



IMG_2130

oder



IMG_2057

oder



IMG_2176

Auf der Flucht vor dem Virus auf die Ostsee – Unser Törn vom 7. bis 23. August 2020 mit gewissem Anfang, ungewisser Route und gutem Ende

Bei der Törnplanung bereitete uns Miteigner und Freund Jim erst einmal nachhaltiges Kopfzerbrechen. Er brach nämlich Ende Juli mit einem Kollegen und vier Kindern zu einem Wochentörn in Berlin auf. Unterm Strich ergab das vier Flöhe und zwei Zirkusdirektoren. Wir ahnten Schlimmes, wappneten uns deshalb mit Hausfrauenrezepten aus dem Internet gegen Tomatensauceflecken auf den Polstern im Salon. Aber nein, immer diese üblen Vorurteile, alles war – bis auf eine zerbrochene Fallenklemme - bestens. Kaum war die Chaostruppe am 3. August von Bord, legten Ulrike, Alfons und Daniel den Mast. Im Laufe der Woche wurde dann gebunkert.

Freitag nach Dienstschluss verstaute wir dann noch die frischen Leckereien im Kühlschrank, hängten die Festmacher ordentlich an die Haken des Liegeplatzes und richteten den Bug der Eilunh zur Schleuse Spandau, die entgegen allen Unkenrufen tatsächlich geöffnet hatte. Die hohen Temperaturen machten uns klar, dass wir mit teilweise nur zwei bis drei T-Shirts am falschen Ende gespart hatten. Nur Daniel hatte seine Hochsommerklamotten kluger Weise komplett aus dem Kleiderschrank geholt. Erst nach zwei Stunden hatten wir Spandau hinter uns und nahmen Kurs auf unseren alten Ankerplatz im Nieder Neuendorfer See. Nach einigen Schwimmrunden um das Schiff waren wir wieder auf regulärer Körpertemperatur angelangt und stellten bei den Vorbereitungen für das Abendessen fest, dass an unserem Freiluftgrill alles festgerostet war, was festrosten konnte. Folglich hauten wir die Bratwürste vom Havelländer Apfelschwein in die Pfanne und köpften die erste Flasche Vino tinto.



Abends auf dem Nieder Neuendorfer See - IMG_2034

Genuss pur! Die Musik der Partyschiffe lullte uns um Mitternacht in den Schlaf. Am nächsten Morgen um fünf! Uhr wurde Skipper Daniel von der präsenilen Bettflucht erfasst und kam erst vor der Schleuse Lehnitz zur Ruhe und zum Stillstand. Das abrupte Ende des monotonen Motorgeräusches trieb dann auch den Rest der Crew aus der Kojе, so dass Lehnitz unter Einsatz der kompletten Besatzung bewältigt werden konnte. Es sind ja immerhin sechs Meter nach oben. Die eher eintönige Strecke bis zum Schiffshebewerk Niederfinow bereicherten wir mit dem obligatorischen opulenten Frühstück. Vereinzelte meist unberechtigte Unmutsäußerungen der Wochenendangler an der Kanalstrecke müssen wir hier nicht wiedergeben. Auf Schwimmer haben wir jedenfalls immer Rücksicht genommen. Um den Binnenschiffern den Blick auf die Architektur des neuen Schiffshebewerks nicht vorzuenthalten, bleibt die alte Anlage wohl noch einige Jahre für den Durchgangsverkehr in Betrieb.



Schiffshebewerk Niederfinow – Neu und alt - 20200808_132459

Unsere Gesprächsthemen rankten sich aber nicht nur um Abendessen und Tagesetappe. Das Essen war prima. Am Etappenziel sind wir gegen unseren Willen vorbeigerauscht und mussten dann bis Gartz durchstarten, wo wir kurz nach Sonnenuntergang anlegten. Die heimischen Anglerbrigadisten begrüßten uns mit den Worten, dass sie schon gar nicht mehr da seien, weil sie gestern von den Mücken aufgefressen worden seien. Als alte Kenner der Verhältnisse an der Oder und zudem vorgewarnt, verliefen unsere Handgriffe fürs Festmachen und dem Überstülpen der Moskitonetze quasi parallel. Die Nacht unter Deck war zwar nicht angenehm kühl, aber angenehm mückenfrei.

Wie gewohnt nahm Daniel den Motor am Sonntagmorgen kurz nach fünf Uhr in Betrieb, so dass wir gegen halb zehn im Norden von Stettin zum Maststellen in die Marina Goclaw einschwenkten.



