

SBericht für den Törnaward 2022 der SY „Bavarian Blues“

Titel der Reise:	Herbsttörn Bornholm Rund
Bootsname:	Bavarian Blues
Bootstyp:	Maru 30
Crew:	Bernhard Thomele, Corinna Henselmann
Zeitraum der Reise:	21. September bis 6. Oktober
Fahrtroute:	Peenemünde Nord – Sassnitz – Rönne – Tejn – Svaneke – Snogebäk – Sassnitz – Vitte - Barth
Strecke in sm:	269

Bericht mit Bildern:

Püppi will Meer 3.0 - 2

Unsere Reise mit der „Bavarian Blues“ 2022,

Herbsttörn Bornholm Rund.

Ankunft Hafen Peenemünde Nord:



Wir sind wieder da. Die Nacht von Montag, 19. auf Dienstag 20. September sind wir aus Bayern mit dem Nachtzug via Berlin angereist. Es war anstrengend und relativ schlafarm. In Karlshagen unterbrechen wir die Bahnfahrt und kaufen einige Lebensmittel für den nächsten Tag ein. Die Zeit bis zur Weiterfahrt überbrücken wir bei Kaffee und Kuchen in einem netten Cafe im Innenhof einer Blumenhandlung. Den Weg vom Endbahnhof in Peenemünde bis zum Yachthafen müssen wir leider komplett zu Fuß gehen, niemand hat Erbarmen und nimmt uns im Auto mit. Zur Erfrischung gibt's bei der Ankunft erstmal ein kühles Störtebeker. Mit unserem Boot ist alles ok, lediglich in der Bilge steht wieder etwas Wasser. Mir unerklärlich, wo das herkommt, hatten wir doch im Sommer erst eine aufwändige Reparatur an unserem Skeg, um dieses Problem zu beseitigen. Der Nachmittag vergeht mit Vorbereitungen für unseren Törn: Sachen verstauen, Segel anschlagen, Wasser auffüllen, Motor checken samt Probelauf. Unser Abendessen genießen wir auf der Clubterrasse mit knusprig Gegrilltem und kühlem Bier.

In der Zeit zwischen Sommer- und Herbsttörn war ich seglerisch nicht untätig: gemeinsam mit meinem altgedienten Schotten Christian haben wir am Simssee zwei Kielzugvogel-Regatten gesegelt. Eine Ranglistenregatta, die wir auf dem 2. Platz, und gleich anschließend die Internationale Deutsche Meisterschaft, die wir auf einem respektablen 11. Platz beendet haben.

Jetzt aber soll das Segeln ohne Regattahektik etwas gemütlicher werden: wir wollen rund Bornholm segeln. Im zweiten Anlauf, da es im Sommer 2019 nicht geklappt hat. Wir gehen früh in die Koje und holen versäumten Schlaf nach.

Peenemünde Nord – Sassnitz, 30 sm

Mittwoch, 21. September. Nach einem gemütlichen und ausgiebigen Frühstück machen wir uns segelklar nach Sassnitz, den idealen Ausgangshafen nach Bornholm. Die Windvorhersage meldet nördliche bis nordöstliche Winde der Stärke 2 – 4 Bft.

Wir legen um 10:30 Uhr ab und setzen kurze Zeit später Vollzeug. Aus dem Greifswalder Bodden heraus müssen wir mühsam aufkreuzen, unser Wendewinkel liegt bei nur 110 – 120 Grad. Die Genua ist außen auf dem Süllrand geschotet und wir können sie nur bis zur Saling dichtnehmen. Wir kommen nur langsam voran, ab dem Südperd kommt jetzt auch noch eine unangenehme Welle gegenan dazu. Am Nordperd können wir etwas abfallen und am Wind weitersegeln. Der Bodden verabschiedet uns mit Sonne, die zwischen einem großartigen Wolkenhimmel hindurchscheint und das Wasser hinter uns versilbert.



Der Wind hat inzwischen von Anfangs 2 Bft auf nun 4 Bft aufgefrischt, aber jetzt läuft es gut. Auf der Höhe von Sellin lässt der Wind leider wieder nach und als wir die Reede Mukran erreichen, schläft er ganz ein. Die restliche Strecke bis Sassnitz motoren wir direkt in einen eindrucksvollen Sonnenuntergang. Um 19:45 Uhr sind wir am Steg fest und melden uns beim Hafenmeister an. Sassnitz hat noch ein Gutes: dort befindet sich unser Lieblingslokal, die Osteria „La Torre“, das wir natürlich aufsuchen. Das hervorragende Abendessen krönen wir mit einem „Don Papa“, ein philippinischer Rum mit wunderbar rundem Geschmack. Wir gehen wieder früh ins Bett.

Wir haben noch einen Hafentag in Sassnitz geplant; zum einen ist der Wind heute noch nicht günstig für die Überfahrt nach Bornholm und zum anderen wollen wir den Tag nutzen, um unsere Vorräte, Lebensmittel und Getränke für den Urlaub einzukaufen. Vom Sommertörn wissen wir: Dänemark ist teuer.



Sassnitz – Rönne, 53 sm

Freitag, 23. September. Wir haben eine lange Strecke vor uns, daher legen wir ohne Frühstück bereits um 6:36 Uhr ab. Die Windvorhersage meldet westlichen bis

südwestlichen Wind, Stärke 2 – 4 Bft. Das Hafenbecken ist sehr geräumig, das nutzen wir, um bereits hier das Großsegel zu setzen.



