

## Baltikum 2018 –Teil 7 (Ystad bis Burgtiefe auf Fehmarn)

Am **Dienstag, den 05.08.2018** ist es endlich so weit. Zusammen mit vielen Booten verlassen wir bereits um 7.00 Uhr den Hafen von Ystad mit Westkurs.



Das Abhängen in Ystad hat ein Ende, weiter geht's

Nachdem wir gefrühstückt haben setzen wir Segel und schauen mal was so geht. Ergebnis: Klintholm geht unter Segel nicht, da statt des angesagten Südwindes ein Südwest weht. Also Kursänderung in Richtung Gislövs Läge. Leider lässt der Wind zusehends nach und schließlich reihen wir uns ein in die Motorenden. Bereits gegen Mittag sind wir im Hafen, in dem es aufgrund der Windlage sehr nach Algen und anderem vermodertem „Gubbel“ riecht. Zudem ist es sehr warm, so dass wir schnell unsere Badesachen anziehen, uns Handtuch und Sonnenschirm schnappen und uns an den nahen Strand in den wunderbar kühlenden Wind legen. So kann man es aushalten und wir schlafen fast ein. Taja ist so müde, dass sie sogar einen vorbeigehenden Hund verpasst. Leider ist das Wasser voll mit totem Seegras und der Grund steinig, so dass wir auf ein Bad verzichten. Zurück am Boot bemüht Gaby daher die Solardusche, während ich mich an den Wasserschlauch am Steg halte und mich abspüle.

Der Hafen füllt sich schließlich bis auf den letzten Platz. Schon bei meinem ersten Taja-Gang habe ich ein Werbeschild eines Pizza-Imbiss gesehen. Ich berichte Gaby und wir beschließen, diesen auszuprobieren. Vorher tanken wir noch 10 Liter Diesel aus dem Kanister und füllen diesen an der Hafentankstelle wieder auf, als wir das Liegegeld bezahlen. Zur Belohnung gibt es dann noch ein Softeis am Imbiss im Hafen. Wir besichtigen den Hafenteil mit den kleinen alten Holzbooten, die von einem Verein unterhalten werden. Teilweise sind sie von Vereinsmitgliedern in über 3.000 Arbeitsstunden vollständig neu aufgebaut worden und befinden sich alle in einem Top-Zustand.

Gegen Abend gehen wir dann zur „Pizzeria“, bei der es sich tatsächlich eher um einen Imbiss handelt. Egal. Für umgerechnet 26 Euro erhalten wir zwei wirklich leckere riesengroße Pizza und zwei Bier. Satt und zufrieden trollen wir uns zum Hafen und prüfen wie üblich das Wetter. Für morgen sind zwar südliche Winde, diese aber mit bis zu 5 Windstärken, in Böen auch mehr, angesagt. Eher ein Bleibewetter.



Ich werde am heutigen **Mittwoch (08.08.2018)** von dem Motorengeräusch auslaufender Boote geweckt und schaue nach dem Wetter. Kaum zu glauben: Nun ist Süd bis Südwest 3 bis 4 mit einem abendlichen Dreher auf West angesagt. Dementsprechend werden auch wir fahren. Als ich aufstehe türmen sich draußen dunkle Wolkenberge, die nichts Gutes versprechen. Wir überlegen, machen eine Hunderunde und schließlich das Boot seeklar. Kaum sind wir fertig hören wir das erste Donnern. Ein Charterboot mit einem Ehepaar, das mit seinen drei Enkeln unterwegs ist und die gerade ausgelaufen sind, dreht sofort um und läuft wieder ein. Das Donnern wird mehr und mehr, dazu Blitze und Regen. Wir warten also ab.



**Gewitterfront vor Gislövs Läge**

Nachdem das Gewitter vorbei ist klart es auf und die Sonne lacht wieder, trotzdem legen wir vor dem Auslaufen noch das Handfunkgerät und ein Handy in den gewittersicheren Backofen – für alle Fälle. Dann legen wir ab. Es ist zwar schon fast 12 Uhr, da wir aber einen Ankerplatz anlaufen wollen ist es egal. Noch im Hafen setzen wir das Groß und segeln aus dem Hafen. Draußen kommt die Genua dazu und schon sind wir mit deutlich über 6 Knoten unterwegs. Das macht Spaß! Unser Ziel ist der alte Seehundhafen nördlich der Insel Moen und so müssen wir den Öresund queren und damit gut auf den Verkehr der Großschiffahrt achten. Wir üblich haben wir das „Glück“ bereits nach einer Stunde auf Gegenkurs einer Fähre nach Trelleborg zu begegnen, die netterweise ausweicht und nach einer weiteren Stunde einem Frachter, der netterweise langsamer wird, um uns passieren zu lassen. Die Wellen haben sich mit zunehmendem Wind zu beachtlicher Höhe entwickelt und einige versuchen immer wieder ins Cockpit seitlich einzusteigen. Glücklicherweise schafft dies nur eine und wir werden nett geduscht. Gaby versucht mit dem Handy die Situation zu dokumentieren, was leider immer sehr schwierig ist. Trotzdem gelingen ihr ein paar gute Aufnahmen.

