

Ostseetörn/Rund Rügen 2009 mit dem IF-Boot FARÖ

Bericht von Wolfgang Rümke

Seit einigen Jahren träume ich schon mit meinem IF-Boot einen Ostseetörn auf eigenem Kiel zu unternehmen. Bisher ist dieser Traum immer daran gescheitert, dass ich keinen Mitsegler für diesen Törn gefunden habe. Doch in diesem Jahr sollte es endlich realisierbar werden, denn ich hatte Wolfgang Schiller, meinen Stegnachbarn, für diesen Ostseetörn gewinnen können. Es waren noch viele Aktivitäten und Ausrüstungsgegenstände notwendig, um mein Boot seetüchtig auszurüsten. Weil mein Boot mit keiner Seereling ausgerüstet war, habe ich mich kurzfristig entschieden, eine komplett neue Seereling zu kaufen und zu montieren. Auf der See hat sich die Seereling als sehr nützlich erwiesen. Außerdem fehlte auch ein Kugelkompass, der nun ebenfalls noch gekauft und montiert wurde. Mein Boot wurde bisher nur auf Binnenrevieren und noch nie auf der Ostsee gesegelt. Nachdem nun alle Vorbereitungen erledigt waren, konnte es nun endlich losgehen.

Berlin Kladow, 14. Juli, um 8.25 Uhr legen wir zu der Jungfernfahrt in Richtung Ostsee ab. Unser erstes Ziel, **Schleuse Spandau**, erreichten wir um 9.45 Uhr, Fahrzeit 1 Std. 20 min., Hub 2,0 m. Danach ging es weiter über die „Oberhavel“ in den „Oder-Havel-Kanal“, bis zur **Schleuse Lehnitz**, Fahrzeit 2 Std. 50 min, Hub 6,0 m. Unser nächster Ziel ist das Schiffshebewerk Niederfinow, Ankunft 19.15 Uhr, Fahrzeit 5 Std, Hub 36 m. Für mich war es ein überwältigendes Erlebnis, das erstmal für mich und gleichzeitig mit dem eigenen Boot das Schiffshebewerk zu erleben.

Schiffshebewerk Niederfinow entstand 1927-1934 aus 14.000 t Stahl. Es ist 94 m lang, 12 m breit und 60 m hoch, es ist das älteste in Betrieb befindliche Schiffshebewerk Deutschlands. Das Schiffshebewerk überwindet einen Höhenunterschied von 36 m am Nordrand des Eberswalder Urstromtals. Der geflutete Trog wiegt 4300 t und ist durch 256 Stahlseile mit Gegengewichten verbunden. Die Seile laufen über 5 t schwere Rollen mit 3,5 m Durchmesser. Ein Hub dauert 5 Minuten, der gesamte Auf- und Abtransport ca. 20 Minuten. Das Schiffshebewerk feierte 2009 sein **75-jähriges Jubiläum**. Parallel zu dem alten Schiffshebewerk entsteht zu Zeit ein größeres neues Schiffshebewerk. Baubeginn war 2006, die Fertigstellung ist für 2011 geplant
Ankunft **Schleuse Hohensaaten** 21.10 Uhr, Fahrzeit 1 Std. 30 min. Eine Schleusung war nicht mehr möglich, deshalb haben wir die Liegemöglichkeit für Sportboote, begrenzt auf ca. 6 Boote, im Vorhafen der Westschleuse genutzt.

15. Juli: Wir haben uns für die **Westerschleuse Hohensaaten** entschieden, Hub 0,9 m. Weiterfahrt um 9.10 Uhr, über die „Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße“ in Richtung Schwedt. Ankunft **Schleuse Schwedt** um 12.25 Uhr, Fahrzeit 3 Std. 15 min., Hub 0,4 m. Wir befahren die „Schwedter Querfahrt“ Richtung Ostoder. Die Wasserströmung auf der Ostoder beträgt 1,5 kn und sorgt für zusätzliche Fahrt in Richtung Stettin. Kurz vor der „Marina Goclaw“ kommen wir in ein Gewitter und müssen bei strömenden Regen in der Marina anlegen. Das Anlegemanöver unter strömenden Regen und das erstmal an eine Muring geht prompt in die Hose. Dank der Hilfe unserer Stegnachbarn aus Potsdam ist es mit viel Mühe doch noch gelungen. Ankunft Marina Goclaw 17.15 Uhr, Fahrzeit 4 Std. 45 min., Liegegebühr 8,50 €/Nacht o. Strom. Gut ausgebauter Yachthafen in Goclaw, einem nördlichen Vorort von Stettin, am Westufer der Oder, einfache Ausstattung mit Mastenkran und Restaurant. Unser Abendessen am Stettiner Handelshafen, nahe Altstadt, war ausgezeichnet.