Wir müssen aber noch eine ganze Weile mit Motor weiterfahren, bis wir einigermaßen aus dem Windschatten von Rügen herauskommen. Die Kreidefelsen von Rügen leuchten hinter uns in der Morgensonne, Frühstück gibt's on the road im Cockpit.

Der Wind kommt jetzt schön achterlich und wir segeln „Schmetterling“ mit ausgebaumter Genua. Wäre eigentlich ein schöner Kurs für den Spinnacker, aber wir haben weder Übung noch Erfahrung damit und ich habe Bedenken, ihn zu setzen. Geht auch so gut voran. So segeln



wir weiter bis kurz vor Rönne, mit einer Schifte am Windpark Baltic 2. Hier passt der Spruch: „Gentlemen don't tack“. Die Einfahrt in den Yachthafen ist schwer auszumachen, ein vorausfahrendes Boot weist uns den Weg. Seitlich, nahe der Hafeneinfahrt wieder mal Fischernetze, da möchte ich nicht im Dunklen ankommen.



Ankunft im Norrekas Yachthafen um 19:10 Uhr nach 12,5 Stunden, das bedeutet einen Schnitt von etwas über 4 Knoten. Anmelden und bezahlen wieder am Automaten. Der Hafen macht einen entspannten, aber etwas vernachlässigten Eindruck und es sind keine anderen Segler unterwegs.



Samstag, 24. September, Hafentag in Rønne. Nach der langen Überfahrt gestern schlafen wir erstmal richtig aus; die Sonne steht schon hoch am Himmel, als wir uns zum Brunch ins Cockpit setzen. Als Krönung gibt's Eier mit Speck, vom Skipper persönlich zubereitet. Das Städtchen lockt und wir machen uns auf, es zu erkunden. Es wird eine große Runde vom Fährhafen mit seinen futuristischen Katamaran-Schnellfähren in die Altstadt, über den Friedhof zu den Resten einer alten Festungsanlage mit erhaltenem Rundturm und wieder zurück in die Innenstadt. Bei einer Kaffeepause am Stadtplatz im Cafe Gustav erholen wir uns. Es ist gut warm und das schlaucht uns schon ein bisschen. Unser Vorrat an Brennsprit wird knapp, im Supermarkt Kvickly kaufen wir Ersatz und andere Dinge. Zurück am Boot zieht sich Coco zum Nachmittagschlaf zurück, ich beschäftige mich mit der Routenplanung und Navigation für den nächsten Tag. Nach dem Abendessen - Pasta Arrabiata mit Gemüse - schauen wir in der Mediathek noch den Film „Sören hat Angst“ mit Bjarne Mädel. Sehr empfehlenswert, dieser Film.



Rønne – Tejn, 18 sm

Sonntag, 25. September. Heute werden wir an der Westküste entlang ums Nordkap auf die Ostseite der Insel segeln, Allinge soll unser Ziel sein. Zuerst aber gemütliches Frühstück im sonnigen Cockpit, danach großes Abspülen und Schiff klarmachen.



Um kurz nach 11 Uhr verlassen wir den Hafen, setzen Vollzeug und segeln entspannt auf Steuerbord-Bug raumschots an der Westküste entlang. Wir passieren Jons Kapel, ein sagenumwobenes Felsenmonument und die imposante Ruine Hammershus,

hoch oben auf einem Felsrücken. Am Nordkap wenden wir und segeln nun auf

Backbord-Bug Richtung Allige. Der Wind hat aufgefrischt und über die Küste fallen immer wieder frische Böen in unsere Segel, die das Boot schön beschleunigen. Es läuft so gut, dass wir spontan beschließen, bis nach Tejn weiter zu segeln. Den ganzen Tag ist uns nur ein einziges Segelboot begegnet, am Nordkap auf Gegenkurs, von Schweden kommend. Sehr seltsam: es ist Sonntag, es ist sonnig und bestes Segelwetter. Im großen Hafenbecken ist genau noch ein Platz am Fingersteg frei, Glück gehabt. Der Hafen und das Umfeld sind sehr nüchtern und wenig einladend, aber wir wollen ja nur übernachten und dann morgen weiter Richtung Südküste, um den passenden Wind für die Rückfahrt zu erwischen. Aber noch ist keine Eile. In der Nacht starker Regen, der aufs Deck prasselt und uns aufweckt.

Tejn – Svaneke, 14 sm

Montag, 26. September. Am Morgen hat sich der Regen verzogen und es klart auf. Geblieben ist ein frischer Wind, 4-5 Bft, und wir bereiten im Hafen bereits das erste Reff für Groß und Genua vor. Genau richtig, denn es bläst ganz schön über die Insel. Mit Halbwind rauschen wir die Ostküste entlang, mit Speed immer über 6 Knoten. Da der Wind ablandig bläst, gibt es keine Welle, die uns bremst. So macht segeln richtig Spaß, ab Gudhjem legt der Wind nochmal zu, auf 5 – 6 Bft. Unser Boot wird in den Böen deutlich luvgierig, da sollte ich am Grundtrimm wohl etwas nachjustieren.



So erreichen wir kurz nach Mittag bereits nach 2:40 Stunden den Hafen von Svaneke, angeblich der schönste Ort der Insel. Wir lassen uns überraschen. Im Innenhafen das gleiche Bild wie gestern, genau noch ein Platz für uns frei.



