Ostsee Reise der „Niederelbe“ im Sommer 1937

Motto: „Segeln ist Not, im Hafen liegen nicht“
Von Heinrich Suhr

Die Regatta Kiel-Korsör
Wer nach diesem Motto handelt, kann wie ich mit meiner unten geschilderten Reise gezeigt zu haben glaube, auch mit einem kleinen und nicht sehr schnellen Schiff in verhältnismäßig kurzer Zeit recht beachtliche Strecken auf See absegeln. Hat doch die „Niederelbe“ im letzten Sommer auf der Ostsee in nur acht Tagen, von Montag, 12.7.1937 nachmittags 05:25 Uhr bis Dienstag, 20.7. 1937 nachmittags 04:30 Uhr mit drei, teilweise nur zwei Mann Besatzung bei durchaus nicht immer günstigen Winden rund 365 Seemeilen unter Segeln zurückgelegt und außerdem in den drei Tagen der Hin-und Rückfahrt auf der Elbe (unter Segel) und im Kanal (im Schlepp) 175 Seemeilen, insgesamt also 540 Seemeilen. Das konnte sie nur schaffen, weil sie von den insgesamt in die Reisezeit fallenden elf Nächten nur vier als richtige Bauernnacht im Hafen verbracht, drei davon ganz durchgesegelt und im Übrigen entweder erst nach Mitternacht festgemacht hat oder schon im Morgengrauen wieder unterwegs war.

Die „Niederelbe“, mit der ich diese Reise wie schon so viele andere unternommen habe, ist ein Kielschwertkreuzer mit festem Ballast im Kiel, 8 m lang, 2,75 m breit, 0,60 m tief ohne Schwert und 1,50 m mit Schwert. Sie ist Sloop getakelt und führt am Winde rund 35 m² Segel. Einen Motor hat sie nicht.

Doch nun zur Reise selbst. – Am Sonnabend, dem 10.7., nachmittags um 6:20 Uhr, verließ die „Niederelbe“ mit Heinz v. B. (*ein Sohn des damaligen Vorsitzenden Kurt v. Broock, Red.)* und mir an Bord bei Hochwasser ihren Heimathafen Schulau. Es war ihr anbefohlen, mit dieser Abendtide oder doch spätestens mit Beginn der nächsten Tide in den frühen Morgenstunden des Sonntags die Schleuse von Brunsbüttel zu erreichen, damit sie im Laufe des Sonntags den Kanal durchschippern und sich abends in den klaren Fluten der Ostsee schaukeln konnte. War es doch Ehrensache für uns, rechtzeitig am Montagnachmittag zum Start der (*von der SVAOe ausgeschriebenen, Red.)* Wettfahrt Kiel-Korsör vor Laboe zu erscheinen. Und vorher wollten wir uns noch in Holtenau mit den guten, preiswerten und die Bordverpflegung so abwechslungsreich gestaltenden Dingen aus dem Transitlager versorgen und auch unsern dritten Mann aus Kiel abholen. – Na, Petrus machte es der braven „Niederelbe“ nicht schwer, den Befehl auszuführen. Zwar schickte er ihr auf der Fahrt zum Kanal wiederholt recht saftige, gewittrige Regenflagen, manche so dicht, dass wir bei der schnell zunehmenden Dunkelheit kaum die Leuchtfeuer und die Lichter der – wie gewöhnlich am Sonnabend – recht zahlreich die Elbe hinabfahrenden Dampfer ausmachen konnte. Dafür ließ er aber auf der ganzen Fahrt den Wind aus der richtigen Richtung (S bis SW) und in der richtigen Stärke (3-4) wehen, sodass die „Niederelbe“ unter Vollzeug auf einem Bug mit gutem Fortgang ihr Ziel anliegen konnte und nur gelegentlich einen kurzen Schlag einzulegen brauchte, um dem Dampfertrack im Hauptfahrwasser aus dem Wege zu gehen. Kurz nach 11 Uhr abends hatten wir Brunsbüttel erreicht, mussten aber noch etwa dreiviertel Stunden in der Einfahrt vor den Schleusen – zeitweise bei dicken Regenböen – kreuzen, bis wir im Schlepp einer dicken Tourenyacht aus Düsseldorf mit Hilfsmotor, deren Mannschaft wir zum Dank für ihre freundliche Hilfe einige gute Ratschläge für ihre erstmalige Fahrt durch den Kanal mit auf den Weg gaben, in eine freigegebene Schleuse einlaufen konnten. Mit Hilfe des Motors der Düsseldorfer Yacht kamen wir auch wieder ohne eigene Anstrengung aus der Schleuse heraus und in den Brunsbütteler Yachthafen, wo wir etwa um 1:15 Uhr festmachten.

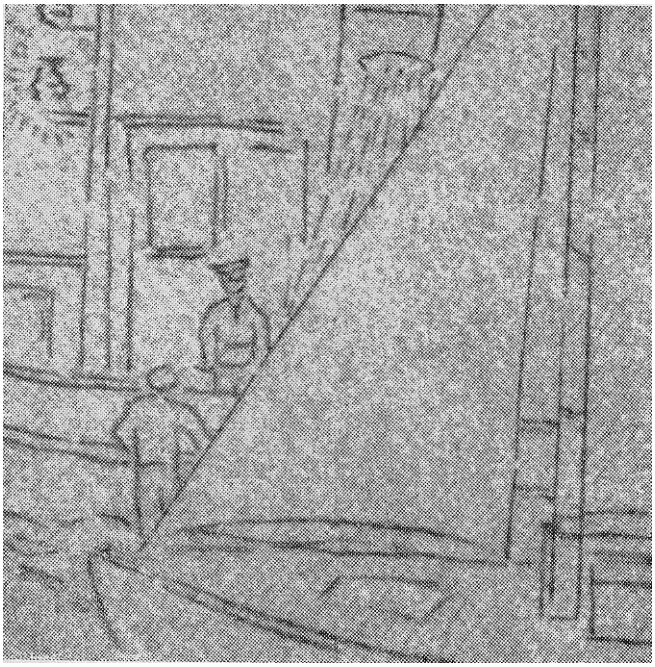
Natürlich konnten wir diesen ersten Törn unserer Reise, nachdem er unser Äußeres so erheblich

durchfeuchtet hatte, nicht beschließen, ohne auch unser Inneres entsprechend anzufeuchten und dadurch das zur Nachtruhe erforderliche Gleichgewicht zwischen außen und innen wieder herzustellen. So zogen wir dann trotz heftiger Regenflagen in unserer der Wetterlage angemessenen Bekleidung – Ölzeug, Isländer, Seestiefel –, in das dem Yachthafen am nächsten liegende Brunsbütteler Lokal, führten dort einige „freundliche Helle“ unserem Innern zu und schoben dann beruhigt in unsere Kojen ein.

Am nächsten Sonntagvormittag fanden wir, obgleich wir zeitig aufgestanden waren, erst nach stundenlangem Herumstehen auf den Schleusenufern und mehrfachen vergeblichen Palavern gegen 11:00 Uhr einen schleppbereiten Motorsegler, der uns mit seinem 100 PS Diesel in sieben Stunden durch den Kanal zog. Unterwegs klarte das zunächst noch unfreundliche und regnerische Wetter allmählich auf, sodass wir den vom Vortage zum Teil recht nassen Inhalt unseres Schiffes noch vor der Ankunft auf der Ostsee wieder völlig trocknen konnten. Gegen halb sieben Uhr abends waren wir draußen auf der Kieler Förde. Hier wehte eine prächtige Brise aus West in Stärke 2-3 und gab uns günstige Gelegenheit, sofort unter Segel zu gehen und nach einem Abstecher zum Schiffshändler in Holtenau, bei dem wir unseren Bedarf an Transitwaren und sonstigen bordnotwendigen Dingen zur Abholung am nächsten Vormittag bestellten, und einem Schlag zum Friedrichsorter Leuchtturm nach Möltenort hinüberzulaufen und dort im Hafen für die Nacht festzumachen. Nach einem Landgang und Besuch des Möltenorter Kurhauses, wo wir bei einigen „freundlichen Hellen“ gelassen und ohne den Anreiz zu verspüren, unsererseits aktiv mitzumachen, dem Tanz genannten Gewimmel unzählbarer menschlicher Gliedmaßen in drangvoll fürchterlicher Enge zuschauten, gingen wir frühzeitig zur Koje, um für die am nächsten Tage in Aussicht stehende Nachtsegelei auf der Wettfahrt nach Korsör frisch und ausgeschlafen zu sein.

