

Wollin rund? Nein: Usedom rund!

von Ulrich Körner, im Januar 2009



Fierboos elbab

Es gibt so Tage, da stimmt es einfach. An so einem starten wir mit unserem hölzernen 5 KR-Boot „FIERBOOS“ im Hamburger Yachthafen zum Sommerörn; Sonnabend 21. Juni 2008 morgens früh noch vor 8 Uhr. An Bord Susanne Kröhnert und ich. Während eine Hand den Kaffeebecher hält, kreuzen wir mit der anderen bei mäßigem WSW mit langen Schlägen elbab. Recht gemütliches Segeln,

zumindest bis beim Ruthenstrom zu dem nördlicher drehenden Wind auch ein erstes Reff gefällig wird. Ab da wird es eher sportlicher. Mit allerletztem Stauwasser sind wir vor den Schleusen und als hätte das Personal auf uns gewartet, laufen wir schon eine halbe Stunde später im Kanal gen Rendsburg. Nicht der RVR ist das Ziel, wo sie alle hinfahren, sondern der kleine Segelverein hinter der Rader Insel heißt uns für die Nacht als einzigen Gast herzlich willkommen.

Auch in Holtenau gibt es nur kurze Wartezeit vor den alten Schleusen und schon sind wir im Trubel von Kieler Woche und Fußball. Leider müssen wir - kaum hat sie begonnen - die Reise schon wieder abbrechen, da mich die Dienststelle daheim zu Konferenzen ins tiefe Binnenland schickt. Erst Mittwoch nachts trifft meine Eisenbahn in Kiel ein, zeitgleich mit dem Schlusspfeiff im Halbfinale der Europameisterschaft. Noch im Bahnhof entstehen neue Schicksalsgemeinschaften, allen gemeinsam, dass sie getroffen sind vom Los dieser Art allgemeiner Belustigung und dass sie nun irgendwie versuchen, ihr eigentliches Ziel nicht aus den Augen zu verlieren, was letztlich auch mir gelingt. Danach wirkt selbst der Hafen in Stickenhörn als sei er der ruhende Pol an sich.

Der Donnerstag wird wieder so ein Tag. Nach dem Tanken in Strande segeln wir einen prächtigen Halbwindkurs bis Keldsnor und weiter mit etwas dichteren Schoten im Großen Belt nach Spodsbjerg. Glattes Wasser dicht unter Langeland, Rauschefahrt und viel Platz im Hafen. Dem Abendbrot folgt ein schöner Spaziergang zum alten Fischerei- und Lotsenhafen.

Es ist fast 30 Jahre her, dass ich zuletzt mit „NIKE“ da war. Erinnerungen kommen auf: Längsseite im Päckchen beim Fischer. Nachts musste immer alles hoch, wenn der noch im Dunklen raus fuhr und schon vor 7 Uhr wieder zurückkam. Der Glühkopf lief danach wohl noch mindestens eine Stunde. Zwischendurch der ewige Radau, wenn das Lotsenboot seinen Auftritt hatte. Ich sehe Wilhelm auf seiner Schäre am Kocher hantieren und dann mit brennendem Kragen kopfüber in den Hafen hechten. Abends gab's Bier auf der heimkeh-

renden „BORA“. Eine Menge Atmosphäre ist mit dem Bau des neuen Yachthafens verlorengegangen, aber im Grunde genommen waren das doch damals unmögliche Zustände.

Im elenden Nieselregen steuern wir das Smålands-Fahrwasser an. Nach fast 30 sm können wir endlich den Motor ausmachen, die Sonne bricht durch, aber schon eine knappe Stunde später steht achteraus ein erster veritabler Cumulonimbus, der - nicht zu früh - zum Reffen animiert. Wir entscheiden uns für Stubbekøbing und bleiben wenige Meter vorm Hafen von durchziehenden, gar furchterregenden Wolkenbrüchen nur ganz knapp verschont.

Frischer Wind ist am Sonnabend zwar ankündigt, aber nicht da. Dafür zur lauen Brise ganz feines Nieseln, fast wie Nebel. Bei der Ansteuerung zum Grønsund ist mit beidem Schluss und so laufen wir unter Motor Klintholm an. Seit den Grenzöffnungen eingetretene Veränderungen der Touristenströme haben im Ort inzwischen deutliche Spuren hinterlassen, wobei eine gewisse Patina in meinen Augen nicht immer nur zum Nachteil gereicht. Der Platz neben unserem Vereinskameraden Peter Voss („SLEEF“) ist frei. Wir nutzen den sonnigen Nachmittag zum Plausch und für die Sauna. Erst abends besteht Anlass, noch einmal einen prüfenden Blick auf die Festmacher zu werfen.

Aus Klintholm laufen wir zeitig aus, denn immerhin haben wir eine Distanz von über 50 sm eingeplant. Vor der Einfahrt steht eine kernige Welle, doch zum Glück erscheint der Wind im Hafen deutlich kräftiger, als er draußen tatsächlich ist und so können wir das vorsorglich eingesteckte Reff gleich wieder ausschütteln. Schnell wird es einsam um uns, Zeit für einen prüfenden Blick auf die Navigation. Unser Steuerkurs ist richtig, andere Boote laufen anscheinend Richtung Südschweden. Die nächsten Stunden segeln wir ganz allein bei schönem SW mit halbem Wind in den Tag hinein. Irgendwann taucht der Dampferweg auf, den wir ohne Probleme mit den schnellaufenden Frachtern queren, bald danach schält sich der Dornbusch aus leichtem Dunst heraus.

Kurz vor Arkona wird der Wind merklich weniger. Wir wechseln auf Genua I und geben uns mit dem Glas einer ausgiebigen Betrachtung des Leuchtturm-Ensembles mit Schinkels Werk und dem etwas abseits stehenden alten Peilturm der kaiserlichen Marine hin. Vor Lohme schläft der Wind völlig ein. Einlaufen oder mit Motorhilfe noch an den Kreidefelsen vorbei? Wir gedenken Fontanes - „nach Rügen reisen, heißt nach Sassnitz reisen“ - und entscheiden uns für letzteres.

Was für ein seltsamer Ort: große, ganz moderne Steganlagen in den landseitigen ehemaligen Fähr- und Fischereibecken, aber alles mit vielen Schildern und rot-weißen Bändern abgesperrt. Dafür drangvolle Enge an der seewärtigen Pier. Die Toiletten sind natürlich in dem neuen Hafenteil. Der Reiseführer erwähnt übrigens eine „rund anderthalb Kilometer lange Mole“ und man fragt sich, welcher Segler denn bitteschön wohl eine ausgeprägte nächtliche Wanderung zum Ort des Geschäfts unternehmen wird. Erst später erfahren wir von hausgemachten politischen Querelen, die Ursache dieser bizarren Situation sind. Nahe der Einfahrt findet sich ein letzter freier Platz mit Heckpfahl, bevor uns der Abendspaziergang in das Treppenviertel von Alt-Sassnitz führt. Der Ort liegt prächtig am Hang („wie Genua“), mit großen, liebevoll restaurierten weißen Fassaden. An den hängenden Köpfen der vom „public-viewing“ zurückkehrenden Charterbootcrews erkennen wir, dass Deutschland

im EM-Finale zweiter Sieger geworden ist. Des einen Trauer ist des anderen Freude: Endlich Ruhe im Hafen.

Anderentags erweist sich der schöne Liegeplatz als äußerst nachteilig, nicht nur wegen des weiten Weges zum Bäcker, sondern vor allem weil wir jetzt ungeschützt dem Schwell ausgesetzt sind, der bei einem steifen SW direkt in die breite Einfahrt steht. Die wenigen Boote, die jetzt ablegen, laufen mit Motor dicht unter Land nach Norden. Sie zählen zur großen Flottille der sich rund Rügen bewegendem Chartergemeinde und sind bereits durch die stets reichlich vorhandene Mannschaft erkennbar. Mit tatkräftiger Hilfe aller Nachbarlieger kommen wir los. Kleine Segel steigen im Schutz einer alten Bekannten aus der Nordsee, der jetzt hier stationierten „Wilhelm Kaisen“. Doppelt gerefft und mit Brass-Fahrt laufen wir über eine leergefegte See mit Kurs SE, passieren bald das „Helgoland der Ostsee“, die Insel Greifswalder Oie. Hier ist sogar mal ein anderes Segel zu sehen, allerdings nicht wie wir kommod halben Winds, sondern schwer gegenan. Erst unter der Küste von Usedom nimmt der Wind merklich ab, ganz plötzlich sind wir im feinsten Hochsommer.

Anders als noch vor Rügen mit den allgegenwärtigen martialischen Grenzschutzbooten zeigt sich die Obrigkeit jetzt nicht. Wir passieren unmerklich die polnische Grenze, runden die Westmole mit der berühmten historischen Mühlenbake auf ihrem Kopf und laufen in die Swine, dem mittleren Ausfluss der Oder zwischen den Inseln Usedom und Wollin ein. Nun ist Polen ja inzwischen „Schengen-Vollanwender-Land“. Allerdings war es nicht gelungen, auch rauszufinden, wie seitdem die Grenzpassagen verlaufen. Wir kommen immerhin über die See, die bekanntlich „Außengrenze des Schengen-Raumes“ ist. Noch vor kurzem wurden hier gelegentlich Yachten mit Warnschüssen zu Zwischenstopps animiert. Die in allen Unterlagen verzeichnete Grenzstation am Ostufer steht noch, am Flaggenmast makellos die polnische Flagge. Verunsichert entscheiden wir uns zu einer vorsorglichen Meldung. Also den Yachtfunkdienst her, der aber nur Kanal 12 mit „Świnoujście Traffic“ enthält. Auf den Anruf „Kontrola Granica Świnoujście“ folgt Unverständliches auf Polnisch, erst beim übernächsten Mal „border control on channel ten, captain“. Hier reagiert man sofort, und nach einigen kurzen Sätzen kommt ein freundliches „bitte weiter“. Nun, fürs nächste Mal wissen wir jetzt wie es geht, nämlich ganz entspannt einfach segeln.

Im ehemaligen Baggereihafen befindet sich die neue Marina. Der Hafenmeister, der sich in Polen „Bosman“ nennt, vornehmer auch „Kapitan portu“, hat uns schon von weitem auf seiner Webcam entdeckt. Er macht mit Trillerpfeife auf sich aufmerksam, zeigt auf einen Platz und wetzt um das Bassin, da er auch die Leinen annehmen wird. Sein Hafen macht einen erstklassigen Eindruck. Entgegen weit verbreiteten Vorurteilen liegen wir hier nicht nur schön, sondern auch absolut sicher. Mehrere Hafenmeister teilen sich diesen Job rund um die Uhr.

Alle sind freundlich und hilfsbereit, die großzügigen Duschräume stets piksauber. Vom Boot aus sind es nur wenige Schritte zu einem improvisierten Bistro, wo Vereinsfreund Rainer Wolf („LE LOUP“) bereits mit Blick auf die eigene Yacht in entspannter Runde dem Gersensaft, Marke „Bosman - 10 Beaufort“ zuspricht. Gerne schließen wir uns an, bevor wir zum ersten Landgang ins Zentrum von Świnoujście, dem früheren Swinemünde, aufbrechen. So

trostlos manche Ecke der im Krieg schwer mitgenommenen Stadt auch aussehen mag, der Ort mit vielen modisch gekleideten jungen Menschen verströmt allenthalben Aufbruchstimmung und optimistisches Leben.

Die Fahrt zum Stettiner Haff führt durch kanalisierte Abschnitte. Die „Kaiserfahrt“ ist vor rund 130 Jahren durchstochen worden, die nördlichere „Mellinfahrt“ nur 20 Jahre später. Sie stammen aus der Zeit der aufkommenden Dampfer und auch die auf der Stettiner Vulcan-Werft gebauten Schiffe konnten nur über diesen Weg das offene Meer erreichen. Das waren durchaus „dicke Pötte“, wie z.B. für die HAPAG die „KAISERIN AUGUSTE VICTORIA“ von 1906. Gleichwohl stieß die Werft trotz aller technischen Hilfsmittel hier an ihre Grenzen, was letztlich zur Gründung der Dependence in Hamburg führte. Über weite Strecken ist die künstliche Herkunft nicht zu erkennen. Wir laufen unter Motor, da das Segeln hier eigentlich nicht erlaubt ist.

Mit „Schmackes“ kommt uns ein fliegendes Ungetüm entgegen: „SZCZECIN EXPRESS“, ein Tragflächenboot aus russischer Produktion, das zwischen der gleichnamigen Stadt und ihrem Badeort pendelt. Und ein kleines blaues Polizeiboot, dessen junge Besatzung sich höflich nach unserer Fahrtroute erkundigt. Wir wollen ins Papenwasser, einem seeartigen Abschnitt der Oder, dessen Passage in alten Aufzeichnungen als schwierig und navigatorisch



verträumter Fischereihafen Trzebiez

anspruchsvoll beschrieben wird. An seinem nördlichen Ausgang liegt Ziegenort. Erneut stellen wir fest, dass mit den ehemaligen deutschen Namen hier niemand etwas anfangen kann. Gemeinsam mit den Uniformierten studieren wir die Karte und einigen uns auf „Trzebież“ als Ziel. Wir werden den Gebrauch der vom Gang der Geschichte hinweggespülten früheren Ortsbezeichnungen nicht fortführen, was einem während seiner Reise in Polen

wahrlich nicht zum Nachteil gereicht.

Mit lauem West durchsegeln wir die folgende, 10 sm lange schnurgerade Strecke über das Haff. Die tiefe Rinne ist durch mehrere Tormarkenfeuer markiert, eiserne Türme aus der Zeit der vorletzten Jahrhundertwende, jetzt auch erkennbare Heimat der Kormorane. Nach Passage der künstlichen Insel Leitholm am Ostufer der Oder stehen wir am weitesten Punkt dieser Reise. Wir gehen über Stag, laufen Trzebież durch die südliche Einfahrt an. Im verträumten Fischereihafen findet sich ein netter Platz.

Zu unserem Leidwesen hat die Küche im Fischrestaurant bereits Feierabend. Die Selbstbedienung hält aber Bier vorrätig, einen einmalig schönen Blick aufs Haff mit Abendsonne gibt es kostenlos dazu. Ein Spaziergang durch das etwas armselig wirkende Dorf führt zum Schild „Hotel“. Im Garten laufen Ziegen und Hühner herum. Die wenigen Gäste wirken wie

aus dem Fremdenheim aufgescheucht. Im Feinripp erscheint der Wirt. Mit wedelnder Zeitung und einigen Handgriffen wird für uns ein Tisch auf der Terrasse klargemacht. Später werden die in der polnischen Küche sehr geschätzten handgemachten Piroggen, schwerer Wein und der beste Fisch des ganzen Urlaubs, auf den Punkt gebratener Zander serviert. Amtliche Überlegungen zur Einführung des EURO sind von der Bevölkerung bereits vorweggenommen. Wir hatten uns zu Hause mit Zloty ausgestattet, doch sogar in dem bescheidenen Ladengeschäft werden wir beim morgendlichen Brötchenholen nach unserem Sortenwunsch befragt!

Anderentags herrscht schon früh geschäftiges Treiben im Hafen. Die Stellnetzfisher der Genossenschaft kommen mit ihren zahlreich gelben Booten zurück. Wie sie es schon immer gemacht haben, werden nach dem Fang ihre Reusen und Netze an großen Stangen zum Trocknen aufgehängt. Wir fragen uns, wie lange diese museal anmutenden Prozeduren in Zeiten von EU-Fangquoten und Abwrackprämien wohl noch zu sehen sein werden?

An einem heißen, schwachwindigen Sommertag laufen wir unter Motor in Richtung Dziwna, dem östlichen der drei Oderausflüsse. Hier sind wir wieder ganz allein. Ein einzelner Fischer arbeitet abseits an seinen Stellnetzen. Wir befahren ein Naturparadies sondergleichen, mit dessen Passage die Insel Wollin umrundet werden soll. Wir kommen bis Wolin, ihrer größ-



endlose Pier bei Wolin

ten Stadt. Im Internet finden sich zahlreiche Berichte über möglichen Tiefgang von teilweise nur 1,40 m. Allerdings berichten ortskundige Schipper auch von für unsere 1,60 m noch ausreichendem Wasser. Das größere Problem aber bilden die Brücken in Wolin: Die für den Straßenverkehr wird sich irgendwann drehen, die der Eisenbahn nicht. Sie hat eine Höhe von 12,42 m. Das ist jetzt das Maß aller Dinge, einschließlich des „Lamettas“ im Topp. Wir sollten gut 30 cm

Luft haben.

Mittags liegen wir nun einsam an einer endlos erscheinenden Pier. Es ist niemand da, „bridge opening 17.00“ steht auf einem handgeschriebenen Plakat. Einen Brückenpegel suchen wir vergeblich. Dann erscheint so eine Art Vermessungsbarkasse mit Blaulicht. Aber auch von deren bemühter Besatzung,

weder des Deutschen noch des Englischen mächtig, ist nicht in Erfahrung zu bringen, ob der Wasserstand denn nun normal sei. Und wie hoch die nagelneue feste Straßenbrücke ist, weiß ich bis heute nicht genau. Vor dem nächsten Ziel, dem Hafen in Dziwnów wartet eine weitere Drehbrücke mit unbekanntem Öffnungszeiten (jetzt weiß ich's: bis 20 Uhr).

Zudem ist es unerträglich heiß. In der Stadt klebt der Asphalt. Als auch noch schöner NE aufkommt, werten wir hierin einen letzten Fingerzeig, doch auch mal an die Rückfahrt zu denken. Leider kein Spi, sondern mit kleiner Genua und „einem Knochen im Maul“ geht es

in Richtung Westen. Mit dem Glas suchen wir fortwährend die wenigen Tonnen. Ja nichts abkürzen, auch wenn nach Karte alles tief ist, denn überall stehen kilometerlange Stellnetze. Eine Orientierung an anderen Booten ist kaum möglich, da nur selten einmal ein Segel zu erkennen ist. Über weite Strecken erscheint uns das Haff so ursprünglich, als gäbe es hier gar keine Schifffahrt. Das schmeichelt dem Auge! Die deutsch-polnische Grenze ist mit einer langen Kette kleiner gelber Blechtonnen markiert, vorher schwer auszumachen, dann ist Schluß mit den Netzen.

Vor der kanalartigen Einfahrt in die schmale Mündung der Uecker nehmen wir das Großweg und segeln langsam durch parkartigen Wald, danach inmitten wunderschöner Wiesen- und Schilflandschaft bis in die gleichnamige Stadt. Ganz freundliche Aufnahme finden wir in einer der engen Boxen („Stände“ sagt man hier) bei den Bootshäusern am Köhnschen Kanal zwischen Schilf und Mummeln.

Das nächste Ziel ist Anklam am Peenefluß, dem „Amazonas des Osten“. Schon von weitem begrüßt am westlichen Ende des Haffs das riesige Stahlgerüst der Brückenruine von Karnin. Die hochmoderne Eisenbahnbrücke war gerade 13 Jahre alt, als sie von der Wehrmacht gesprengt wurde. Direkt bei ihr taucht auf Usedom ein kleiner idyllischer Hafen mit zwei



idyllischer Liegeplatz am Peenestrom

Stegen auf, über den nichts in unseren Büchern steht, der aber verlockend aussieht. Wir disponieren um und laufen mit ständigem Blick auf das Lot ganz vorsichtig ein. Nur drei Boote liegen bereits hier, deren Besatzungen sich ausgiebig dem Badespaß widmen.

Später kommen ein paar wenige hinzu. Die Neptun mit Heimathafen Mannheim legt sich auf Fenderabstand neben uns. Wie zur Entschuldigung deutet man auf einen nur kurzen „schwarzen Festmacher“. Wozu ein Mensch wohl 220 V an Bord benötigt, hat sich mir noch nie erschlossen. Wir verholen einige Meter. Hier sind wir jetzt allein, mit „eigenem“ Steg und eigener Badeleiter! Wie bei

reichen Leuten. Schnell zum Imbiss auf die andere Seite des alten Bahndammes und Meldung beim Hafenmeister, damit der nicht morgen früh die Brötchen auf dem falschen Boot ablegt.

Zwei Klappbrücken sind im Peenestrom zu passieren, die (abgesehen von ihren beiden nahezu nächtlichen Zeiten) nur drei Mal am Tag öffnen, so als ginge es darum, jede weitere Entwicklung des Wassersports amtlicherseits im Keim zu ersticken. Vielleicht haben diese Umstände auch ihren bescheidenen Beitrag zur verbliebenen Idylle des Reviers beigetragen? So finden wir uns bei schönem NE vor 10 Uhr in Zecherin ein. Um die Mittagsöffnung

in Wolgast zu erreichen, geht für die nächste Stunde der „Hebel auf den Tisch“. Bei Rankwitz, wo wir unbedingt Fisch holen sollten, knickt das Fahrwasser nach NW und wir können endlich wieder segeln. In Luv lädt das schöne Achterwasser zum Verweilen ein, in Lee lockt der alte Ort Lassan, wir sparen beides für die nächste Reise auf. Die wenigen Öffnungszeiten führen natürlich zu einer Mords-Wuhling, dazwischen ohne Rücksicht, dafür aber mit ausgiebigem Gebrauch des Horns, Fährschiffe und einige Seeschlepper, die mal allen ihre Muckies vorführen. Offenbar ist man auch dort von der Warterei etwas genervt.

Das mit dem Fisch holen wir bei einem kurzen Zwischenstopp in Karlshagen nach (heiße Fisch-Soljanka. Ganz lecker!). Nördlich des ehemaligen Militärflugplatzes von Peenemünde wird die See von merkwürdigen Türmen geziert: ausgediente Funkfeuer aus Kampfjetzeiten und Leuchtturmreste. Einfach so stehengelassen. Wir können wieder Segel setzen und wollen nach Rügen. Lauterbach hatte unser Berliner Freund Horst dringend angeraten. Bevor wir an der vorgelagerten Insel Vilm vorbeikommen, die nicht betreten werden darf, steht wieder ein merkwürdiges Betongebilde im Wasser, bei dem es sich um eine frühe Ölbohrung handeln soll und das - anders als die erfolgreichere Variante vor Damp - der Nachwelt, jetzt den Kormoranen, hinterlassen wurde.

In Lauterbach finden wir den einzigen freien Platz am Steg des Segelvereins. Wir passen mit unserem schmalen Boot gerade eben durch die Pfähle. An Land gibt es ein einfaches Häuschen mit Freiluftdusche hinter der Hecke. Wir sind zufrieden. Der alte Handelshafen hat sich mit kleinen gepflegten Bistros zu einem liebenswerten Platz entwickelt, der uns in lauer Abendluft zum Blues im angrenzenden Park und Doppelkümmel im Strandkorb einlädt. Aufgrund der totalen Flaute entschließen wir uns zu einem Hafentag. Wir betrachten Rügen von der Plattform des „Rasenden Rolands“ aus, sitzen in Göhren im Strandcaffee und auf der neuen Seebrücke. Zurück in Lauterbach führt der Weg in den zweiten Hafen: In der benachbarten „Wasser-Ferienwelt“ mit schwimmenden Urlaubshäusern, Gastronomie- und Wellnessbereichen, dazu Rundumservice an ganzen Stegen voller mietbarer Plastikboote aus süddeutscher Produktion, eines aussehend wie das andere und alle mit Kabeln am Heck, haben wir Gelegenheit zum Einblick in eine uns bislang fremd gebliebene „moderne“ Szene. Ich will das hier nicht werten. Aber so ist das nun mal, eben jedem das Seine.

Allmählich wird klar, dass dieser Hochsommer nicht ewig hält. Allerdings legen uns einstweilen die Brücken in Stralsund eine gewisse Ruhe ans Herz. Für viel Geld ist gerade eine neue Hochbrücke entstanden, die den Individualverkehr nach Rügen entspannen soll. Zu einem Mehr an Öffnungszeiten bei den alten Klappbrücken hat dies aber noch nicht geführt. So kreuzen wir trotz des schwachen Windes mit kleinen Segeln ganz langsam den Strelasund auf, um dann um halb sechs abends mit großem Tohuwabu und viel Gebrüll auch dieses Hindernis zu passieren. „Stralsund Traffic“ gibt jetzt eine Gewitterwarnung mit SW-Sturm heraus. Über Land braut sich deutlich sichtbar was zusammen. Den schönen Ost, der vor der Front aufkommt, nutzen wir für die gut 5 sm bis Barhöft. Früher lagen hier die ostzonalen Wachtboote. Der „Darßer-Ort-Ersatz“, der so recht keiner sein kann, ist bereits voll. Wir schieben uns in eine enge Lücke - der Däne auf dem Motorboot sehr freundlich, der Berliner Dehler-Segler eher nicht -, packen alles ein und sitzen bereits bei Regen im Restau-

rant. Der Regen verleidet den Abendspaziergang durch die reizvolle Umgebung. Gerne hätten wir uns noch ein wenig mehr in der weitläufigen Natur umgesehen.

Bei der Abfahrt am nächsten Morgen ist das Salz von Deck verschwunden. Unser Ziel liegt jetzt wieder in Dänemark. Hiddensee bleibt an Steuerbord. Nur wenige Boote laufen mit uns, verschwinden dann, offenbar sind sie auf einer langen Kreuz in Richtung Warnemünde. Deren Kurs stecken wir nicht ab, da er für unseren Geschmack bei dieser Wetterlage nicht ausreichend von Kadet-Rinne, Gedser-Riff und den Verkehrstrennungsgebieten freihalten wird. Um nach Westen voranzukommen erscheinen uns die Gewässer bei Seeland als die geeigneteren.

So richtig südlich will der SW über lange Zeit nicht werden, eher müssen wir die Schoten dichter holen und ein erstes Reff einstecken. Schön wird es erst wieder unter der Küste von Falster, zudem wird die See schnell ruhiger. Wir laufen in den Grønsund und liegen abends in Hårbølle auf Møn. Wir fahren hier gerne hin. Ort und Hafen sehen immer so aus, als sei die Zeit stehengeblieben (leider nicht auch die Liegegelder). Nur wenige Gäste verirren sich in dieses kleine Loch, das ansonsten kaum etwas bietet, sondern ganz unspektakulär einfach so da ist. Das ist ja die Attraktion.

Die schön gedachte Etappe zu den Inseln im Smålands-Fahrwasser endet bereits unter der Autobahnbrücke bei Bogø. Vor uns ist alles weiß, grünes Wasser kommt über Deck und Luken, weshalb wir die Schoten leicht öffnen und erst einmal Vordingborg ansteuern. Wie schon im letzten Jahr legen wir einen windgeschuldeten Hafentag ein und vertreiben uns die Zeit während lang anhaltender Gewitter in der ach so gemütlichen Cafeteria eines dänischen Supermarktes. Zum Glück hält der Wind nicht an. Auf einem langen Bein können wir anderentags mit Genua II bis hinter Femø kreuzen. Dann öffnen sich schlagartig alle Schleusen, schemenhaft ist für kurze Zeit die Fähre auszumachen, bevor sie im Regen verschwindet. Die Kirche von Fejø bietet nur schwach eine Orientierungshilfe, endlich kommen die ersten kleinen Tonnen der Einfahrt in Sicht. Trotz des unsäglichen Sauwetters erscheint ein einsamer schwedischer Segler an Deck seines Bootes und hilft uns beim Einsteuern rückwärts in den letzten freien Platz. Nachts hört der Regen auf, dafür kommt der Wind. Gegen den SW motoren wir bis zum Hauptfahrwasser bei Kragenæs und laufen doppelt gerefft auf einem Bein in den Langelandbelt. Dort beginnt eine elende Kreuzerei, zum Glück nur bis Lundeborg. Brechend voll finden wir das Nest vor, es ist Hafenfest, wir passen halbwegs in eine winzige Lücke.

Die bückelige Kreuz lässt auch am kommenden Tag nur mühsames Vorankommen zu. Natürlich steht Strom gegenan. Der Wetterbericht hat Schauerböen versprochen. Als der Horizont sich voraus verdunkelt, stehen wir eine knappe Meile vor der Einfahrt in den Svendborg-Sund. Wir können gerade noch das Vorsegel an Deck legen und hier in Landnähe mit langsam laufender Maschine das Schiff ganz hoch gegen den Sturm halten. Innerhalb kürzester Zeit baut sich eine kurze, hohe See auf, wie ich sie auf der Ostsee selten erlebt habe. Teilweise taucht das Vorschiff bis zum Mast ein. Nach dem Durchzug der Hagelfront entscheiden wir uns für Trøense. Es ist Sonnabend und alles voll. Für uns ergibt sich eine letzte Liegemöglichkeit längsseits eines riesigen Kats. Jemand in gebügelter Hose blickt von oben

zu dem neuen Nachbarn herab, heißt uns dann herzlich willkommen. Wir gehen lange spazieren, die Sonne scheint und alles wirkt wieder friedlich.

Wir wollen bei erstbestener Gelegenheit an die deutsche Küste. Der Wetterbericht ist sehr indifferent, möchte vor allem für die nächsten Tage nichts nordwestliches verkünden, sondern weist auch in der Nordsee schon wieder eher rückdrehende Tendenz auf. Wir legen zeitig ab. Die lange Rinne, vorbei an Birkholm, können wir mit winzigem Schrick anliegen. Später ist sogar der Kurs in die Flensburger Förde zu halten. Aber leider immer nur bis zum nächsten Schauer. Das bereits vom Vortag bekannte Spiel geht wieder los, zum Glück jedoch nicht ganz so heftig. So sind wir recht froh, als abends um 21 Uhr der überfüllte Hafen von Sonderburg erreicht wird. Ein strammer West beschert uns von dort eine schnelle Reise in die Schlei. In Grauhöft bleiben wir einen Tag länger, mit dem Rad geht's nach Arnis. Zur Feier des Tages suchen wir in Kappeln das Stark'sche Etablissement auf, lassen uns württembergischen Wein zur mediterranen Fischplatte reichen. Viel Wind und schäumende Bugwelle gibt es auch auf dem Bein nach Strande, bevor wir nach einem Zwischenstopp im Gieselau-Kanal und optimaler Schleusung nach Hause segeln. Mit Ferienbeginn kommt uns halb Hamburg im Kanal entgegen, auch Freund Rüdiger mit seiner „SIRKKA“, der kurz längsseits geht und die gemeinsame Insel abnimmt.

Vor Wedel schaffen wir es noch, die Segel halbwegs trocken abzuschlagen, bevor wir im schüttenden Gewitterregen in den Yachthafen einlaufen und unbemerkt unseren Liegeplatz wieder einnehmen.

Für mich hat sich mit dieser Reise ein schon lange gehegter Wunsch erfüllt. Es haben sich erste Einblicke in ein bisher völlig fremd gewesenes Revier eröffnet. Usedom und Wollin? Davor hatte ich mich in der 5. Klasse mit diesem Landstrich beschäftigt, als ansonsten in Erdkunde rauf und runter die Rohstoffvorräte Schlesiens und der Elbing-Oberländische Kanal anstanden. Wir waren neugierig auf das Haff und wurden wahrlich nicht enttäuscht. Faszination Ostsee: Zum ersten Mal seit Jahrhunderten ist sie gegenwärtig frei befahrbar. Ein ganz kleines Stückchen davon haben wir bei unserem Besuch im polnischen Teil der Oder erleben dürfen. Wir waren vor den Berliner Ferien dort, was offenbar nicht unwichtig ist, da es dann dem Vernehmen nach merkbar voller werden soll. Es gibt viele interessante Plätze, die wir auf diesem Törn noch nicht besuchen konnten. Wir werden das Haff mit Sicherheit ein weiteres Mal ansteuern.

Hamburger Yachthafen und zurück	733 sm
davon gesegelt	496 sm
Motorstrecke einschließlich der beiden Fahrten im Nord-Ostsee-Kanal	237 sm
gesegelter Anteil (ohne Berücksichtigung der NOK-Passagen)	80 %
Segeltage	23
Hafentage	3

