

## 552 Seemeilen

### ALLEIN mit meiner VA 766 „Criti“

Fast 2 Wochen waren mein Bruder Waldemar und ich mit „Criti“ und Dieter und Hannelore mit VA 1769 „L'ORANGE“ auf Fahrt. Unser Ziel war der Scharmützelsee. Noch einen weiteren Törn wollte ich mit meinem Bruder Waldemar unternehmen.

Am Sonntag, **26.6.05**, nach Hannelores großer Geburtstagsfeier segle ich spät aber doch um 14.30 Uhr allein vom Stößensee (Berlin) havelabwärts. Meinem Bruder ist erst zum nächsten Wochenende Urlaub zugesagt worden. Schnell ist im Jungfernsee der Mast gelegt, danach geht es bis Ketzin.

Montag, **27.6.05** Heute fahre ich über die Schleuse Brandenburg und den Breitlingsee in den Plauer See, wo ich aus Unachtsamkeit leicht Grundberührung habe – nicht ohne Folgen. Die nächsten Schleusen sind Bahnitz, Rathenow, Grütz und Garz, die allein ohne Schwierigkeiten bewältigt werden. In Strodehne verlebe ich einen schönen Abend und genieße am Wasserwanderrastplatz die ruhige Übernachtung.

Nachdem ich das Schiff nach der überstürzten Abreise in Berlin nun aufgeräumt habe, geht es nach Havelberg, wo havelabwärts etwa 1 m aufwärts!!! in die Elbe geschleust wird. Elbabwärts erreiche ich am späten Nachmittag Schnakenburg. Mir fällt auf, dass das Schwert fest sitzt – Folgen der Grundberührung. Der hilfsbereite Hafenermeister besorgt mir eine Taucherbrille und schnell ist das Schwert wieder gängig. Im malerisch verschlafenen Schnakenburg verlebe ich meinen nächsten Abend.

Weiter geht die Fahrt in Dömitz am Abzweig zur Müritz vorbei nach Hitzacker, wo ich am frühen Nachmittag eine Rast einlege. Hier ist in der Pegel so niedrig, dass ich das Schiff durch den Schlamm in den Stand ziehen muss. Viele Touristen beleben den Ort, ich hole an einer Straßentankstelle Benzin und genieße bei schönstem Wetter ein Eis. Auf der Weiterfahrt bis Boizenburg liegen Bojen fast 2 m hoch auf dem Trocknen. Bei meiner Ortserkundung in Boizenburg muss ich erkennen, dass die Infrastruktur bei weitem nicht so ausgeprägt ist wie die von Hitzacker, aber der Hafen bietet gute sanitäre Bedingungen und stellt trotz der Ortsnähe eine ruhige Übernachtung sicher. Telefonisch erfahre ich, dass mein Bruder aus betrieblichen Gründen keinen Urlaub bekommt – vielleicht eine Woche später.

Allein geht es weiter! Morgens erreiche ich nach einer Stunde Fahrzeit Lauenburg. Ich habe mich entschlossen schon hier zur Ostsee abzubiegen. In der Schleuse Lauenburg im Elbe-Lübeck-Kanal erlebe ich gleich die ersten Schwierigkeiten. Bei über 4 m Hub entstehen erhebliche Wirbel, die das Schiff an der Schleusenmauer drehen. Die Vor- und die Heckleine müssen am Rutscher oder Poller umgesetzt werden, gleichzeitig muss das Heck von der Schleusenmauer abgehalten werden, damit der weit überstehende Mast mit dem Windex nicht an der Mauer Schaden nimmt. Ganz ähnlich sind die Schwierigkeiten beim Ablegen und Motoranwerfen. Eine dritte und vierte helfende Hand wären sehr nützlich. Im Konvoi mit zwei weiteren Schiffen geht es zur Schleuse Witzeze mit über 3 m Hub. Auch die weiteren Schleusen Donnerschleuse, Behlendorf, Berkenthin, Krummesse und Büssau überstehe ich schadlos, wobei es zwischen 4,2 m bis 1,5 m abwärts geht und die