Erste Vorbereitungen zum Mast stellen - IMG_2048

Der Kranführer hatte am Vorabend wohl Party gemacht und kam erst gegen Mittag. Wer einmal bei über 30 Grad Celsius in praller Sonne den Mast gestellt hat, will nicht mehr an Verrichtungen an dunklen kalten Tagen erinnert werden. Nun hatten wir jedenfalls wieder ein aufgeriggttes Vollschiiff, mit dem wir flugs nach Ziegenort im südlichen Oderhaff eilten. Der Oderabschnitt dorthin ist landschaftlich sehr schön, was wohl auch die zahlreichen Stettiner Ausflügler motiviert hatte. Der Hafen von Ziegenort ist nach der letztjährigen Runderneuerung mit EU-Mitteln wirklich empfehlenswert. Das gilt auch für die nette Atmosphäre im Garten des örtlichen Fischrestaurants. Die Gegend erwies sich trotz einiger Vorwarnungen als mückenfrei.

Da der Wind am Montag erst im Laufe des Vormittags einsetzen sollte, ließen wir es langsam gehen und fuhren erst gegen halb zehn unter Maschine aufs Haff, wo wir uns

westlich hielten und alsbald Segel setzten konnten. Mit zwei bis drei Knoten Fahrt gelangten wir dann ins Kleine Haff. Trotz zahlreicher Stellnetze, die natürlich aufmerksam beobachtet werden müssen, kamen wir nicht in Schwierigkeiten.

Was wir kaum zu hoffen gewagt hatten: unser Jahre alter Wunsch, die Ostsee über das Kleine Haff und durch den Peenestrom zu erreichen, ging in Erfüllung. Bei dieser Durchfahrt handelt es sich um die historische Verbindung zwischen Stettin und der Ostsee, die erst nach Graben der Kaiserfahrt bei Swinemünde aufgegeben wurde. Die Landschaft ist traumhaft schön, also kein Vergleich mit der schnellen Route durch die Kaiserfahrt. Unsere Befürchtung, auf der Westroute stundenlang motoren zu müssen, erwies sich dank des vorwiegenden Ostwindes als unbegründet.

Nach einigem Rätselraten einigten wir uns darauf, dass das Ungetüm recht voraus die Hubbrücke bei Kamin sein müsse. Und so war es auch. Ein wahrhaft geschichtsträchtiger Ort. Diese Brücke ermöglichte früher eine komfortable Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Swinemünde und daneben eine Durchfahrt der Haffsegler bis zu einer Höhe von 28 Metern. Die Brücke wurde nur bei Zugverkehr – ca. 35 Mal am Tag – geschlossen. Die interessante Geschichte der Brücke und ihre Zerstörung lohnen einen Blick ins Internet.



Hubbrücke bei Karnin achteraus - IMG_2065

Unmittelbar neben dieser Brücke befindet sich auf der Usedomer Seite ein ortstypischer Imbiss mit angeschlossenem Jachthafen. Für Gourmets sei der wichtige Hinweis erlaubt, dass der Imbiss ab 19 Uhr keine Bratkartoffeln nach Hafenmeisterinnenart mehr anbietet. Wir orderten deshalb Backfisch im Kartoffelsalatkorbchen. Im Vertrauen auf die ordnungsgemäße Behandlung der Fäkalientanks durch die Jachteigner sprangen wir abends von Bord ins kühle Nass.

Am anderen Morgen schätzten wir die Zeit bis zur Zecheriner Klappbrücke und legten rechtzeitig vor der morgendlichen Brückenöffnung (8.45) Uhr ab. Das Ganze lief super nur unter Genua. Kurz vor der Brücke konnten wir dann noch gegen Westen einen Blick ins Peenetal werfen. Dieses kleine Flößchen gibt dem weiteren Wasserweg bis zur Mündung in die Ostsee den Namen Peenestrom. Nach der Brücke verläuft das Fahrwasser zunächst in nordöstlicher Richtung, so dass wir bei weiterem Ostwind notgedrungen ein Stück motoren mussten. Immer wieder genossen wir die schöne Landschaft und machten alsbald die Skyline von Usedom City aus. Bei

zunehmendem Wind konnten wir nach dem Westknick des Peenestroms alle Segel setzen und erreichten gegen Mittag die Klappbrücke bei Wolgast. Aus dem Austausch mit anderen Seglern ist uns noch der Zuruf eines offenbar ortskundigen Seglers in Erinnerung geblieben: „Das war ja mal Segeln!“ Nachdem wir noch eine gute Stunde -an einem Dalben festgemacht- aufgrund des nicht in Windrichtung setzenden Stroms hin- und hergeschaukelt waren, passierten wir die gigantische Klappbrücke. Auch anschließend hatten wir das Glück, unser Ziel Peenemünde Nord im wesentlichen unter Segeln ansteuern zu können. Unterwegs liegt im Osten das ehemalige Elektrizitätswerk des unseligen V2-Übungsgeländes der Nazis. Der heutige Jachthafen Peenemünde Nord - entstanden aus einem ehemaligen Militärhafen - überzeugt durch seine moderne Architektur und ist fast fertig. Was fehlt, ist eine Anbindung an einen lebendigen Ort. Dahinter liegt derzeit nur ein Flugplatz.

Am nächsten Tag ging es dann aufs offene Wasser, soweit man den Greifswalder Bodden dazu rechnen mag. Die Navigation verlangt an dieser Stelle etwas Aufmerksamkeit, lässt sich aber im Ergebnis gut bewältigen. Bei achterlichen Winden reichte uns die Genua bis zu unserem Ziel Wieck/Greifswald voll aus.



Vor achterlichem Wind im Greifswalder Bodden - IMG_2073

Ein herrlicher und wie schon zuvor sehr warmer Segeltag ging an einem Gastliegeplatz eines Greifswalder Segelvereins zu Ende.

Bislang hatten wir an Kleidung nur kurze Hose und T-Shirt gebraucht; das sollte sich auch später nicht ändern. Es war wie Blauwassersegeln im Mittelmeer. In Wieck konnten wir, wie auch sonst fast überall, komfortabel unsere Vorräte ergänzen.

Unsere bis dahin kleine Familiencrew aus Daniel, Ulrike und Alfons wurde in Wieck angenehm durch Olaf bereichert, der am späten Abend aus Berlin kommend dazustieß. Das Ziel für den nächsten Tag stand schon fest, weil wir uns mit Jim, unserem fünften Crewmitglied, in Stralsund verabredet hatten.

Auf dem Weg dorthin ging es zunächst hart am Wind gen Norden. Teilweise mussten wir sogar ein Reff einziehen. Den Greifswalder Bodden verließen wir mit raumen Winden. In flotter Fahrt ging es weiter durchweg unter Segeln bis vor die Ziegelgrabenbrücke bei Stralsund, wo wir bis zur Brückenöffnung ankerten und badeten. Unser Versuch, die Ziegelgrabenbrücke unter Segeln zu passieren, wurde

von Neptun misbilligt. Die Brückendurchfahrt wurde nämlich zuerst dem Gegenverkehr gestattet. In Stralsund lagen wir wie immer im Stadthafen und genossen ein Bummel durch die kleinen Gäßchen der Altstadt. Abends wurde asiatisch gekocht. Die Schärfe konnten wir mit ein paar Bieren gut löschen. Nachdem der Espresso und der kubanische Rum gereicht worden waren, spielten unsere Bluetooth-Boxen zum Tanze auf. Von mehreren Jachties ernteten wir Likes im Logbuch - „Rocken wie früher!“. Als Jim dann kam, wurde noch einer draufgelegt.

Am nächsten Morgen konnten wir unsere Fahrt durch den Strelasund nach Vitte auf Hiddensee zunächst unter Segeln aufnehmen, mussten dann aber nach einem Viertel der Strecke wegen Schwachwind und dann einsetzenden nördlichen Winden den Motor anwerfen. Zuvor hatten wir Jim mit einem Boje-über-Bord-Manöver geärgert, was aber in jeder Hinsicht gelang.



Gute Stimmung an Bord - IMG_2116

Die Einfahrt zum Naturhafen „Langer Ort“ in Vitte ist mittlerweile gut betonnt, so dass wir diesmal ohne vorherige Grundberührung dort festmachen konnten. In Vitte

bot sich mit einem Spaziergang über Kloster zum Leuchtturm auf dem Dornbusch die hervorragende Gelegenheit, unsere durch ständiges Sitzen gut entwickelten Elefantfüße zu verschlanken. Wer diese Gelegenheit nicht nutzen mochte, konnte auch vom Heck des Bootes ins Wasser springen (Olaf, Jim, Daniel). Der Weg vom Leuchtturm zur Steilküste des Enddorn war durch eine Mückenarmee definitiv versperrt. Stattdessen haben wir einen Blick auf die Gaststätte „Zum Klausner“ geworfen, über die wir im Roman Kruso vom Autor Lutz Sailer viel gelesen hatten. Kloster bietet sich wie immer als ein Ort dar, in dem man gerne Ferien machen möchte.