16. Juli: Während Wolfgang Schiller unsere leeren Benzinkanister in einer nahe liegenden Tankstelle in Stettin auffüllen ließ, wurde von mir das Maststellen mit der eigenen Mastlegevorrichtung ausgeführt. Abfahrt um 11.10 Uhr in Richtung Stettiner Haff. Auf dem Stettiner Haff ist zum erstenmal eine Navigation erforderlich. Leider können wir keine Segel setzen, weil der Wind genau aus unserer Fahrtrichtung kommt. Außerdem ist auf der polnischen Haffseite das Segeln durch sehr viele Stellnetze erschwert. Nur unter Motor fahren bereits am dritten Tag, das ist ziemlich ätzend für Segler. Anlegen stromaufwärts der Uecker beim ersten Segelclub am rechten Ufer. **Ankunft in Ueckermünde** um 18.00 Uhr, Fahrzeit nur unter Motor 6 Std. 40 min. Abendessen im Brauhaus Ueckermünde war sehr gut.

17. Juli: Vor der Abfahrt Ueckermünde um 7.30 Uhr nachtanken aus dem Reservekanister. Plötzlich kurz vor der Ueckermündung im Fahrwasser Motorstillstand des Außenborders. Der Motor will einfach nicht mehr anspringen. Wir verholen uns durch Wringen an die Mole neben dem Leuchtfeuer.

Die Ursache der Motorstillstandes war ganz simpel > es wurde „**Diesel**“ aus Stettin nachgetankt. In Stettin auf der Tankstelle wurde anstatt „**Benzin**“ leider „**Diesel**“ in die Reservekanister gefüllt. Ich kann nur jedem empfehlen, beim Tanken der Reservekanister, sich persönlich von dem richtigen Treibstoff zu überzeugen. Wir wurden von einem Motorboot zur Wassertankstelle in den Yachthafen Lagunenstadt im Bereich der Ueckermündung abgeschleppt. Ein sehr hilfsbereiter Tankwart hat den Benzintank und den Reservekanister mit Diesel, insgesamt 20 Liter, ausgeleert und anschließend wieder mit Benzin betankt. Der Motor ist zum Glück wieder angesprungen und hat zuerst eine große Rauchwolke verbreitet. Beim zweiten Versuch konnten wir dann um 9.15 h glücklicherweise die Ueckermündung verlassen. Endlich am **4. Tag** konnten wir bei Achterlichen Wind mit mäßiger Brise über das „Kleine Haff“ unser nächstes Ziel den „**Peenestrom**“ ansteuern. Was für ein phantastisches Gefühl, ohne das Brummen des Motors über das Haff zu gleiten. In dem kleinen Yachthafen Karnin, östlich der zerstörten Hubbrücke, verbrachten wir die Wartezeit bis zur nächsten Öffnungszeit der Zecheriner Klappbrücke.

Die **Hubbrücke Karnin** ist eine 1933 eröffnete und 1945 zerstörte Eisenbahnbrücke über den **Peenestrom**. Sie war Bestandteil der ehemaligen **Eisenbahnlinie Ducherow-Swinemünde**. Das Hubteil der Brücke steht als seit Kriegsende unverändertes Fragment und als **technisches Denkmal** mitten im Peenestrom. Es wurde für die Auszeichnung als „**Historisches Wahrzeichen der Ingenieurkunst in Deutschland**“ vorgeschlagen

Abfahrt in Karnin um 16.00 Uhr. Passieren der Zecheriner Klappbrücke um 16.45 h ohne Wartezeit und bei langsamer Fahrt mit Motor. Im gesamten Peenestrom war das Segeln bis Wolgast nicht möglich, bei Wind von vorne und schmalen Fahrwasser. In Sichtweite von Wolgast, in Höhe des „Achter Wassers“ Steuerbord querab, sind wir in ein starkes Gewitter mit heftigen Regen und Welle geraten. Die Sichtweite beträgt ca. 30 m und die Blitze schlagen neben unser Boot in den Peenestrom. Ankunft in Wolgast um 20.00 Uhr, Fahrzeit 4 Stunden. Kostenlose Übernachtung an der Kaimauer direkt vor der Straßenbrücke.