Anlegen mit Heckboje, die wir uns mit einem Motorboot teilen. Der Hafen hat eine gute Atmosphäre, ist aber weitgehend menschenleer. Wir merken deutlich, dass die Saison vorbei ist. Im Vorhafen hat noch eine große polnische Ketsch festgemacht, später kommt noch eine große

polnische High-Tech Rennschüssel dazu, die etwas Probleme mit dem Großsegel haben. Wie üblich einklarieren am Automaten im Sanitärgebäude. Im Dachgeschoß ist ein sehr freundlicher Aufenthaltsraum mit Küche für Segler eingerichtet. Ein schönes Angebot, falls das Wetter mal richtig mies ist. Das Boot ist gut versorgt, wir haben eine Vesper zu uns genommen, jetzt wollen wir das Städtchen und das Umfeld

erkunden. Wir entdecken in den verwinkelten Gassen eine Vielzahl an touristischen Angebote, viel Glaskunst, Boutiquen und heimelige Lokale.



An einer Stelle ist auf dem Pflaster ein großes Quadrat, unterteilt in viele kleine Quadrate mit Zahlen aufgemalt. Das macht uns neugierig, was könnte das bedeuten? Die Lösung: es ist die „Hühner-Scheiß-Lotterie“ von Svaneke. Die Spielregel

ist einfach: das aufgemalte Quadrat wird mit einem Gitter eingezäunt, jeweils ein Huhn wird hineingesetzt, und die Leute wetten, auf welche Zahl das Huhn zuerst ein Häufchen fallen lässt. Muss ein großes, lustiges Spektakel sein, wir finden es einmalig. Ja, ja die Dänen! Wir wandern weiter, vorbei an niedrigen, bunten Häuschen bis an den Ortsrand. Dort wollen wir uns ein Frühwerk des berühmten dänischen Architekten Jorn Utzorn anschauen, ein sehr futuristisches Bauwerk, in dem ein Leuchtturm und ein Wasserturm kombiniert sind.

Auf einer Anhöhe finden wir eine riesige Pyramide mit dreieckigem Grundriss auf hohen, schlanken Betonstelen. Sehr beeindruckend. Den Rückweg wandern wir an der Küste entlang, entdecken einen kleinen Naturhafen mit hübschen Booten, eine historische Verteidigungsstellung mit alten Kanonen und gleich daneben eine der vielen Räumereien mit den charakteristischen stämmigen Kaminen. Bornholm hat seinen Wohlstand in historischen Zeiten dem reichen Fischfang an seinen Küsten zu verdanken. Heute ist davon nicht mehr viel übrig, nach Aussage von Fachleuten ist die Ostsee überfischt und zunehmend sauerstoffarm. Natürlich kehren wir ein, essen Räucherfisch und trinken ein örtliches Bier. Beides schmeckt hervorragend. Hier gibt es auch das berühmte Bornholmer Fischgericht mit dem poetischen Namen „Sonne über Gudhjem“: geräucherter Hering auf frischem Roggenbrot mit rohem Eidotter als „Sonne“. Das Ganze garniert mit Radieschen, Zwiebelringen und Schnittlauch.



Das Lokal ist überraschend gut besucht, scheinbar eine Gruppe auf Busrundfahrt. Morgen ist ein Hafentag geplant, wir wollen die Insel auch per öffentlichen Bus erkunden und schauen schon mal nach den Abfahrtszeiten und Haltestellen. Wie wir später erfahren, wurden am heutigen Tag die Anschläge auf die Gas-Pipelines Nordstream 1 und 2 verübt. Wir haben davon natürlich nichts mitbekommen, die Nato ja auch nicht.

Hafentag Svaneke

Dienstag, 27. September. Heute bin ich schon früh auf den Beinen, erst duschen, dann zum Bäcker gleich am Hafen, für frisches Brot und Leckereien zum Frühstück. Wir wollen den Tag nützen, um die Insel etwas mit den Öffis zu erkunden, vor allem aber die Ruine der Festung Hammershus zu besichtigen. Leider fährt in der Nachsaison der praktische Ring-Bus um die Insel nicht mehr, wir müssen mit mehreren Umstiegen an unser Ziel kommen. Das macht den Ausflug spannender.

Das Wetter ist bedeckt mit kurzen Regenschauern, als Segler hält uns das nicht ab. Beim zweiten Umstieg landen wir scheinbar „in the middle of nowhere“, aber in kurzer Entfernung befindet sich das Kunstmuseum und die spektakulären „Helingsdomsklippe“. Der Anschlussbus kommt in etwa einer Stunde, für einen Museumsbesuch zu wenig Zeit. Aber die Klippen wollen wir uns ansehen. Nicht weit hinter dem Museum führt ein Uferweg mit beeindruckenden Aus- und Tiefblicken über den Klippen entlang. Mehrere steile Treppen führen hinab zur Ostsee. Eine wildromantische, mystische Landschaft. Dann gehts weiter mit dem Bus zur Burgruine. Der Himmel hat in der Zwischenzeit aufgeklart, die Sonne zeigt sich erst zögernd, dann länger. Vom Parkplatz aus führt ein breiter Weg zum Felsrücken, auf dem die wuchtige Festung Hammershus thront. Die dicken



Mauerreste zeugen von einer gewaltigen Wehrhaftigkeit und Bedeutung in früheren Zeiten. Die Stimmung zwischen den alten Steinen regt unsere Fantasie an, wir versuchen uns ein früheres Leben hier vorzustellen. Von hier oben haben wir einen phantastischen Blick nach Westen auf die Ostsee, die Küste entlang und auf die Häfen Vang und Hammerhavnen. In

respektvoller Entfernung von der Festungsanlage wurde ein modernes Besucherzentrum architektonisch sehr geschickt in einen steilen Hang integriert. Die Geschichte der Festung ist dort sehr anschaulich und informativ dargestellt. Im Besuchercafe ruhen wir uns bei Cappuccino und Kuchen aus. Der Rückweg führt uns über Rönne, wo wir wieder umsteigen müssen. Hier erfahren wir, dass uns der erste Busfahrer falsche Tickets ausgestellt hat und müssen leider nachzahlen.