Am Montag, dem 12. Juli begann dann unsere eigentliche Ostseereise. Für diese hatten wir uns vorgenommen, nach der Beendigung der Seewettfahrt von Korsör aus weiter durch das Smaalandsfahrwasser und den Grönsund nach Hesnaes auf Falster, von dort nach Kloster auf Hiddensee zu segeln, um diese uns als besonders reizvoll geschilderte und uns noch völlig unbekannte Gegend kennenzulernen und dort auch Freunde, die sich auf der Insel zur Sommerfrische aufhielten, zu besuchen und dann an der pommerschen und mecklenburgischen Küste gen Westen und nach Kiel zurückzuschippern. Viel Zeit hatten wir für diesen Törn nicht zu Verfügung, da Heinz v. B. bereits am Montag, dem 19. Juli wieder im Dienst sein musste und auch mein zweiter Mitsegler, Helmuth M. nur einige Tage später wieder in Altona sein wollte. Dabei mussten wir auch noch damit rechnen, dass die in dieser Jahreszeit vorwiegend westlichen Winde uns wohl ziemlich schnell nach Osten hinwehen, uns bei der Rückreise gen Westen aber voraussichtlich zu langen Kreuztörns zwingen würden. Nun, wir verließen uns auf unser gutes Glück und auf unseren Willen, notfalls Tag und Nacht durchzusegeln. Beide haben uns auch nicht im Stich gelassen.

Am Vormittag des Regattatages liefen wir nach Einnahme eines echten „Niederelbe“-Frühstücks – Marke „gut und reichlich“, denn man weiß ja beim Segeln nie, wann man wieder was bekommt – bei frischer westlicher Brise von Möltenort demnächst nach Kiel, holten dort Helmuth M. ab, der sozusagen direkt von dem 24.000 t-Dampfer „Hamburg“, mit dem er eine Reise nach Neuyork und zurück gemacht hatte, auf unsere 8000-fach kleinere „Niederelbe“ umheuerte, segelten dann nach Holtenau, um die am Tage vorher bestellte Proviantlast überzunehmen, und waren gegen 12 Uhr in Laboe. Nach Mittagessen, Regattabesprechung und Erledigung der Zollformalitäten in Laboe waren wir gegen dreiviertel fünf Uhr als eines der ersten an der Regatta teilnehmenden Boote



Beim Zoll glückt's ausnahmsweise gut

wieder draußen und kreuzten vor Laboe hin und her, um rechtzeitig vor Beginn der Wettfahrt den nunmehr vom Zoll freigegebenen Proviant richtig zu verstauen und auch auszumachen, wieviel Segel wir tragen konnten. Die kräftige, aus heiterem Himmel wehende Brise – NW 4-5 – veranlasste uns, anderthalb Ringe einzudrehen. – Um 17:25 Uhr, der für unsere Abteilung vorgesehenen Startzeit, machen wir dann einen für unsere Verhältnisse recht guten Start, indem wir nur einige Sekunden nach dem Startschuss das die Startlinie nördlich begrenzende Markboot runden und mit halbem Wind in brausender Fahrt die Startlinie mit geradem Kurs auf unser nächstes Ziel Kjels Nor durchlaufen. Infolge des herrlichen Wetters, der auch sonst prächtigen Gelegenheit und der Aussicht auf eine längere, uns von allen Sorgen des Alltags befreiende Seefahrt herrscht an Bord eine geradezu gehobene Stimmung, die sich u. a. in freudigen, mehr lauten als schönen Gesängen Luft macht. In dieser Stimmung entkorken wir alsbald nach dem Start die erste Flasche des Transitköms und opfern ihre ersten Tropfen nach altem gutem Brauch auf der „Niederelbe" beim Hinauslaufen auf die offene See dem Herrscher der Meere, Neptun, um ihn uns auch für die Weiterfahrt günstig zu stimmen. Er hat offenbar dieses Opfer, wenn es auch aus unerklärlichen Gründen nicht allzu reichlich ausgefallen war, gnädig angenommen; denn auf der ganzen Fahrt auf der Ostsee schickte er uns heiteres und handiges Wetter. Nach dieser Opferung an die höheren Mächte vergessen wir niedrigen Sterblichen natürlich auch uns selbst nicht und vom Kapitän über den Mann am Ruder bis zum Vorschiffsmann macht die Flasche die Runde und wird dabei nicht voller. Angeregt von der Erfüllung dieser „für einen Seemann heiligen Pflicht" schreiten wir dann gleich zur Erledigung einer zweiten, für die „Niederelbe" nicht minder heiligen Pflicht, dem Kaffeetrinken. Die Vorbereitungen hierzu nimmt – wie auf der ganzen Reise – der Kapitän höchst eigenhändig vor, da er – ob mit Recht oder Unrecht, möge dahingestellt bleiben – der Meinung ist, dass seine Mannschaft nicht die nötige Sorgfalt und Liebe aufbringen wird, um aus den braunen Bohnen alle die Eigenschaften herauszuholen, die den Kaffee zu dem unentbehrlichen Bordgetränk machen. Trotz der infolge des Seegangs lebhaften Bewegung des Schiffes gelingt ihm auch ein vorbildlicher Kaffee, was ihm die Töne der Befriedigung beweisen, mit denen seine Mannen den braunen Trank einschlürfen.

So gestärkt an Leib und Seele erinnern wir uns auch wieder daran, dass wir ja in einer Wettfahrt liegen und diese besondere Pflichten an uns stellt. Wir sehen uns deshalb zunächst nach unserem Konkurrenten, dem „Klabautermann" aus Cuxhaven, um. Dieser war – seinem Namen entsprechend als echter Klabautermann, der ja auch nie dann in Erscheinung tritt, wenn man ihn erwartet, sondern immer nur dann, wenn es ihm selbst passt – nicht, wie er sollte mit uns, sondern fünf Minuten vorher mit der ersten Abteilung gestartet und trotz dieses Frühstarts nicht umgekehrt. Wenn er damit auch seine etwaigen Chancen in der Wettfahrt von vornherein vergeben und uns den Preis überlassen hat, so haben wir doch den Ehrgeiz, ihn trotz des Vorsprungs auszusegeln. Wir stellen deshalb mit Befriedigung fest, dass wir ihm schon erheblich näher gerückt sind und dass wir auch gegenüber den Booten, mit denen wir zwar nicht in einer Klasse, aber doch um einen für sie und uns gemeinsam ausgesetzten Sonderpreis segeln, schon günstiger liegen als

gleich nach dem Start. Um unsere Position weiter zu verbessern, machen wir uns, nachdem der Wind etwas handiger geworden ist, daran, das Reff auszuschütten und unseren Klüver zu setzen, der sich bei raumem Wind als das geeignetste zweite Vorsegel für die „Niederelbe“ bewiesen hat. Mit seiner Hilfe gelingt es uns auch, dem „Klabautermann“ langsam aber sicher vorbeizusegeln und den für uns als Konkurrenten um den Sonderpreis infrage kommenden Booten einen Vorsprung abzugewinnen.