Wirbelbildung weitaus erträglicher ist. Vielfach verläuft der Kanal oberhalb der umgebenden Landschaft, die Böschung ist so niedrig, dass man einen sehr guten Blick auf die sehr ansprechende Landschaft hat. Am späten Nachmittag erreiche ich trotz dunkel aufziehender Wolken trocken Lübeck und fahre über den Stadtgraben und die Trave zur Teerhof Insel, wo ich auf Empfehlung hin zur Nord-Ost-Marina fahre. Hier sind der Verkehrslärm der nahen Autobahn und der Eisenbahn sehr störend. Der Hafenmeister kann keinen Schlüssel für das abends abgeschlossene Gelände zur Verfügung stellen. Nachts regnet es heftig, morgens stelle ich den Mast, richte das Schiff zum Segeln ein und verbringe den weiteren Tag in Lübeck, um die Stadt zu besichtigen. Ich habe auch noch genügend Zeit, meinen weiteren Törn zu überdenken und zu planen. Morgen beabsichtige ich nun, bei westlichen Winden in Richtung Rügen zu segeln. Die Situation alleine zu segeln ist für mich nicht neu. So segelte ich schon im letzten Jahr von Stettin nach Rügen. Von Rügen wäre eine Weiterfahrt über Stettin nach Berlin möglich. Als andere Möglichkeit ziehe ich einen Törn entlang der schleswig-holsteinischen Küste in Erwägung. Der Rückweg müsste über den Elbe-Seiten-Kanal oder aber mit dem Trailer, den ich dann erst aus Berlin holen müsste, vonstatten gehen.

Samstag, **2.7.05** Ich verlasse früh den Hafen und motore wegen der herrschenden Flaute bis Travemünde. Es sollen Powerboat-Rennen stattfinden. Deshalb flüchte ich frühzeitig. Auf der Ostsee setze ich Fock und Groß und segle bei leichtem SW-Wind an der Küste entlang ostwärts. Auf der Höhe von Timmendorf nimmt der Wind zu und dreht auf NO. Ich muss ein Stück aufkreuzen und erreiche nach 48 sm Kühlungsborn. Die neue, sehr saubere Marina umfasst mehrere hundert Liegeplätze, ist teuer (1 Pers. mit Dusche und 1 VARIANTA = 11 €) und unpersönlich. Der schriftliche Wetterbericht der Marina für den nächsten Tag prognostiziert sehr günstigen Südwind der Stärke 3, aber stark zunehmend und auf West drehend für die nächsten Tage.

Somit verlasse ich am nächsten Morgen Kühlungsborn. Der leichte Wind nimmt immer mehr ab, so dass ich unterwegs ohne Probleme die Fock durch die Genua ersetze und gut vorankomme. Auf der Höhe von Dierhagen springt der Wind um auf Ost. Der weitere Kurs verläuft parallel zur Küste des Darß, aber je weiter ich nach Norden komme, desto weiter dreht der Wind auf NO und nimmt zu. Das war eine vollkommen falsche Wettervorhersage! Die See wird höher. An der Nordspitze des Darß – offen nach NO – trifft mich der ungebremste Seegang, das Schiff stampft sich fest. Ich berge das Großsegel und fahre unter Genua und Motor überraschend leicht bis zur westlichen Untiefentonne. Auf dem anderen Bug muss ich die Genua wegrollen, weil sonst der Motor bei Lage zu sehr aus dem Wasser gehoben wird und die Schraube leer läuft. Der Kurs führt mit 90 Grad direkt an der Untiefe entlang, aber die Strömung und der Wind drücken in Richtung der Untiefe. Deshalb muss auch die Position aus dem GPS mit der Karte abgeglichen werden, denn die östliche Untiefentonne ist bei etwa 3 sm Entfernung und in dem herrschenden Seegang nicht auszumachen. Endlich finde ich die Untiefentonne. Ab hier geht es mit achterlichem Wind direkt auf den Nothafen Darßer Ort zu. Unterwegs laufen einige Wellen unter dem Schiff durch und heben das Heck unangenehm aus dem Wasser. In der Hafeneinfahrt liegt eine rote Tonne scheinbar im Fahrwasser, die ich an Backbord lasse. Im sehr geschützten Hafen habe ich schnell an einer Heckboje festgemacht. Ein nach mir einlaufender Segler versucht die rote Tonne an Steuerbord zu lassen und läuft auf Grund. Das Beiboot des hier liegenden Seenotrettungskreuzers läuft

aus und schleppt ihn frei. Im Hafen gibt es einen Wasserhahn und 3 Chemie-Toiletten – sonst nichts. Abends esse ich eine meiner Notrationen.