Svaneke – Snogebaek, 10 sm

Mittwoch, 28. September. Wir wollen uns für die Rückfahrt nach Sassnitz strategisch gut positionieren und wählen dafür Snogebaek als westlichsten Hafen mit der kürzesten Entfernung nach Sassnitz. Das ist heute für uns nur eine kurze Strecke zu segeln, wir gehen es gemütlich an und legen erst kurz nach 12 Uhr ab. Der Wind der vergangenen Tage hat sich auf 2 – 3 Bft beruhigt, aber es steht noch eine alte Dünung von circa einem Meter aus Ost genau auf die Hafenausfahrt. Beeindruckend, wie sich die Wellen an den vorgelagerten Klippen brechen. Unter Motor aber kein Problem, wir fahren ein Stück hinaus, setzen die Segel und gleiten ruhig an der Südküste entlang. Leider beginnt es unterwegs zu regnen, hört aber vor der Ankunft wieder auf



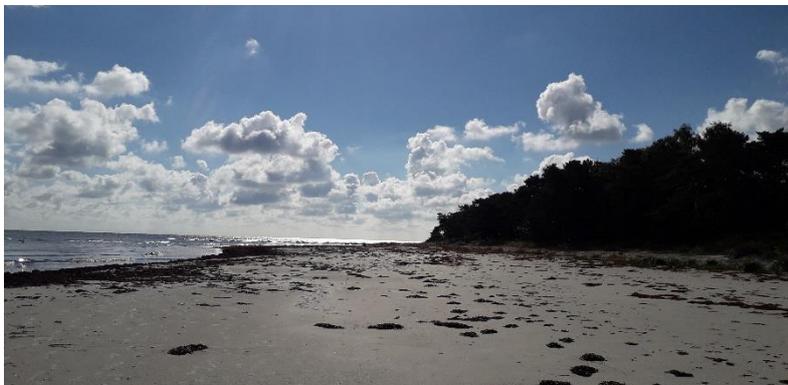
Snogebaek ist ein „Inselhafen“, ein winziges Hafenbecken, durch eine lange Holzbrücke mit dem Festland verbunden. Der Hafenführer empfiehlt am Steg außen, hinter dem vorgelagerten Wellenbrecher festzumachen, da innen alle Plätze von Fischern und örtlichen Seglern belegt sind. Während wir unser Anlege- manöver fahren, kommt ein Fischer im Boot auf uns zu und deutet uns, wir sollen in den Hafen fahren. Sehr nett, wir bedanken uns. Siehe da: es ist genau ein Platz für uns frei.

Wieder mal. Der Hafen ist ringsum von einer massiven, hohen Betonmauer umgeben, hier liegen wir wirklich sicher. In die Hafenanlage ist in einem modernen Betonkubus eine Sauna integriert, mit phantastischem Blick durch ein riesiges



Panoramafenster nach Westen auf die Ostsee. Hier wird der Saunagang zum Naturerlebnis. Ein Zettel am Hafenmeisterbüro informiert uns, dass der Hafenmeister täglich ab 10 Uhr vor Ort ist. Zum Glück ist die Toilette geöffnet. Bei einem kurzen Streifzug durch den Ort stellen wir fest, dass ein gutes touristisches Angebot vorhanden ist- Räucherei mit Laden, Cafes, Kneipen, verschiedene Läden etc., aber fast alle geschlossen. Wir schlendern noch ein bisschen den Strand Richtung Nexo entlang und machen es uns dann auf dem Boot gemütlich.

Am nächsten Morgen finden wir den Hafenmeister in einer Runde älterer Herren gemütlich beim Ratsch vorm Büro. Hier wurde der Burnout jedenfalls nicht erfunden. Wir bezahlen für zwei Tage, er schließt uns auch die Duschen auf. Das Wetter ist sonnig und relativ windstill, wir machen einen langen Strandspaziergang Richtung Dueodde.



Herrlicher, kilometerlanger Sandstrand, zum Teil mit viel angespültem Tang. Unberührte Natur. Wir wandern bis wir müde werden und eine Pause in den Dünen vor einem Campingplatz einlegen. Der Rückweg führt uns land-

einwärts durch einen ausgedehnten Kiefernwald. Zurück im Ort lockt uns das nette Cafe „Dark Horse“ mit grooviger Musik, Kaffee aus Großmutter's Kanne und Tiramisu im Glas. Hier lässt es sich aushalten. Heute haben auch die Geschäfte geöffnet, in der Räucherei kaufen wir Makrelen, Heringe und Remoulade für unser Abendessen an Bord. Wir gehen relativ früh schlafen, denn morgen segeln wir zurück nach Sassnitz. Die Windvorhersage ist günstig, das wollen wir nützen.