Nach einem guten Frühstück mit frischen Brötchen und allem, was sonst noch dazu gehört, frickelten wir uns - teils unter Motor, teils unter Segeln - aus dem engen Fahrwasser nach Norden und erreichten zum ersten Mal auf diesem Törn die wirklich offene See an der Grenze zwischen westlicher und südlicher Ostsee. Da der Wind zunächst aus Nordost kam und später auf Ost drehte, lagen wir stundenlang an der Kreuz und entschieden uns aufgrund der angekündigten Winddrehung für kurze Schläge. Bei Sonnenuntergang rundeten wir Kap Arkona und konnten dann auf Steuerbordbug - gerade so - unser spontanes Ziel Glowe anlaufen.



Schönes Segeln bei Sonnenuntergang - IMG_2128

Wir segelten bei guter Stimmung unter einem fantastischen Sternenhimmel dahin. Die Milchstraße war zum Greifen nahe. Ungezählte Meteoriten erleuchteten uns den Weg. Der schöne Tag hatte unsere Gefühle so aufgewühlt, dass wir mit Ermahnungen durch von uns aufgeweckte Segler im Hafen zur Ruhe gebracht werden mussten.

Nachdem in Glowe zunächst alles nach einem Hafentag aussah, lockten uns auffrischender Wind und das Abenteuer am frühen Nachmittag wieder hinaus auf die See. Wiederum kreuzend kamen wir gut voran, so dass Lohme als Tagesziel bald verworfen wurde und wir im unvermeidlichen Sassnitz landeten, zuletzt unter Motor und ständig begleitet von den Versorgungsschiffen eines im Bau befindlichen Windparks. Über Funk konnten wir die Arbeit des deutschen Zolls verfolgen, der den Skipper der dänischen SY Blues Breaker verhörte. In Sassnitz merkte man an der Ruhe im Ort, dass die Schulferien weitgehend vorbei waren. Ein Teil der Crew genoss einen schönen Spaziergang durch die Altstadt und bewunderte die alte Bäderarchitektur. Der Rest bereitete das Abendessen vor. Es war wie immer

vorzüglich. Wir haben praktisch durchweg auf Dosenfutter verzichten können.

Die Entscheidung für die Weiterfahrt am nächsten Morgen war nicht leicht zu treffen. Jim musste im Laufe des Montag abheuern und brauchte eine gute Zugverbindung nach Lübeck. Wir entschieden uns wegen östlicher Winde und daher anfänglichem Kreuzen für Lauterbach am Nordufer des Greifswalder Boddens. Noch im (geräumigen) Hafen setzten wir die Segel.



Unter Segeln verlassen wir den Hafen Sassnitz - IMG_2158

Plan B sollte die Rückkehr nach Sassnitz sein. Hiervon konnten wir noch im Prorer Wiek Abstand nehmen, weil der Wind - wie vorhergesagt - auf Nordost zurückdrehte und wir auf einem langen Schlag Nordperd runden konnten, um anschließend mit Halbwind, später raumen Winden durch Landtief in den Greifswalder Bodden segeln konnten. Mönchgut ließen wir an Steuerbord liegen und begaben uns in das Fahrwasser Richtung Insel Vilm. Nördlich Vilm legten wir im neuen Jachthafen von Lauterbach (=Hafen von Putbus) an. Die Endhaltestelle „Lauterbach Mole“ des Traditionszuges „Rasender Roland“ liegt direkt am Jachthafen. Der dortige Abschied

von Jim fiel keinem leicht. Bevor sich auch Olaf am nächsten Morgen auf den Heimweg machte, hat er uns noch mit einem vorzüglichen Fischgericht aus der Pfanne überrascht – fangfrischer Barsch.

