunis und Starkwind**

Am heutigen Tag kam der Wind mit Macht, dieses Mal wieder korrekt von Windfinder vorhergesagt.

Der aufkommende Starkwind und die sonstige Wettervorhersage für meinen beabsichtigten 4-Tages-Törn ließen in mir schon Zweifel aufkommen, ob ich dieses Abenteuer überhaupt vor Ablauf meines Urlaubes realisieren könnte. Außerdem galt für Übernachtungen in Häfen wegen der Corona-Pandemie noch immer, dass die sanitären Einrichtungen geschlossen, die Toiletten nur tagsüber geöffnet und das Übernachten an Bord nur denjenigen gestattet ist, die eine eigene Toilette an Bord haben. Ich selbst habe schon länger „für den absoluten Notfall“ einen betriebsbereiten Porta Potti an Bord. Ich weiß zwar nicht, ob das den Marina-Betreibern reicht, aber allein die eventuell fehlende Möglichkeit, sich in den sanitären Anlagen der Marinas die Zähne zu putzen und sich zu waschen, machten die Sache schon erheblich unattraktiver.

Da es mich immer noch reizte, auf die Ostsee hinaus zu fahren, erarbeitete ich einen „Alternativplan“. Anstatt des 4-Tage-Törns nur einen 3-Tage-Törn: Der erste und letzte Tag sollten wie geplant stattfinden. Anstatt des 2. und 3. Tages in einen der Häfen in der Geltinger Bucht mit Übernachtung und zurück beabsichtigte ich nun, die Strecke auf der Ostsee auf einen Tag zu verkürzen. Das bedeutete, an diesem 2. Tag von Maasholm aus raus auf die Ostsee in die gleiche Richtung, nur nicht bis zu einem der Geltinger Häfen, sondern nur bis zum Leuchtturm „Kalkgrund“. Dieser steht in der Flensburger Förde in nordnordwestlicher Richtung in Verlängerung der Küstenlinie der Geltinger Birk und warnt dort die Schifffahrt (hauptsächlich Schiffe mit entsprechend viel Tiefgang) vor dem weit in die Förde reichenden Flach gleichen Namens. Von dort dann wieder zurück bis Maasholm. So nun mein 3-Tage-Alternativplan.

Für heute, Samstag, waren zu Beginn des Tages 3bft, in Böen 5, angesagt. Dieses sollte sich im Laufe des Tages auf 4 bft, in Böen 6, steigern. Die Windrichtung war wieder um WNW pendelnd.

Ich wählte wieder die gleiche Strecke wie tags zuvor, nämlich von Schleswig bis zur Klappbrücke Stubber Haken und wieder zurück. Wegen des Zuwachses an Wind war ich mir sicher, die Strecke in kürzerer Zeit bewältigen zu können.

Dieses Mal fuhr ich tatsächlich gg. 11:10 Uhr los und zwar ungerefft, in dem Glauben, dass Windfinder sich ähnlich irren würde, wie am Tag zuvor. Ich fuhr ein ganz kurzes Stück auf Vorwindkurs, beginnend in Höhe des Mövenbergs bis zur grünen Tonne H3. Wegen meiner heftig schlagenden Fock fuhr ich anschließend 3 Kreuzschläge vor dem Wind und ging zu Beginn der Kleinen Breite sofort nach Backbords vor den dortigen ehemaligen kleinen Hafen, was wohl früher ein Militärhafen war, der



durchfahren. Die große Breite durchfuhr ich vor dem Wind kreuzend in relativer Nähe zur Fahrwasserlinie. Auch für die anschließende Durchfahrt der Missunder Enge nahm ich wieder meinen Motor zu Unterstützung der Segelkraft hinzu.



Danach wieder Motor aus und auf Fahrwasserlinie bis etwa in Höhe der Marina Bohlert-Hülsen. Dann wich ich etwas nach Backbord von der Fahrwasserlinie ab. Dort erweitert sich die Schlei zum Gunnebyer Noor, welches an mehreren Stellen als Ankerplatz beliebt ist. Durch die Windrichtung begünstigt, gelangte ich zum

rechtsseitigen Ufer des Gunnebyer Noores in nur 3 Kreuzschlägen vor dem Wind.

Von dort ging es wieder mit raumem Wind von Steuerbord einmal quer über die Schlei, auf die Untiefe Lindholm zusteuern, die ich aber steuerbords liegen ließ.

Weiter vor dem Wind kreuzend ging es nun auf die Brücke Stubber Haken zu. Hier war vor der Brücke trotz des heftigen Windes schon ein dichtes Gedränge von allerlei Booten und Schiffen, denn ich erreichte meinen „Wendepunkt“ exakt um 13:45 Uhr zur Brückenöffnungszeit. Wenn ich also vorgehabt hätte, die Schlei weiter Richtung Ostsee zu fahren, so hätte ich meine Reise bis hierhin optimal geplant, was nicht beabsichtigt war..

Für ein Foto war keine Zeit, denn ich hatte im wahrsten Sinne alle Hände voll zu tun. Wenn ich vorher die Hinfahrt als verhältnismäßig angenehm beschrieb, was auch größtenteils zutraf, so war das gar nichts im Vergleich zu dem, was mich auf der Rückfahrt erwartete (Schreck).

Schon bei dem Versuch, wieder dahin zurück zu fahren, wo ich hergekommen war, merkte ich, dass dies nicht leicht werden würde. Halsen war bei diesem Wind eine hochgefährliche Sache, deshalb vollzog ich dort, wo man normalerweise halst, regulär Q-Wenden. Dann ging es auf der Kreuz in Richtung Heimathafen. Ich musste konstatieren, dass ein „normales Am-Wind-Fahren“ nicht möglich war, geschweige denn Hart am Wind. Dieser blies mir derart kräftig entgegen, dass ich trotz gerefften Großsegels dieses nicht in einer normalen Am-Wind-Stellung fahren konnte. Da mein Rotkäppchen nicht über einen Traveller verfügt, den ich bei meinem Monarchen so geliebt hatte, blieb mir nichts anderes übrig, als das Groß so weit zu fieren, dass das Tuch im oberen Bereich bis an die Salingsecken reichte, einer Segelstellung, die ich normalerweise bei Raumschots- und Vorwindkursen wähle. Die Fahrtrichtung beim Kreuzen musste ich entsprechend anpassen.

Das Boot hatte dabei fortwährend derart Schräglage, dass die leewärtigen Püttinge regelmäßig vom Wasser der Schlei umspült wurden. Den meisten Vortrieb für mein Boot lieferte dabei die nur 5,5 qm große Selbstwende-Fock. Das Groß fasste ab und zu Wind und killte im Grunde genommen mehr, als dass es für Vortrieb sorgte. Ein Bergen des Groß hätte für mich alleine an Bord ein großes Risiko bedeutet. Außerdem hatte ich Angst, in diesem Fall dann überhaupt nicht mehr gegen den Wind anfahren zu können.

In der Betriebsanleitung des Bootes wird zwar diese Vorgehensweise bei zunehmendem Wind vorgeschlagen (bis ca. 4 bft Vollbesegelung, bei weiter zunehmendem Wind Reffen des Groß und Anpassen der Fock und bei noch mehr Wind Bergen des Groß und nur unter Fock fahrend), aber dort wird auch immer grundsätzlich von einer 2-Mann-Crew gesprochen. Ich war nun alleine an Bord und mir fehlte Gewicht auf der Luvkante. Dabei nutzte auch wenig, dass ich selbst auf der hohen Kante saß, die Füße unter den Ausreitbügeln. Ich musste einfach das Boot unter Kontrolle behalten und empfand meine Vorgehensweise als geeignet und in meinen eingeschränkten Möglichkeiten machbar. Ein Zurückfahren unter Motor wollte ich nicht; schließlich war ich ja hierher gekommen, um zu segeln.



Lasst uns nun einmal den Teilbereich meines Tracks zwischen Brücke Stubber Haken und Hafen Bohnert-Hülsen betrachten:

Vergleicht man meinen Kreuzkurs gegen den Wind für den Rückweg mit dem Kreuzen vor dem Wind auf dem Hinweg, so kann der kundige Betrachter sofort aufgrund der unterschiedlichen Kreuzkurswinkel erkennen, welches Hin- und Rückweg waren. Die Winkel des Rückwegkurses sind viel spitzer, das heißt, die Winkel zum Wind hin wesentlich größer.

Was soll ich sagen... Der Rückweg war Kampf pur! So etwas hatte ich zuvor noch nie erlebt, aber das Schlimmste sollte erst noch kommen...

Wie schon üblich, durchfuhr ich die Missunder Enge mit Motorkraftunterstützung. Als ich dann die Enge bei der Halbinsel Kiefot verließ und in die Große Breite einfuhr, traf es mich mit aller Macht!

Zu dem zuvor schon festgestellten Wind, der aus Richtung WNW blies, traf ich bei der Einfahrt in die Große Breite auf Wellen, die nach meiner Einschätzung teilweise bis 1,5 Meter Höhe erreichten. Mein Rotkäppchen stampfte heftig schräg gegen die Wellen und ich versuchte, dieses etwas abzumildern, indem ich den Kreuzkurs in einem noch größeren Winkel nahm, als ich dieses schon zuvor getan hatte. Das sieht man auch wieder sehr deutlich am getrackten Kurs durch die Große Breite (siehe Bild 2 diese Segeltages). Der Kurs durch die Stexwiger Enge täuscht etwas, weil ich dort kein Risiko einging, und die Enge mit Motorkraftunterstützung leicht kreuzend durchsegelte. Den Rest des Weges durch die Kleine Breite bis zum Mövenberg war wieder Kreuzen im großen Winkel gegen den heftigen Wind. Kurz nach 19:00 Uhr war ich wieder zurück im Hafen.

Ich war körperlich völlig fertig. Ich klarierte das Boot auf das Notwendige und wollte nur noch in mein Appartement. Ich bin wirklich Segler aus Leidenschaft, aber an diesem Tag war ich das erste Mal in meinem Leben richtig froh, als ich in den Hafen einlaufen konnte! Beim Bergen der Segel hatte ich zuvor schon bemerkt, dass meine beiden Unterwanten nicht so aussahen, wie zuvor. Die Backbordunterwant hing leicht durch, die Steuerbordunterwant hingegen schlabberte nur so herum. In diesem Moment sagte ich nur zu mir selbst 'Da hast Du wohl die Wanten etwas müde gesegelt!?' Ich beschloss, mich am Folgetag darum zu kümmern. Was für ein großes Glück ich hatte, sollte sich dann zeigen!

Ich aß zu Abend und machte mir... Na?...Richtig! Ein heißes Vollbad mit Eukalyptus-Kräuterzusatz (Grins). Mir tat alles weh. Ich hatte Mühe, alleine in die Wanne und auch wieder heraus zu steigen. Anschließend fiel ich wie tot ins Bett.

P.S.: Ein Vergleich der Touren von Freitag und Samstag sei noch gestattet.

Beide Touren hatten dieselben Ziele, nämlich zur Brücke Stubber Haken und wieder zurück zum Wikinghafen. Die Windrichtungen waren auch annähernd ähnlich. „Lediglich“ die Windstärke war eine andere, die mich am Samstag zwang, größere Strecken durch das Kreuzen vor dem Wind und die stumpferen Winkel beim Kreuzen gegen den Wind zu fahren. Dieses drückte sich dann auch in den geloggtten Daten aus.

Während ich am Freitag 25,4 NM zurücklegte, dafür 6 Std. 50 Min. benötigte, eine max. Geschwindigkeit (über Grund) von 5,9 kn und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 3,7 kn erreichte, waren dies am Samstag 36,2 NM in 7 Std.56 Min. bei max. 6,5kn und einem Durchschnitt von 4,6kn.

## **Achter Tag, Mo., 25.05.2020, Törn bis Arnis, Rettungsaktion**

Wie war das noch mal mit meinen hochtrabenden Tourenplänen?

Ach ja, ich wollte die knapp 2 Wochen Segelurlaub dazu nutzen, um einen 4 Tages-Törn zu unternehmen. Wegen der Wetterlage hatte ich diesen schon in einen 3-Tage-Törn umgeplant. Aber die Zeit lief. Die zweite Hälfte meines Segelurlaubs hatte bereits gestern begonnen.

Mein 3-Tages-Törn wäre entweder von Montag bis Mittwoch oder von Dienstag bis Donnerstag möglich gewesen. Ich wollte nicht erst am letzten möglichen Segeltag (Freitag) wieder zurück nach Schleswig kommen.

Was soll ich sagen...? Auch meinen 3-Tage-Törn musste ich sozusagen in den Wind schreiben, weil nach Vorhersage am Dienstag fast kein Wind wehen sollte. Was ist also die Alternative zur Alternative? Richtig! Ein 2-Tage-Törn, einmal die Schlei runter bis Maasholm mit Übernachtung und am anderen Tag wieder zurück. Laut Vorhersage müsste dies am Mittwoch und Donnerstag möglich sein.

Doch kommen wir jetzt erst einmal zu heutigen Tag.

Es war guter Wind vorhergesagt (3-4 bft aus Richtungen um NW, zum Abend hin leicht zunehmend).

Da die Windbedingungen passten, hatte ich mir vorgenommen, dieses Mal die Klappbrücke Stubber Haken zu durchfahren. Ich wollte nämlich von Schleswig bis zur Ansteuerungstonne 29 / Arnis 2, und wieder zurückfahren. Ich nehme es schon einmal vorweg: Ich erreichte dieses Ziel nur knapp. Es wurde aber ein Tag, der es an Ereignissen besonderer Art in sich haben sollte!

Ich war spät dran und hatte es angesichts meines Vorhabens eilig... Wie sagt aber ein bekanntes Sprichwort? 'Wenn Du es eilig hast, dann mach langsam!' - Ich hatte es eilig..., und machte nicht langsam. Ich überlegte kurz, welche Schlüssel ich brauchte... Eigentlich nur die Boots- und die Appartementschlüssel. Ich griff mir beides (wie ich meinte), schnappte meine Segelsachen, huschte aus dem Appartement, zog die Tür hinter mir zu und wollte sie verschließen.

Komisch... Warum geht dieser verdammte Schlüssel nicht ins Schloss? Steht der Schließzylinder quer? Nein... Warum um Himmels Willen... Da schoss es mir heiß durch den Kopf. Anstatt des Wohnungsschlüssels hatte ich mir den Bootstrailerschlüssel geschnappt. Der Wohnungsschlüssel lag drinnen auf der Fensterbank. Was für ein Schiet! Ich musste zum Hausmeisterbüro. Dieses lag im 1. OG. Doch erst einmal dahin kommen, ist nicht einfach. Der Wikingturm hat ein raffiniertes Schließsystem, welches auch den Fahrstuhl mit berücksichtigt. Was soll ich sagen? Es war dann kurz vor 12 Uhr, als ich den Hafen verließ... Ganz schön spät!

Vor dem Hafen drehte ich in den Wind, der wie vorhergesagt aus Nordwesten kam, setzte Segel, fuhr kurz auf Vorwindkurs am Mövenberg vorbei und konnte dann auf Raumschotskurs dem betonnten Fahrwasser bis zur Stexwiger Enge folgen. Durch die ging es dann wieder auf fast Vorwindkurs komfortabel hindurch.

Auch die Große Breite konnte ich wieder auf Raumschotskurs dem Fahrwasser folgen. Die Missunder Enge durchquerte ich in gewohnter Manier: Motorend bei gesetzten Segeln. Höhe des Missunder Noors schaltete ich den Motor ab und fuhr nur unter Segeln weiter. Der Wind hatte mittlerweile etwas auf NNW gedreht. Von der Insel Kieholm aus konnte ich jedenfalls wieder problemlos auf einem Amwind- oder Halbwindkurs dem Fahrwasser folgen und kam sodann zufällig zur Brückenöffnungszeit kurz vor 15:00 Uhr an der Klappbrücke Stubber Haken an.



Ohne es zu wollen, war meine Reise bis hierher optimal geplant. Eine einzige kurze Warteschleife vor der Brücke war von Nöten, bevor der Brückenwärter Grünes Licht zur Durchfahrt gab. Mein Tourenbericht für diesen Tag wirkt schon langweilig, wenn ich schreibe, dass ich bis zur Einfahrt in die Enge bei Arnis wieder auf

Halbwindkurs problemlos dem Fahrwasser folgen konnte.

In Höhe des Werftgeländes Matthiesen & Paulsen wurde es anstrengend, weil ich den Rest des Weges bis zu meiner „Wendetonne“ im engen Schlauch des freien Wassers aufkreuzen musste. Außerdem befinden sich vor Kopperby noch seichte Flachs. Die Wasserfläche, die man hier meint zur Verfügung zu haben, täuscht vehement. Gerade für diesen Fall lobte ich mir wieder meine Navionics-App, die mir sicher die Positionen anzeigt, wo es ratsam wurde, die jeweilige Wende einzuleiten.



Gg. 16.30 Uhr hatte ich mein Tagesziel erreicht und begab mich auf den Rückweg, vorbei an Arnis mit seinen Marinas und Werftgeländen und der malerischen Kirche, die von Wasser aus einen netten Anblick bieten.

Laut der errechneten Zeit für den Rückweg konnte ich sicher sein, noch vor Sonnenuntergang wieder im Heimathafen zu sein. Diese „Deadline“ ist wichtig für mich, da mein Boot nicht über Positionsleuchten verfügt. Wie eng es dann trotzdem werden kann, sollte sich an diesem Tag noch zeigen...



Auf der Fahrt zur Klappbrücke hatte ich jedoch noch eine Begegnung der besonderen Art:

Gg. 16:50 Uhr kreuzten sich auf dem Wasser der Schlei die Wege zweier Rotkäppchen, nämlich dem meines eigenen mit dem Namen „Aldea“ und dem

Rotkäppchen „Roter Hans“, dessen Rumpf rot lackiert ist und die Haube von türkisgrüner Farbe.

Der Kommentar meiner Frau dazu: „Rotkäppchen trifft Grünkäppchen.“

Als ich das Foto schoss, rief ich dem Skipper zu „Solche Momente muss man festhalten.“ Dieser pflichtete mir bei, indem er mir zunickte und ergänzte „Zumal solche Momente selten sind.“ Im Vorbeifahren winkten wir uns noch freundlich hinterher, jeder seinem Ziel folgend.



Von der Zeit her passte es wieder perfekt, dass ich die Brückendurchfahrt um 17:45 Uhr erreichte. Alles lief wie geschmiert.

Ich fuhr meinem nächsten „Etappenziel“, der Missunder Enge, entgegen.

Etwa auf einem Drittel der Wegstrecke dorthin weitet sich die Schlei steuerbords zum Gunnebyer Noor, einem Platz, der auch zum Ankern beliebt ist, wie ich schon zuvor erwähnte. Der Wind blies noch in vorhandener Stärke. Da sich das Noor aber in NNW-Richtung erstreckt, konnte der Wind hier noch „ungebremster“ auf das Fahrwasser der Schlei treffen. Die Windstärke war noch moderat bei 4-5 bft. Als ich in Höhe des

Flachs Lindholm war, bemerkte ich weit vor mir im Fahrwasser 2 Windsurfer, die offensichtlich diese spätnachmittägliche Brise nutzen wollten.

Ich war noch weit entfernt und konnte keine Einzelheiten erkennen. Ich bemerkte nur, dass die Surfer in Höhe des Fahrwassers halsten. Dabei fiel der eine Surfer ins Wasser. Das ist bei Windsurfern nichts Ungewöhnliches. Sie stellen sich üblicherweise danach wieder aufs Brett und fahren weiter. Dieses tat auch derjenige, der nicht ins Wasser gefallen war. Ich wunderte mich noch, dass der 2. Surfer länger im Wasser blieb, als ich das vermuten würde. Ab und zu sah ich einen Kopf neben dem Brett zwischen den Wellen auftauchen. Ich näherte mich der mit etwa 5 kn Fahrt.

Jetzt sah ich, wie der 1. Surfer zurückkam. Offensichtlich hatte dieser auch bemerkt, dass der andere in Schwierigkeiten steckte. Ich fuhr mit voller Konzentration und Aufmerksamkeit. Kein anderes Boot oder Wassersportler in Sicht. Erst als ich relativ nah war, bemerkte ich, dass es sich bei den Surfern um eine junge Frau und einen jungen Mann handelte. Die junge Frau war total entkräftet und hielt sich an ihrem treibenden Board fest. Der junge Mann gab Notsignal in meine Richtung. Als ich sie erreicht hatte, baten sie um Hilfe und gestanden ein, dass sie relativ wenig Erfahrung hatten und die Windsituation wohl unterschätzt hatten.

Da mir Schleswig und Maasholm als DGzRS-Standorte zu weit weg erschienen, war es für mich keine Frage, zu helfen. Die junge Frau war in Not. Ich machte eine Leine klar, welche die junge Frau an die Fußschlaufe ihres Boards band. Dann kletterte sie auf ihr Board, das Segel flach nach hinten auf dem Wasser liegend.

Am nordwestlichen Ende des Noors liegt die kleine Marina Stauertwedt. Von unserer Position aus lag sie also genau im Wind. Zur Bewältigung der Notsituation hatte ich sowieso schon kurz zuvor den Außenborder angeworfen. Ich fuhr nun also mit der jungen Frau auf ihrem Board sitzend im Schlepp mit 2 kn Geschwindigkeit. Wir hatten dabei geschätzt eine Strecke von etwas mehr als 1 sm bis zur Marina zurückzulegen. Es war schon spät am Nachmittag und es wurde empfindlich kühl. Sie war nur mit Neopren-Shorty bekleidet und schlotterte inzwischen vor Kälte. Ich riet ihr, sich flach aufs Board zu legen, um so dem Gegenwind möglichst geringe Angriffsfläche zu bieten. Zusätzlich wurde sie vom Bootskörper gegen den Wind von vorne geschützt. Allerdings bekam sie auch die Abgase meines 2-Takt-Außenborders ab, was bestimmt auch nicht gerade angenehm für sie war.

Gut 1 sm bei 2 kn Geschwindigkeit macht eine Fahrzeit von etwas über einer halben Stunde. Am ersten Steg der Marina setzte ich sie ab. Dort gab es eine Leiter zum Wasser. Sie sicherte ihr Board und kletterte auf den Steg. Sie bat mich, dass ich noch einen Augenblick warten sollte; für mich eine Selbstverständlichkeit. Die Marina Stauertwedt ist nur sehr klein. Es war niemand im Bereich der Steganlage oder auf einem der Boote zu sehen. Gleich in der Nähe war das Vereinshaus. Ich sah dort vom Wasser



## Zehnter Tag, Mi., 27.05.2020, Maasholm mit Übernachtung

Der „Große Tag“ war gekommen: Mein auf 2 Tage geschrumpfter Mehrtagestörn startete für mich um 10:00 Uhr vom Wikinghafen aus. Windstärke und -richtung waren wie vorhergesagt. Ich setzte Segel (ungerefft) und ging zunächst auf Vorwindkurs am Mövenberg vorbei, auf das Flach vor Haddeby zu. Ich hatte noch etwas an Bord zu klariern. Dann machte ich einen kurzen Schwenk nach Backbord und fuhr auf Halbwindkurs an der Untiefentonne Haddeby vorbei. Als ich die Fahrwasserlinie erreichte, fiel ich ab und folgte ihr auf Raumschotkurs Richtung Osten.



Die Windrichtung war absolut passend, so dass ich auf Steuerbordbug die Kleine Breite, die Stexwiger Enge und auch die Große Breite bis zur Missunder Enge durchfahren konnte. Dort wieder das übliche Spiel, d.h. Durchfahren mit Unterstützung der Segelgarderobe durch Zuschaltung des Außenborders. Dann auch wieder, wie sonst in den vergangenen Tagen von mir praktiziert, Abschalten des Außenborders in Höhe des Missunder Noors. Bis zur Insel Kieholm und noch ein wenig danach war Kreuzen von Nöten, da der Wind hier weiter nördlich einfiel. Anschließend konnte ich jedoch auf Amwindkurs bis zur Klappbrücke Stubber Haken fahren. Ich kam dort genau zur rechten Zeit und musste nicht einmal eine Warteschleife fahren, um die Brücke zu passieren.



Bis in Höhe des Yachthafens Kopperby konnte ich noch segeln. Dann wurde es mir in dem „Arnisser Schlauch“ etwas zu mühsam, und ich nahm zu den Segeln wieder den Motor zur Hilfe. Trotzdem fuhr ich nicht den direkten Weg entlang der Fahrwasserlinie, sondern kreuzte, um die Segel nicht zu sehr killen zu lassen, weil

der Wind doch schon erheblich an Stärke zugenommen hatte. Als ich zur Klappbrücke Kappeln kam, musste ich dann doch noch einige Warteschleifen fahren. Zur Brückenöffnung um 15:45 Uhr fuhr ich hindurch.

Als ich Kappeln-Grauhöft hinter mir hatte, griff ich erst einmal zum Handy, um Uli und Familie anzurufen. Uli ist der Cousin meines Schwiegervaters und wohnt in Kappeln. Wir hatten tags zuvor schon verabredet, dass wir uns abends in Maasholm an „Petersens Fischbude“ zum gemeinsamen Snack und Klönen treffen wollten. Ich sagte meiner angeheirateten Verwandtschaft, dass sie sich noch Zeit lassen könnten, denn mir war klar, was noch vor mir lag. Neben dem Einlaufen in den Hafen, Festmachen und Boot klarieren, war anschließend noch der Aufbau der Kuchenbude angesagt. Somit verabredeten wir uns für 18:00 Uhr an der Steganlage der Modersitzki-Werft in Maasholm, wo ich ja für diese Nacht vorangemeldet war. Die Zeit war gut von mir gewählt, wie ich später feststellte.

In Höhe von Tonne 15 (Ansteuerungstonne Maasholm) ging ich auf Backbordbug hart an den Wind. Dieser hatte mittlerweile direkt auf N gedreht. Nördlich des Yachthafens Modersitzki im Wormshöfter Noor hatte ich bei dem sehr lebhaften Wind meine Mühe, die Segel zu bergen.



Ich hatte zuvor schon durch den Hafenmeister die Info bekommen, dass ich am 3. Steg anlegen sollte. Ich lief also unter Motor mit Standgas und heftigem Wind direkt von achtern zwischen Steg 3 und 4 möglichst sachte ein, um mir zunächst einen Überblick zu verschaffen. Ich entdeckte dann einen freien Platz zwischen einem Motorboot und einer 20 Fuß Segelyacht. An Bord war gerade der Skipper mit leichter Arbeit beschäftigt. Ich fragte ihn höflich, ob er mir gestatten würde, neben ihm fest zu machen und ob er mir evtl. beim Anlegen etwas zur Hand gehen würde. Er sagte mir mit einem etwas kritischen Blick zu. Sein Blick entspannte sich aber, als ich ihm erklärte, dass ich mir zunächst Übersicht verschaffen und dann noch einmal erneut in die Gasse einfahren wollte. Das schaffte bei ihm Vertrauen.



Ich fuhr also erneut mit starkem achterlichen Wind in die Gasse ein und machte einen flotten Schwenk nach steuerbords in die Box. Das Überwerfen der luvwärtigen Steuerbordachterleine bereitete auch keine Probleme. Das Einzige, was mir in dem Moment etwas Sorgen bereitete, war die Länge

der Box. Sie schien mir etwas kürzer als die im Wikinghafen, auf deren

Länge meine  
Achterleinen  
abgelängt waren. Hier  
befürchtete ich, dass  
das Boot vorne in den  
Steg krachen könnte,  
wenn ich mit der  
Achterleine nicht  
genug abbremsten  
könnte.

Meine Sorge war  
jedoch unbegründet.  
Ich bremste sanft ab,



indem ich die Achterleine durch meine Hand gleiten ließ und mein Nachbar stand vorn am Steg und nahm das Boot in Empfang. Als die Entfernung zum Steg stimmte, gab er mir Zeichen und ich konnte die Achterleine auf die richtige Länge einstellen. Besser hätte es nicht laufen können! Mein Nachbar machte dann noch die Vorleinen am Steg und die Leeachterleine fest und das Rotkäppchen lag sicher in der Box. Dann hieß es für mich noch Boot klarieren und Kuchenbude aufbauen. Ich sah nervös auf meine Uhr. Es war schon kurz nach 18 Uhr, aber meine Verwandtschaft war auch noch nicht da. Als ich letzte Hand anlegte, betraten sie die Steganlage wie auf Bestellung.



Wir gingen durch den Ort zu Petersens Fischbude. Nach gemeinsamem Essen und Klönschnack verabschiedete sich meine Verwandtschaft wieder von mir. Es war mitten in der Woche und recht ungemütlich kalt und äußerst windig dazu geworden, so dass an der Fischbude nur wenig Betrieb war.

Eigentlich hatte ich die Hoffnung, Strom am Steg beziehen zu können. Mir fehlte jedoch der dreipolige Adapter. Die Abendsonne kam etwas durch und ich aktivierte noch einmal kurz mein Solarpaneel, um mein Tablet aufzuladen. Gebracht hat es dann aber nicht wirklich etwas.

Mein Boxennachbar meinte noch, dass wir uns auf eine stürmische, ungemütliche Nacht an Bord einrichten müssten, weil sich die Sonne hinter einen milchartigen Schleier verbarg. Die Boote wurden in den Boxen arg hin und her geworfen. Er merkte noch an, dass wohl Ruckdämpfer für meine Vorleinen keine schlechte Idee wären. In der Tat verfüge ich nicht über solche, da ich sie bisher nicht für nötig hielt.

Zu meinem Glück sollte mein Boxennachbar nicht Recht behalten. Der Wind ließ über Nacht etwas nach und so konnten wir doch eine einigermaßen ruhige Nacht an Bord unserer Boote verbringen.

## Elfter Tag, Do., 28.05.2020, Ostsee, Rücktörn Schleswig

Ich erwachte bei herrlichem Sonnenschein. Wegen der Corona-Lage waren die sanitären Anlagen der Modersitzki-Marina nur zur Hälfte geöffnet. Die Duschen waren gänzlich geschlossen. Für den morgendlichen Toilettengang und die Katzenwäsche reichte es allemal.

Ich machte mich „ausgehertig“, denn ich unternahm einen morgendlichen Spaziergang in die Ortschaft Maasholm zur dortigen Klosterbäckerei. Die Leute warteten schon in Schlange und mit Mund-Nasen-Schutz, um ihre Frühstücksbrötchen zu holen. Gegenüber des Bäckerladens auf der anderen Straßenseite befindet sich ein Laden für allerlei maritimen Krimskrams. Neben der Tür steht als Blickfang die Galionsfigur einer Meerjungfrau. Auch dieser hatte wohl der Ladeninhaber als Gag einen Mund-Nasen-Schutz verpasst.



Für meinen Besuch in Maasholm hatte ich extra eine Kühlbox mit an Bord genommen. Nachdem ich im Laden der Klosterbäckerei gefrühstückt hatte, ging ich noch in das Ladengeschäft von Fisch-Petersen und deckte mich reichlich für zu Hause ein: Geräucherte Makrele mit Pfefferpanade, Stremellachs, Rauch-Matjes, Krabbensuppe und Labskaus in Dosen. Ich ließ einen 50er im Laden. Dann ging ich am Ufer des Wormshöfter Noors zurück zum Boot, verstaute alles sorgsam und verließ gegen 10:45 Uhr den Hafen. Beim Ablegen half mir wieder mein netter Boxennachbar mit dem Loswerfen der Festmacher. Es lief alles reibungslos.

Der Wind hatte gut 4 bft mit Tendenz zu 5 und kam aus NNW. Ich hatte etwas Mühe beim Setzen des Groß, weil ich (mal wieder) einen Fehler machte, den ich gerne mal begehe: Das Hissen des Groß ist wesentlich einfacher, wenn man vorher ordentlich Lose in die Reffleine gibt. Schließlich hatte ich es geschafft und ging auf (fast) Vorwindkurs nach Süden in Richtung Schleifahrwasser.



Wollte ich wirklich jetzt in diesem Moment meinen Rückweg nach Schleswig antreten?

Wäre nicht noch ein Mini-Abstecher hinaus auf die Ostsee möglich?

Wenigstens einmal mit dem eigenen Boot hinaus auf das Meer, nur um andeutungsweise zu wissen, wie das ist!

Ich beschloss, mir den Leuchtturm von Schleimünde, sowohl aus westlicher, als auch östlicher Richtung, vom Wasser aus zu betrachten. Ich überlegte nicht lange und fasste den Plan, bis zur rot-weißen Ansteuerungstonne Schlei zu fahren, diese zu umrunden und dann die Heimreise von Schleimünde aus anzutreten. Schon das Hinausfahren aus der Schleimündung mit Blick auf die Ostsee war für mich ein erhebender Anblick. Hier das Foto aus Richtung Ostsee.

Jeder Profifotograf würde sich bei diesem Bild die Haare raufen, weil die Ostsee nach rechts aus dem Bild „ausläuft“. Mit einem



Bildbearbeitungsprogramm könnte man hier auch Abhilfe schaffen und den Horizont wieder „gerade rücken“. Ich finde das Bild aber so authentischer, weil es zeigt, mit welchen Problemen ein Einhandsegler manchmal zu kämpfen hat.

Was soll ich sagen: Es war in der Tat ein beglückendes, ja fast berausches Gefühl. Alleine durch die lange Dünung war das Segelgefühl hier ein ganz anderes, als wenn man auf den Wellen der Schlei unterwegs ist!

Als ich zurück fuhr, hatte der Wind mittlerweile etwas gedreht und kam wieder mehr aus Richtung NW, anfangs zumindest. Ich musste dann bis in Höhe des Stadthafens Maasholm kreuzen, kein ganz leichtes Unterfangen bei dem Verkehr, der in der sehr beengten Fahrwasserrinne herrschte. Ab der grünen Tonne 19 wurde es etwas ruhiger. Das war für mich die Gelegenheit, den Track meines Kurztrips hinaus auf die Ostsee schnell abzuspeichern. Dann aktivierte ich meine Route Maasholm-Schleswig auf meinem Tablet mit der Navionics-App.

Der unbedarfte Leser fragt sich vielleicht 'Warum macht er das? Er könnte doch einfach drauflos segeln.' Im Prinzip ja. Es ist jedoch ähnlich, wie mit einem Navi im Pkw. Wenn ich eine längere Strecke vor mir habe, möchte ich gerne den Überblick behalten, wann ich voraussichtlich an meinem Ziel eintreffen werde.

Die voraussichtliche Ankunftszeit für das Ziel, welche die Navionics-App ausgibt, errechnet sich aufgrund der aktuellen Bootsgeschwindigkeit. Beim Segelboot variiert die Geschwindigkeit doch relativ stark, da sie durch den Wind vorgegeben wird. Befindet sich das Ankunftsziel außerdem noch in weiter Ferne, variiert auch die (derzeit) errechnete Ankunftszeit stark.

Ich starte also gg. 12:30 Uhr in Richtung Kappeler Brücke. Ein kurzes Aufkreuzen und schon konnte ich entspannt zur Brücke segeln, wo ich exakt die Brückenöffnungszeit erwischte. Die Windrichtung und -stärke machten es möglich, dass ich segelnd dem Weg weiter bis Sundsacker folgen konnte, wo die Enge an Arnis vorbei endet. Es endete jedoch nicht nur die Arnisser Enge, sondern auch der Wind selbst, der aus unerfindlichen Gründen plötzlich einschlief.

Ab sofort setzte ich meinen Weg mit 1 bis 2 kn in Richtung Klappbrücke Stubber Haken fort. Dann noch zwischendurch nervige Winddreher, wo man ständig am Neuausrichten der Segel war. Es machte nicht wirklich Spaß. Die von der Navionics-App errechnete Ankunftszeit in Schleswig war mittlerweile ins Unendliche gerückt. Ich blieb jedoch cool. Ich hatte die Hoffnung, dass der Wind sich noch einmal erholen würde. Meine Hoffnung ging jedoch vorerst nicht in Erfüllung.

Als ich die Enge bei Süderhaken passiert und Lindaunis in absehbarer Entfernung vor mir liegen sah, verließ mich dann doch die Geduld. Ich machte eine Weg-Zeit-Schätzung, da ich zu meiner lahmen Geschwindigkeit nicht noch unnötig wartend vor der nächsten Brückenöffnung verplempern wollte. Was soll ich sagen? Es passte perfekt! Ich war sehr stolz auf mich, diese Schätzung so toll hinbekommen zu haben.

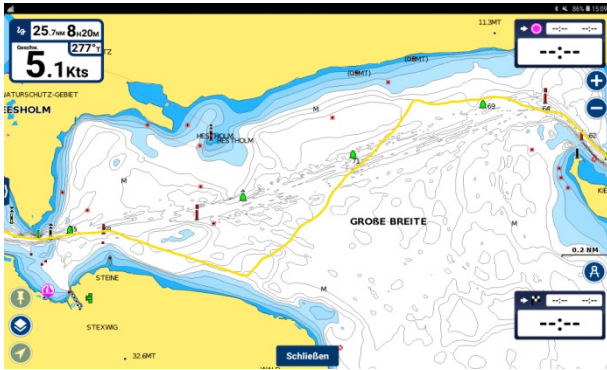
Nach der Brückendurchfahrt wollte ich dem Wind noch eine Chance geben. Auf meinem Weg zur Missunder Enge erwischten mich noch ein paar wenige Böen, die mein Boot teilweise auf eine halbsbrecherische Geschwindigkeit von 3,6 kn beschleunigten, um gleich im nächsten Augenblick wieder zu verschwinden. Ich setzte ein Miesepetergesicht auf.

Was macht man, wenn kein Wind weht? Motor anwerfen? Wollte ich nicht! Trübsal blasen? Wollte ich auch nicht!

Mein Tablet wird von mir aber nicht ausschließlich zum Navigieren mit der Navionics-App benutzt; ich habe dort auch meine digitale Musiksammlung abgespeichert. Bei Liedern von Santiano wie 'Wild Rover', '500 Meilen', 'Alle die mit uns auf Kaperfahrt fahren' und 'Blow Boys Blow' hielt ich mich bei Laune. Das langsame Dahindümpeln empfand ich bei der Musik als gar nicht mehr sooo schlimm.

Ab und zu riskierte ich einen Blick auf die vermeintliche Ankunftszeit, die Navionics bei der momentanen Geschwindigkeit errechnet hatte: 08:47 Uhr am nächsten Morgen! Es war deprimierend!

Ich hatte das Gunnebyer Noor gerade hinter mir gelassen, da verlor ich schließlich die Geduld. So weit entfernt, war die Missunder Enge ja nun auch nicht mehr. Die würde ich ja sowieso unter Motor durchfahren. Warum also nicht schon etwas früher den Motor anwerfen? Gesagt, getan.



Die Fahrt unter Motor bis zum Beginn der Großen Breite hatte mich meinem Ziel, den Wikinghafen noch am selben Tag zu erreichen, wieder ein Stück näher gebracht. Durch die Große Breite hindurch versuchte ich es dann wieder mit Segeln. Langsam ging es vom nördlichen Ufer aus

auf Backbordbug einmal quer über die Große Breite in südwestliche Richtung bis zum anderen Ufer. An der gewellten Linie meines Tracks sieht man gut, wie ich mich „am Wind entlanghangelte“, immer bestrebt, den möglichst spitzesten Kurs zum Wind zu fahren.



Dann noch einen Kreuzschlag bis zur roten Tonne 68, wo sich ein schönes Bild auf die gelb blühende Vegetation des östlichen Ufers der Halbinsel Reesholm bot. Dort wieder Motor an und durch die Stexwiger Enge hindurch.

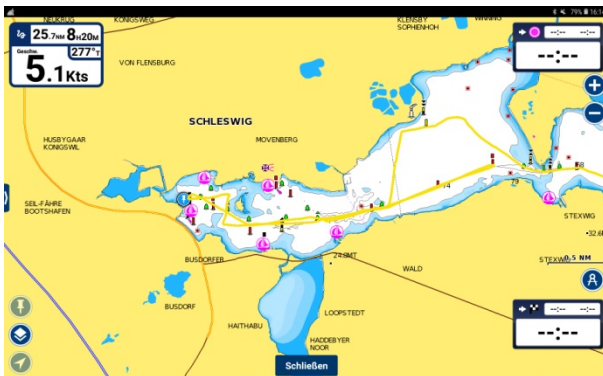
Am westlichen Ufer von Reesholm das bekannte Bild, welches schon unzählige Male fotografiert wurde: Im seichten Wasser stehende Rinder.

Auf der Kleinen Breite schlug ich zunächst Kurs Am Wind auf Steuerbordbug ein. Ganz allmählich drehte sich der Wind und kam in Höhe der Regattastrecke am nördlichen Ufer auf einmal aus NW, was mir einen günstigen Richtungswechsel auf Backbordbug bescherte.



Diesem Kurs folgte ich, bis mir das Ufer dieses nicht mehr erlaubte. Ich fiel ab auf mehr als Halbwindkurs und steuerte direkt die rote Tonne 76 an. In Höhe des Tonnenpaares 76/83 gibt es steuerbords 2 Flachs. Zwischen diesen beiden hatte ich vor 2 Jahren das unschöne Erlebnis, auf Grund zu laufen. Eigentlich ist laut Karte das Wasser zwischen den beiden Flachs tief genug, um dort hindurchzufahren. Das hatte ich damals auch vor. Trotz alledem lief ich dort auf und saß kurz fest.

Plötzlich, ohne Vorwarnung, war er auf einmal da! Mein Traumwind!!! Er kam aus NW mit gut 4 bft und mit einer Gleichmäßigkeit an Stärke und Richtung, wie ich es zuvor in diesen Tagen noch nicht erlebt hatte. So kurz vor dem Ziel am letzten Tag und dann dieser absolut traumhafte Wind! Ich fuhr auf Backbordbug einen Am-Wind-Kurs bis vor das Flach auf der Backbordseite der roten Tonne H4. Dann einen Kreuzschlag am Mövenberg vorbei bis vor den Badebereich des Luisenbades und einen weiteren Kreuzschlag bis vor die nördliche Hafeneinfahrt des Wikinghafens. Dort wäre die Möglichkeit zum Bergen der Segel und Einlaufen in den Hafen gewesen.



Ich schaute auf meine Uhr: Es war Schlag 20:00 Uhr. Es sollte mein letzter Tag auf dem Wasser der Schlei sein... Morgen, am Freitag, ist Rigg abschlagen und evtl. auch schon Auskranen angesagt... Ich überlegte nicht lange! Jetzt zum Schluss noch dieser sagenhafte Wind! Er

erschien mir zum Ende meines 2-Tage-Törns und meines 12-tägigen Segelurlaubs wie ein Gottesgeschenk! Mir kam unwillkürlich ein weiterer Santiano-Song in den Sinn: 'Gott muss ein Seemann sein!'

Ich fuhr eine 180-Grad-Wende und in Richtung Stexwiger Enge. Als ich am Mövenberg vorbei war, konnte ich vom Vor-Wind-Kurs anluven und auf einen sagenhaften Raumschotkurs auf Steuerbordbug gehen. Meine elektronische Logge zeigte beständig Geschwindigkeiten zwischen 5,5 und 6 kn. Eine Fahrt wie im Rausch. Rückwärts ging es mir nicht anders. Kurz vor der Stexwiger Enge wendete ich und fuhr auf einem tollen Amwindkurs auf Backbordbug, das Boot ausreitend auf der hohen Kante sitzend, wieder zurück zum Wikinghafen, wo ich gg 20:45 Uhr einlief. Einmal Wikinghafen – Stexwiger Enge und retour in 45 Minuten. Ich war berauscht und machte glücklich im Hafen fest, wohl wissend, dass dieses der krönende Abschluss meines Urlaubs sein würde. Windfinder sagte für den kommenden Tag kaum Wind voraus, was schließlich auch eintreffen sollte.

## Dreizehnter Tag, Sa., 30.05.2020, Resümee (gekürzt)

Die Schlei steht in meiner Liste der Segel-Sehnsuchtsziele ganz oben. Warum? Ich finde diesen deutschen Fjord unheimlich abwechslungsreich. Es gibt große und kleinere Wasserflächen, Engstellen, historische Brücken, eine artenreiche Flora und Fauna, im Erscheinungsbild wechselnde Uferzonen, zum Anker einladende Buchten, nette Marinas aller Couleur und nicht zu vergessen die ein oder andere Lokalität zum frischen Fisch essen (allen voran Petersens Fischbude in Maasholm).

Maasholm ist dann auch das Stichwort: Es bleibt festzuhalten, dass es mir in meinem Appartement, nicht zuletzt auch wegen der tollen Aussicht auf die Schlei, sehr gefallen hat... Anderen Gästen, die vorher in dem Appartement waren, offensichtlich auch.

Man muss sich aber auch vergegenwärtigen, dass man eine Tages-Segelreise vor sich hat, bevor man Schleimünde und damit das Tor zur Ostsee erreicht. Mein Tagebuchbericht zeigt, dass es nicht ganz einfach sein kann, wenn man von Schleswig aus einen Mehrtages-Törn mit Ausflug auf die Ostsee hinaus plant...

Nebenbei bemerkt, bin ich auch kein Freund der großen Marinas wie dem Stadthafen Schleswig oder dem Hafen Maasholm.

Wenn ich mal wieder Station an der Schlei machen werde, dann habe ich mir vorgenommen, nach Möglichkeit den kleinen Modersitzki-Werfthafen als meine Basisstation auszuwählen. Sie liegt nur einen Katzensprung von Schleimünde entfernt und man ist von dort aus sehr flexibel, was die Wahl des täglichen Segelziels betrifft. Ganz nach dem Motto „Was darf es heute sein? Die Schlei hinauf Richtung Westen oder lieber hinaus auf die Ostsee und die küstennahen Gewässer unsicher machen?“ - Natürlich war jetzt alles in Corona-Zeiten recht eingeschränkt, aber es kommen ja hoffentlich auch wieder andere, bessere Zeiten.

Ach ja, da war doch noch was zum Schluss?! Genau, die Navionics-App.

Was waren das noch für Zeiten, als Seeleute mit Kompass, Sextant, Stechzirkel und Seekarte navigierten und ihren Kurs festlegten, oder sich nachts nach den Sternen richteten.

Die moderne Technik heute macht es dem unkundigen Skipper in fremden Gewässern doch um einiges leichter. Natürlich muss man immer noch seinen Segelausflug planen. Das nimmt einem die App nicht ab.

Euer *Thomas Kwirandt*

mit Dehler 18 Rotkäppchen Nr. 66  
(Ex-Monarch Nr. 294)