Der nächste Tag. Ich muss den Nothafen bis 11.00 Uhr verlassen haben, aber bei Windvorhersagen aus Ost mit Windstärke über 6 und noch zu erwartenden Gewitterböen ist mir nicht nach Auslaufen Richtung Ost zumute. Der Hafenmeister stimmt aufgrund der Schiffsgröße zu. Ich wandere durch das Naturschutzgebiet, besuche das Museum und die Ausstellung am Leuchtturm und genieße auf der Westseite einen windgeschützten Strand. Am Abend besuche ich den etwas weiter entfernten Campingplatz in Prerow, um etwas einzukaufen und zu essen. Nachts stürmt es unangenehm.

Morgens sieht jetzt die Wettervorhersage vollkommen überraschend so aus: West 6, in Böen bis 8. Gedanklich habe ich mein Auslaufen schon auf den nächsten Tag verlegt, als ich gegen 11.00 Uhr mit der Besatzung des Seenotrettungskreuzers ins Gespräch komme. Sie sagen mir, dass der Wind abflaut und etwas nach Süd gedreht hat, eine hohe Welle ist nicht zu erwarten. Das sind ideale Neuigkeiten und ich laufe sofort aus. Unter Vorwind mit Fock und Groß komme ich schnell voran, die Welle ist aber noch vorhanden, so dass das Vorsegel immer wieder schlägt. Hiddensee kommt näher, doch dann bemerke ich, dass die Sorgleine der Rollanlage für das Vorsegel von der Trommel gesprungen ist und in mehreren Lagen um das Vorstag gewunden ist.: Das Vorsegel ist nicht mehr rollbar. Ich entschließe mich, die Reparatur trotz Seegang sofort zu versuchen, denn es könnte auch noch heftiger werden und später im engen Fahrwasser ist die Gefahr des Abtreibens sehr groß. Ich berge und sichere das Großsegel, dann verkeile ich mich im Bugkorb und hebe die Sorgleine Windung für

Windung durch einen schmalen Spalt wieder zurück auf die Rolle, wobei der Bug auf- und niederfährt. Eine schnelle Kontrolle bestätigt die geglückte Reparatur; dann setze ich wieder das Großsegel und vermeide das direkte Vorwindfahren. Kurz vor Hiddensee ist das Gellenstromfahrwasser ausgetonnt und es geht bei zunehmendem, böigem Westwind mit schneller Fahrt bis in den Stadthafen von Stralsund.

Nach einem Hafentag in Stralsund, bei dem ich die Stadt ausgiebig besichtige, lege ich am **Donnerstag, 7.7.05**, nach 9.00 Uhr ab, um um 9.30 Uhr die Ziegelgrabenhubbrücke zu passieren. Schnell sind Groß und Fock bei Wind NO3 gesetzt; jetzt geht es im Strelasund in südöstlicher Richtung weiter. Ich habe mich darauf eingestellt, östlich des Sundes nach Süden in Richtung Wieck und Greifswald abzulaufen. Hinter der Glewitzer Fähre öffnet sich der Sund zum Greifswalder Bodden, der Wind und Strom stehen gegenan und nehmen zu. Das Vorschiff taucht tief in die Wellen ein, die Gischt fliegt bis in die Plicht, aber die Sonne scheint und es ist nicht kalt. Nördlich der Insel Koos gibt es mehrere Untiefen, ich komme beim Aufkreuzen kaum noch in östlicher Richtung voran und muss meine Position immer wieder mit der Karte und dem GPS abgleichen, wobei sich bei einer dieser Unaufmerksamkeiten eine Welle von Backbord über das offene Schiebeluk ergießt. Auch ich bekomme eine heftige Dusche ab, das Schiff legt sich weit nach Steuerbord, ich mache die Großschot frei und kann gerade noch den Tank des Außenborders mit der Hand erwischen, der aus der Plicht auf dem Weg nach außenbord ist. Ich gebe den Weg nach Süden auf und mache noch einen Versuch nach Norden. Auf Höhe der Halbinsel Zudar stelle ich fest, dass ich erheblich nach

Osten vorankomme. Offensichtlich ist hier die Strömung sehr viel günstiger. Ich kann den Kurs Richtung Insel Vilm vor Lauterbach gut halten. Und weiter nördlich nimmt auch die Wellenhöhe ab. Ich kreuze in die Having Richtung Seedorf auf Rügen. In der Enge will ich den Motor herunterklappen und sehe im letzten Augenblick, dass sich ein Arretierungsstift gelöst hat und fast herausgefallen ist. Ich bringe den Stift wieder in seine richtige Position und muss aufpassen, dass ich nicht auf Grund treibe. Der Motor springt sofort an, und ich laufe um 19.00 Uhr in Seedorf ein, wo mir ein Segler beim Festmachen hilft. Er sieht mich etwas ungläubig an; ich muss ziemlich zerzaust aussehen. Seedorf liegt gut geschützt, hier lacht die Sonne vom blauen Himmel bei fast Windstille.