Snogebeak – Sassnitz, 71, sm

Donnerstag, 30. September. Aufstehen um 5 Uhr, Boot klar Schiff machen, ablegen um 5:50 Uhr vor Sonnenaufgang. Die Boote im Hafen sind alle an Heckmuringen verankert; um nicht in Konflikt mit den Muringen zu kommen, ziehen bzw.

drücken wir unser Boot an den Nachbarbooten nach hinten. Coco an Steuerbord am Bug, ich an Backbord am Heck. Mit einem Teleskop-Bootshaken will ich uns an der Reling des Fischkutters weiterziehen, als plötzlich das vordere Teil des Bootshakens nachgibt und auf Tiefe geht. Mit der Taschenlampe nachgeleuchtet, sehe ich das Teil unerreichbar am Grund liegen. Mist. Sobald wir frei von den Heckleinen sind, motoren wir aus dem Hafen und circa eine Seemeile von der Küste weg, bis wir unsere Segel setzen. Groß und Genua voll. Der Wind weht aus Südwest mit 3 – 4 Bft. Um uns vom Kap Dueodde freizuhalten, machen wir erstmal einen Schlag nach Südost, bis wir auf einen Westkurs umlegen.

An Backbord erleben wir einen herrlichen Sonnenaufgang hinter dramatischen Wolkenformationen. Nach Sonnenaufgang dreht der Wind auf Süd und nimmt auf 5 Bft zu, die Wellen legen auch zu. Um 7 Uhr binde ich



das erste Reff ins Groß. Wir segeln jetzt für viele Stunden einen schönen Amwind-Kurs und können Sassnitz gut anliegen. Im Westen versinkt die Sonne hinter Kap Arkona und wir segeln in unsere erste Nachtfahrt. Die Befeuerung Kolliker Ort auf Rügen ist gut auszumachen und weist uns den Weg. Einige Dampfer Richtung Greifswalder Bodden oder Swinouisce kreuzen unseren Weg, alles ohne Probleme. Schwieriger auszumachen sind da schon die kleinen Fischerboote mit nur einem weißen Rundumlicht oder mit Licht erst bei deutlicher Annäherung. Um 21 Uhr, circa 2 Seemeilen vor dem Hafen hat der Wind stark nachgelassen, wir bergen die Segel und fahren mit Motor weiter. Nach ganz kurzer Zeit bemerke ich einen deutlichen Leistungsabfall, der Motor stottert. Ich nehme den Gashebel zurück, der Motor erholt sich. Aber wenig später stellt er den Dienst ganz ein. Wie setzten schnell wieder die Segel und kreuzen bei wenig Wind mühsam Richtung Hafen. Wir werden unter Segel anlegen müssen. Die Befeuerung der Hafeneinfahrt ist wegen der vielen Lichter nicht gut auszumachen, daher segeln wir erstmal Richtung Mukran, bis Coco die Hafeneinfahrt klar ausmachen kann. Wir haben gute Überhöhe, können abfallen und vor dem Wind zur Hafeneinfahrt segeln. Ich berge das Groß und reduziere die Genua aufs erste Reff. Jetzt ist es von Vorteil, dass wir den Hafen gut kennen, idealen Wind von achtern haben und somit mit einem Aufschießer in die Box fahren können. Die Hafenzufahrt ist lang und breit, wir gleiten langsam hinein. Coco bereitet die Fender und Leinen zum Anlegen vor. Es ist jetzt schon von Vorteil, dass ich jahrelange Erfahrung im Anlegen unter Segeln habe, allerdings mit kleineren Booten. Genau in dem Moment, als ich nach Backbord zum Schwimmsteg abbiegen möchte, warnt mich Coco vom Vorschiff: unbeleuchtetes Schiff genau backbord voraus! Das Boot hatte ich hinter der Genua nicht gesehen. Wir passieren uns in engem Abstand, direkt am Heck des

Seglers biege ich ab und schaffe die Einfahrt in die Boxengasse gerade noch. Noch 50 Meter bis zur Box, ich versuche nochmal den Motor zu starten und er springt tatsächlich an. Große Freude, jetzt Business as usual. Perfekt. Ich bin mir aber sicher, dass wir es ohne Motor auch gut geschafft hätten. Fest am Steg um 21.35 Uhr, nach fast 17 Stunden Überfahrt. Wir sind etwas geschafft, aber froh, gut angekommen zu sein. In der Pizzeria bekommen wir noch warmes Essen, den Code für die Sanitärräume erfragen wir von anderen Seglern. Für solche Situationen wäre das dänische Automatenystem von großen Vorteil. Wir schlafen gut und lange.

Hier noch ein paar Anmerkungen zur Sicherheit an Bord: seit unserem Sommertörn in Dänemark segeln wir immer mit Rettungswesten, egal wie die Wetterbedingungen sind. Bei Starkwind und bei Nachtfahrten wird beidseitig vom Heck bis zum Bug ein Gurtband als Sicherheitsleine zum Einpicken montiert. Zusätzlich tragen wir dann Lifelines, im Cockpit und auf dem Weg zum Mast oder aufs Vorschiff. Ist nur eine Person an der Pinne, wird die Lifeline auch im Cockpit eingepickt.

Hafentage Sassnitz

Samstag 1. – Montag 3. Oktober: Ein langes Wochenende durch den Feiertag und keine Chance einen Motortechniker zu bekommen. So ist an eine Weiterfahrt nach Barth ins Winterlager nicht zu denken, die Ursache für das Motorproblem muss gefunden und behoben werden. Erstmal machen wir es uns gemütlich, ausgedehntes Frühstück und ausgiebige Körperpflege. In einem großen Müllsack auf dem Rücken bringe ich die vielen gesammelten Pfandflaschen zurück und werde gefragt, ob ich schon der Weihnachtsmann bin. Ein paar Vorräte, frisches Brot und ein paar Biere werden gekauft. Die große Bäckerei direkt im Hafen im ehemaligen Bahnhof hat wegen Personalmangel leider geschlossen, aber oben in der Stadt gibt es einen guten Bäcker, der einen Brötchenservice anbietet. Einfach beim Hafenmeister am Vortag anmelden.