Taja findet das Ganze so gar nicht lustig und möchte nur noch „Arm“. Verständlich! Nach 3 Stunden tauschen wir und Gaby steuert uns durch die westliche Zone der Ausfahrt aus dem Sund. Der Wind lässt nach, so dass auch die Welle weniger wird, damit allerdings auch unsere Geschwindigkeit. Zudem setzt nun der Südwestdreher ein. Nach 21 Seemeilen unter Segel müssen wir daher den Motor starten und nehmen die Genua weg.



Je weiter wir in die Bucht und damit die Landabdeckung von Moen einlaufen steigen unsere Erwartungen auf eine weiter abnehmende Welle. Leider stimmt dies nur bedingt, da das Wellenbild unklarer wird. Trotz Wind von vorne laufen die Wellen mal von hinten, dann von der Seite an. Schon komisch.

Es zieht und zieht sich, aber endlich haben wir nach guten 37 Seemeilen um 18.45 Uhr unseren Ankerplatz erreicht. In 200 m Entfernung zu einem wundervollen Sandstrand fällt der Anker auf 5 m Wassertiefe. Kaum sind wir fest kommt auch schon der erste Besuch vom Strand. Ein Mann mit seinem Kind auf einem Stand-up-Paddling-Bord. Sie winken uns und grüßen fröhlich auf Deutsch, dann paddeln sie wieder davon.



**Schaukeliger Ankerplatz im Seehundhafen nördlich von Moen**

Wir machen das Schlauchboot klar und fahren an Land. Am Strand zahlreiche Badende von dem angrenzenden Campingplatz und ein wirklich toller Strand. Auch Taja ist begeistert und tobt durch die Gegend, sucht Federn, buddelt in trockenem Seegrass und setzt sich schließlich zu uns. Wir versuchen Sylke zu erreichen, da heute Achims Geburtstag ist. Leider ist nur die Mailbox dran und so stoßen wir alleine auf sein Wohl an. Zurück am Schiff gehen wir erst mal in dem wunderbar klaren und weichen Wasser baden. Ein absoluter Genuss! Etwas nervig ist leider das Geschaukel durch die woher auch immer anrollenden Wellen. Gaby tippt darauf, dass sie durch die Großschiffahrt im Öresund verursacht werden – wäre auch wirklich die einzige Erklärung, da der auf West gedrehte Wind nun fast vollständig eingeschlafen ist. Damit wird es leider keine wirklich ruhige und entspannte Nacht.

Wir besprechen noch, dass wir spätestens um 10.00 Uhr los wollen, aber wer früher wach wird weckt den anderen, denn morgen steht wieder Tonnenfahrerei auf dem Zettel. Und aufgrund der Vorhersage wollen wir so weit kommen wie nur möglich.

Diesmal ist es Gaby, die bereits um 6.45 Uhr wach wird. Und nachdem wir mit Hund an Land waren lichten wir an diesem **Donnerstag, dem 07.08.2018**, bereits eine Stunde später den Anker. Unser erstes Ziel ist die Ansteuerung des Bogestromes, um dann nördlich von Moen und Falster in den Guldborgsund zu laufen.





**Immer schön die Tonnen im Blick behalten, um nicht die Übersicht zu verlieren**

Enge Fahrwasser winden sich hier durch flache Bereiche, wunderschöne wellige Landschaften schlendern vorbei, Brücken müssen passiert werden und je weiter wir in das Gewirr der Tonnen kommen, umso mehr Strom steht gegenan. Wir schnibbeln inzwischen wo es nur geht und die Wassertiefe es zulässt, um abzukürzen, denn es zieht und zieht sich.



**Wie an der Tonne zu sehen steht hier eine gute Strömung mit ca. 1,5 Knoten gegenan**

Endlich haben wir um 16.00 Uhr die Guldborgsundbrücke erreicht, deren Öffnung wir unter Vollgas gerade noch schaffen. Entsprechend der Vorhersage legt der Wind bereits zu und so fragen wir uns, ob wir noch die 9 Seemeilen nach Nyköbing weiterlaufen sollen oder in Guldborg bleiben. Wir entscheiden uns für ein weiterfahren und nach gut anderthalb Stunden kommt schließlich Nyköbing in Sicht. Der Wind steht nun auf Ost mit guten 4 bis 5 Stärken und mein Trost für das Anlegemanöver ist die Tatsache, dass wir damit eine gute Landabdeckung im Hafen haben werden. Ist dann auch so. Nachdem der Tiefenmesser sich über einen zu flachen Hafbereich aufgeregt hat machen wir um 17.45 Uhr zwischen Dalben des örtlichen Seglervereins fest. Nach 10 Stunden Fahrt haben wir weitere 51,2 Seemeilen auf dem Weg in Richtung Fehmarn geschafft. Wir sind zufrieden, aber auch rechtschaffend kaputt.