Im Schiff hat sich das Gepäck aus den Hundekojen nach vorne bewegt und dann mit allen hier vorhandenen Dingen wie Matratzen, Bettzeug und den vielen Kleinigkeiten aus den Schwalbennestern wie in einem Waschmaschinenangang vermengt. Behutsam dringe ich in das Chaos vor, um nicht jetzt noch einen Schaden zu verursachen und mache klar Schiff. Später befreie ich dann die Püttinge und Genuaschienen vom Seegras. Abends bei einem sehr guten Essen im „Dreilinden“ fällt mir auf, dass ich in der linken Handfläche zwei dicke, harte Ausbeulungen habe, keinesfalls Insektenstiche.

An den nächsten beiden Tagen bleibe ich in Seedorf, denn es findet ein Hafenfest statt mit einer tollen Atmosphäre, sehr erträglicher Lautstärke und zum Abschluss einem ansprechenden Feuerwerk. Die Urlaubsabsichten meines Bruders haben sich endgültig zerschlagen; also werde ich weiterhin alleine unterwegs sein.

Am Sonntag, **10.7.05**, lege ich in Seedorf um 8.15 Uhr in Richtung Stettin ab. Meine Hand bereitet mir Sorgen, ich habe nicht vor, noch weitere Häfen auf Rügen anzulaufen. Bei NO 3-4 geht es mit schneller Fahrt (6,5-7 Kn) über den Greifswalder Bodden. Um 10.00 Uhr bin ich schon in der Einfahrt zum Peenestrom und bei schönem Wetter erreiche ich um 12.00 Uhr Wolgast, wo die Klappbrücke erst in 45 Minuten öffnet. Wie fast immer nimmt der Wind im Tagesverlauf zu, so dass es im Achterwasser schon heftig bläst. Die Klappbrücke in Zecherin erreiche ich kurz vor 16.00 Uhr und bin wieder auf 45 Minuten Wartezeit eingestellt, als sich plötzlich die Brücke öffnet: Die Öffnungszeiten wurden geändert. Jetzt im Stettiner Haff frischt der Wind auf 5-6 auf und in östlicher Richtung ist die Welle für kurze Zeit unangenehm. Ich laufe nach Südosten ab und erreiche um 18.30 Uhr nach fast 50 sm Mönkebude, wo mir Schwell im Hafen eine unruhige Nacht bereitet.

Montag, **11.7.05** Heute möchte ich nur bis Altwarp weitersegeln. Um 10.00 Uhr lege ich ab. Ich muss etwa 1 sm bei Nordwind gegenan, dann geht es bei Windstärke 3-4 mit Halbwind nach Osten bis kurz vor dem polnischen Zollboot an der Haffgrenze, dann geht es unter Vorwind nach Süden. Kurz vor Altwarp in der engen Fahrwinne bemerke ich, dass die Sörgleine der Rollanlage der Fock wieder mit mehreren Windungen von der Rolle gesprungen ist. Weiterhin ist die luvseitige Vorschot über den Bugkorb auf die Leeseite geworfen worden und verläuft nun unter dem Schiff hindurch, wo sie wahrscheinlich am Schwert blockiert ist. Ich aktiviere den Motor, wende in der Fahrwinne und brauche mehrere Versuche, um das Großsegel zu bergen, weil das Schiff durch die stehende Fock immer wieder stark anluvt. Als nächstes berge ich das Vorsegel, was sich ebenfalls als schwierig in der engen Fahrwinne erweist. Auch das Anlegen danach im Hafen bereitet Schwierigkeiten, weil Schwell ins Hafenbecken drückt. Schnell ist die Rollanlage wieder repariert, die

Ursache für den Schaden gefunden, und auch die Fockschot hat sich unter dem Schiff gelöst, wahrscheinlich durch den starken Schwell. Der Hafenmeister kommt zum Schiff und schlägt mir vor, das Schiff in den ruhigeren Vereinshafen umzulegen. Er hilft mir beim Ablegen und wir fahren gemeinsam zum geschützten Vereinshafen. Ich verleve in Altwarp wie vor einem Jahr einen sehr gemütlichen Nachmittag und Abend. Besonders erwähnenswert halte ich die vorbildlichen Sanitärbedingungen in diesem kleinen Hafen, der einer der preiswertesten dieses Törns ist.

Dienstag, **12.7.05** Nach einer sehr ruhigen Nacht erwartet mich bei sehr viel Sonne NO-3 stark abnehmend. Ich lege schon um 7.15 Uhr ab, denn ich möchte bis Stettin kommen und möglichst das Schiff fürs Motoren vorbereiten, denn die beiden Beulen in meiner linken Hand sind größer geworden. 3 Seemeilen bis zum Zollboot muss ich gegenan, dann fahre ich dicht am Zollboot vorbei. „1 Person nach Ziegenort, Schiffsname Criti“! Ich weise auf das Heck, das ich jetzt dem Zöllner zudrehe, so dass er den Schiffsnamen lesen kann. Er hat verstanden und ich suche meinen Weg ostwärts zwischen den vielen Netzen hindurch, die hier wie Hindernisse ausgelegt sind. Etwas weiter nördlich entlang des Tonnenstrichs ist der Weg endlich hindernisfrei, aber der Wind nimmt stark ab. Ich wechsle die Fock gegen die Genua aus; jetzt komme ich wieder gut voran, auch weil der Wind etwas auffrischt. Um 11.00 Uhr erreiche ich Ziegenort, wo ich mich beim freundlichen Grenzbeamten anmelden muss, der mich schon erwartet. Nach dem Tanken geht es weiter, der Wind hat weiter aufgefrischt, aber ich werde auch bald in die Abdeckung des Oderufers kommen. Es ist angenehm warm, eine ideale gemütliche Fahrt bereitet mir einen schönen Abschied vom Haff. Um 14.00 Uhr biege ich auf den Darbie-See ab und mache um 16.00 Uhr in der Marina Marco am südlichen Ende des Sees nach 33 sm fest. Schnell ist der Mast gelegt und alles zum Motoren vorbereitet. Abends genieße ich eine gute Seezunge auf der Terrasse der Marina und verleve mit einigen anderen Seglern die laue Sommernacht.

Mittwoch, **13.7.05** Trotzdem geht es heute schon um 8.00 Uhr weiter. Die Zollabfertigung in Mescherin auf der Westoder verläuft sehr schnell, etwa 15 Minuten Wartezeit an der Schleuse Hohensaaten sind akzeptabel. Somit erreiche ich um 18.00 Uhr die Marina Oderberg auf dem Oder-Havel-Kanal, nachdem den ganzen Tag die Sonne bei Windstille vom Himmel brennt.

Donnerstag, **14.7.05** Heute fahre ich in Oderberg erst nach einem gemütlichen Frühstück um 8.30 Uhr ab und verlasse das Schiffshebewerk Niederfinow ohne große Wartezeit schon um 10.15 Uhr. Wieder brennt die Sonne vom Himmel. An der Schleuse Lehnitz im Oder-Havel-Kanal warten schon über 30 Schiffe auf ihrem Weg nach Berlin. Endlich – nach 90 Minuten warten etwa 50 Schiffe – dürfen einige Schiffe mit einem Lastkahn mit in die Schleuse einfahren. Alle legen ab und drängen auf die Einfahrt zu; eine Reihenfolge gibt es nicht mehr. Die Ampel springt auf ROT – schade, beinahe wäre ich noch mitgekommen. Dann ruft jemand, wirklich – ich bin gemeint –: „Der kleine Segler passt noch hinein!“ Zwischen großen Motorbooten hangele ich mich vorwärts, der Mast steht hinten über, aber der Platz ist in der kleinsten Lücke ausreichend. Auch für die Schleuse Spandau in Berlin brauche ich insgesamt 90 Minuten zur Durchfahrt, so dass ich erst nach 21.00 Uhr im Heimathafen bin.

Ich habe an 19 Tagen, davon 5 Hafentagen insgesamt **324 sm unter Motor und 228 sm unter Segel allein** zurückgelegt. Dabei wurden **16 Schleusen und das**

**Schiffshebewerk Niederfinow** durchfahren. Ganz im Gegensatz zum Jahr 2004 bin ich an keinem Tag auf dem Schiff in einen Regen geraten. Meine finanziellen Auslagen des gesamten Törns betragen für das **Tanken 100 €** für das **Abendessen 220 €** und für **Hafengebühren 120 €**

Flotte Berlin

Dietmar Diesing