Am Nachmittag unternehmen wir einen schönen Spaziergang, um uns wieder einmal die Beine zu vertreten, als Ausgleich für die lange Sitzerei beim Segeln. Unseren Nachmittagskaffee nehmen wir im Restaurant im obersten Stockwerk des Rügen Hotel, ein unschöner Plattenbau aus der DDR-Zeit. Aber von dort oben haben wir einen wunderbaren Blick von Nord nach Süd über die Ostsee, die Küste und den Hafen. Ein Besuch lohnt sich wirklich. Lange hatten wir auch schon vor, das alte englische U-Boot im Hafen zu besichtigen, jetzt haben wir die Zeit dafür. Sehr interessant, die unglaublich engen Räumlichkeiten und die penible Organisation in so einer Röhre, aber auch beklemmend sich vorzustellen, da mitfahren zu müssen.



Was in Sassnitz auf keinen Fall fehlen darf, ist ein Besuch in der Osteria „La Torre“, unserem kulinarischen Lieblingsort. (Ich glaube, wir haben es schon mal erwähnt 😊) Es ist leider auch der Abschiedsabend von Coco, sie wird morgen, am Sonntagvormittag, die Heimreise mit der Bahn antreten. Den Rest unseres Herbsttörns bis ins Winterlager in Barth werde ich dann Einhand unterwegs sein.

Sonntag, 8:30 Uhr: das Taxi erscheint pünktlich und bringt Coco zum Bahnhof. Großer Abschied. Ich nütze den Tag und versuche, die Ursache der Motorstörung zu finden. Im Fokus ist der Diesel-Grobfilter, der verstopft sein könnte. Für die Filterreinigung benötige ich etwas Diesel, aber die Reservekanister sind leer. Die Tankstelle im Hafen ist geschlossen, so mache ich mich auf den weiten Fußweg zur nächsten Tankstelle am Ortsrand.

Zurück am Boot demontiere ich den Filter und entdecke tatsächlich viele Rostpartikel auf dem Filter. Das lässt leider auf größere Probleme mit einem rostigen Tank schließen. Ein Ersatzfilter ist nicht an Bord, am Samstag war auch im Hafen kein passender Filter aufzutreiben. Bleibt mir nichts anderes übrig, als den vorhandenen Filter zu reinigen. Eine schmierige Angelegenheit, aber es klappt. Nach dem Einbau des Filters entlüfte ich die Dieselleitung, aber so viel ich auch pumpe, es kommt kein Diesel. Nun bin ich kein Motorspezialist und damit mit meinem Latein am Ende. Es bleibt mir nichts übrig, als bis Dienstag zu warten und einen



Motortechniker aufzutreiben. Jetzt wird die Zeit langsam knapp, der Krantermin in Barth ist am Donnerstag, 6. Oktober um 9 Uhr vereinbart. Da hatte ich Glück, dass ich noch eingeschoben wurde. Ebenfalls für Donnerstag ist aber auch ein Sturmtief aus West vorhergesagt, genau aus der Richtung, in die ich muss. Wenn die Reparatur am

Dienstag Vormittag klappt, habe ich noch eineinhalb Tage, um Barth vor dem Sturm zu erreichen. Das wird eng. Die restliche Zeit verbringe ich mit Arbeiten am Boot: die Navi-Ecke muss dringend aufgeräumt werden, vom Funk-Micro-Kabel hat sich die Isolierung größtenteils abgelöst, mit Flüssigkunststoff isoliere ich in mehreren Durchgängen die blanken Stellen. Es gibt ja immer was zu tun.