**Im Yachthafen von Nyköbing auf Falster mit neuer Wohnbebauung in Hafennähe**

Der Hafen ist wirklich geräumig und auch die Umgebung hat sich sehr verändert, seit dem wir 2002 des erste und letzte Mal hier waren. Damals hatte es uns nicht so gut gefallen und daher waren wir von Gedser kommend nach einer Stadtbesichtigung gleich wieder weiter nach Norden gefahren. Und heute: Neue moderne Bebauung am Hafen mit netten Freianlagen und kleinen Kanälen und sogar ein wenig Grün für Taja. Da morgen Wind angesagt ist, haben wir ausreichend Zeit alles zu erkunden.



**Der Wasserstandpegel im Hafen von Nyköping – 30 cm sind bereits raus – und Gewitterwolken im Hintergrund**

Ein Blick auf das Barometer zeigt, dass es seit heute Mittag von 1028 hPa auf jetzt (20.10 Uhr) 1020 hPa gefallen ist. Da „ist also etwas im Busch“.



**Auch unser Sturmglass verheißt: „Nichts Gutes im Anmarsch“; es trübt sich zunehmend ein**

Jetzt haben wir erstmal Hunger und so wird lecker gekocht, anschließend eine letzte Hunderunde gedreht. Kaum sind wir zurück am Schiff sehen wir in den dunklen Wolken vor dem Bug erste Blitze zucken. Sehr beeindruckend und so filmen wir die immer näher kommende Gewitterfront. Donnergrollen, Starkregen und heftige Winde vertreiben uns dann in das Deckshaus, von wo aus wir das gut eine Stunde andauernde Gewitter bestaunen. Schön im Hafen zu sein.

Wir schlafen lange aus und da es **Freitag ist (10.08.)** beschließen wir einen Stadtbummel zu machen und dann bei dem nahen LIDL-Markt Proviant einkaufen zu gehen. Als wir am Bug stehen sind wir erstaunt: Der Ostwind hat offensichtlich das Wasser aus dem Sund getrieben, denn nun müssen wir gute 20 cm auf die Pier hoch steigen, gestern waren es vielleicht 5 cm. Laut Hafenhandbuch fällt der Wasserstand bei stürmischen Winden (!) von Südost bis Südwest um maximal 0,8 m und er steigt bei stürmischen Winden von Nordwest bis Nordost um maximal 1,5 m. Nun haben wir weder diese Windrichtungen noch stürmische Winde, also alles sehr erstaunlich. Allerdings gibt es auch im Sund einen „Tidenhub“ von ca. 40 cm. Da wir von Nyköping aus zwei enge Flachwasserstellen mit 1,8 m bei Normalwasserstand haben, wird der Blick auf den Wasserpegel gleich ein Stück weiter die Pier hoch unser „liebster Blick“. Jetzt zeigt er 35 cm unter Normalpegel an – sind wir mal gespannt.

Die Stadt ist sehr niedlich und viele Bereiche sind inzwischen renoviert und saniert, so dass sich eine schmucke Fußgängerzone in der Innenstadt präsentiert. Allerdings ist es auch hier, genauso wie am Hafen, mit starken westlichen Winden ein wenig gefährlich, da alles an Außenauslagen herumfliegt, was nicht richtig festgemacht ist. Zudem ist es durch knatternde Sonnenschirme sehr laut, so dass Taja nur ängstlich uns folgen mag und schließlich auf den Arm möchte. Da Sommerschlussverkauf ist er stehen wir für total wenig Geld eine Stanton Teekanne, die ich schon immer haben wollte, für die ich bisher aber zu geizig war. Das war ja mal wieder Glück! Über den Marktplatz schlendern wir zurück, trinken eine Erfrischung, entsetzen uns, dass Gaby ohne Grund von einer Wespe gestochen wird und besichtigen dann im Zaren-Haus, einer ehemaligen Herberge des russischen Zaren, den Wohnbereich seines ehemaligen Besitzers und auch das erst 2017 entdeckte Geheimzimmer mit allerlei okkulten Objekten. Sogar Taja darf auf dem Arm mit, auch wenn sie eigentlich nicht mit darf. Sehr nett von der Dame an der Touristinformation! Allerdings zittert Taja dann von den Geräuschen der anschaulichen Animationen.



Das historische Zarenhaus...





...und dann die neue Bebauung am Hafen, rechts vorne die Bootstankstelle

Kaum sind wir zurück fällt Taja auch schon in den Schlaf und wir können in Ruhe einkaufen gehen. Nett, dass fast alle Produkte bei LIIDL fast genauso aussehen, wie bei uns in Deutschland. Das erleichtert das Einkaufen sehr, ist aber auch weniger spannend. Was spannend ist, ist die Tatsache, dass das Wasser noch weiter gefallen ist und wir nun zu unserem Bug herunterspringen müssen. Wir hatten uns schon gewundert, warum das Nachbarboot einerseits einen viertstufigen (!) Tritt auf dem Steg hat um auf den Bug hinauf zu steigen und andererseits auf dem Bug ein Trittbrett, um von dem Bug auf den Steg hochzusteigen. Jetzt ist es uns klar. Zum Glück schwanken wir noch, also schwimmen wir.



Im Hafen von Nyköping: Mal Schiff oben...



...und mal unten

Als ich einen Müllgang mache treffe ich auf dem Steg eine deutsche „Nachbarin“ von einem kleinen Segelboot und wir kommen ins Gespräch. Also woher (sie kommen aus den Boddengewässern, genauer Ribnitz-Dammgarten und wohnen in Rostock, segeln seit 30 Jahren und sind nun um die 70 Jahre, so dass man immer aufs Neue schauen muss, was die Gesundheit das nächste Jahr bringt, um die Segelziele festzulegen) und wohin (wieder in die Boddengewässer) und wie es hier ist. Halt flach. Von ihr erfahre ich auch, dass der Hafen vor ca. zwei Jahren gebaggert wurde und wir daher noch nicht auf Grund sitzen, sondern noch schwimmen. – aha, was für ein Glück. Sie erzählt auch, dass sie einen Schwenkkiel





haben, bei dem aber leider das Fall defekt ist und sie daher Zuhause kranken müssen. Aber wann es weitergeht? Keine Ahnung, da abhängig vom Wasserstand.

Ich erzähle im Gegenzug woher wir kommen und was wir denn so vorhaben, dann verabschieden wir uns – inzwischen argwöhnisch beobachtet von ihrem Mann, der im Cockpit sitzt.

Zurück an Bord komme ich so ins Grübeln. Woher sollen wir nun wissen, wann das Wasser wieder steigt, wenn es so entgegen dem Geschriebenen fällt? Und wie weit fällt es überhaupt noch? Dann gilt es das Ganze auch noch auf das Wetter und den Wind abzustellen. Da wir ja einen Plan haben, wann wir auf Fehmarn sein wollen entwerfe ich nun einen Plan B (zurück nach Norden und nach Osten um Falster herum mit Zwischenstopp in Haesnes oder Gedser und dann Burgtiefe) und einen Plan C (zurück nach Norden, dann nach Westen und dann Richtung Süden durch den Großen Belt). Was gefahren werden kann ist hängt dann vom Wind ab. Ergebnis: Plan B sind satte 90 Seemeilen, Plan C „nur“ 80 Seemeilen. Eigentlich hatten wir ja die Idee durch den Guldborgsund mit nur ca. 40 Seemeilen nach Burgtiefe zu fahren, aber...

Ich erzähle Gaby meine Überlegungen und sie ist zuerst gar nicht begeistert wieder zurück zu fahren. Aber schließlich sind das die einzigen beiden Alternativen, um nicht in der Falle zu sitzen und Fehmarn pünktlich (oder zumindest ungefähr) zu erreichen. Ich gehe noch mal nach dem Pegel schauen und es sind satte 75 cm weniger Wasser. Neben unserem Bug ist es inzwischen so flach, dass man in knöcheltiefem Wasser stehen kann.



**Der Pegel am Freitagabend – damit ist es zu flach zum Weiterfahren**

Als wir unsere letzte Hunderunde machen kommt uns nun der Ehemann entgegen und – es ist zum „schießen“. Er hat es sich wohl so richtig gemütlich gemacht an Bord und will nun nur noch für ein Foto auf den Steg, denn er kommt uns in getigerten Plüschhausschuhen entgegen. Wir müssen wirklich an uns halten, um uns ein Lachen nicht zu verkneifen. Wir grüßen gegenseitig, stellen fest, dass es wirklich wenig Wasser ist und er sagt, dass sein Boot schon mit dem Schwert im Schlick steckt. Ich frage nun nach dem Tiefgang. Seine Antwort lautet nun, dass er einen Schwenkkieler hat und der Kiel unten ist, da sie ihn nicht hochgezogen haben. Aha. Rückfrage „Und wie ist dann der Tiefgang mit Kiel unten?“ wird beantwortet mit der sinnigen Gegenfrage, ob mit oder ohne Bier an Bord. Na das bekommt nun einen



Witzig-Stempel. Wir erfahren schließlich, dass es 1,6 m sind und sind ein wenig entsetzt, da wir 1,4 m Tiefgang haben. Das würde bedeuten, dass wir noch ca. 20 cm unter dem Kiel haben, was angesichts der neben uns noch schwimmenden X 332 eher mehr sein müssten, da sie wahrscheinlich eher 1,8 m hat. Zurück am Boot gehen wir auf Nummer sicher und verholen uns in der Box um 1,5 m nach hinten, d. h. ins tiefere Wasser. Das Echolot bestätigt, dass wir nun voraus 60 cm haben. Das beruhigt, denn zur Not könnten wir ja auch mit dem Schlauchboot an Land. Hauptsache das Boot schwimmt.

Wir schauen noch mal Wetter und könnten morgen theoretisch die 12 Seemeilen nach Gedser kommen, da dort erst ab 14.00 Uhr starker Wind angesagt ist. Aber das Wasser...

Als Programm für morgen ist daher angesagt, dass wir aus den Kanistern nachtanken und diese an der nahen Tankstelle wieder auffüllen wollen. Dann steht die Besichtigung des Klosters auf dem Programm und das Neubauprojekt nahe des Hafens, das auf den Ruinen des ehemaligen Schlosses fußt, von dem bis auf einen Mauerrest allerdings nichts mehr zu sehen ist.