Abends und nachts frischte der Ostwind auf 5 Beaufort auf, was ihn aber nicht hinderte, uns am anderen Morgen mit einer Flaute aufzuwecken. Das gab uns erneut die Gelegenheit, die schöne Landschaft im Südwesten Rügens auf einem Spaziergang zu erkunden. Am Nachmittag kam der Wind aus nordwestlicher Richtung, so dass wir uns ungeachtet des Gewitters über dem Festland südlich des Boddens auf den kurzen Schlag nach Mönchgut begaben. Wiederum setzten wir noch im Hafen die Segel. Bei moderaten Winden kamen wir nach drei Stunden gegen 19 Uhr in Thiessow an und ließen uns von Skipper Daniel mit einem wohlschmeckenden vegetarischen Gemüse-Pasta-Gericht verzücken. Thiessow ist ein typischer Fischereihafen, der sein Gesicht hoffentlich nie verändert.



Gemütlicher Fischereihafen Thiessow - IMG_2178

Nach Thiessow nahmen wir mit Freest einen weiteren Fischereihafen ins Visier. Der

Hafen, für uns bislang ein weißer Fleck auf der Seekarte, liegt am Westufer der Peenemündung und gestattet nach Osten einen Blick auf den (gesperrten) Ruden sowie auf die Greifswalder Oie, nach Nordwesten auf das ehemalige Kernkraftwerk Lubmin. Mittlerweile schrieben wir den 19.08.2020 und waren nun schon knapp zwei Wochen unterwegs. Wir legten erst am frühen Nachmittag in Thiessow ab und pssierten die Hafeneinfahrt von Freest kurz nach Einbruch der Abenddämmerung. Yachthafen und Werfthafen erschienen uns voll belegt, so dass wir notgedrungen in den Fischereihafen ausweichen mussten. Der Hafenmeister hatte sich bereits vom Tagesdienst verabschiedet, so dass wir nichts verabreden konnten und in banger Erwartung nächtlich heimkehrender Fischer irgendwo festmachten. Das uns aus alten DDR-Zeiten noch erinnerliche und überall präsente „Gastmahl des Meeres“ war abgewickelt worden, so dass die immer verlässliche Bordküche erhalten musste.

Am nächsten Morgen ließ uns auch der örtliche Kaufladen mit geschlossenen Läden im Stich. Man glaubt ja nicht, wie gut eigentlich Knäckebrot schmeckt! Lange nach dem Ablegen fiel es Daniel wie Schuppen aus den Haaren, dass seine schiffigen Birkenstocklatschen im Freester Hafen verblieben waren und alsbald wohl die Füße eines örtlichen Fischers „schützen“ würden.



Fischer und Jachties im Fischereihafen Freest - IMG_2197

Immerhin hatte er noch drei Socken und zwei Gummistiefel an Bord. Unter Motor ging es dann zur Wolgaster Brücke und danach unter Segeln in die Krumminer Wiek, wo wir nachmittags im gleichnamigen Naturhafen festmachten. Den Abend verbrachten wir mit Freunden, die in der Nähe campierten, in dem gemütlichen Hafen und ließen uns angenehm bewirten. Krummin hat definitiv die besten Sanitäreanlagen im ganzen Ostseeraum!

Am Freitag hatten wir nach dem Ablegen die Wahl zwischen Usedom Stadt, Kamin oder Mönkebude. Kamin gewann, weil wir die Örtlichkeiten kannten und wussten, dass es etwas zu Essen gibt. Unsere Bordvorräte hätten selbst einen Hungerkünstler zur Verzweiflung gebracht. Bratkartoffeln gab es aber wieder nicht, obwohl wir deutlich vor 19.00 Uhr beim Imbiss waren. Ausrede der Hafenmeisterin und ihrer Gehilfin: „Uns isses zu heiß“.

Tags darauf gab es nur wenig Wind, also eigentlich gar keinen. Später frischte es

dann sparsam auf. Gleichwohl erreichten wir unser Ziel, die Lagunenstadt bei Ueckermünde, durchweg ohne Motor. Hier sollte unser Schiff die nächsten 10 Tage verbleiben, weil es anschließend mit einer anderen Crew wieder für eine Woche raus gehen sollte. Das war dann auch eine sehr schöne, allerdings durchweg sehr windige Zeit. Abends haben wir uns durch Ueckermünde treiben lassen, erfolglos nach Fußbekleidung für den barfüßigen Skipper gesucht und Abschied gefeiert.

Sonntag war dann Schluss: Schiff klarmachen, an der Tanke Diesel fassen und mit dem Zug in 2 ½ Stunden nach Berlin gleiten. Einig waren wir uns, dass wir auch im nächsten Jahr das Schiff wieder für einige Zeit an die Ostsee verbringen werden und dort das offene Wasser genießen.