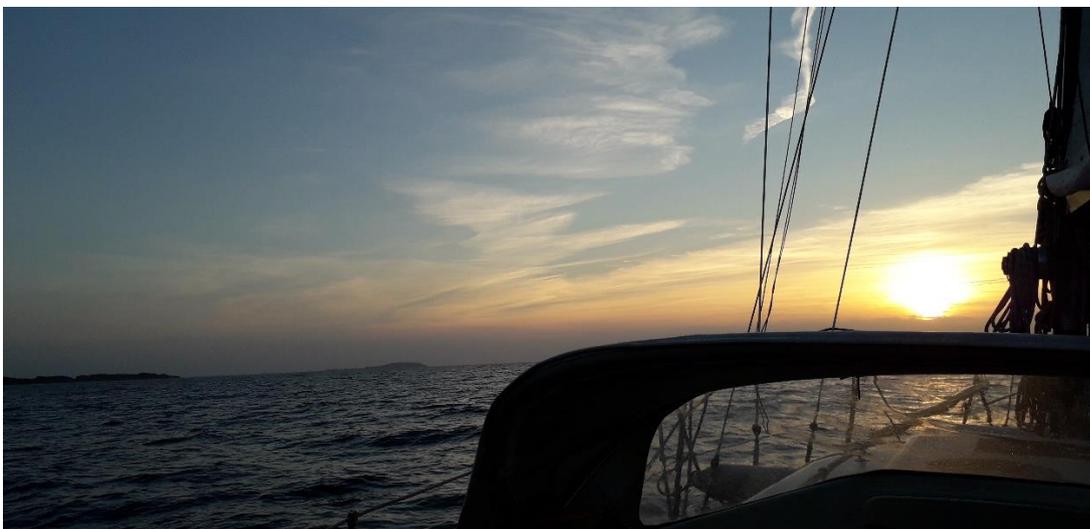
Sassnitz – Vitte, 43 sm

Dienstag, 4. Oktober. Um 7 Uhr stehe ich bei Arbeitsbeginn bei der Firma REAN Service GmbH im Büro und erkläre mein Problem. Ein Techniker hat Zeit und kommt um 8 Uhr zum Boot. Die Ursache ist schnell gefunden: der Auslass der Dieselleitung aus dem Tank ist verstopft und wird mittels einer Druckluftkartusche freigepustet. Saubere Arbeit, aber das Problem kann natürlich jederzeit wieder auftreten. Der Techniker gibt mir für den Fall der Fälle die Druckluftkartusche mit. Um 10:30 Uhr lege ich in Sassnitz ab, der Weg nach Vitte auf Hiddensee ist bekannt. Das erste Stück im Windschatten der Kreidefelsen geht gemütlich voran, die Tromper Wiek empfängt mich dann aber mit 5 Bft aus westlicher Richtung.



Ich binde das erste Reff in Groß und Genua, hier unterstützt mich zum ersten Mal unser Pinnenpilot, der Kurs hält, solange ich am Mast das Reff einbinde. Klappt hervorragend. Über die Wiek feiner Halbwind-Kurs und Rauschefahrt, ab Kap Arkona ist aufkreuzen in langen Schlägen

angesagt. Jetzt taucht wieder das bekannte Problem auf: unser Boot läuft nur mäßige Höhe, da das Vorsegel zu weit außen geschotet ist. Ich muss dringend Mal ein kleineres Vorsegel ausprobieren, das kann ich dann auf der innenliegenden Fockschiene umlenken. Aber: „Gentlemen don` t tack“. Hilft mir jetzt aber nichts. Ein großes, modernes Segelboot überholt mich lässig, ich werde es später an der Pier in Vitte wieder treffen. Die Kreuz zieht sich hin, im Westen geht hinter dem Leuchtturm Dornbusch in der Ferne die Sonne unter. Also wieder eine Nachtfahrt.



Um kurz vor 21 Uhr berge ich an der Ansteuerungstonne Hiddensee die Segel und nehme Kurs auf die befeuerte Tonnenautobahn in den Bodden. Das klappt vorzüglich, auch wenn im Kopf immer der beklemmende Gedanke an einen weiteren Motorstreik mitfährt. Am Tonnenpaar 11-12/2 zweigt das Fahrwasser 90 Grad nach Westen ab, ich kann aber keine grünen oder roten Tonnenlichter ausmachen, die mir den Weg weisen. Ich reduziere die Geschwindigkeit und starre in die Dunkelheit. Umsonst, nur in weiter Entfernung sind wieder Lichter sichtbar. Ich fahre noch ein kurzes Stück auf das Richtfeuer Poggenhof zu, als das Boot plötzlich stoppt.

Aufgelaufen!

In einer ersten, leider falschen Reaktion reiße ich das Ruder herum und versuche zu wenden, anstatt zu versuchen, mit dem Rückwärtsgang wieder freizukommen. Ich schaffe noch eine Wende um 180 Grad, dann habe ich mich endgültig festgefahren. Es ist 22:30 Uhr. Erstmal Motor aus, Ruhe kehrt ein und ich versuche meine Gedanken zu sortieren und die Lage zu analysieren. Es droht jetzt keine Gefahr für mich und das Boot, der Wind und die Wellen sind in der Landabdeckung nur schwach. Allerdings, alleine, ohne Hilfe, werde ich hier nicht mehr wegkommen. Über Funk setze ich einen PAN-PAN Ruf ab und nach kurzer Zeit meldet sich Stralsund Traffic, die die Situation abfragen und mich dann an Bremen Rescue weiterleiten. Die Rettungsleitstelle nimmt über Handy Kontakt mit mir auf, da der Funkempfang sehr schlecht ist, und teilt mir mit, dass aus Vitte ein Seenotrettungsboot kommen wird, um mich abzuschleppen. Die Handynummer haben sie von meinem Sohn erfragt. Kurze Zeit nach dem Auflaufen habe ich bereits mit Coco telefoniert, damit sie beruhigt ist. Das war gut, denn mein Sohn hat dann auch nachgefragt, was mit mir los ist. Nach einer Stunde sehe ich starke Scheinwerfer zügig auf mich zukommen, das Rettungsboot aus Vitte ist unterwegs. Kurz darauf sind sie bei mir und nehmen mich, nachdem die Formalitäten geklärt sind, auf den Haken. Das Freischleppen funktioniert problemlos und wir nehmen Kurs auf den Hafen, wo wir um 00:30 Uhr festmachen. Die Tonnen auf diesem Abschnitt sind tatsächlich alle nicht befeuert, was mir unverständlich ist, handelt es sich doch um eine von zwei wichtigen Zufahrten in den Bodden und nach Stralsund. Die Schuld liegt allerdings eindeutig bei mir: bei genauerem Studium der Seekarte vor der Abfahrt hätte mir das auffallen müssen! Die beiden Männer der DGzRS kommen nochmal zu mir ans Boot, der Ältere von beiden zeigt mir seine Navi-App auf dem Handy und empfiehlt mir das für die Zukunft. Beide bekommen von mir ein gutes Trinkgeld für ihren mitternächtlichen Einsatz. Ich bin froh, so glimpflich davongekommen zu sein. Es ist kühl, ich lege das Landstromkabel zur Elektrosäule, habe aber keine passenden Münzen. Also bleibt der Salon kalt und die Küche ebenso. Es gibt belegte Brote und ein Bier zum Runterkommen bevor ich mich mit Mütze in die Koje verhole. Meine Gedanken kreisen noch lange um den Vorfall und die Ursachen dafür. Auch über den Herbst und Winter beschäftigt mich das Thema weiter.