Während dieser unsere Aufmerksamkeit voll in Anspruch nehmenden Wettkampftätigkeit hat sich der Tag seinem Ende zugeneigt. Bei der nunmehr ruhiger geworden Fahrt genießen wir den farbenprächtigen Anblick, wie die schon rötlich gewordenen und beinahe waagerecht einfallenden Strahlen der untergehenden Sonne noch einmal die hellen Segel der sich in lang auseinandergezogenem Felde der Küste von Langeland nähernden Flotte aufleuchten lassen und die weißen Bootskörper und die blaugrün schimmernde See mit einem warmen Schein übergießen. In der bald darauf folgenden Dämmerung, in die das inzwischen angezündete Feuer von Kjelds Nor in regelmäßigen Abständen sein blitzartig aufzuckendes grelles Licht hineinwirft, laufen wir dann gegen 21:50 Uhr, also nach etwa viereinhalbstündiger Fahrt über die rund 25 Seemeilen lange offene Seestrecke in den großen Belt ein.

Unter dem Schutz der dunkel herüberschimmernden Ostküste von Langeland wird die Fahrt nun in glattem Wasser völlig ruhig und die ablandige Brise so leicht, dass ein Mann genügt, das Schiff – auch regattamäßig – zu bedienen. Ich schicke deshalb gegen 23:00 Uhr meine Mannschaft zum Schlafen unter Deck und übernehme allein die erste Nachtwache, nachdem ich mir vorher Whisky und Soda nebst Zigaretten in greifbarer Nähe zurechtgestellt habe. Mithilfe dieser anregenden Mittel und unter dem Einfluss der sternenklaren milden Nacht versuche ich, das Alleinsein an Deck und die köstliche Ruhe, die nur hin und wieder von den leisen, durch die Fahrt des Schiffes verursachten Lauten des Wassers, dem Knarren eines Blocks und den aus der Kajüte herausdringenden Schnarchlauten unterbrochen wird, zu philosophischen Betrachtungen zu nutzen. Es gelingt mir aber nicht recht, da ich immerhin doch so sehr vom Regattafieber gepackt bin, dass ich ständig den Wind belauere und je nach seiner oft etwas wechselnden Richtung die Schoten anhole oder fiere. Dafür habe ich dann auch die Genugtuung, dass die Hecklichter einiger vor mir liegender Regattaboote allmählich immer deutlicher werden, ich auch bald ihre – je nachdem, ob sie Steuerbord oder Backbord von mir liegen – roten oder grünen Seitenlichter ausmachen kann und an ihnen langsam vorbeigleite. Mit einer dieser Yachten fechte ich Bord an Bord einen kurzen, in der Dunkelheit besonders spannenden und beinahe gespensterhaft wirkenden Luvkampf aus, bis es mir gelingt, ihr vorbeizusegeln.

Nur schwer reiße ich mich bei Beendigung meiner Wache von der zauberhaften Schönheit dieser Nachtfahrt los und gehe kurz nach 1:00 Uhr, als wir Tranekjaer Feuer ungefähr in Backbord querab haben, zur Koje, die Wache dem von mir geweckten Helmuth M. überlassend. Nicht lange kann ich mich des verdienten ruhigen Schlafs freuen. Schon nach etwa zwei Stunden werde ich von lebhaften Bewegungen des Schiffes und heftigen Geräuschen an Deck wieder geweckt und merke daran, dass wir den Schutz der Insel verlassen haben. Da an weiteren Schlaf doch nicht zu denken ist, gehe ich wieder an Deck, wo Heinz v. B. dabei ist, den Klüver, der sich bei dem spitzer gewordenen Wind nun mehr hinderlich als förderlich erweist, zu bergen. Oben empfängt mich ein erheblich weniger friedliches Bild als das, welches ich vor kaum zwei Stunden verlassen habe. Die sternenklare Nacht ist einem unfreundlichen, von schweren grauen Wolken verhangenen Morgenhimmel gewichen. Statt der lauen Nachtbrise bläst ein kühler und kräftiger Nordwest frei über die weite Fläche des im Norden von Langeland recht breiten Großen Belts. Die „Niederelbe“ quält sich jetzt mit dichten Schoten gegen einen kurzen rauen Seegang, über dessen vom Widerschein der Wolken graue Wellenberge und-täler der weiße Gischt einzelner Brecher

hinspritzt.

Bei der folgenden Klüserei hart am Winde, die uns schräg über den Großen Belt vorbei an den Vengeance-Gründen unserem Ziel entgegenführt, verlieren wir allmählich den Vorsprung, den wir am Tage vorher und in der Nacht vor einigen Kielyachten, insbesondere den mit uns um den Sonderpreis konkurrierenden, herausgesegelt haben und sacken ihnen gegenüber zurück. Wenn uns das auch betrübt, so kommt es uns doch nicht unerwartet, da wir schon wiederholt erfahren haben, dass die breite „Niederelbe“ mit ihrem geringen Tiefgang wohl bei raumen Winden gegenüber den schmäleren tief gehenden Kielyachten mit ihrer Hochtakelung etwas herausholen kann, ihnen aber hart am Winde meistens unterlegen ist. Nun, wir trösten uns über die dahinschwindende Aussicht auf den Sonderpreis mit einer Tasse heißen starken Kaffees hinweg, den der Kapitän auch diesmal wieder trotz des wilden Durcheinanders in der Kajüte fertigbringt, und frischen damit zugleich unsere ermüdeten und etwas durchgefrorenen Lebensgeister auf.

Um 6:25 Uhr durchlaufen wir die Ziellinie vor Korsör und machen etwa eine halbe Stunde später dort im Yachthafen fest. Hier stellen wir zunächst mit Befriedigung fest, dass unser eigentlicher Konkurrent, der „Klabautermann“, den wir bei Beginn der Nacht völlig aus den Augen verloren haben, noch nicht binnen ist, wir also unseren Vorsatz, ihn trotz seines durch den Frühstart zunächst erzielten Vorsprungs auszusegeln, erreicht haben, hängen dann unsere von der letzten Strecke teilweise durchnässten Plünnen zum Trocknen in die Sonne, die inzwischen mithilfe der kräftigen Brise das graue Morgengewölk vertrieben hat, frühstücken kräftig und hauen uns zur Koje.

Nachmittags, als wir den versäumten Nachtschlaf genügend nachgeholt haben, freuen wir uns an dem prächtigen Bild, wie die vielen im Hafen liegenden Yachten, dänische und deutsche im friedlichen Verein, im Schmucke der von ihnen angelegten Flaggengala prangen und ihre bunten im hellen Sonnenschein leuchtenden Flaggen und Wimpel lustig gegen den blauen Himmel in der wieder wärmer gewordenen Brise auswehen, machen Besuche von Bord zu Bord, halten die nach einer solchen Wettfahrt üblichen Palaver mit den Besatzungen anderer Boote ab und quälen uns schließlich, nachdem wir uns noch einmal durch einen starken, diesmal mit köstlichen dänischen Kuchen verzierten Kaffee gestärkt und klar Schiff gemacht haben, in unsere gute Landgangskledage hinein. So gerüstet lassen wir uns dann von einem Autobus in die Festsäle des entzückend am Korsör Nor in einem Wäldchen gelegenen Skovhus bringen und nehmen dort an dem vom Korsör Sejlklub zu Ehren der Wettfahrtteilnehmer veranstalteten Fest teil, das in schönster Harmonie verläuft und uns wieder einmal beweist, dass gerade der Segelsport eines der geeignetsten Mittel ist, die Menschen verschiedener Nationen trotz aller politischen Spannungen unter ihren Völkern einander in herzlicher Freundschaft und kameradschaftlichem Verstehen näher zu bringen.

Von Korsör nach Hesnaes

Schnell schwinden die Türme und Wahrzeichen Korsörs achteraus. Gegen 12:00 Uhr stehen wir vor der Einfahrt in den Omösund und gleiten nun mit achterlicher Brise, die inzwischen mit dem Höhersteigen der Sonne flauer geworden ist, ruhig zwischen den beiden nordwestlich dem Smaalands Fahrwasser vorgelagerten kleinen und grünen Inseln Omö und Agersö hindurch. Dicht vorm Ausgang des Sunds schläft der Wind in der Mittagsstille ganz ein; sein leiser Atem füllt kaum noch das leichte Spinnakertuch, die übrigen Segel hängen leblos nieder. Mit kaum merklicher Fahrt treibt die „Niederelbe“ dahin.

Wir benutzen die Flaute, um schnell die Kartoffeln zum Mittagessen vorzubereiten und, nachdem sie auf dem Primuskocher aufgesetzt sind und nun leise brodeln, unser erstes Bad auf dieser

Reise in den klaren Fluten der Ostsee zu nehmen. Während ich zunächst an Bord bleibe, tauchen meine Mannen je einer an Steuerbord und Backbord mit einem kühnen Kopfsprung in die glatte, den blauen Himmel und unser weißes Schiff mit seinen hellen Segeln widerspiegelnde Wasserfläche und schwimmen schnaufen und prustend wie spielende Delphine um das Boot herum. Ich freue mich von oben daran, wie ihre kräftigen Bewegungen das glasklare, grünlich schimmernde Wasser zu weißem Schaum aufwirbeln und ihre hellen schlanken Leiber daraus hervorblinken, und springe dann selbst, als einer von ihnen genug hat und mich ablöst, hinein, um auch meinem von der Mittagsglut etwas erschlafften Körper die Wohltat eines erfrischenden Bades in dem salzig-kühlen Nass zu gönnen. Wieder an Bord, lasse ich mich von der Luft und der Sonne abtrocknen und begebe mich dann an mein zweites Amt auf der „Niederelbe“, das des Kochs. Schon nach kurzer Zeit setze ich meiner Mannschaft ein leckeres Mahl vor: Zartes, in bester Butter goldgelb gebratenes Kalbssteak, feinste junge Erbsen und neue Kartoffeln. Mit vom Bade kräftig angeregtem Appetit lassen wir uns diese köstlichen Sachen trefflich munden und würzen sie noch mit einem Glase Whisky-Soda als Tischgetränk und prächtigem Pfirsichkompott als Nachtisch.

Mittlerweile ist auch die Brise aus ihrem Mittagsschlaf erwacht und so ziehen wir wieder vor prall gefülltem Spinnaker und Großsegel unsern Kurs mit etwa 4-5 Seemeilen Fahrt dahin. Den ganzen Nachmittag und die ersten Abendstunden brauchen wir, um die etwa 25 Seemeilen lange Strecke von der Ausfahrt aus dem Omösund bis zur Einfahrt in den Storström zurückzulegen. Da die Stetigkeit des Windes uns nur wenig Gelegenheit zu Segelmanövern gibt, vertreiben wir uns die Zeit mit munteren Gesprächen. Insbesondere streiten sich die beiden Juristen an Bord, Heinz und der Kapitän, mit der ihrem Berufe eigenen Beredsamkeit stundenlang über literarische und erzieherische Probleme und ähnliche Fragen herum. Ihr Redefluss versiegt erst, als an Steuerbord voraus aus dem abendlichen Schönwetterdunst die dunklen Waldungen an der Nordwestecke von Falster und hoch darüber einige Teile der neuen Storströmbrücke auftauchen. Gespannt warten wir nun darauf, dass sich uns bei der Weiterfahrt der Blick auf die ganze Brücke öffnet. Ist es doch das erste Mal, dass wir dieses erst vor kurzem vollendete Bauwerk in Augenschein nehmen können.

Die damals ganz neue Storström-Brücke

Nach etwa ¾ Stunden, als wir in den Storström eingelaufen sind, zeigt sich die Brücke in ihrer ganzen Länge und bietet uns ein eindrucksvolles Bild. Silbergrau schimmernd schwingt sie sich, getragen von wuchtigen aus dem Strom herauswachsenden steinernen Pfeilern, in weit gespannten Bögen in Höhe von etwa 40 Metern über dem hier gut anderthalb Seemeilen breiten Storström und verbindet das nördliche Ufer von Falster mit der kleinen vor Seeland gelagerten Insel Masnedö, von der eine flache Klappbrücke über den Masnedösund nach Seeland führt.

Um 20:00 Uhr gleiten wir zwischen zwei der gewaltigen Pfeiler unter der Hochbrücke hindurch. Während der Weiterfahrt bewundern wir rückschauend noch einmal das stolze Bauwerk, das sich nunmehr im Blick gegen die untergehende Sonne dunkel und die ganze Landschaft beherrschend wie eine gewaltige Silhouette von dem rötlichen Abendhimmel abhebt. Im letzten Licht des verdämmernden Tages biegen wir dann in den Sodsegab und anschließend in den Grönsund ein. Dem prächtigen warmen Tage folgt eine milde sternenklare Nacht. Ich übernehme wieder die erste Nachtwache und genieße, diesmal von keiner Regattaunruhe getrübt, das bei der leichten Nachtbrise sanfte und lautlose Dahingleiten des Bootes in dem dunklen glatten Wasser zwischen den nahen Ufern von Falster auf der einen Seite und Bogö, später Moen auf der anderen Seite. Aus den dort gelegenen Häusern und Gehöften leuchten zunächst noch vereinzelte Lichter mit traulichem Schein herüber, verlöschen aber bald eines nach dem andern, sodass schließlich nur noch allein der matte Schein unserer Positionslaternen sein Licht in die Dunkelheit wirft. Um Mitternacht passieren wir Stubbeköbing, kenntlich an den aus dem flachen Ufer dunkel herausragenden Massen seiner Häuser und seiner Kirche und an dem roten Leuchtfeuer, das die Einfahrt in seinen Hafen anzeigt.

Kurz vor ein Uhr, als wir uns der Ausfahrt aus dem Grönsund nähern, wecke ich meinen Navigationsoffizier Helmuth, damit er mich bei der schwierigen Navigation der schmalen, in mehreren Windungen verlaufenden Ausfahrtrinne unterstützen kann. Mithilfe der ausgezeichneten Befeuerung (Ober-und Unterfeuer) gelangen wir auch glücklich durch das kitzlige Fahrwasser aus dem Grönsund heraus. Als wir – dadurch leichtsinnig geworden – nunmehr, ohne uns noch an Feuer und Tonnen zu kehren und die Karte vorher genau zu studieren, eine scharfe Wendung nach Südwest, um die mit dunklen Wäldern bestandene Nordost-Ecke von Falster machen und den Hafen von Hesnaes ansteuern, stößt unser Schwert zweimal kurz hintereinander auf dicke, im Grunde liegende Steine. Schaden tut uns das bei der Stärke unseres Schwerts weiter nicht. Nur Heinz wird von dem heftigen Gebums aus seinem tiefen Schlaf in der Kajüte aufgestört; sein Gesicht erscheint plötzlich mit verbaastem Ausdruck im Niedergang. Als wir ihm bedeuten, dass weiter nichts los ist, verschwindet er ebenso schnell wieder in seiner Koje und schon einige Augenblicke später tönen wieder die tiefen gleichmäßigen Schnarchlaute seines gesunden Schlafs zu uns heraus. Nachdem wir dann noch ein plötzlich vor uns auftauchendes „Gitter“, d.h. eine von den Fischern in der Nähe des Ufers zur Anbringung ihrer Reusen in den Grund gepflanzte Pfahlreihe umschifft haben, gelangen wir ohne weitere Fährnisse in den Hafen von Hesnaes, machen dort um 1:45 Uhr am Bollwerk fest und gehen zur Koje, während im Nordosten schon die erste fahle Morgendämmerung den neuen Tag ankündigt.

Nach knapp vier Stunden Schlaf werde ich am 15. Juli schon wieder von dem wütenden Geschepper des auf sechs Uhr gestellten Bordweckers aus süßem Schlummer gerissen. Meine Schlaftrunkenheit und mein Wunsch, mich gleich wieder hinzuhauen, schwinden schnell dahin, als mich beim Öffnen der Kajütklappe ein bildschöner Morgen begrüßt. Mit kräftigem „reise, reise“ wecke ich meine Mannschaft. Heinz guckt, als er schließlich aufwacht, erstaunt am Bollwerk hoch und fragt, wo wir eigentlich sind. Er hatte in der Nacht nichts davon gemerkt, dass wir den Hafen erreicht und festgemacht haben. Er wird dann sofort als derjenige, der von uns am meisten ausgeschlafen hat, an Land und in die paar Häuser von Hesnaes gehetzt, um vorm Verlassen Dänemarks unsere letzten paar dänischen Devisen gegen Lebensmittel einzutauschen. Als bestes Stück bringt er uns einen etwa zweipfündigen, noch vor einigen Minuten springlebendigen Steinbutt mit, den er gegen unsere letzte Krone und, da diese als Kaufpreis nicht ausreichte, mit einem Paket holländischen Shag aus dem Transitlager als Draufgabe von den Fischern des Ortes erstanden hat. Schnell wird dann alles klargemacht und um 7:30 Uhr werfen wir schon wieder die Leinen los.

Nächtliche Einfahrt nach Kloster

Mittlerweile ist etwa ein Strich in Backbord voraus ein erstes hohes Stück der deutschen Küste vor uns aufgetaucht. Wir halten diese Huk zunächst für Arkona, da wir der Meinung sind, dass dieses Kap auf Rügen als der bekannteste Punkt der dortigen deutschen Küste auch ihr höchster Punkt sein und deshalb sich zuerst unseren Blicken zeigen muss. Dabei ist auch unser Wunsch der Vater des Gedankens; denn trifft unsere Annahme zu, so können wir trotz des östlich gewordene Windes unser ja erheblich westlicher als Arkona liegendes Ziel noch direkt erreichen. Unser nautischer Offizier Helmuth, als der erfahrenste Seefahrer unter uns, wird jedoch bald bedenklich, und als sich die Plantagenet-Grund-Tonne, an der uns der direkte Kurs von Hesnaes nach Dornbusch dicht vorbeiführt, trotz eifrigen Ausdrucks in alle Richtungen nicht zeigen will, nehmen seine Bedenken so zu, dass er sich unser Feuerbuch hersucht und aus demselben zu unserem großen Erstaunen feststellt, dass die Huk von Dornbusch, unser Ziel, noch erheblich höher ist als Kap Arkona. Nach heftigem Studieren der Karte und des Kompasses äußert er dann die Ansicht, dass die von uns für Arkona gehaltene Huk Dornbusch sein muss und versucht, auch Heinz und mich davon zu überzeugen. Zunächst vergeblich. Denn wenn er Recht hat, so schwimmen ja unsere Felle davon, d.h. unsere Hoffnung, ohne lange Kreuzschläge vor Dunkelwerden in das sehr enge und kitzlige Fahrwasser zwischen Rügen und Hiddensee einzulaufen, um dieses noch im Tageslicht durchschippern und ohne Gefahr unsern Zielhafen, Kloster auf Hiddensee, erreichen zu können. Nach langen Palavern müssen wir ihm schließlich, nachdem wir bei der stärker gewordenen Brise in schneller Fahrt der deutschen Küste erheblich näher gekommen sind und sie nunmehr auf weite Strecken überblicken können, Recht geben und uns mit dem Gedanken abfinden, dass Wind- und vielleicht auch Stromabdrift uns erheblich nach West versetzt haben und wir noch erhebliche Kreuztörns einlegen müssen, bevor wir in den Libben (nördlicher Teil des Fahrwassers zwischen Rügen und Hiddensee) einsegeln können.

Um 20:00 Uhr wenden wir dicht vor dem Zingster Ufer, eben östlich des Zingster Waldes und laufen nun auf dem andern Bug mit Kurs NNO an der dem westlichen Fahrwasser nach Stralsund vorgelagerten Sandbarre, dem „Bock“, und anschließend an der Westküste Hiddensees entlang. Während der nun allmählich einfallenden Dämmerung erhebt sich die Frage, ob wir es auch bei Nacht riskieren wollen, in den Libben einzulaufen und das unbefeuerte, schmale und sich labyrinthisch zwischen Untiefen hin und her windende Fahrwasser nach Kloster zu durchsegeln. Der Kapitän, durch manche schlechte Erfahrung gewitzigt und um sein Schiff besorgt, schlägt vor, an geeigneter Stelle im Windschutz der hohen Nordecke von Hiddensee vor Anker zu gehen und dort den Tag abzuwarten. Seine beiden Mannen, erheblich jünger und daher auch weniger bedenklich, versuchen ihn zu bereden, die Nachtfahrt zu wagen. Dabei weisen sie ihn darauf hin, dass sein Boot ja ein Kielschwerter ist und zitieren die schönen, diese Schiffsgattung besingenden Verse:

Wer recht sicher segeln will,
macht sich an sein Boot ´nen Kiel,
doch es hat schon großen Wert,
hat man dazu noch ein Schwert.
Dieses nämlich hat den Zweck:
kommt man einmal doch auf Dreck,
so ist eine Strippe dran,
dass man hoch es ziehen kann.

Dieser schlagenden Logik fühlt sich der Kapitän nicht gewachsen und so gibt er seine Einwilligung, die nächtliche Fahrt nach Kloster zu versuchen, zumal der Wind handig und auch die Wetterlage so ist, dass unangenehme Überraschungen über die Nacht nicht zu erwarten sind.

Um 22:45 Uhr, bei völliger Dunkelheit, stehen wir etwa eine Seemeile vor der Einfahrt in den Libben, östlich der Huk von Dornbusch. Hoch über uns jagt das etwa 90 Meter über dem Wasserspiegel stehende Feuer von Dornbusch seine grellen Blinke in die Nacht hinaus; tief unten auf der dunklen Wasserfläche leuchtet im Süden matt die einzige Leuchttonne im Libben und zeigt uns die Einfahrt in die Fahrwasserrinne an. Diese Tonne müssen wir zunächst ansteuern. Das ist bei der östlichen Brise noch sehr leicht. Dann aber beginnen die Schwierigkeiten. Nach unserer Spezialkarte soll die nach Kloster führende Rinne von dem gen Süden nach Stralsund weiterlaufenden Fahrwasser bei der vierten in Steuerbord liegenden Tonne nach der Leuchttonne im rechten Winkel nach Westen in den Vitter Bodden abzweigen, diese Richtung etwa eine Seemeile einhalten, dann wiederum eine rechtwinklige Wendung, diesmal nach Norden machen und schließlich, kurz vor Kloster, wieder nach Westen und in den Hafen einbiegen.

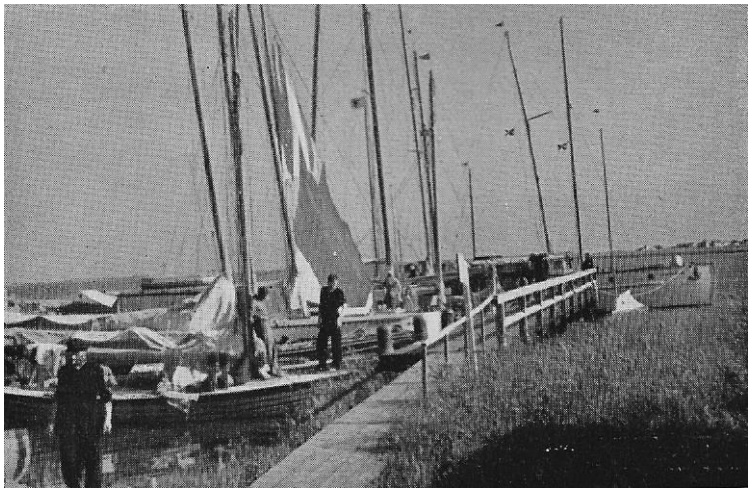
Der östliche Wind steht zwar für alle diese Richtungen günstig. Aber wie sollen wir die verschiedenen Biegungen in der Dunkelheit finden? Außer der ersten Leuchttonne gibt es eine weitere Befeuerung für das ganze Fahrwasser nicht, und so sind wir für die weitere Navigation allein auf die in der Dunkelheit kaum auszumachenden Fahrwassertonnen, den Kompass und unser Gefühl angewiesen.

Nach Passieren der Leuchttonne um 23:10 Uhr schicke ich meine beiden Mannen mit unserem Scheinwerfer (einer Stablampe) nach vorn, um scharf nach den Tonnen Ausschau zu halten. Zunächst geht auch alles klar und wir lassen mehrere Tonnen an der richtigen Seite hinter uns. Nach einiger Zeit gibt mir Helmuth von vorne den Bescheid, dass wir die Tonne, bei der wir nach Westen abbiegen müssen, zu fassen haben und ich das Ruder jetzt scharf nach Steuerbord legen muss. Prompt komme ich dieser Weisung nach. Ebenso prompt knirscht aber unser Schwert nach vollzogene Wendung durch Sand und – schon sitzen wir. Entweder hat Helmuth sich beim Abzählen der Tonnen geirrt oder unsere nicht mehr ganz junge Spezialkarte zeigt den Verlauf des Fahrwassers nicht mehr richtig an. Na, langes Palaver darüber nützt nun nichts mehr, das Malheur ist geschehen und wir müssen sehen, wie wir es wieder gutmachen. Unsere Versuche, durch Hochnehmen des Schwerts, Segelmanöver und Abstoßen mit dem Spinnakerbaum das Schiff wieder flott zu machen, haben nur zur Folge, dass das Boot immer höher auf den Schiet geschoben wird. In Eile werfen deshalb Heinz und Helmuth ihre unteren Bekleidungsstücke ab und hopsen mit ihren warmen Beinen in die kalte Flut. Ihren vereinten Anstrengungen gelingt es, das Schiff durch den weichen Untergrund zu schieben und langsam wieder in tieferes Wasser zu bringen.

Aber wohin nun? Wo läuft die Rinne, in die wir wieder hinein müssen? Als Heinz unten und ich oben diese Fragen noch ventilieren, zeigt Helmuth beim Schieben des Schiffes plötzlich mit einem Arm irgendwohin in die Dunkelheit und behauptet, dort eine Tonne zu sehen. Also los, dahin. Aber schon schreit Heinz: „Das kann keine Tonne sein, dafür ist es viel zu hoch und dick, das ist ein Duckdalben.“ „Macht nichts“, antworte ich, „auch Duckdalben stehen in tiefem Wasser, also muss es dort richtig sein“, und nehme Kurs auf den angeblichen Duckdalben, während Heinz und Helmuth wieder an Bord kommen und aufs Vorschiff gehen, um weiter Ausguck zu halten. Plötzlich schreit Heinz wiederum auf: „Kinners, der Duckdalben schwimmt weg!“ Richtig, jetzt sehen auch Helmuth und ich, dass der Duckdalben sich bewegt. Die Erklärung dafür findet sich beim Näherkommen. Was wir erst für eine Tonne und dann für einen Duckdalben gehalten haben, ist in Wirklichkeit ein Fischerkahn mit hohem schmalem Groß- und Toppsegel, der langsam durch die Dunkelheit nach Süden zieht. Nun, mit dieser Überraschung sind wir durchaus einverstanden. Denn wo der Fischersmann fährt, können auch wir fahren und außerdem kann er uns als Führer dienen. Wir pirschen uns vorsichtig an ihn heran, lassen, als wir in Lee von ihm sind, die Segel

flappen, um ihm nicht vorbeizulaufen, und fragen ihn, ob er auch nach Kloster will. In seinem singenden, uns kaum verständlichen pommerschen Platt antwortet er, dass er weiter nach Süden in Richtung Stralsund will, gibt uns dann aber auf unsere Bitten noch Auskunft über den Punkt, wo wir nach Westen abbiegen müssen.

Dabei zeigt er uns die dunklen, kaum sichtbaren Segel eines zweiten, einige hundert Meter weiter westlich liegenden Fischerkahns und bedeutet uns, dass wir auf den zuhalten und dann bald wieder nach Norden abbiegen müssen. Wir folgen seiner Weisung, trennen uns von ihm mit bestem Dank und nähern uns bald dem anderen Fischerfahrzeug, in der Hoffnung, von ihm weitere Auskünfte zu bekommen. Hierin werden wir bitter enttäuscht. Denn als wir ihm auf etwa 50 Meter nahe gekommen sind, brüllt uns der Fischersmann – auch in pommerschen Mundart – plötzlich wütend an und droht uns mit wilden Gebärden. Wir sind platt und können zunächst nicht verstehen, was er eigentlich will und wir verbrochen haben. Schließlich entnehmen wir aus seiner Zeichensprache – seine Worte bleiben uns unverständlich – dass er an seiner Steuerbordseite, an der wir uns nähern, seine Netze ausgebracht hat und uns hindern will, in sie hineinzufahren. Wir biegen darauf sofort von der auf ihn zuführenden Richtung ab und versuchen nun allein, ohne fremde Hilfe, unsern Weg in der Dunkelheit zu finden. Das Glück ist uns jetzt auch hold. Nachdem wir noch zwei „Gitter“ durchfahren haben, entdecken wir plötzlich wieder mehrere Fahrwassertonnen und kommen anhand derselben zu dem Ergebnis, dass wir uns offenbar in der nach Norden und damit nach Kloster führenden Rinne befinden. Unsere Annahme täuscht uns auch nicht. Denn als wir jetzt kühn nach Norden steuern, machen wir bald weitere Tonnen und dann mehrere Fahrzeuge aus, die auf Reede liegen und uns die Nähe des Hafens von Kloster ankündigen. – Um 1:25 Uhr laufen wir in den Hafen ein, machen dort an einem am Bollwerk liegenden Dampfer fest, nehmen schnell zur Beruhigung unserer von der nächtlichen Irrfahrt erregten Nerven einige Züge aus einer Zigarette und aus der Kömbuddel und fallen dann sofort in unsere Kojen und in einen bleiernen Schlummer.

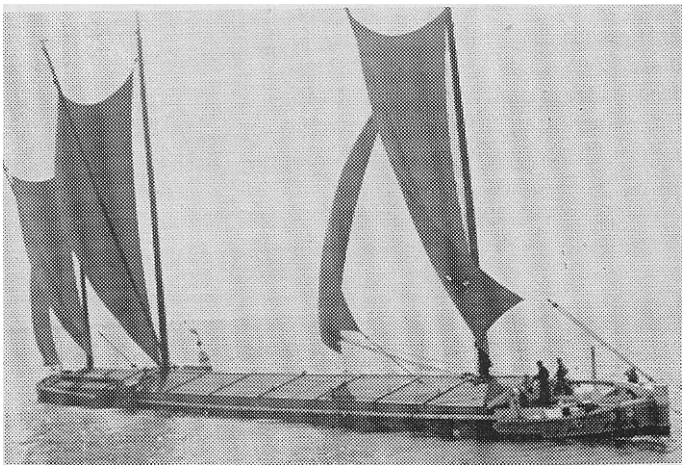


In Kloster: Trocknen der Tücher

Die Rückfahrt

Am Sonnabend, dem 17. Juli beginnt unsere Rückfahrt. Am Abend vorher waren wir mit der Hoffnung schlafen gegangen, dass der Ostwind, der seit zwei Tagen wehte, noch länger durchstehen und uns eine schnelle Heimreise gen Westen ermöglichen würde. Diese Hoffnung erweist sich als trügerisch. Zwar weht es, als wir gegen acht Uhr den Hafen von Kloster verlassen und zunächst nach Vitte segeln, um dort die auch für die Ausfahrt wieder notwendige Zolldeklarierung zu erledigen, noch in Stärke drei aus Südost, also aus einer noch durchaus günstigen Richtung. Der Himmel hat sich aber schon leicht grau bezogen und im Süden bis Westen drohte schwereres Gewölk und lässt in uns die Befürchtung aufkommen, dass der Wind bald weiter über Süd nach West drehen wird. Während wir dann am Bollwerk in Vitte auf die Abfertigung durch den Zollbeamten warten, breiten sich die Wolken aus Süd und West über den ganzen Himmel aus, der Wind fängt an zu schralen, wird flau und leichter Regen beginnt zu rieseln. Bei einem leisen Zug aus Südwest legen wir gegen halb elf Uhr wieder von Vitte ab.

Während der Fahrt durch den Vitter Bodden gleiten wir an mehreren Oderzillen, einer Art Oberländer Kähnen mit 2-3 Sprietsegeln, die die Oder und die Haffs zwischen ihrer Mündung und Rügen befahren, vorbei. Mit ihrer eigenartigen Besegelung bieten sie, wie sie langsam und ruhig unter dem grauen Regenhimmel durch das stille Gewässer mit seinen flachen, moorigen Ufern und den an manchen Stellen aus ihm auftauchenden grünlich-grauen Sand-und Schlickbänken dahinziehen, ein gut zu der Stimmung der Landschaft passendes Bild von schwermütig-malerischem Reiz. Als wir uns der Ausfahrt aus dem Libben in die offene See nähern, frischt der Wind auf und springt zugleich auf West um. Wir haben ihn also jetzt für unsern weitern Kurs nach West ganz von vorne und müssen uns auf lange Kreuztörns einrichten. Als nächstes Ziel setzen wir uns deshalb Warnemünde, damit Heinz, der ja am Montag dem 19. August wieder im Dienst sein muss, von dort rechtzeitig nach Hause fahren kann. Nach Verlassen des Libben um 11:20 Uhr gehen wir querab von Dornbusch Heck mit dichten Schoten auf Kurs Nordwest zu Nord. Draußen auf See wird es trotz der ungünstigen Windrichtung eine prächtige Segelei. Die Brise ist stetig und hat gerade die richtige Stärke, sodass die „Niederelbe“ ihr volles Zeug gut tragen kann und mit etwa 4-5 Seemeilen Fahrt dahinrauscht. Bald vertreibt der frische Wind auch die grauen Regenwolken und klarer Sonnenschein und ein heiterer Sommerhimmel beleben wieder die Farben der See.



Oderzillen in den Boddengewässern

Um 12:30 Uhr wenden wir und laufen nun mit Südwest wieder auf die pommersche Küste zu. Inzwischen ist eine ziemlich lange und hohe Dünung aus West durchgekommen, die unser Schiff aber kaum in seiner Fahrt hindert. Ruhig klettert es die Wellenberge hinauf und ebenso ruhig gleitet es wieder in die folgenden Wellentäler hinab. Seine Bewegungen sind dabei so weich und gleichmäßig, dass Heinz und Helmuth bald die Gelegenheit wahrnehmen, sich von ihnen auf den Kojen in der Kajüte in einen sanften Schlummer wiegen zu lassen.

Während ich allein draußen am Ruder sitze, stelle ich fest, dass die „Niederelbe“ bei diesem Wind so ausgeglichen ist, dass sie fast ohne jede Ruderhilfe ihren Kurs läuft und sich auch durch den Seegang nicht aus ihrer Richtung werfen lässt. Ich binde daher das Ruder fest, hole mir die nötigen Kartoffeln für das bald fällige Mittagessen und beginne sie zu schälen. Meine Absicht, meine Mannschaft bei ihrem Erwachen mit den fertig geschälten Kartoffeln zu überraschen, kann ich nicht ganz ausführen. Denn Helmuth wacht vorzeitig wieder auf und kommt an Deck, als ich etwa halb fertig bin. Von seinem Gesicht lese ich ab, wie erstaunt er ist, beim ersten Blick nach draußen niemanden am Ruderplatz zu sehen und mich dann in einer anderen Ecke des Cockpits über den Kartoffeleimer gebeugt zu finden. Gemeinsam treffen wir dann die weiteren Vorbereitungen zum Mittagessen und lassen die „Niederelbe“ mit angebundenem Ruder allein ihre Bahn weiterziehen.

Während des Mittagessens und des anschließenden Mittagskaffees nähern wir uns dem Zingster Ufer und legen dicht davor um 16:45 Uhr das Schiff wieder auf Kurs Nordwest zu Nord. Um 18:20 Uhr stehen wir nördlich von Darsser Ort zwischen der im Norden von Trerow Bank liegenden Tonne und der Tonne Darsser Ort Nord. In langen Kreuzschlägen laufen wir dann weiter an der mecklenburgischen Küste entlang und in den sinkenden Abend hinein. Nach Sonnenuntergang

flammen ringsherum die Feuer von Gjedser Riff Feuerschiff im Norden, von Warnemünde etwa im Südwesten, und von Darsser Ort im Osten auf und zeigen uns in der Dunkelheit unsern Weg.

Gegen 22:00 Uhr gehe ich zur Koje. Als ich um ein Uhr wieder an Deck komme und die Wache übernehme, stehen wir noch etwa sechs Seemeilen nordöstlich von Warnemünde. Der Nachthimmel hat sich bedeckt, der Wind ist erheblich abgeflaut und ab und zu fällt leichter Regen. Die Luft ist mild und feucht.

Während meiner Wache frischt der Wind langsam auf und wird nördlicher, sodass wir bald auf Backbord Bug WzS anliegen können. Ich entschließe mich deshalb, Warnemünde links liegen zu lassen – zumal ich auch Bedenken trage, in diesen Hafen, den ich nur einmal vor 15 Jahren angesegelt habe, also kaum mehr kenne und von dem ich weiß, dass die Einfahrt in ihn wegen der an ihm vorbeilaufenden Strömungen nicht ganz einfach ist, in der Dunkelheit einzulaufen – und gleich in die Lübecker Bucht bis Travemünde oder Neustadt durchzusegeln.

Im Morgengrauen frischt der Wind immer mehr auf und hat gegen drei Uhr etwa Stärke sechs erreicht. Die „Niederelbe“ stampft jetzt schwer in der groben See, nimmt erhebliche Wassermengen über und lässt sich auch kaum mehr auf Kurs halten, da sie viel zu viel Zeug trägt. Ich rufe deshalb die Freiwache an Deck und lasse von ihr die Fock auswechseln und zwei Ringe eindrehen. Bei dieser Besegelung machen der Wind und der Seegang unserm Boot nicht mehr viel aus und es braust wieder mit Brassfahrt seinen Kurs West zu Süd unter den jagenden grauen Wolken dahin.

Um vier Uhr lege ich mich noch einmal etwa eine Stunde lang hin und bereite dann zur Belebung unserer Stimmung ein kleines, aber kräftiges erstes Frühstück. Langsam kommt die Sonne durch und vertreibt allmählich im Verein mit der kräftigen Brise das graue Gewölk. Als sie gegen 8:30 Uhr wieder von einem fast wolkenlosen Himmel herniederstrahlt, flaut auch der Wind erheblich ab, sodass wir das Reff ausschütten und auch die große Fock wieder setzen können. In den weiteren Vormittagsstunden laufen wir dann immer noch mit Kurs West zu Süd auf das südlich der Lübecker Bucht gelegene Ufer von Klütz zu und benutzen die nun wieder ruhiger gewordene Fahrt dazu, durch eine gründliche Morgentoilette und ein ausgedehntes zweites Frühstück die letzten Spuren der durchsegelte Nacht von unserm Körper und Geist zu beseitigen.

Um 12:20 Uhr stehen wir dicht unter der Steilküste von Groß-Klütz Höft, wenden und segeln kurz darauf nach einer nochmaligen Wende in die Lübecker Bucht ein. In den Mittagsstunden schläft der Wind zeitweise ganz ein, setzt sich dann aber nach mehrmaligem Hin-und-Herschralen doch wieder aus der bisherigen Richtung – Nordwest – in Stärke 2-3 durch und bringt uns so allmählich vor die Travemündung. Um 17:00 Uhr, also nach etwa 33stündiger Fahrt, laufen wir in die Trave ein. Nach Erledigung der Zollformalitäten und langwieriger Suche eines freien Liegeplatzes sind wir schließlich um 18:45 Uhr im Hafen fest.

Ziemlich spät wachen wir am nächsten Morgen, Montag, 19. Juli, auf. Als wir aus unseren Kojen heraus und an Deck klettern, stellen wir mit Befriedigung fest, dass draußen ein heiterer Sommermorgen sein klares und warmes Licht über die Trave, ihre Ufer und die vielen im Hafen liegenden Schiffe ausschüttet. Nur Heinz kann sich darüber nicht recht freuen. Denn für ihn heißt es jetzt Abschied nehmen von der köstlich ungebundenen Seefahrt und auf schnellstem Wege über Land nach Hause und in seinen Dienst zurückzukehren. Mit wehmütigem Gesicht geht er von Bord. Wir beiden andern treten bald darauf den letzten Seetörn unserer Reise an.

Gegen 11:00 Uhr verlassen wir Travemünde mit Kurs auf Dahmeshöft. Die warme, etwa in Stärke

zwei wehende Brise aus Süd zieht uns mit 3-4 Knoten Fahrt durch die blanke, blaue, nur leicht bewegte See. In leichtester Sommerkleidung lassen wir von Sonne und Wind die letzten Nachwirkungen der durchfeierten Nachtstunden auf uns vertreiben und genießen die ruhige Fahrt und den Blick auf die von vielen Segeln belebte Lübecker Bucht und ihre allmählich zurückfliehenden Ufer.

Gegen 22:00 Uhr lege ich mich für drei Stunden zum Schlafen hin. Als ich am 20. Juli um 1:00 Uhr Helmuth ablöse, haben wir inzwischen den Fehmarnsund verlassen und stehen in der Hohwachter Bucht. Der weiße Sektor von Neuland-Feuer hat – wie Helmuth mir bei der Wachabgabe mitteilt – kurz vorher in Rot gewechselt. Die Nacht ist zauberhaft schön, sternenklar und mild. Bei einem leisen Zug aus Nord machen wir nur wenig Fahrt mit Kurs WzN bis WNW. Während der restlichen Dunkelheit bleiben wir im roten Sektor von Neuland-Feuer. Auch die Morgendämmerung belebt die Brise nicht; im Gegenteil, selbst ihr leiser Nachtatem geht ihr aus und so liegen wir zeitweise ganz still. Das ändert sich auch noch nicht, als die Sonne sich langsam durch den Morgendunst durchkämpft und mit ihrem strahlenden Licht die Welt erfüllt.

Erst gegen 9:00 Uhr kommt wieder eine leichte Brise aus NO durch und gibt uns die Möglichkeit, den Spinnaker als Ballonfock zu setzen und damit etwas Bewegung in unser Schiff zu bringen. Um 13:00 Uhr stehen wir vor Schönberger Strand. Jetzt wird der Wind achterlicher und auch etwas kräftiger. Wir können den Spinnaker nun richtig fahren und nähern uns mit seiner Hilfe etwas schneller der Kieler Förde. Um 15:20 Uhr durchsegeln wir die Linie Bülck-Feuer – Ehrenmal Laboe mit Kurs auf Holtenau und opfern hier, beim Abschied von der offenen See, ihrem Beherrscher Neptun zum Dank für das günstige Wetter, das er uns auf der ganzen Seereise beschert hat, den letzten Tropfen unseres Transitköms.

Etwa eine Stunde später sind wir in Holtenau vorm Schiffshändler fest, ergänzen dort schnell unsere zusammengeschrumpften Vorräte, legen um 16:55 Uhr wieder ab und sind nach einer weiteren Viertelstunde in der Schleuse. Um 17:40 Uhr verlassen wir die Schleuse im Schlepp eines großen Holländer Motorseglers, dessen Schiffer sich bereit erklärt hat, uns bis Rendsburg mitzunehmen. Er selbst will, da er einen Kanallotsen an Bord genommen hat, die Nacht durch weiterfahren. Als er uns um 21:30 Uhr vor Rendsburg loswirft, haben wir schon am Kai einen dort liegenden, offenbar von der Elbe stammenden und dorthin zurückkehrenden Motorewer entdeckt, der uns geeignet erscheint, uns am nächsten Morgen weiter mit durch den Kanal zu nehmen. Wir halten also sofort auf ihn zu, machen bei ihm längsseits fest und schon fünf Minuten später sind wir mit ihm über das Schleppen bis Brunsbüttel einig.

Unsere Weiterfahrt am nächsten Tage, dem 21. Juli, geht dann leider nicht so schnell vonstatten, wie wir es gehofft haben. Denn gleich nach dem Ablegen von Rendsburg um 3:10 Uhr braut sich ein dichter Nebel über dem Kanal zusammen und zwingt unsern Schlepper, zunächst mit nur ganz langsamer Fahrt seinen Weg zu suchen und schließlich sogar für etwa eine Stunde in der Weiche Breiholz anzubinden. Infolgedessen sind wir nicht – wie wir uns ausgerechnet hatten – schon um 10:00 Uhr, sondern erst 12:15 Uhr auf der Elbe und haben nur noch etwa anderthalb Stunden die Flut mit für unsere Fahrt elbaufwärts. Die Elbe empfängt uns außerdem mit dem bei ihr ja gewohnten unfreundlichen Wetter. Schon in der Schleuse von Brunsbüttel prasselt ein heftiger Gewitterregen auf uns nieder und hört auch noch nicht auf, als wir im Schlepp die Schleuse verlassen und draußen Segel setzen. Der mit dem Gewitter aufgekommene Wind ist zwar nicht sehr hart, aber in der Richtung ungünstig, SO, und flaut auch bald nach dem Vorbeiziehen der Gewitterflage wieder ab. Mit seiner Hilfe kommen wir bis etwa vor die Störmündung, als die Tide umsetzt. Wir quälen uns an der Süd, im Nebenfahrwasser hinter der Brammer Bank, noch eine Zeitlang gegenan, müssen aber schließlich doch das Eisen wegwerfen, weil wir beginnen, Fahrt

übern Achtersteven zu machen.

Mit der gegen 21:00 Uhr einsetzenden Abendflut können wir unsere Fahrt fortsetzen und laufen nun in der schnell zunehmenden Dunkelheit unter von allen Seiten drohenden Gewitterwolken bei flauen umlaufenden Winden die Elbe weiter hinauf. Als wir um 1:45 Uhr – also schon am 22. Juli – dicht vorm Schulauer Hafen stehen und uns bereit machen, in diesen unsern Heimathafen einzulaufen, erwischt uns plötzlich noch eine heftige aus Süden einfallende Gewitterbö mit dichtem Regen. Die Müdigkeit, die uns bei der lummerigen Luft nach der langen, nur von wenig Schlaf unterbrochenen Fahrt von Travemünde bis hierher schließlich doch zu übermannen droht, verfliegt schnell bei dieser Gefahr. Da wir es nicht riskieren wollen, in der ja gerade in den Hafen hineinwehenden Bö und bei der völligen Dunkelheit in Schulau einzulaufen und dort gewagte Hafenmanöver zu machen, wettern wir mit losen Schoten und schlagenden Segeln die Bö im Fahrwasser vor Schulau ab und haben dabei nur die eine Sorge, dass wir bei dem unsichtigen Wetter nicht von einem etwa im Fahrwasser aufkommenden Dampfer übersehen und überrannt werden. Als die Bö dann in ihrer Heftigkeit nachlässt und auch auf WSW umspringt, laufen wir in den Hafen ein. Um 2.15 Uhr sind wir an unserm Liegeplatz fest und damit auch am Ende unserer zeitlich zwar nicht sehr langen aber doch recht erlebnisreichen Sommerreise.