Ich werde am **Samstag (11.08.2018)** um 9.00 Uhr durch Schraubengeräusche geweckt und wundere mich. Wer legt denn jetzt ab und in welche Richtung? Also raus aus der Koje und schon sehe ich eine Halberg Rassy aus dem Hafen Richtung Nyköbing-Brücke fahren. Da diese mindestens unseren Tiefgang haben muss bin ich doch sehr erstaunt. Also rein in die Hose und auf Vorschiff. Ich kann es nicht glauben: Dass Wasser ist bis knapp unter den Normalpegel gestiegen. Also Handy an und Wetter geschaut. Könnte passen, wenn die nächste Brückenöffnung bald ist, denn es sind für Gedser ab 11.00 Uhr gute 4 Windstärken mit Böen von 5 und dann ab 14.00 Uhr Windstärke 6 und mehr angesagt. Bei mindestens 2 Stunden Fahrtzeit hängt alles von der Brücke ab. Also Fernglas raus, wieder auf das Vorschiff und auf die digitale Anzeige an der Brücke gestarrt. Nächste Öffnung: 9.52 Uhr. Jetzt aber schnell. Gaby geweckt und berichtet. Schiff nach vorne an die Pier, Stromkabel ab, Liegegeld im Vereinsheim eingeworfen und bei West 4 um 9.40 Uhr Leinen los. Ja richtig: Taja muss auf den morgendlichen Gassigang verzichten und sich weitere 2 Stunden gedulden, klappt aber problemlos.

Pünktlich passieren wir die Brücke um 9.52 Uhr und machen uns mit 5,4 Knoten Fahrt auf den Weg durch den Tonnenstrich. Es ist grau in grau, selten mal ein Sonnenstrahl, dafür aber dann um 10.35 Uhr der erwartete Regen. Gaby setzt sich mit Taja rein, während ich Tonne um Tonne passiere und das bei kontinuierlich zunehmendem Wind. Was ist das denn für ein Sch... Nützt aber nichts, es gibt jetzt nur ein Weiter. Inzwischen zeigt der Windmesser konstant 5 Beaufort und in Böen 6, zudem nimmt die Welle am Ausgang des Sundes beträchtlich zu. Wir beraten, was zu tun. Gaby liest noch mal die Ansteuerung des Yachthafens vor und die Angabe, dass der Fähr- und Fischereihafen nur in Ausnahmefällen von Sportbooten angelaufen werden darf, d. h. wenn aufgrund der Wetterlage der Yachthafen nicht mehr sicher angesteuert werden kann. Da der Wind auf die Einfahrt des Yachthafens steht ist dies schon fraglich. Wir beschließen direkt vor der Ansteuerung des Yachthafens die Entscheidung zu treffen. Als wir dort angekommen ist klar, dass wir auf Nummer sicher gehen und dieser Ausnahmefall gegeben ist, um in den Fischereihafen zu laufen.

Keine 2 Minuten später sehe ich unsere Backbord-Flaggenleine mit der Flagge N (das Zeichen für eine erbetene Brückenöffnung) neben mir ins Wasser fallen. Was ist denn das? Oben hängt noch der Rest der Bremer Speckflagge. Gaby sichert die Leine an Bord, da kümmern wir uns später drum.

Als wir an den Sandbänken vorbei laufen sind die Wellen dort derart chaotisch, dass einem etwas anders wird. Die See kocht richtig – nur nicht dort hinsehen. Vor uns kommt eine Fähre uns entgegen und ich bete, dass wir vor ihr in den Hafen einlaufen, denn Fähren haben auf jeden Fall Vorfahrt. Und es klappt. Als wir in den Fährhafen einlaufen wird die See deutlich ruhiger. Allerdings legt der Wind noch mal auf 7 Beaufort zu, was dazu führt, dass der Windalarm ausgelöst wird. Da ich vollständig damit beschäftigt bin das Boot gegen den Wind zu halten muss Gaby alleine Fender und Leinen ausbringen. Dann noch das Schlauchboot dicht hinter das Heck gezogen. Da Gaby die Leinen auf dem Vorschiff noch nicht fertig hat möchte ich eigentlich mit dem Einlaufen in den Fischereihafen noch etwas warten, da ich keine Ahnung habe, was uns da erwartet. Ein Blick auf unser Schlauchboot, das durch den Wind gerade droht hinter dem Boot umgedreht (!) zu werden, veranlasst mich aber dann doch Gas zu geben. Ich schreie Gaby zu,



dass ich jetzt einlaufen werde, da ist sie aber auch schon fertig. Inzwischen ist windbedingt eine Kommunikation über die nur 10 Meter Schiffslänge nur noch mit Anschreien möglich.

Im Fischereihafen ist es erstaunlich geräumig und an der Westseite sind etliche unbelegte Plätze zwischen den Dalben und nur 4 kleinere Fischerboote. Wir schauen uns um. Man könnte an die Pier gehen, wobei etliche Reserviert-Schilder uns davon abhalten. Oder längsseits eines alten dänischen Haikutters – aber warum? Ob wir wohl die Dalbenplätze nutzen dürfen? Wir haben jetzt keine Zeit für tiefeschürfende Überlegungen und so nehmen wir Kurs auf den südöstlichsten Dalbenplatz, in dem wir an einer Holzpier festmachen können. Da der Wind uns abdrücken wird bedarf es einiger Fahrt im Schiff, um dort anzuankommen und nicht gleich zu verdriften. Leider schafft Gaby es trotzdem nicht an die Pier, da diese recht hoch ist. Zum Glück nimmt ein deutscher Urlauber die Vorleine entgegen und legt sie über einen Poller, so dass ich mit Voraus in die Spring dampfen und Gaby vorne auf der Pier absetzen kann. Er nimmt dann auch meine Heckleine an und wir sind um 12.45 Uhr fest. Wir bedanken uns vielmals bei ihm und verbringen die nächste dreiviertel Stunde damit Fender und Fenderbrett zu justieren und eine Spring zur Pier auszubringen.

Endlich darf Taja an Land und als Gaby zurück an Bord ist berichtet sie, dass es sogar einen kleinen Sandstrand nebenan gibt. Das ist ja nett. Weniger gilt dies für das Wetter, denn es stehen jetzt konstant 7 Beaufort aus West mit Böen um 8 bis 9 Beaufort. Wir verholen uns in der Box so weit es geht nach vorne, um den maximalen Windschutz zu haben.



**Sicherer Liegeplatz im Fischereihafen von Gedser**

Inzwischen ist es 14.000 Uhr und es zieht auch noch ein Gewitter mit einer vorgelagerten Böenwalze auf, so dass wir vorne auf jeder Seite noch dicke Leinen mit Ruckdämpfern ausbringen und auch auf die Steuerbordwisch noch eine zusätzliche doppelte Leine mit Ruckdämpfer legen. Auf der Backbordseite haben wir Mitschiffs einen Pfahl und so werfen wir auch noch eine Spring über ihn. Mehr geht nicht. Das Schlauchboot findet ein neues Zuhause im Windschatten „des Großen“ und dann lassen wir Gewitter mit Regen und Sturmböen über uns hinwegfegen.

Es bläst und bläst. Inzwischen fahren nicht mal mehr die Lotsen raus. Aus dem Cockpit können wir aufgrund des fallenden Wassers nun unter der Holzpier hindurchsehen und erblicken sogar im wirklich ge-



schützten Vorhafen eine durch Gischt fliegende See. Gaby ist neugierig, klettert an Land und wirft einen Blick über die Kaimauer. Unglaublich! Sie kann sich gegen den Sturm kaum auf den Beinen halten, die See tobt und von den Wellenkämmen fliegt das Wasser waagrecht durch den Wind. Was hatten wir für ein Glück mit unserer Ankunft. Eine Stunde später wäre es wirklich dramatische gewesen ein Zuhause zu finden, jetzt nur ein kleinwenig...

Wir danken Gott dafür und haben die leise Hoffnung, dass die Kerze in der Marienkirche von Ystad, die wir für die Bitte um eine glückliche Heimfahrt angezündet hatten, vielleicht ihren Teil dazu beigetragen hat.



**Fliegende Sturmsee in der Einfahrt zum Fähr- und Fischereihafen von Gedser**

Erst gegen Abend lässt der Wind dann deutlich nach und wir machen einen kleinen Spaziergang. Dabei stellen wir fest, dass sich die Bremen-Flagge nun ganz verabschiedet hat und nur noch der Flaggenhaken zurückgeblieben ist. Dementsprechend muss bei Gelegenheit Gaby mal wieder in den Mast, um sie herunter zu holen. Aber alles nicht heute.

Der Hafen ist eigentlich recht niedlich und auch durchaus offen für Gästeboote. Allerdings haben nur wir an unserem Liegeplatz Strom, Wasser gibt es dagegen gar nicht. Schläuche liegen nur an der Pier "großen Pier" aus, ist aber auch egal, da wir noch gute 60 Liter haben. Wir finden das Haus des Hafenmeisters, das auch die Toiletten und Duschen beherbergt, allerdings keinen Hafenmeister. Nun gut, dann muss er halt zum Schiff kommen. Tut sie dann auch gegen 19.00 Uhr. Es wird auch hier eine geschriene Unterhaltung mit emsigem Umklammern von Quittung, Geld und Wechselgeld. Wir verabschieden uns für morgen, denn ein Winddreher ist erst für Montag angesagt. Dann macht sie sich auf den Weg zu dem einzigen weiteren Gastlieger, dem dänischen Segler an der Pier.

Nachdem der Abwasch erledigt ist machen wir es uns so richtig gemütlich. Gaby hatte in Nyköbing über das dortige W-Lan-Netz vier Spielfilme auf das Tablett geladen, von denen wir uns - versorgt mit Kaltgetränken, Studentenfutter und Käse - zwei ansehen, allerdings unterbrochen durch eine Hunderunde. Dabei stellen wir fest, dass der Wind schon merklich nachgelassen hat, was für ein Segen.



Wir haben trotz den inzwischen wieder fahrenden Lotsenbooten sehr gut geschlafen, frühstücken an diesem **Sonntag (12.08.2018)** ausgiebig und machen uns dann auf in den Ort (nicht besonders sehenswert), zum Yachthafen (erstaunlich leer mit kleinem Vorhafen und Fischerfahnen in der Einfahrt, so dass es richtig war gestern hier nicht einzulaufen), durch ein Naturschutzgebiet (naja, das wäre es bei uns eher nicht...) und dann zum „Gamle Kopmansladen“ (hat schon deutlich bessere Zeiten gesehen), um hier ein hausgemachtes Eis (wirklich lecker) zu essen.



Die Kirche von Gedser, ansonsten gibt es wenig zu sehen

Pünktlich zu Beginn eines Regenschauers sind wir um 14.00 Uhr wieder zurück an Bord. Als der Schauer durch ist fülle ich aus den Reservekanistern 20 Liter Diesel nach, so dass wir mit 80 Litern im Tank sehr gut versorgt sind. Auf Nachfrage teilt Gaby dann mit, dass sie heute nicht in den Mast möchte, um die Flaggenleine herunter zu holen – auch gut. Ich säubere den Seewasserfilter und sammle vom Deck die angewehten Seegrashalme. Da wir morgen wohl weiter können, ist das heutige Thema: Entspannung!

Abends lässt der Wind deutlich nach, weht aber weiterhin von West. In den Fischereihafen laufen gegen 20.00 Uhr noch ein großer niederländischer Zweimaster und ein kleinerer belgischer Segler ein. Als die Hafenmeisterin schließlich im Nieselregen vor dem Boot steht und ich meine 140 Kronen bezahle fragt sie, ob wir den Yachthafen kennen, was ich bejahe, und ob wir noch länger bleiben wollen, was ich verneine. Anscheinend hat sie keine große Lust Gastlieger abzukassieren, sondern erhält ihr Gehalt auch so. Aber egal, für morgen ist ein Winddreher auf Südost angesagt und den wollen wir nutzen.

Als ich wach werde regnet es und ich höre Motorengeräusche. Es ist 5.00 Uhr und der große Segler legt ab, auch er will an diesem **Montag (13.08.2018)** anscheinend den Wind nutzen. Wir warten noch bis 10.00 Uhr, denn dann ist es laut dänischem Wetterbericht auf der Strecke nach Fehmarn für uns am besten. Stimmt eigentlich. Aber nur eigentlich, denn die Richtung ist okay, die Windstärke reicht aber nur für eine Stunde Segelspaß. Schade. Also muss wieder der Diesel ran und so geht es Richtung Fehmarn. Es ist grau in grau, ab und an mal ein Sonnenstrahl, aber zum Glück kein Regen.





**Gedser achteraus – Falster ade**

Wir lesen und lauschen dem UKW-Funk, der uns mit Wetterberichten und Hinweisen zum Verkehr in der Gedser-Rinne versorgt, denn hier gilt es die Großschiffahrt besonders zu beachten, da je nach Tiefgang ein Ausweichen der Riesen unmöglich ist.

Plötzlich ertönt aus dem Funkgerät ein DSC-Alarm. Als ich beim Funkgerät bin und nachschaue meldet sich bereits Bremen Rescue (BR) mit einem Ruf an die Segelyacht, die den Ruf gesendet hat. Entsprechend der übermittelten Position ist deren Standort bei Rügen, so dass die Bitte von BR an die Schifffahrt in der Nähe des in Not geratenen Schiffes auf dieses Zuzulaufen uns nicht betrifft. Nach der Frage von BR, um welche Art von Notfall es sich handelt, teilt ein der Stimme nach junger Mann von Bord des Seglers mit, dass es sich um einen abgetrennten Finger handelt. Oh mein Gott! BR ruft sofort ein Mayday-Relay aus, d. h. der Kanal 16 darf nun von keinem Schiff mehr als Funkfrequenz genutzt werden, es sei denn für einen anderen weiteren Notfall. BR fragt nun nach der genauen Position, die wird mitgeteilt und dann ruft BR nach Schiffen mit einem Lifting-Rack, also der Möglichkeit von oben Personen aus dem Wasser aufzunehmen, in der Nähe des Seglers, während parallel ein Rettungshubschrauber alarmiert wird. Nach kurzer Zeit meldet sich ein Windpark Tender, der für den Bau der Windparks vor Rügen im Einsatz ist. Er ist nur ca. 15 Minuten von dem Segler entfernt und bittet noch mal um die genaue Position. Die wird von BR wieder vom Segler erfragt und dann weitergegeben. Damit hat der Tender sein Ziel. Kurze Zeit später meldet sich ein weiteres Schiff mit einem Lifting-Rack und fragt bei BR nach, warum die DSC Position denn eine andere ist als die per Funk durchgegebene, denn er ist in der Nähe der DSC-Position. Minutenlange Ratlosigkeit, dann bittet BR das zweite Schiff die DSC-Position anzulaufen, denn irgendeine wird ja nun stimmen. Da meldet sich der Windpark Tender wieder: er sei nun an der Position sieht aber keinen Segler. Dann doch einen, der aber der Falsche ist. Auch das zweite Boot meldet sich und hat keinen Segler auf der DSC-Position. Kaum zu glauben das Ganze, spannender als die gelesenen Krimis, da Wirklichkeit. BR fragt nun bei dem Segler nach, ob dieser Handfackeln hat, um ein Signal zu geben. Hat er aber nicht, allerdings eine Signalwaffe. BR bitte nun diese klar zu machen, mit dem Abschuss aber auf das Zeichen von BR zu warten. BR informiert nun die beiden Helfer-Boote und bittet darum jetzt gut Ausschau zu halten. Dann an den Segler das Kommando: Abschuss. Und tatsächlich, der Windpark Tender sieht die Signalarakete und läuft auf den Segler zu. Zwischenzeitlich schaltet sich der



Rettungshubschrauber in den Funkverkehr und fragt nach, ob er auf der blauen Versorgungsplattform des Windparks landen darf. Er darf wird ihm mitgeteilt.

Inzwischen hat der Windpark Tender den Segler erreicht und ich frage mich, was nun kommt, denn wir haben ungefähr ein bis anderthalb Meter Welle und vor Rügen wird es kaum anders sein. Ist es auch nicht. Inzwischen ist klar, dass auf dem Segler nur zwei Personen sind und es sich um eine verletzte Frau handelt. Der Tender teilt nun dem jungen Mann auf dem Segler mit, dass die einzige Möglichkeit einer Abbergung der Frau darin besteht, diese achteraus über Bord zu setzen, so dass sie aus dem Wasser mit dem an der Backbordseite des Tenders angebrachten Rettungskorb geborgen werden kann. Alles andere würde zum Verlust des Segelbootes führen, da der Tender dieses bei einem Versuch längsseits zu gehen bei dem Seegang zerschmettern würde. Spannende Minuten vergehen. Der Tender ruft den Segler. Keine Antwort. Er ruft noch zwei Mal, dann endlich der junge Segler mit einem „in Ordnung“. Der Tender gibt weitere Instruktionen, wie der Segler fahren soll und das er selbst sich vor den Segler setzen wird, um dann die Frau an der Backbordseite aufzunehmen. Dann Stille – wir bangen. Nach 5 Minuten meldet der Windpark Tender „Verletzte Person ist an Bord“. Hurra! Ein erster Schritt. Nun meldet sich der Rettungshubschrauber bei dem Windpark Tender, denn er will zwei Notärzte auf das Deck des Tenders mit der Winde herunterlassen. Dazu muss der Tender mit Kurs 118 Grad und einer bestimmten Geschwindigkeit rückwärtsfahren. Nun ist nur noch der Funkverkehr zwischen dem Tender Kapitän und dem Piloten zu hören, dann die Meldung „Notärzte sind an Bord“. Noch während die Patientin versorgt wird stellt sich die Frage wie weiter. Aufnehmen an Bord des Hubschraubers über eine Trage? Die Entscheidung fällt dann für ein Landen des Helikopters auf der Versorgungsplattform und Fahrt des Windpark Tenders zu dieser. Seine Fahrzeit ist mit unter 5 Minuten sehr kurz. Schließlich die Meldung, dass Patientin und Notärzte im Helikopter und dieser auf dem Weg zum Festland ist. Eine gute Stunde hat das Drama gedauert und was für ein Glück, dass der Windpark Tender sowohl einen Bergungskorb hatte, als auch die Mannschaft eine entsprechende Ausbildung. Hut ab für den Kapitän des Tenders!

Bleibt nur noch der junge Skipper an Bord der Segelyacht: BR fragt bei ihm nach, wie es um ihn steht. Seine Antwort lautet, dass er sich sammeln muss und sich nicht sicher ist, ob er das Schiff alleine in einen Hafen fahren kann. BR schlägt vor Saßnitz anzulaufen und falls Bedarf an Hilfe besteht er sich bitte melden möge, so dass dann der dortige Seenotkreuzer im entgegen kommt. Am Ende wird dann also doch alles Gut.

Was sehr erstaunlich ist, ist die Tatsache, dass obwohl das Mayday Relay noch nicht aufgehoben wurde etliche fremdsprachige Frachter, aber auch deutsche Yachten miteinander auf Kanal 16 gefunkt haben. Wozu muss man eigentlich einen Funkschein machen und auch das Funkgerät auf See auf Kanal 16 betreiben (also auch den Seenotfall hören!), wenn es sogar berufliche „Pappnasen“ gibt, die das offensichtlich nicht wissen. Wirklich unglaublich! Im Anschluss an den Seenotfall unterhalten sich sogar zwei männliche Skipper auf Kanal 16 über ihr nächstes Ziel und die Frage, wo man in den Häfen am besten essen kann. Spinnen die eigentlich?





**Wir sind wieder in Deutschland und Fehmarn in Sicht!**

Um 15.35 Uhr machen wir schließlich in Burgtiefe auf Fehmarn fest – Heimatrevier du hast uns wieder!

Burgtiefe auf Fehmarn, Mittwoch der 15.08.2018