Vitte – Barth, 30 sm

Mittwoch, 5. Oktober. Sehr früh geht es um 7:40 Uhr weiter unter Motor die „Boddenautobahn“ nach Süden, erstmal Richtung Stralsund, um kurz vor der Einfahrt in den Strelasund zu wenden und fast parallel Richtung Barhöft zu fahren. Auf dem ersten Teilstück kommt der Wind so ungünstig von fast vorne, dass ich die Segel nicht nutzen kann. Also die ganze Strecke gegen einen böigen Wind und eine eklige, kabbelige Welle. Im Kopf fährt die ganze Zeit die Angst vor einem weiteren Motorversagen mit. Hier in dem engen Boddenfahrwasser wäre das fatal, ich würde sofort wieder auflaufen. Sehr peinlich wäre eine weitere Meldung an die DGzRS.



Um 11:30 Uhr erreiche ich die Wendetonne, ab hier wird der Windeinfallswinkel günstiger und ich setze die Genua im ersten Reff. So kann ich jetzt für eine gute Stunde bis nach Barhöft segeln, bis der Tonnenstrich dann wieder nach Westen verläuft. Also Genua weg und wieder unter Motor weiter. Der Wind hat jetzt auf 5 – 6 Bft aufgefrischt. Auf der Grossen Wiek Grabow unternehme ich noch einen Segelversuch, kann aber nur mit gereffter Genua die Höhe gegen den frischen Wind und die kräftige, kurze Welle nicht halten. Ich werde in Richtung Kaveln Haken versetzt, einem Flach mit ca. 0,5 m Wassertiefe. Also Genua wieder weg und Motor an. Die grüne Tonne Nr. 55, die die Einfahrt in eine schmale Rinne zwischen zwei Flachs markiert, ist in der aufgewühlten See und im Gegenlicht nur sehr schwer und spät zu erkennen. Die restliche Strecke bis Barth hält der Motor brav durch und ich bin unendlich erleichtert, als ich die Hafeneinfahrt passiere.

Im Yachthafen Barther Yachtservice lege ich um 17:15 Uhr längsseits an der Spundwand an, da ich keinen Nerv mehr habe, ein Anlegemanöver in eine Box zu fahren. Auch erleichtert mir das morgen das Ablegen Richtung Lingrön Werft zum Kranen. Zur Belohnung und Beruhigung gönne ich mir ein gutes Essen im Sejlclub Vinetablick und ein paar Biere als Absacker auf der MS Granitz.

Hafentage Barth



Donnerstag, 6. Oktober. Früh raus zum Duschen, um 8:30 Uhr ablegen und quer über den Hafen zur Lingrön Werft. Der vereinbarte Krantermin ist um 9 Uhr. Ich bin pünktlich am Anleger, aber es zieht sich: vor mir ist noch ein großes Motorboot, das sich

ziemlich verspätet hat. Es wird 11:30 Uhr bis ich an der Reihe bin. Kurz danach stehe ich in der Werft, die Jungs machen Mittag und ich kann in der Zwischenzeit mit dem Dampfstrahler das Boot am Rumpf und Deck gründlich säubern. Der Antifouling-Anstrich hat gut gewirkt, es ist fast kein Bewuchs festzustellen. Der heutige und morgige Tag vergeht mit Einwinterungsarbeiten am Schiff. Abendessen auf dem Boot oder im Hafen, aber immer Feierabendbier auf der MS Granitz. Es ist ja schließlich noch Urlaub und der Saisonabschluss muss auch gewürdigt werden.

Samstag, 8. Oktober. Alle notwendigen Arbeiten vor dem Winter sind erledigt, das Boot ist mit einer Plane gut abgedeckt. Mit meinem Rollkoffer mache ich mich auf den Weg zum Bahnhof, im Hafen noch ein letztes Fischbrötchen mit Matjes und ein Pils. Um 13:17 Uhr steige ich in den Zug Richtung Berlin. Die Heimreise stellt sich leider als nicht so problemlos heraus wie gehofft, da am vorherigen Tag ein Anschlag auf die Infrastruktur der Bahn in Norddeutschland verübt wurde, was zu kompletten Zugausfällen und erheblichen Verspätungen führt. Aber dank der guten Bahn-App und einer gewissen persönlichen Flexibilität beim Reisen, komme ich gut an mein Ziel.

Fazit

Wir haben einen wunderbaren, erlebnisreichen Herbsttörn erlebt, wobei das Ende gerne weniger dramatisch hätte ausfallen dürfen. Es hat uns deutlich vor Augen geführt, wie wichtig gute Seemannschaft im Allgemeinen und die genaue Vorbereitung für die geplante Strecke im Besonderen ist. Wir lernen aus unseren Fehlern. Trotzdem haben wir unter dem Strich wundervolle Tage auf und mit unserem Boot erlebt. Wir freuen uns bereits jetzt auf den geplanten Törn nach Schweden bis Stockholm in der kommenden Segelsaison 2023. Vorher sind aber noch einige wichtige Reparaturen am Boot zu erledigen.

Freilassing / Freiburg, 10.04.2023

Bernhard und Coco

SY „Bavarian Blues



Fundstücke:



