

**28. August bis 14. September**

## Rüber zum Bodden

Es ist schon seltsam, während Martin, Joonas & Ronald mit der „Kalami Star“ von Turku aus Kurs auf Heiligenhafen nehmen, machen wir Radurlaub an der schönen blauen Donau.



Tatsächlich gab es zwischenzeitlich Beschwerden, dass es schon soo lange kein Logbuch mehr gegeben hat. Das hat nun ein Ende, jetzt gibt es sogar zwei:

1. Hat Martin sein Logbuch über die Reise von Turku nach Heiligenhafen online gestellt. Du findest es auf [www.skipper-martin.de](http://www.skipper-martin.de). Viel Spaß damit.
2. Könnt ihr in diesem Logbuch mit Sabine und mir „Rüber zum Bodden“ segeln. Keine spektakuläre Reise, aber eine spannende – jedenfalls mit 1,85 m Tiefgang.

Am Montag, den 29. August, nehmen wir die „Kalami Star“ wieder in Besitz. Erst am Samstag davor haben Ronald, Joonas und Martin den Dampfer verlassen - nun sind wir wieder dran. Allerdings haben wir uns das Willkommen auf der „Kalami Star“ ganz anders vorgestellt:



Schnecken, überall Schnecken, der ganze Dampfer verseucht mit diesem Zeug. Schlimmer kann's eigentlich nicht kommen und schnell ist eine sms an die Verursacher unterwegs:  
**MIT ALLES HABE ICH GERECHNET, IHR HUNDE, NUR NICHT MIT DIESEN ELENDEN SCHNECKEN. DER GANZE DAMPFER VERSEUCHT!!! DAS WERDET IHR BÜßEN MÜSSEN, ALLE!!! GRÜßLOS RALF**

Gut, nach ner Weile kriege ich mich wieder ein, aber so was geht eigentlich nicht. Prompt die Antwort von Martin, in Sorge, ihm würde ein ähnliches Schicksal wiederfahren wie diesem Schneckenleger hier rechts:

**HAHA, ICH SEHE UNS SCHON IN DER MÜLLTonne STECKEN ... SO IST DAS: IST DER SKIPPER VON BORD, TANZEN DIE SCHIFFS JUNGEN AUF DER BACK!**  
 Und dann auch noch **LIEBE GRÜßE MARTIN**

Von wegen liebe Grüße, Du wirst schon seh'n, aber lassen wir das.



## Dienstag, 29.08.: Hafentag Heiligenhafen

Es wird der Tag der Spurensuche. Unsere Vorgänger haben uns nicht nur Schnecken hinterlassen, sondern einiges so geschickt versteckt, dass wir schon ein wenig suchen müssen. Die Petroleumlampe finde ich in der Backskiste, das Petroleum zum Glück auch. Der Rauchtopf für den MOB-Fall liegt bei den Signalmitteln. Mein Filetmesser filetiert die Seekarten im Kartentisch und die „Duck“ hängt am Niedergang (gute Idee). Und warum haben wir plötzlich zwei Dieselkanister? Wo habt ihr meine Lieblingslampe versteckt (sorry, findet sich später wieder an)? Die Positionslaterne braucht ne neue Birne – und läuft wieder. Ein Knopf für das Schrankschloss wird neu verklebt. Die neuen Polster sind leider nicht so fleckenfreundlich wie die alten – mühsam und wenig erfolgreich bekommen wir sie zwar nicht mehr ganz neu, aber so nehmen wir unseren Dampfer Stück für Stück wieder in Besitz. Sauber bleiben, höre ich Sabine.

Heute lossegeln? Ja, zu Famila, Großeinkauf! Das dauert und der Berg an Lebensmitteln will sorgfältig verstaut werden. Hunger überfällt uns auf dem Rückweg. Wir parken in der Kurzzeitzone neben der Fischereigenossenschaft. Der Parkautomat verlangt 1,50 €, wir haben aber nur 2. Die nimmt zwar sofort, ein Parkticket liefert der aber nicht. Shit happens. Wir essen draußen und sehen das Unheil kommen: „Das hier ist ein kostenpflichtiger Parkplatz!“ Ich zeige dem Parkwächter ein Handyfoto von seinem unzuverlässigen Automaten. Der gute Mann entschuldigt sich und wünscht guten Appetit. Geht doch.



Zurück an Bord geht's an die Törnplanung (oben). Mit 1,85 Tiefgang biste im Bodden im besten Fall Exot im schlimmsten Idiot. Die meisten Häfen sind für uns nicht erreichbar. Mein Freund Uli und sin Fru Dörte geben tel. Tipps zur Törnplanung. Danach rufe ich Hafenmeister Werner Witt in Born an und frage, ob wir eine Chance haben, nach Born rein zu kommen: „Das könnte schwierig werden, draußen an der Ostmole vielleicht. Da haben wir gerade gebaggert, hängt vom Wasserstand ab“. Wir sind gespannt und das alles nur, weil wir am Samstag Karten für ein ganz besonderes Konzert in Ahrenshoop haben, kuckstu [hier...](#)



Hab ich schon geschrieben, dass wir von dem wunderschönen Sommertag nicht so viel mitbekommen? Am späten Abend doch noch. Nach dem sundowner sitzen wir noch lange im Cockpit – immer noch barfuß & kurze-Hosen-Wetter. Besser geht's nicht, doch auf den Stegen Langeweile. Da fährt niemand rein oder raus, das Hafenkino hat Feierabend. An Land ist noch Betrieb und wir freuen uns, dass die niegelagelte touristische Infrastruktur endlich baustellenfrei ist. Selbst der weiße Sand am Binnensee scheint „Fuß zu fassen“. Längst ist es dunkel, da wird noch an der Seebrücke gebadet. Ein paar Girlies trällern „nothing compares“, man chillt in der Strandlounge ab, ältere Schüler feiern, illuminiert von Teelichtern, friedlich im Folkeboot auf dem Spielplatz. Ein Fahrrad hält einen Betrunknen gerade noch aufrecht auf Kurs. Als sich ein PKW nähert halten wir den Atem an. Summer in the City.

### Mittwoch, 30.08.: Heiligenhafen – Darsser Ort

Aus dem tiefen Westen der Republik werden erste Gewitter gemeldet, für unsere Heimatstadt Hannover gibt's sogar eine Unwetterwarnung. Da wir Richtung Osten wollen, werden uns die Gewitter erst am späten Abend einholen, da sollten wir längst im Darsser Ort sein. Für den Wind ist die Wetterlage eine Lotterie. Während der DWD für die Westliche Ostsee Schwach umlaufend, vorübergehend Nordost 4 bis 5, später wechselnde Richtungen 2 bis 4, zeitweise Gewitterböen, See 0,5 Meter vorhersagt geben uns die Mitbewerber eher südliche Winde mit auf Kurs. Da werden wir eher nach Norden als nach Süden ablaufen. In Jedem Fall riecht es anfangs nach Maschinenfahrt, im Hafen weht der Wind längst aus Ost.



Um 1145 gehen wir bei Sonnenschein raus. Die Temperatur ausgesprochen angenehm, das Ölzeug ganz tief im Schrank. Da kann's auch bleiben. Die Vorfreude auf einen entspannten Segelurlaub ist groß, da kann der Wind machen was er will. Das macht er denn auch und weht konsequent aus Ost. An segeln ist nicht zu denken. Nicht im Sundfahrwasser und auch nicht als wir Kurs auf Darsser Ort absetzen. 4 Bft. von vorn, Maschinenfahrt.

Der Plotter gibt uns bis Darsser Ort Ost 10 Stunden, dann würden wir um 2130 in den Nothafen einlaufen. Das fürchten wir nicht, doch vielleicht haben uns bis dahin die Gewitter eingeholt. Die erste Kursänderung wird fällig. Statt Darsser Ort setzen wir Kurs auf Gedser ab, da sollten wir gegen 1830 ankommen. Das passt schon besser.



Als wir mit Staberhuk (oben) die südöstliche Ecke von Fehman querab haben, beginnt die freie See. Schade, dass die Sicht nicht so weit geht, sonst könnten wir bereits den riesigen Windpark auf dem Rødsand ausmachen. Inzwischen hält uns der Autopilot auf Kurs, den Wind immer noch von vorn. Weil der DWD vorübergehend Nordost 4 bis 5 angekündigt hat, warten wir auf den Winddreher und werden keine Kreuzschläge segeln. Ab 1520 taucht der Kiel-Ostsee-Weg aus dem Dunst auf.



Das AIS verrät, dass wir mit keinem Dampfer auf Kollisionskurs sind. Prima, nehmen wir in Ruhe eine Zwischenmahlzeit ein (oben). So muss Urlaub, allerdings kühlt es merklich ab und von schwachwindig umlaufend oder wechselnden Windrichtungen weiß der Himmel. Der Danebrog zeigt längst, wir sind in dän. Gewässern und überraschend finde ich noch 660 DKK (93 €) in der Bordkasse. Der aktuelle Wechselkurs: 1 € = 7,45 DKK. In unserer Wechselstube wechseln wir lange gegen kurze Hosen. Innerhalb weniger Stunden ist es Herbst geworden an Bord der „Kalami Star“.

Es wird rumpliger und die Strategie nach Norden (statt z.B. über Warnemünde) zu gehen ist eher die zweitbeste. Nach Warnemünde hätten wir segeln können, stattdessen wird unsere Motorfahrt immer stärker von den Wellen gebremst. Warum sind wir nicht über Warnemünde? Na klar, hinterher ist man immer schlauer und außerdem stelle ich mich sowieso immer an der falschen Schlange an. Der Skipper betont dazu gebetsmühlenartig, „... kein Tag endet, wie er angefangen hat“. Ausnahmsweise hat er heute unrecht, alles bleibt wie es ist. Nach 43 sm endlich das Fahrwasser und rein in Dänemarks tiefsten Süden, nach Gedser. Gedser ist wohl Dänemarks langweiligster und zugleich südlichster Ort. Wenn man so will das Kap Horn des Königreichs. Von hier gibt es eine Fährverbindung nach Rostock. Na klar rauscht dann auch schon die „Copenhagen“ mit viel Schwell an uns vorbei. Um 1850 sind wir nach 46 sm fest im Lystbådehavn. Der Automat kassiert 180 DKK, Strom, Wasser und freies WLAN inclusive (funktioniert leider nicht). Von den Gewittern übrigens keine Spur, den ganzen Abend nicht.



## Donnerstag, 31.08.: Gedser - Barhöft

Du wachst morgens auf und Du weißt nicht warum. Der Hafen grau in grau und beim Blick über den Rødsand graut es mir. Von Westen kommt, der Sprühregen. Zu richtigem Regen reicht es offenbar nicht. Wo ist bloß der Sommer so schnell hin? Für unser Open-Air-Konzert am Samstag in Ahrenshoop gibt uns wetter-online Schauer, keinen Sprühregen. Wollen wir da überhaupt noch hin? Wir wollen und wie!

Westliche Ostsee: Südwestliche Winde um 3, west- bis nordwestdrehend, zunehmend 4 bis 5, anfangs diesig, Schauerböen, Ostteil anfangs strichweise Gewitter, See 0,5 Meter.

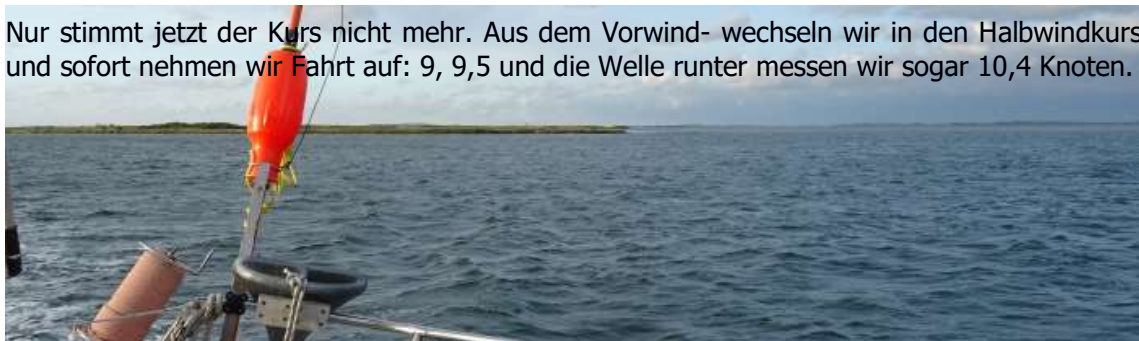
Wir lassen uns Zeit und gehen erst um 1200 raus. Gar nicht so leicht bei 5 Bft. von der Seite. Die Nachbarn diskutieren seit einer Stunde wie's gehen könnte und wir sind mit einem beherzten Manöver draußen. Vor der Haustür geht das Groß ins 2. Reff und bald nehmen wir Kurs auf das VTG der Kadetrinne. Nicht so schnell, denn über das Flach der Gedser Odde bauen sich wahre Grundseen auf. Wir werden hin und her geschaukelt. Es klappert und schep-pert unter Deck und dann entdeckt Sabine, dass wir das Oberlicht nicht richtig geschlossen hatten. Mist, die Seekarte auf dem Salontisch muss wohl in den Wäschetrockner!

Der Westnordwest bringt uns zur Verzweiflung. Segeln wir „raum“ nehmen wir Kurs auf Bornholm, „platt vor dem Laken“ kommen wir südlich Darsser Ort aus dem VTG. Wir lassen uns auf den Eiertanz Vorwindkurs ein. Auf dem AIS scheint kein Durchkommen. Von Nord nach Süd viel Verkehr. Kreuzfahrer, Peter Pan, ein Maersk Liner, Tanker, Fähren, das volle Programm. In der Gegenrichtung ist es ebenso voll, in einer Stunde müssen wir da durch!



Schauer ziehen auf, lassen uns aber in Ruhe. Einige Dampfer verschwinden jedoch im Regen – nicht auf dem AIS. Was für ein schönes Spielzeug. Wir können jede Schiffsbewegung erkennen und zielgerichtet weiterfahren. Den Nord-Süd-Verkehr haben wir bereits geschafft, jetzt noch die Gegenrichtung. Ein in Ballast fahrender Tanker könnte uns Probleme bereiten, wir werden ausweichen müssen. Bei 5 Bft. auf Vorwindkurs/Schmetterling und 1,50 m achterlicher Welle nicht ganz so lustig. Zuerst den Bullenstander weg ... doch der Tanker hat ein Einsehen und zeigt sehr früh, dass er hinter uns durchgehen wird. Was sind wir froh. Noch ein Frachter, aber die Peilung wandert bereits aus, wir segeln ohne jede Kursänderung durch. Glück gehabt.

Nur stimmt jetzt der Kurs nicht mehr. Aus dem Vorwind- wechseln wir in den Halbwindkurs und sofort nehmen wir Fahrt auf: 9, 9,5 und die Welle runter messen wir sogar 10,4 Knoten.



Ab Darsser Ort W immer noch 5 – 6 Raumwind. Seit Gedser ambitioniertes Segeln, nix für den Autopiloten. Der WNW treibt die Welle auf die Westküste von Hiddensee und davor wird es ähnlich flach wie auf der Gedser Odde. Kommen wir da heile rüber? Der Plotter lotst uns über mindestens 4 m „tiefes“ Wasser, dann eine Q-Wende (statt Halse) und rein in den Gellenstrom. Da schaukeln wir nur so durch. Die Wellen treffen zunächst vierkant auf die „Kalami Star“ und gleich danach auf die Küste von Hiddensee. Bei mehr als 6 Bft. wird das hier unlustig.



Endlich die Landabdeckung. Rechts hinter Sabine das Südende von Hiddensee und links der „Bock“ eine kleine Insel im Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft. Zur Belohnung lässt sich sogar die Sonne blicken. Nach Barhöft noch zwei Meilen.



Wir schmeißen den Jockel an, bergen die Segel und fahren etwas orientierungslos auf eine Kreuzung zu. Die Tonnen lassen sich im strahlendem Gegenlicht nicht identifizieren, zum Glück löst der Plotter das Bild auf. An der Hafeneinfahrt weist uns der Hafenmeister einen Platz zu, besser geht's nich. Nach 56 wirklich anstrengenden Meilen (Gesamt 100) sind wir um 1930 endlich fest. Der freundliche Hafenmeister kassiert 22 €. Strom, Wasser und Duschen inclusive – WLAN läuft nur an der Hafenmeisterbude. Das Essen ist schnell fertig – wir auch!



Als ich später unseren Durchschnittsspeed berechne ( $56 \text{ nm} : 7,5 \text{ Stunden} = 7,5 \text{ Knoten}$ ) erscheint mir das ziemlich unwahrscheinlich. Mit dem Zirkel messe ich die gesegelte Strecke nach und komme auf exakt 50 sm. Klar, die Logge muss kalibriert werden, ein (berechneter) Schnitt von 6,66 Knoten ist doch auch respektabel.

Barhöft ist nur die Marina, kein Ort, das nächste Dorf meilenweit entfernt. Hinter den paar Häusern beginnt der Wald – alles Nationalpark.

Freitag, 01.09.: Barhöft - Born

Traumwetter, da jogge ich mir vor dem Frühstück mein „Stehvermögen“ aus den Knochen. Gestern habe ich bestimmt 7 Stunden am Ruder gestanden. Nach dem Frühstück schaue ich mir die Segel genauer an, gestern haben wir im Gellenstrom eine Segellatte entdeckt, die nicht im Rutscher steckt. Auch andere Segellatten sind lose.

Heute wollen wir nach Born. Nach rund 18 sm müssen wir die Meiningen Dreh- und Klappbrücke passieren und die öffnet um 1745. Wir haben also Zeit und an segeln ist in Westrichtung nicht zu denken. Insofern interessiert das Seewetter auch ...

Boddengewässer Ost: Nordwest 4 bis 5, etwas abnehmend, norddrehend, See 0,5 Meter.

... nicht wirklich. **Wesentlich ist der Wasserstand** und da erleichtern das BSH (bis Sonntag + 10 bis + 40 cm) und das DMI unsere Entscheidung.



Wir diekeln in eine wunderschöne Landschaft. Kraniche, Fischreiher und Schwäne beobachten uns aus sicherer Distanz. Das betonnte Fahrwasser ist am Boddeneingang um die 5 m tief.



Zwischen den Werder-Inseln die Ostsee. Bodden und Ostsee sind übergangslos miteinander verbunden. Die winzige Erhöhung in der Bildmitte zeigt den Dornbusch/Hiddensee. Weiter westlich ist die Ostsee abgeriegelt, wir passieren ein paar Zaungäste (unten) und danach



Barth, das Wassersportzentrum am Bodden. Für einen Besuch reicht jetzt die Zeit nicht. Vielleicht bei der Rückreise?



Es wird spannend, zeitweise gönnt uns das Echolot 1,90 m (unser Tiefgang 1,85 m) und nicht immer stimmen die Tonnen mit dem Bild auf dem Plotter (Cmap) überein. Klar Sände verändern sich und entsprechend werden die Tonnen verlegt. Wenig später Zingst (oben). Kleine Sportboothäfen verstecken sich im Schilf und was wir auf den Ålands so bewundert haben, gibt es hier auch: Garagen für die (kleinen) Motorbratzen! Eine Meile nach Zingst versperrt die



Meiningen Dreh- und Klappbrücke das Fahrwasser. Wir gehen rückwärts an einen Pfahl und warten. Wie vereinbart, rufe ich den Hafenmeister in Born an und Werner Witt gibt mir spielentscheidende Tipps: „Zwischen Tonne 30 und 31 müsst aufpassen, lasst später im Nadelstrom zu den grünen Tonnen 8 – 10 m Abstand ...“ Vor der Meiningenbrücke versammelt sich inzwischen ein großer Konvoi, mitten im Gewusel bestimmt 10 Zeesboote. Am Wochenende läuft in Bodstedt die berühmte Zeesbootregatta. Da ist jeder „Eimer“ dabei der irgendwie schwimmt.

Im Jahr 1965 fährt der junge Ekkehard Rammin mit seinem Motorrad um den Bodden und versucht die Fischer für eine Idee zu begeistern. Unter der Bedingung, dass er für eventuelle Schäden an ihren Booten aufkommt, kann er insgesamt acht Fischer zu einer Wettfahrt mit ihren Fischerbooten überreden. Bei starkem Nordwest mit Stärken von 5-7 Bft. kommt es dann auch prompt zu zwei Mastbrüchen. Auch in den Folgejahren wird diese Regatta immer Anfang September ausgetragen. Es gesellen sich immer mehr Zeesboote hinzu, welche bereits in die Hände von Sportseglern übergegangen sind. Mittlerweile jährt sich der Termin der ersten Zeesbootregatta zum 53. Mal. Die Veranstaltung ist aus der Region nicht mehr wegzudenken und ist als Highlight der Regattasaison anzusehen. Das 50. Regatta-Jubiläum wurde unter großem öffentlichen Interesse im frisch sanierten und erweiterten Bodstedter Hafen begangen. Träger der Veranstaltung ist der Traditionshafen Bodstedt e.V. Daher auch dieser Text.







Wir kommen in friedlicher Absicht, doch als die Brücke öffnet gibt's rings um uns kein Halten mehr. Wir mittendrin im Kampfgetümmel, doch viel Platz ist im Fahrwasser hinter der Brücke nicht. Rechts ab geht's nach Prerow, doch die ganze Meute rumpelt am Abzweig vorbei. Warum überholt das Zeesboot ausgerechnet hier? Zwischen uns ein, zwei Meter. Von wegen in der Fahrwassermitteln fahren. Plötzlich rutschen wir für einen Moment durch den Schlick. Ich gebe Gas, Vollgas, dann sind wir rüber. Hätten wir aufgesessen, die Zeesboote hätten uns über'n Haufen gefahren! Wo sind wir? Klar, zwischen Tonne 30 und 31! Als die Zeesboote nach Bodstedt abdrehen bin ich heilfroh. „Haltet im Nadelstrom 8 – 10 m Abstand von den grünen Tonnen“, klingelt es noch in meinen Ohren. Auf dem Plotter stehen da nur 1,30 m und ach du Schreck, ausgerechnet hier kommt uns ein Zeesboot mit ca. 8 – 10 m Abstand von den grünen Tonnen entgegen. Nach Backbord kannst du nicht, nur näher an die Tonnen. Uns stehen die Haare zu Berge, aber es reicht. Glück gehabt. Wir fahren nur noch 3 Knoten. Wenn wir schon aufsitzen, dann so langsam, dass wir aus eigener Kraft wieder runter kommen.



Endlich ist es geschafft, bei Tonne 51/1 geht's durch die betonnte Rinne ab nach Born. Doch dann rutscht das Echolot zwischen Tonne 3 und 5 plötzlich auf 1,80 m! Schwimmen wir noch oder pflügen wir schon. Ich gebe Gas, endlich 1,90 Wassertiefe! Werner Witt, der freundliche Hafenmeister, nimmt uns persönlich in Empfang. Wir bedanken uns natürlich besonders für seine Lotsendienste und kommen lange miteinander ins Gespräch. Beide sind wir zur See gefahren und haben viel zu erzählen. In Born genießen wir ein besonderes Privileg: Wir liegen auf dem Platz des Ausflugsdampfers. Der muss jetzt woanders hin. Das Schönste kommt noch.

Sabine hat in Barhöft einen Dorsch direkt vom Kutter gekauft. Der wird filetiert und kommt mit Rosmarinkartoffeln und grünem Salat auf die Back im Cockpit. Dazu 2015er Riesling vom Loss (Laquai). Ein schöneres Essen gab es noch nie an Bord der „Kalami Star“.



## Samstag, 02.09.: Hafentag Born



Wie kontrollieren wir den Wasserstand? Als „Pegel“ haben wir in Deckshöhe ein Stück Klebeband an den Poller geklebt (oben). Geht's bergab, müssen wir hier raus, so einfach ist das. Seit gestern Abend ist unser „Pegel“ um 2 cm gestiegen.



Wir bleiben und düsen mit unseren Bordrädern 8 km nach Ahrenshoop. Die Künstlerkolonie feiert ihr 125jähriges Jubiläum. Ein kurzer Besuch am Strand (unten), weiter ins wunderbare Kaffeestübchen in Niehagen und danach geht's rauf zum Hohen Ufer, zum Naturklänge



Abschlusskonzert 2017. Dafür hatte Sabine bereits in Hannover Karten besorgt. Das Konzert an der Steilküste zwischen Ahrenshoop und Wustrow genießt Kultstatus. Die Atmosphäre und der Blick über die Ostsee zu besonderer Musik sind einfach unbeschreiblich. Pianist und Organisator Lutz Gerlach hat 2017 das Thema Bach & Meer als Überschrift gewählt. Neben ihm auf der Bühne: Daniel Schmahl (Trompete), Matthias Zeller (Violine) sowie Ulrike Mai und eben Lutz Gerlach (Flügel, Keys) mit Werken von Bach, Charpentier, Albenitz, Gerlach u.a.



Das Hohe Ufer bietet einen unglaublichen Fernblick bis rüber zur Kadetrinne. Containerfrachter, Fähren, Kreuzfahrer, Segler auch, alles gut zu sehen. Bevor es losgeht kann ich mir einen Blick auf die Marine Traffic App nicht verkneifen – nur zur Kontrolle. Handy aus!



Besser kann das Wetter für Open Air nicht sein, unglaublich. Um 1800 begrüßt Lutz Gerlach (unten) die rund 1.000 Besucher. Wir erleben eine fantastische Stimmung und sind total aus dem Häuschen. Was bitte ist dagegen Wacken?



Allein für dieses Konzert hat sich die Reise über die Ostsee absolut gelohnt.



Als die Sonne untergeht wird es kühl auf dem hohen Ufer, doch Segler sind gut vorbereitet und brauchen nicht frieren. Die Bordräder bringen uns sicher durch die Nacht zurück nach Born. Der Wasserstand hat noch einmal um 2 cm zugelegt. Wir können bleiben.



Morgen erkunden wir Born. Mehr und mehr erleben wir, dass die deutsche Ostseeküste so viele Schätze zu bieten hat. Man muss sich nur auf die Suche machen – manchmal eben auch durch flaches Wasser.

## Sonntag, 03.09.: Hafentag Born

Mal was ganz anderes, ich schreibe Logbücher und reflektiere damit meine Segelpraxis seitdem ich segele. Durch das Schreiben sind mir noch immer fast alle Ereignisse und Häfen meiner Törns präsent. Wer schreibt ist also klar im Vorteil und wenn Du daran teilhaben kannst, umso besser. Nur, wer liest eigentlich meine Logbücher? Diese Frage kann ich nicht beantworten, also schreib' doch mal, was Dir gefällt, was nicht? Was Du vermisst? Das interessiert mich und jetzt bist Du dran.

Von Ahrenshoop haben wir gestern kaum etwas gesehen – zu sehr stand das Konzert im Mittelpunkt. Morgen fahren wir nochmal hin. Heute ist erst einmal Born an der Reihe. Nach dem Einkauf und der Pause im Café TonArt eine Rundfahrt für dieses Bilderbuch.





Born ist ein wunderbarer Ort und wir sind sehr gern hier. Die Bilder zeigen, was die Kamera einfängt. Wie es den Einheimischen mit ihren Touristen und den vielen, ja wohlhabenden Neubürgern geht, wissen wir nicht. Neugierig sind wir schon.

Der Hafenmeister jedenfalls hat uns gern hier aufgenommen.

### Montag, 04.09.: Hafentag Born

Jeden Morgen Visite, Werner Witt kommt vorbei. Gestern wollte uns ein Zeesbootkipper, der Touristen über den Bodden schippert, hier vertreiben und fragte herablassend, ob wir denn lesen könnten, der Liegeplatz wäre nur für Ausflugsschiffe. Tatsächlich steht vorn an der Mole „Nur Fahrgastschiffe“. Als wir auf den Hafenmeister verwiesen, der gerade im Anmarsch war, war der Alphabetisierungskurs schnell beendet. „Das sind meine Gäste“, und damit das Thema durch.



Der Hafen von Born auf dem Darß

Wie hoch das Wasser im Bodden steigen kann, fragen wir unseren Gastgeber später und erinnern an das Januarhochwasser. Am 6. Januar 17 stieg das Wasser in Heiligenhafen um 1,80 m. Die dänischen Inseln meldeten Land unter. „Bei uns steigt das Wasser sehr langsam und braucht ca. 22 Stunden, bis es hier ankommt. Solange hält in der Regel kein Sturm durch. Im Januar sind 60 cm bei uns angekommen, nicht einmal die Mole stand unter Wasser. (Die Mole könnt ihr hier auf der [Hafenwebcam](#) sehen – oben - links außen im Bild die Kalami Star)

1872 war aber auch hier die größte [Hochwasserkatastrophe](#)." In der Folge versandete der Prerowstrom und die damalige Insel Zingst wurde zur Halbinsel. Jetzt kapiere ich, warum niemand in Prerow für einen Boddendurchstich und damit für einen großen Yachthafen votiert. Niemand? In Zingst will eine Initiative unbedingt den „Boddendurchstich“, les' mal [hier ...](#)

Noch was: In Mecklenburg-Vorpommern begegnet uns immer wieder der Begriff Wasserwanderrastplatz. Hier in Born sind wir nicht in einer Marina, sondern haben an einem Wasserwanderrastplatz festgemacht. Damit jeder weiß, wovon die Rede ist hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie eine einheitliche Definitionen erarbeitet und in seinem *Praxisleitfaden für wassertouristische Unternehmen, Kommunen und Vereine* veröffentlicht:

„Ein Wasserwanderrastplatz (WWR) ist durch eine ausschließlich touristische Ausrichtung mit einer geringeren Anzahl an Liegeplätzen und einer Lage an einem Binnengewässer gekennzeichnet. Er richtet sich, wie der Name bereits suggeriert, an Wasserwanderer und hat für diese eine Funktion als Pausen-, Rast- oder kurzzeitiger Übernachtungsstandort. Die Aufenthaltsdauer ist damit begrenzt, so dass eine Nutzung durch Dauerlieger dort nicht möglich ist. Die wasserseitige Infrastruktur ist in erster Linie für motorisierte Sportboote ausgelegt. Eine Nutzung durch Kanuten ist grundsätzlich möglich, aber nicht zwingend. In der Regel bietet ein Wasserwanderrastplatz keine größere landseitige Infrastrukturausstattung, mindestens aber Sanitäreinrichtungen sowie Strom- und Wasserversorgung. Die Betreibung ist sowohl öffentlich als auch privat möglich. Die Anzahl der Liegeplätze sollte sich in einer überschaubaren Größenordnung bewegen.“

Mich interessiert nicht die einheitliche Definition, sondern woher der Begriff stammt. Wer hat diesen Begriff erfunden, und wann? Weiß das jemand?



Das hier oben ist der Wasserwanderrastplatz von Althagen, ganz nah dran an Ahrenshoop. Mit 1,30 m Tiefgang hätten wir nicht in Born sondern hier in Althagen fest gemacht. Heute sind wir froh, dass wir in Born „gelandet“ sind. Mit den Bordrädern klappt das ja auch.



Der Tag gehört dem Kunstmuseum in Ahrenshoop – Vorseite. Wir haben die fynschen Maler in Kerteminde und Fåborg mit der Yacht besucht, ebenso die Skagen Maler, wir waren bei Olaf Høst in Gudhjem, jetzt sind wir in Ahrenshoop. Zum 125jährigen Jubiläum der Künstlerkolonie zeigt das Museum eine Sonderausstellung der Ahrenshooper Künstler, doch keine Sorge, wir ziehen euch da nicht mit rein.



Nach dem Museum besuchen wir den Kunstkaten und darin bringt mich ein Bild (links) an den Rand des Untergangs. Der Künstler nennt sein Bild „Hafeneinfahrt“. Natürlich kann jeder darunter verstehen was er will und außerdem ist das Auge des Betrachters auch kein Adlerauge mehr, aber an dieser Hafeneinfahrt wäre ich wohl vorbei gefahren.

In schwarz/weiß hätte mich das Bild vielleicht an die Hafeneinfahrt von Heiligenhafen erinnert. Die ist bei Nacht ebenso wenig auszumachen.

Nächster Stopp, das „Dornenhaus“. In der Galerie im Dornenhaus werden seit 1998 mehrfach wechselnde Ausstellungen im Jahr, meist zeitgenössischer bildender Künstler, präsentiert. Da Kunst bekanntlich von Können kommt, ist das eher nichts für mich. Jeder weiß, dass Seeleute so was von abergläubig sind, da ist die Welt der Fabelwesen, Gnome und Trolle schon eher was für einen alten Salzbucket. An solchen Bildern kann ich mich erfreuen:



Ein paar habe ich noch - nächste Seite.



Was für ein Tag. Ach ja, am Abend zieht es uns noch in die Fischerkirche von Born, dort spielen hochkarätige Musiker unter dem Namen „Strömkarlen“ folkige Lieder aus der Edda – auf isländisch. Da sind in Born die Wikinger los.

Morgen segeln wir nach Prerow und sind schon jetzt gespannt, ob wir den Hafen erreichen werden. Der Hafenmeister von

Prerow jedenfalls ist ganz sicher, dass die Wassertiefe für uns ausreichen wird. Den haben wir vorsichtshalber schon mal ins Boot geholt.

#### Dienstag, 05.09.: Born - Prerow

Damit kommt in Born die Stunde der Abrechnung. Man glaubt es nicht, pro Tag kostet der Liegeplatz 0,70 € pro angefangener Meter. Macht 8,40 €/Tag = 33,60 € + 1,11 € für 4 Tage Strom + 4,00 € für's duschen. Nebenbei gibt es mit Werner Witt noch viel zu besprechen. Zum Thema Boddendurchstich favorisiert er den Durchstich bei Wustrow – aber nur in Verbindung mit einer Schleuse (Hochwasserschutz). Doch da spielt die Gemeinde Wustrow nicht mit, außerdem müssten das Fahrwasser, angefangen im Saaler Bodden, regelmäßig gebaggert werden, nur für das Baggergut gibt es keine Polder oder Spülfelder (Naturschutz). Von einem Durchstich bei Prerow oder Zingst haben die Kommunen am Saaler Bodden nichts, doch auch da will niemand die Kosten tragen – es liegt ja nur im Interesse der Sportschifffahrt. Eine für alle tragfähige und finanzierbare Lösung wird es wohl nie geben. Wir bedanken und verabschieden uns von unserem 80jährigen Hafenkapitän, der den job immer noch ehrenamtlich absolviert. Ende der Saison ist endgültig Schluss. Gesundheit und alles Gute, wünschen wir, wir waren sehr gern Ihre Gäste.

Nach wie vor sind wir 25 cm über dem mittleren Wasserstand, meldet das DMI. Unser privater Pegel steht auf + 8 cm gegenüber unserer Ankunft. Ein kleines Polster. Außerdem lassen wir unseren Wassertank leer – immerhin 150 kg weniger Ballast.

Boddengewässer Ost: Nordwest 3, abflauend, See 0,5 bis 1 Meter.





Um 1300 gehen wir raus, bis Prerow sind es nur 10 sm – wenn wir durchkommen. Draußen begegnet uns ein Zeesboot, das mit zahlenden Gästen unterwegs ist. Skipper Martin (der wissen wollte, ob wir lesen können) erkennt uns natürlich und grüßt freundlich rüber. So muss das. Wenig später der Nagelstrom und hier warten wir, bis der Ausflugsdampfer durch ist. Klar, jetzt 8 – 10 m Abstand zu den grünen Tonnen einhalten, dann sind wir durch. Auf dem Bodstedter Bodden ist es mit +/- 3 m tief genug. Die Sonne scheint, ein bisschen Wind kommt von vorn, da lacht das Herz des Motorbootfahrers. Gleich geht's rein in die Rinne zur Meiningerbrücke und aus Prerow sehe ich einen Ausflugsdampfer kommen. Fahren wir dieses Tempo weiter, werden wir dem in der Prerowrinne begegnen, also ganz langsame Fahrt ...



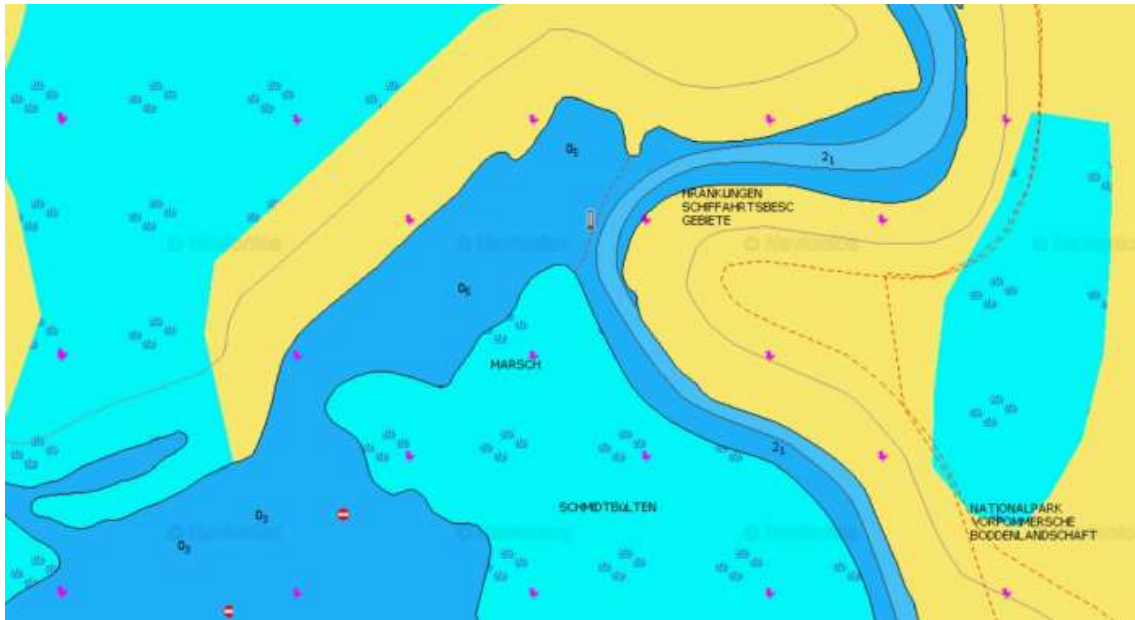
Als wir zwischen Tonne 40 (rot) und 33 (grün) sind halten wir auf die rote Tonne (P4, was wir nicht lesen können) zu – und sitzen auf. Zu spät realisieren wir, dass wir als nächstes die 31 an Backbord lassen müssen. Wir bitten um Nachsicht, rot sieht man besser als grün und die Tonnen sind nicht wirklich groß. Warum fällt mir jetzt Randolph ein und warum denke ich an Wilfried? Egal, wir kommen rückwärts wieder frei und biegen ohne Probleme ins Prerowfahrwasser ab.



Jetzt kommt wieder unser Fahrgastdampfer ins Spiel. Auf dem Foto sieht man deutlich, dass so viel Platz nicht ist, obwohl wir weit an Steuerbord unterwegs sind. Die Ausflugsschiffe haben kein AIS (doch, es ist abgeschaltet), tauchen plötzlich auf und beanspruchen in ihrem Revier auch ihren Platz, obwohl wir deutlich mehr Tiefgang haben. Platzhirsche halt.

An anderer Stelle wird es noch einmal kribbelig. Mein Freund Uli hatte mich gewarnt, „... in der Kurve musste aufpassen!“ Wenn ich an diese „Warnung“ denke, weiß ich trotzdem nicht, worauf soll ich denn nun aufpassen? Eine Untiefe sieht man einfach nicht. Also fahre ich (wie immer) mit ganzer Aufmerksamkeit. Der Prerowstrom verengt sich immer mehr und führt in

einer Breite von ca. 25 m durch das Schilf. Ein großer Bogen kündigt sich an und als wir in die lange Kurve einfahren, erkennen wir noch nicht, wo es wieder rausgeht.



Hier auf der Navionicskarte aus dem [www](http://www) fahren wir von unten nach oben. Im Scheitelpunkt des ersten Bogens liegt eine Sperrgebietstonne an Steuerbord (Foto unten). Die Spiere auf der Karte (oben) gibt es nicht.



Langsame Fahrt. Wir lassen die Tonne ca. 5 m an Steuerbord ... und merken schnell, dass wir in den Schlick rutschen. Mit viel Gas wühlen wir uns zurück in tieferes Wasser. An dieser Stelle mag ich mir die Begegnung mit einem Ausflugsdampfer nicht vorstellen, obwohl, die sehen auf jeden Fall unser Rigg lange bevor wir den Dampfer sehen.



Mit dem Wasserstand haben wir großes Glück, der Prerowstrom ist „randvoll“, wie das Foto oben deutlich zeigt. Laut BSH sind wir ca. + 0,35 m über dem mittleren Wasserstand. Bei normalem Wasserstand hätten wir aufgrund des Schlickrutschers vermutlich die Flucht nach achtern angetreten. Glückliche Umstände.

So viel „Glück“ hat man nicht immer, zumal der Prerowstrom nicht betonnt ist. Dazu fährt uns der Plotter (C-Map) auch noch über Land – Foto unten.



Da das „Land“ meist einfach nur Rohr (Schilf) ist, kann man durchaus nah ranfahren, doch das geht bestimmt nicht immer gut. Noch einmal passiert ein Ausflugsdampfer, dann folgt noch einer und endlich kommt Prerow in Sicht. Kurz vor dem Hafen wird es noch einmal flacher. Das Echolot gibt uns 1,90 m, doch dann sind wir durch und machen um 1520 nach 10 sm (Gesamt 134) fest.

Außer Touristen ist im Hafen niemand los. Zwei Motorbratzen, ein kleiner Segler mit gelegtem Mast, kein Hafenmeister. Wir tanken Wasser und werden damit wieder um 150 kg schwerer. Und dann wird diskutiert ... hätte, hätte Fahrradkette.



Nur ganz außen ist die Box breit genug, hier oben der Blick zurück. Eine schöne Perspektive auf den Hafen gibt es von der Straße in Höhe der Seemannskirche (unten) – Ralf fragt sich, ob da nur Seemänner reindürfen?



Zur Orientierung radeln wir zur Touristeninfo, besorgen einen Ortsplan und dann gibt's erstmal Kaffee, Kuchen und eine Lagebesprechung. Die Wetterlage ist so, dass ab morgen Regen angekündigt ist. Das mobilisiert die Crew der „Kalami Star“ derart, dass wir mit den Rädern gleich zum Nothafen Darsser Ort radeln (unten).



Mit Siegfried und Wilfried war ich im letzten Jahr hier drin (Foto Vorseite), als wir Rund Rügen gesegelt sind. Auch über diese Reise habe ich ein interessantes [Logbuch](#) geschrieben. Im Nothafen Darsser Ort gibt es keine Infrastruktur – weder Wasser, Strom, Toiletten oder gar Duschen. Bezahlen muss man für's Anlegen trotzdem. Über den Nothafen habe ich ein Video gemacht, klickstu [hier...](#)



Natürlich gibt es den Abstecher zum Leuchtturm am Weststrand, aber mit reichlich Sand in



den Schuhen. Zum guten Schluss bringen uns die Räder sogar noch zur Seebrücke und damit hat dieser lange Tag sein Ende.



Mittwoch, 06.09.: Prerow – später nach Zingst

Der Hafenermeister lässt uns lange schlafen. Tel. erfahren wir später, „... packt 8 € in den Umschlag und gut is“. So machen wir das



Die Schwalben diskutieren auf den Genuaschoten ihren Kurs nach Süden. Der angekündigte Regen ist da, doch nicht nur der Regen, sondern auch eine Mail von Martin:

Hallo Ralf,  
ich habe mir mal den Spaß gemacht, den Effekt des leeren Wassertanks zu berechnen. Vermutlich hat Euch das in meiner vereinfachten Theorie 0,5 cm eingebracht. In der Realität hat das anscheinend nicht geholfen, wie Du ja selber empirisch festgestellt hast.

Angenommen ein „Boot“ ist vereinfacht 10 Meter lang und 3 Meter breit und hat die Form eines Würfels. Dieses „Boot“ nimmt eine Fläche auf dem Wasser von 30 m<sup>2</sup> also 300.000 cm<sup>2</sup> ein. Durch das Ablassen von 150 Liter Wasser (= 150.000 cm<sup>3</sup>), verdrängt das Boot eben auch entsprechend weniger. Das ergibt auf die Wasseroberfläche gerechnet, die das eintauchende „Boot“ einnimmt, eine Höhe von 0,5 cm (150.000 cm<sup>3</sup>/300.000cm<sup>2</sup>). Eben diese 0,5 cm würde das „Boot“ auch weniger eintauchen.

Da Dein Boot aber nicht die Fläche von 30 m<sup>2</sup> einnimmt, sondern durch die Rundungen eher weniger, dürftet ihr tatsächlich mehr als 0,5 cm Tiefgang „gewonnen“ haben, vermutlich aber nicht signifikant mehr als 1 cm.

So und hier noch einen Tipp: Wenn Sabine alle schweren Gegenstände (Anker, Kette, Ralf, Geschirr, ...) im Schlauchboot hinterherzieht, könntet ihr eventuell noch ein paar cm rausholen.

Liebe klugscheißerische Grüße  
Martin

Na schön Martin, diese Mail haben wir jetzt nicht unbedingt gebraucht, sondern eher so was, „... toll, dass ihr das geschafft habt“, oder wie mein Freund Uli gerade gemailt hat,

„Na bitte, hast doch alles richtig gemacht!!! HASTE AUFGEPASST :-))  
Liebe Grüße Uli“

Ach Martin, Deine Mail raubt uns alle Illusionen, wir waren so stolz auf die Idee, Ballast zu leichtern. Und ehrlich, ein, zwei oder drei cm tiefer im Schlick, machen der Maschine schon was aus. Nun ja. Damit wir heute Nachmittag auf Nummer sicher gehen, habe ich soeben mit meinem Kollegen vom Ausflugsdampfer von Skipper zu Skipper geschnackt. Der sagt, „... fährt bei der Sperrgebietstonne an der Schilfkante lang“. Der Hafenmeister bestätigt das ebenfalls, „... navigiert ihr nach der Tonne sitzt ihr im Schlick“. Das bedeutet, dass die Sperrgebietstonne an dieser Stelle absoluter Blödsinn ist. Eine Bb-Fahrwassertonne wäre hier richtig oder ein Südkardinal. Okay, nun wissen wir es besser, doch ohne diese Information würde ich mich niemals trauen, die Tonne zu ignorieren. Heute Abend sind wir schlauer.



Es gallert, ab ins Darss-Museum. Hier stolpern wir in eine Führung für Kinder und schließen uns als Großeltern routiniert an. Die Museumsmitarbeiterin gestaltet ihre Führung ausgesprochen kompetent, wir lernen schnell. U.a. hatte ich geschrieben, dass der Prerowstrom nach der großen Sturmflut von 1872 versandet ist. Richtig ist, dass bei der 1872er Sturmflut in Prerow 10 Menschen ums Leben gekommen sind. Daraufhin wurde 1874 entschieden, den Prerowstrom von der Ostsee abzuriegeln.

Auf die Seemannskirche haben wir buchstäblich auch noch ein Auge geworfen. Sie ist die älteste Kirche auf dem Darss und diente früher auch als Orientierungspunkt für die Seefahrt (Quatsch). Im Kirchenschiff allerlei kleinere und größere Kunstwerke – so wie dieses Auge, das unseren Kurs offenbar überwacht. Einige Kapitäne haben aus Dankbarkeit für ihre Rettung Votivschiffe gespendet, die in der Kirche aufgehängt sind.





Die wirklich alten Kapitänshäuser, die wir noch 1992 so gern besucht haben, finden wir leider nicht mehr wieder. Irgendwie schade, mir scheint hier ist sehr viel und sehr viel durcheinander gebaut worden. Jedes neue Haus Hauptsache mit Rohr gedeckt, selbst „Doppelhaushälften“ sind auf alt getrimmt. Ich mag so was nicht, das wurde in Born angenehmer gelöst.

In einem Café stärken wir uns für die „Seereise“ nach Zingst und um 1630 legen wir tatsächlich ab. Um 1745 dürfen wir die Öffnungszeit der Meiningenbrücke nicht verpassen. Der DWD orakelt: Südost bis Süd 3, westdrehend, zunehmend 6 bis 7, zeitweise diesig, Gewitterböen, See zunehmend 2 Meter.



Mit einer gewissen Anspannung fahren wir den Strom boddenwärts. Der Blick geht immer wieder aufs Echolot. Nur anfangs kratzen wir wieder die 1,90 m, ansonsten knapp über 2 m. Nach einer Weile sind wir bei 3 m und nur noch ganz selten wird es flacher. Immer wieder geht der Blick zurück oder voraus, ob uns ein Ausflugsdampfer folgt oder entgegen kommt.



Wir haben das Dampferlicht und die Positionslichter „angesteckt“, damit uns ein entgegenkommender Dampfer rechtzeitig wahrnimmt. Nach drei, vier Meilen die Engstelle mit der Sperrgebietstonne. Damit wir auch akustisch wahrgenommen werden, stößt der Skipper kräftig ins Horn, niemand antwortet - freie Fahrt.



Als wir die Engstelle vor uns haben scheint es ganz normal, die Sperrgebietstonne an Steuerbord zu lassen (Pfeil). Vielleicht weil wir wissen, dass wir auf der richtigen Seite fahren. Das Wasser wird hier zwar ein wenig flacher, doch weniger als 2,4 m zeigt das Echolot nicht. Eine halbe Meile weiter sind wir raus aus dem Prerowstrom, zurück im Bodden. Wir können bereits die Meiningenbrücke sehen und biegen wieder ins Hauptfahrwasser. Jetzt kann nichts mehr schief gehen. Je mehr wir uns der Brücke nähern, desto tiefer wird das Wasser. Als wir vor der Brücke am Pfahl „parken“ messen wir 5,7 m.



Diesmal warten wir allein vor der Brücke, die Zeesboote sind längst zuhause (oben). Punkt 1745 kommt ein Ausflugsdampfer dazu, der darf natürlich zuerst durchrutschen.



Nichts wie hinterher (oben), dann sind wir wieder frei und brauchen uns an keine Öffnungszeiten mehr halten. Die Meiningenbrücke ist so was wie der Äquator. Die großen seegehenden Yachten trau'n sich nicht in das Revier der Zeesboote und Jollenkreuzer. Schade eigentlich, es geht doch auch anders, wie wir gerade „erfahren“ haben. Geht es auch, als wir um 1820 nach 7 sm (Gesamt 141) beim Yachtclub Zingst festmachen, kassiert der Hafenmeister Ostseepreise: 20 €! Strom und Wasser mit drin, Duschen 1 €, WLAN gibt es nicht.



Als wir dem Hafenmeister von unserem „Ausflug“ nach Born und Prerow erzählen, erklärt der, dass das eigentlich gar nicht geht. Er rät dringend davon ab, es ist dort einfach zu flach. Auch meinen Einwand, bei erhöhtem Wasserstand sei das gut möglich, will er nicht akzeptieren.

Ich hab' schon an anderer Stelle geschrieben. Wer mit 1,85 m Tiefgang in den Bodden fährt ist schnell Exot oder eben Idiot. Vermutlich sind wir beides, aber das ist uns egal. Da freut man sich doch über eine Mail von Martin, der uns wieder aufbauen will :

Hallo Ralf, toll, dass ihr das geschafft habt. Ich bin so glücklich, so einen Meister der Flachwassernavigation kennen zu dürfen. (So besser?)

Lieber Martin, so macht das wieder Spaß mit Dir und ja, (so besser!)

Wir wissen, dass in der Nacht schwere Schauer- und Sturmböen durchziehen werden und haben uns am Stegkopf mit der Nase zum Wind gelegt. Gegen 2200 geht das schaurige Theater los, gute Nacht.

Donnerstag, 07.09.: Zingst

Bis 1300 hört es nicht auf zu regnen, es ist kalt geworden, die Heizung läuft! Duschen und Toiletten im Hafen sind einfach, sauber, funktioniert. Mit den Bordrädern erledigen wir den Einkauf und danach das volle Programm Zingst.



Das hier oben ist ein Teil des Boddenhafens. Auf der anderen Stromseite die Insel Kirr.



Von hier aus starten die Ausflugsdampfer nach Prerow, Born, Althagen, Bodstedt oder rüber nach Barth oder Hiddensee.



Das Besondere an Zingst ist, ähnlich wie Prerow, die Lage: Im Süden der Bodden und auf der Nordseite die Seebrücke in der Ostsee.



Berühmt sind Prerow und Zingst wegen der besonders geschnitzten und bemalten Haustüren.





Der Besuch im Heimatmuseum wird wieder zum Erlebnis. Nicht überladen, gut sortiert, sparsam und wunderbar kommentiert. Dazu Platz für eine Ausstellung des einheimischen Malers Kurt Klamann (1907 – 1984). Kurt Klamann fuhr bereits als 14jähriger als Schiffsjunge, später als Matrose und Heizer auf Segelschiffen und Dampfern zur See. 1926 trat er in die KPD ein. In seinem Roman „Auf wilder Fahrt“ beschreibt er später seine Erlebnisse aus sieben Jahren Seefahrt. Bereits in diesen Jahren zeichnete und malte er. Der Kunstprofessor Max Kaus entdeckte sein Zeichentalent und brachte ihn 1928 an die Berliner Kunstakademie ... Das Buch „Auf wilder Fahrt“ gibt's leider in keiner Buchhandlung, aber bei Ebay habe ich es soeben doch noch gefunden. Darauf freue ich mich schon jetzt.



Die Geschichte dieser Wiege muss unbedingt noch erzählt werden, es ist die Geschichte von Marie Ewert (rechts im Bild). Während der Hochwasserkatastrophe 1872 rettete sich die Familie auf den Dachboden. Allerdings bleibt die Wiege mit der kleinen Marie Ewert zurück. Diese wird mit dem Kind vom Wasser durch eine Luke hinausgetragen und später trotz Orkan und eisigem Wasser unversehrt aufgefunden. Marie Ewert starb 1945 im Alter von 73 Jahren.



Damit ist unser Zingst Programm noch lange nicht zu Ende. Zu 1800 lädt der NABU zur Kranichbeobachtung am Bodden ein (oben) – nicht weit von unserem Liegeplatz. Tatsächlich versammeln sich am Abend und über Nacht die Kraniche, Gänse, Pfeifenten und sogar ein Seeadler auf der Insel Kirr, weil sie hier absolut sicher sind. Alle Zugvögel haben bekanntlich einen gemeinsamen Feind, den Fuchs - der kann nicht auf die Feuchtwiese Kirr. Wäre der nicht so wasserscheu ...



Nun sind wir nicht als Ornithologen unterwegs, doch der Zufall will es, dass ich mit meinem kleinen Tele einen Seeadler (immerhin 2,20 m Spannweite) bei der Landung erwische. Oben rechts im Bild sind Kraniche, die den Seeadler nicht fürchten. Im Hintergrund der Kirchturm von Barth, da gehen wir morgen Abend hin. Die Kraniche füttern die abgeernteten Getreidefelder leer und warten bereits

„sehnsüchtig“ auf die Maisernte. Die bleiben noch ein paar Wochen hier, bevor sie sich auf die Reise in die Winterquartiere machen. Mal seh'n, ob ich einen wieder erkenne, wenn sie im Oktober über Hannover gen Südwesten ziehen.



Mit großer Freude lese ich Mails von mir völlig unbekanntem Seglern, die sich für dieses Logbuch bedanken. Ich hoffe Peter, ich darf das hier ruhig (anonym) einfügen:

Hallo,

das Logbuch ist, wie auch die anderen, gelungen und sehr unterhaltsam zu lesen. Ich verfolge das regelmäßig, vor allem auch die längeren Fahrten, da ich auf absehbare Zeit mit meinem kleinen Boot (Rubin 23) da nicht hinkommen werde.

Um so interessanter ist für mich dieser Beitrag, der für mich schon mehr in Reichweite liegt (Segelgebiet - Stettiner Haff, vorrangig das kleine). Also danke für die Logbücher, weiter so und ach so, die [Videos](#) bei youtube habe ich natürlich auch alle angesehen.

Gruß Peter

Wie schön Peter, mich freut das sehr. Natürlich denken die meisten, es geht mir vorrangig ums Segeln. Darum geht es auch, doch mich interessieren Land, Leute, die Geschichte und die Kultur, die dahinter steht. Wenig später schreibt auch noch Yvonne:

Lieber Ralf!

Ich bin ja richtig verwundert, dass ihr durch so flache Gewässer fahrt!

Auf der Internet-Seite "Mein Ostseehafen" (Foto rechts) ist bei Prerow nicht einmal ein Fahrwasser eingezeichnet!!! Demnach seid ihr ja dorthin geflogen ;-)

Ich wünsche euch weiterhin genug Wasser unterm Kiel und ein wenig mehr Sonne!

Liebe Grüße von Yvonne

Vielen Dank Yvonne, doch so ganz stimmt das nicht. Klickt man sich auf [www.mein-ostseehafen.de](http://www.mein-ostseehafen.de) weiter durch



kommen wir unserer gelben Fasstonne im Prerowstrom auf die Spur. Die website verweist auf die [Bekanntmachungen für Seefahrer](#) vom 17.09.15., dort heißt es:

**Im Verlauf des Prerow Strom Fahrwassers wurde eine gelbe Fasstonne mit Aufschrift 'Sperr-G' von Position 54°25.43'N - 012°38.34'E auf die neue, dicht Westlich des Fahrwassers befindliche Position 54°25.43'N - 012°38.31'E verlegt (siehe [BfS 116/15](#)).**

The screenshot shows a web browser window displaying the website 'Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS)'. The page title is 'Bekanntmachungen für Seefahrer'. The main content is a notice titled 'Bekanntmachung für Seefahrer 116/15' issued by WSA Stralsund on 17.09.2015. The notice describes a change in the marking of the Prerow Stream, West Baltic Sea, and provides the following details:

aktuell gültig:	ja
Karte(n):	1623
Geografische Angabe in:	WGS 84
Geografische Lage:	54° 25,4338' N ; 012° 38,3100' E
Zeit der Ausführung:	ab sofort, ohne weitere Nachricht
Gültig von:	17.09.15
Gültig bis (einschl.):	auf Widerruf
Angaben:	Die gelbe Fasstonne „Sperr-G“ wurde von der Position 54° 25,4330' N 012° 38,3375' E auf die neue o.g. Position verlegt.
Aushang bis:	29.10.2015

Jetzt wissen wir es also ganz genau, die Fasstonne liegt dicht **westlich** des Fahrwassers! Wie schade nur, dass die Seekartenhersteller Navionics und Jepessen (C-Map) eben diese Fasstonne nicht auf ihre elektronische Seekarte bringen. Bei Navionics findest du im nirgendwo eine „Spiere“ (Foto Seite 18), bei C-Map gar nichts. Unsere Papierkarte von NV ist so klein, dass du nichts erkennen kannst – aber an der östlichen Fahrwasserseite des Bogens die Aufschrift Sperrgebiet. Also haben wir die Sperrgebietstonne auch westlich umfahren ... rein in den Schlick.

In jedem Fall ein dickes Dankeschön an Yvonne für den Hinweis auf [www.mein-ostseehafen.de](http://www.mein-ostseehafen.de) Tolle Seite und wieder was gelernt. Mit [www.mein-ostseehafen.de](http://www.mein-ostseehafen.de) wären wir besser auf diese „Expedition“ vorbereitet gewesen.

Freitag, 08.09.: Zingst - Barhöft

Schon seit Tagen haben wir die Großwetterlage im Blick, denn in einer Woche müssen wir zurück in Heiligenhafen sein. Da Südwest die vorherrschende Windrichtung ist, kann das auch mal schiefgehen oder in einer elenden Gegenanzolerei enden. Ich will euch hier die Abwägungen zwischen den verschiedenen Seewetteranbietern (Zygrib, DMI, Windfinder) ersparen. Nur so viel: Das DMI rechnet bis Sonntag, Zygrib bis Dienstag, der Windfinder geht darüber hinaus und ist deshalb eher für die Wochenplanung hilfreich. Alle Systeme geben uns für die Überfahrt ab Barhöft leider nur am Samstag oder Sonntag eine Chance. Das ist schon Morgen. Insofern ändern wir unseren Plan, heute nach Barth zu gehen und fahren gleich bis Barhöft. In diesem Zusammenhang auch interessant, dass sich durch den kräftigen Südwest, am Samstag, aber nur am Samstag, der Wasserstand im Bodden wieder auf den mittleren Wasserstand reguliert. Wir sind im Bodden „auf der Welle“ gesurft.

Boddengewässer Ost: Südwest um 4, zunehmend 6 bis 7, zeitweise diesig, See 1,5 Meter.

Ein Tag zum Vergessen? Jedenfalls regnet es bis 1400. Danach wagen wir uns noch einmal kurz in den Ort. Ein bisschen shoppen, ein nettes Café. Wir wissen, dass wir knapp drei Stunden bis Barhöft brauchen werden. Um 1615 legen wir ab. Eine graue und nasse Überfahrt



liegt vor uns. Kräftige Böen treiben feinen fieseligen Regen vor sich her. Die Sicht ist nicht wirklich gut, Dampferlicht und Positionslichter sind an. Die roten Tonnen kann ich gut ausmachen, bei den Grünen sieht das schon ganz anders aus. Barth wirkt regenverhangen, düster und grau. Wenig später nehme ich die gereffte Genua (damit ich die Tonnen sehen kann) zur Maschine und damit sind wir meist mit 7 Knoten unterwegs. Wir kommen gut voran.

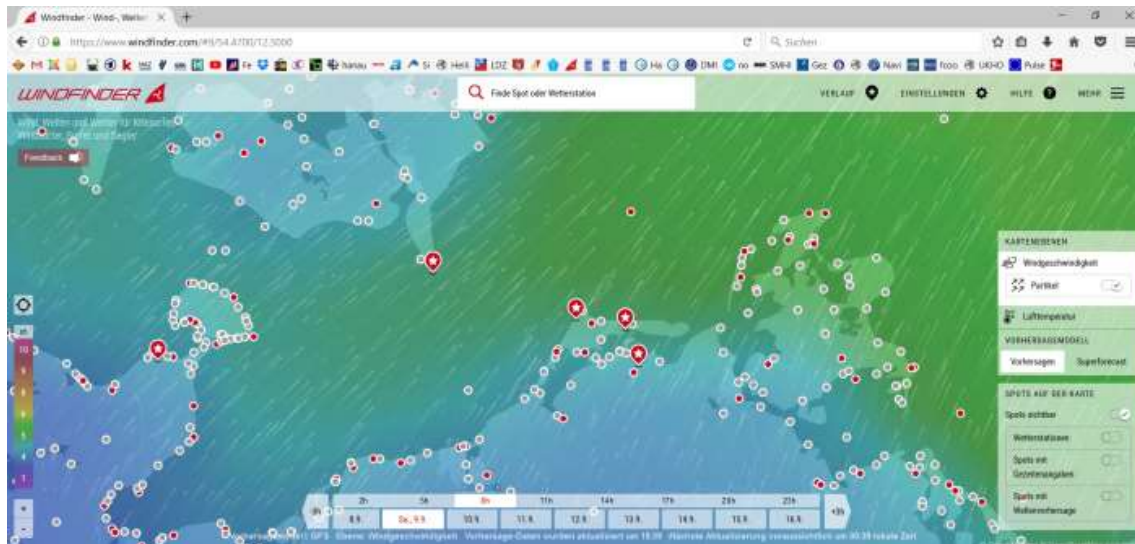


Es ist überall tief genug. Wir haben den Wind halb oder raum, der Strom läuft mit und wird zum Boddenausgang hin immer kräftiger (links). Wie gesagt, wir surfen mit der „Welle“ aus dem Bodden. Ein paar Angler und langsam klart es auf. Der Regen hat keine Lust mehr und das Zeesboot, das uns seit Barth langsam auf die Pelle rückt, wird mit dem Ausrollen der Genua immer kleiner.



So muss das. Um 1900 sind wir in Barhöft (oben) fest und haben weitere 16 sm (Gesamt 157) auf der Uhr. Kein wirklich aufregender Tag, tut ja auch mal ganz gut.

## Samstag, 09.09.: Barhöft - Heiligenhafen



Wann und wie segeln wir heute? Wir koppeln Plan A und Plan B mit den aktuellen Wetterdaten bis Heiligenhafen durch. Dabei benutzen wir u.a. das neue Tool vom Windfinder – die haben inzwischen ebenfalls eine dynamische Karte (oben, Samstag 0800). Die gleichen wir mit der Karte vom DMI ab. Bis auf geringe Abweichungen sind beide Vorhersagen ähnlich. Die Frage, wann der Winddreher von SSW auf SW kommt wird vom Windfinder mit 1800 vom DMI mit 1700 beantwortet. Bis Heiligenhafen liegen 80 sm vor uns. Um 0700 wollen wir raus und gegen 2000 im Heimathafen sein.



Wie so oft gibt es Plan A und Plan B. Beide sind von den Distanzen nahezu gleich. Plan A hat den Vorteil, dass wir weder das VTG noch den Kiel-Ostsee-Weg queren müssen. Erreichen wir die E70 wird der Windwinkel zum Fehmarnsund günstiger.

Der DWD für die Westliche Ostsee: Südwestliche Winde 4 bis 5, später abnehmend 3, Schauerböen, See 1,5 Meter.

Ach so, den DWD ziehe ich eigentlich nie zur Planung heran, weil die Daten zu unpräzise, nicht dynamisch sind. Das heißt nicht, dass die Vorhersagen schlechter sind.

Um 0710 legen wir tatsächlich ab. Gefrühstückt wird unterwegs, keine „Zeitverschwendung“. Nach einem unausgeschlafenen kleinen „Ausrutscher“ neben das Fahrwasser gehen vor dem Hafen gleich die Segel hoch. Völlig unerwartet kommt der Wind bereits aus Süd, aber mit

Vorwind durch die Rinne sorgt vor allen Dingen die Maschine für Vortrieb. Als das Flach vor Hiddensee auf 3,50 m abfällt, verlassen wir das Gellenfahrwasser und nehmen Kurs auf Darsser Ort West, Frühstück. Wir haben Brote geschmiert und Tee gekocht. Während der gestern eher langweiligen Fahrt von Zingst durch den Bodden nach Barhöft hat Sabine Kartoffelsalat für heute vorbereitet. Bis Darsser Ort West sind es 24 Meilen, laut Plan A + B wollen wir um 1100 da sein. Wir kommen gut voran, der Südwind bringt uns zeitweise auf 7 Knoten. „Zu viel Tuch“, höre ich Sabine, was so viel bedeutet, dass ich jetzt reffen soll. Also an die Arbeit, 2. Reff.



Wir haben Hiddensee mit dem Dornbusch im Kielwasser und an Backbord bereits Zingst. Hier waren wir doch noch gestern. Viel ist nicht zu sehen, es ist diesig und die Sicht eingeschränkt. „Theo Fischer“, das ist der Rettungskreuzer der im Nothafen Darsser Ort liegt, fährt in der Gegend rum. Bei Bft. 5 und knapp 1 m Welle gibt's wohl grad nix zu retten. Und obwohl wir sehr gut Fahrt machen überholt uns diese Yacht unter Vollzeug. Es ist mir egal, ich will nicht ständig trimmen.

Dann Prerow an Bb. und beinahe synchron zu uns fährt „Theo Fischer“ zurück in seinen Nothafen. Während Sabine versäumten Schlaf nachholt erreichen wir Darsser Ort West. Wie weiter, Plan A oder B? Der Wind schwächelt hält die Yacht bei dem Versuch die E 70 anzusteuern aber auf Kurs. Ich reffe aus. Es beginnt zu regnen, der Südwind legt auf 5 – 6 Bft. zu, die Welle wird unangenehm, die Yacht liegt auf der Backe. Ich nehme das Groß ins 2. Reff und allein das ist auch bei einem „Einleinenreff“ harte Arbeit: Großschot öffnen, Großfall fieren, Baumkicker los. Reffleine durchsetzen, das Großfall wieder hoch. Kicker durchsetzen und zuletzt die Großschot. Dann alle Leinen klarieren und alles, während die Yacht durchs Wasser rumpelt und der Autopilot Alarm signalisiert, weil er während des Trimmings den Kurs nicht halten kann. Der Regen wird stärker, die Sicht geht in den Keller, es wird ungemütlich. Vorhin konnte ich noch eine Spur von Ahrenshoop ausmachen. Das ist doch erst eine Woche her. Im Dunst laufen die Dampfer im VTG beinahe parallel. Über das AIS habe ich das gut im Blick, Hauptsache wir schaffen die E 70.

Bunte Bilder kann ich nicht liefern, aber um 1304 haben wir tatsächlich die E 70 an Steuerbord, wir sind Plan A. Jetzt nur noch 35 sm bis Fehmarnsund, wenn's so weiter läuft sind wir in 5 Stunden an der Ansteuerungstone ... wenn der Wind konstant bleibt. Konstant bleibt nur der Regen. Irgendwie kommen wir an der E 70 nicht vorbei, obwohl wir gut Fahrt machen. Warum „hakt“ der Plotter? Ein Neustart bringt uns endlich an der E 70 vorbei. Trotzdem, wirklich bedienen lässt sich der Plotter über den Touch Screen nicht (nasse Oberfläche). Egal, irgendwie kann ich nach einer Weile dann doch den Kurs eingeben, wir brauchen eh nur 270° steuern.

Der Wind hat sich inzwischen auf 6 Bft. eingeweht. Kein Seewetteranbieter hatte das auf dem Plan. Stellvertretend für alle bekommt der DWD mal wieder die Vorhersage um die Ohren: Südwestliche Winde 4 bis 5, später abnehmend 3, Schauerböen, See 1,5 Meter. Was stimmt ist der Seegang und 1,50 m ist schon ne Nummer. Wie schön, dass wir das VTG nicht passieren mussten, dennoch queren wir auch hier Schifffahrtsrouten. Die Fähren Warnemünde Trelleborg oder nach Gedser gehen hier durch und alles was aus oder nach Travemünde geht erfordert unsere Aufmerksamkeit. Wieder zeigt sich, wie sinnvoll bei eingeschränkter Sicht das AIS ist. Die habe ich frühzeitig auf dem Schirm und die uns auch. Das Tempo ist weiterhin hoch, wir sind mehr als im Plan.

Der Regen bleibt treuer Begleiter. Andere Segler begegnen uns nicht. Wer ist denn sonst noch so blöd und bei diesem Sauwetter unterwegs? So ab 1400 lässt uns der Regen in Ruhe, Kartoffelsalat und Würstchen. Selten so was leckeres gegessen, das richtige kalte Essen bei

Schietwetter. 26 Knoten Wind, gute 6 Bft., noch einmal verkleinern wir die Segelfläche, jetzt muss die Genua dran glauben. Den „Zeitgeist“ im Nacken kommt bereits um 1515 der Winddreher in Sicht (Foto unten). Da kommt ja was auf uns zu. Upps, bei diesen Aussichten fällt mir ein, wo sind eigentlich unsere Schwimmwesten? Ratzfatz angezogen.



Noch einmal wird die Genua verkleinert und es beginnt schaurig zu schauern. See und Regen werden eins, verschmelzen, wir stecken voll im Vollwaschgang.



Nun folgt wieder diese John Maynard Geschichte, denn bei diesem Wetter überlasse ich die Yacht nicht dem Autopiloten. Kommt der Regen vor dem Wind, hol die Segel ein geschwind! Tatsächlich, nach den Schauern überfallen uns schwere Böen aus allen Richtungen – Schauerböen (die hat der DWD angekündigt). So gut es überhaupt geht, holen wir das Groß dicht, damit es nicht unkontrolliert umschlagen kann und ich „steure“ die „Kalami Star“ plötzlich mit back gestellter Fock. Danke Böe, gute Idöe. Mehr Kontrolle geht nicht bei langsamster Fahrt in chaotischer See. See? Die 1,50 er Welle aus Süd wird jetzt mit der Windsee aus allen Richtungen beackert. In den Lehrbücher ist dann von Kreuzseen die Rede. Nein, drei Meter hohe See bekommen wir nun wirklich nicht, es reicht auch so zum Rodeosegeln. Du willst dich irgendwo festhalten und greifst ins Leere. Wir bleiben ruhig, die Yacht schwimmt aufrecht und irgendwann ist auch so eine Böe mal am Ende. Rund 20 Minuten dauert die „Hölle“ – O-Ton Sabine. Um 1540 hat der Wind auf Südwest gedreht - nicht um 1700, wie das DMI orakelte oder erst um 1800 (Windfinder). Klar, so kleinräumig können die Wetterdienste einfach nicht.

Nach dem Schleudergang haben wir klare Sicht auf Kühlungsborn im Süden, nach Westen, Richtung Fehmarn, alles in tiefen Wolken. Zum Fehmarnsund sind es noch 17 sm, da wären wir in 2,5 Stunden gewesen und nun? Lecken wir die Wunden. Der Skipper sagt zu sin Fru: „Ich bin schon lange nicht mehr so verprügelt worden“. Sin Fru zum Skipper: „Warum tun wir uns das eigentlich an?“ Klar, all diese Fragen incl. Bootsverkauf kommt jetzt hoch, aber vergisses. Langsam sortieren wir uns wieder auf Fehmarn. In der Ruhe nach dem Sturm noch mit leichter Maschinenunterstützung. Als der Wind auf 5 aus SW auffrischt unter sparsamer Besegelung auf Amwindkurs. Klar, bis in den Fehmarnsund segeln wir so nicht, eher in den Fehmarnbelt. Egal, es geht voran. Kommen wir in die Landabdeckung nehmen wir die Maschine dazu.

Das klappt dann auch so gut, dass der Autopilot den Motorsegler wieder übernimmt und ich für ein paar Minuten in die Bundeligakonferenz Reinhören kann. Meine 96er spielen in

Wolfsburg 1 : 1 und darüber freut man sich als Aufsteiger. Nebenbei Glückwünsche an Bernd und seiner 05er. Gegen 1800 kommt endlich Fehmarn in Sicht und verschwindet gleich wieder. Erneut ziehen kräftige Regenschauer durch, an Wind und Windrichtung ändert sich nichts mehr.



Staberhuk haben wir um 1900 an Steuerbord und den Wind natürlich von vorn. Martin simst

Super, fast geschafft. Heute seid ihr nicht mehr die Flachwasser- sondern die Starkwindnavigatoren. Ich hoffe, ihr seid gut und trocken rüber gekommen. Liebe Grüße, Martin

Danke Martin und sorry, meine Finger sind zu nass und kalt für eine sms. Zurück an Bord. Die Welle hat sich längst im Sund verabschiedet und bevor es dunkel wird bergen wir die Segel. Als ich das Groß fiere, senkt sich der Baum auf die Sprayhood? Was ist mit dem Kicker? Der hält den Baum nicht! Die Dirk muss wieder ihre frühere Bestimmung übernehmen, dann können endlich die Segel runter. Was ist mit dem Rodkicker los, der ist keine zwei Jahre alt - lockere Befestigungsschrauben, der Kicker rutschte in der Schiene nach achtern durch.



Die Ansteuerungstonne Fehmarnsund passieren wir um 1940, die Sonne hat genug gesehen. Langsam wird aus dem Ende unserer Boddenreise eine kleine Nachtfahrt. Um 2000 sind wir unter der Sundbrücke, unser Heimatrevier hat uns wieder. Ab hier gibt es nichts mehr zu erzählen außer Statistik: Um 2120 sind wir nach 14:10 Stunden und 85 sm (Gesamt 242) fest in Heiligenhafen.

Grüße und Dankeschön an Martin, Yvonne, Peter, Dörte, Uli und die Leinenschneckenleger sollen sich warm anziehen. Danke auch an Anita & Bernd für das wunderbare Kaffeetrinken zur Begrüßung an Bord der „Bacchus“.

Ralf



P.S: Am nächsten Morgen frühstücken wir auf unserem alten Liegeplatz an Steg 12