18. Juli: Der Regen hat aufgehört. Es wird gemütlich gefrühstückt mit Brötchen vom naheliegenden Bäcker. Brückenöffnung laut **Sportschiffahrtskarte 8.45 Uhr**. Nach langen Warten müssen wir leider feststellen, dass die Angabe **falsch** ist, **richtig ist 7.45 Uhr**. Nun heißt es wieder Anlegen und bis zur nächsten Brückenöffnung um 12.45 Uhr abwarten. Passieren der Wolgast Klappbrücke und mit Motor den schmalen Peenestrom entlang Richtung Kröslin. Ankunft 14.15 Uhr, Fahrzeit 1,5 Stunden.. Kröslin ist eine geschützte, große Marina im nördlichen Teil des Peenestroms gegenüber dem alten Marinehafen Peenemünde.

19. Juli: Das nächste Reisziel ist der Sportboothafen Gager, im Südosten Rügens im **Mönchgut**. Nun beginnt unserer eigentlicher Segeltörn, zum erstenmal auf dem Greifswalder Bodden. In Kröslin haben wir aufgrund der Windstärke die Genua durch die Fock ausgetauscht. Dies war eine gute Entscheidung, denn bis zum Ende unseres Törns hatten wir jeden Tag von einer frische Brise bis steifen Wind konstante Windverhältnisse. Wir hatten eine angenehme Überfahrt mit gerefftem Groß und Fock bei W 4-5 Bft, 1 Meter Welle. Ankunft in Gager 13.45 Uhr, Fahrzeit 3 Std. 15 min. Gager ist ein geschützter Sportboothafen in der Hagenschen Wiek. Sportboote liegen an der Südpier, am Schwimmsteg und Heckbojen. Direkt am Hafen befinden sich Sanitäranlagen, Trinkwasser, ein gutes Restaurant sowie ein Kaufmann. Ich habe eine ausgedehnte Wanderung über die angrenzenden Zicker Berge unternommen. Von dort oben hat man einen ausgezeichneten Ausblick auf das Mönchgut und den Greifswalder Bodden.

20. Juli: Nach langer Überlegung Abfahrt 11.45 Uhr von Gager. Zunächst mussten wir gegen den Wind bei 5 Bft und Welle 1,5 Meter mit dem Außenborder die enge Fahrrinne passieren. Zeitweise war von dem Außenborder nur noch die Motorhaube zu sehen. Sobald wir die Fahrrinne verlassen hatten, Motor aus und erleichtert die Segel setzen. Wir nahmen zunächst Kurs Richtung Greifswald. In der Mitte des Greifswalder Bodden frischte der Westwind auf 6 Bft in Böen 7 Bft, Welle 1,5-2,0 Meter. Die harte kurze und steile Welle haben uns veranlasst, in Richtung Lubmin abzdrehen. Diese Überquerung des Greifswalder Boddens bei steifen Wind und hoher Welle war der härteste Segeltag während des gesamten Segeltörns. An dieser Stelle möchte ich mich besonders bei meinem Mitsegler, Wolfgang Schiller, für seine Erfahrungen und seine gute Seemannschaft bedanken. Ankunft in der **Marina Lubmin** 14.45 Uhr, Fahrzeit 3 Stunden. Die neu erbaute Marina Lubmin im Bereich der umfangreichen Industrieanlagen bietet ca. 120 Liegeplätze, Fertigstellung 2008. Einkaufsmöglichkeiten im Ort, ca. 40 min Fußweg am Strand entlang. Ein ehemaliges Fahrgastschiff beherbergt ein Restaurant.

21. Juli: Aufgrund des starken Windes 6 Bft in Böen 7/8 entschließen wir uns, einen Hafentag mit viel Erholung und einen Sparziergang am Strand entlang mit anschließenden Einkauf in Lubmin einzulegen.

22. Juli: Abfahrt in Lubmin 10.00 Uhr. Heute haben wir uns einen langen Schlag bis Stralsund vorgenommen. Bei angenehmen Wind SSW 2-3 Bft und Welle 0,5 Meter segeln wir Kurs West über den Greifswalder Bodden Richtung Strelasund. In Höhe Stahlbrode im Strelasund erwischt uns dann die Flaute und die zur Plage werdenden **Marienkäfer** fallen über uns her. Bis Stralsund kommt wieder der Motor zum Einsatz. **Ankunft Klappbrücke** Ziegelgraben 16.35 Uhr, Fahrzeit 6 Std 35 min, **Ankunft Citymarina Stralsund (Nordmole)** 17.15 Uhr, Distanz 22 SM. Bei der Suche nach einem freien Liegeplatz in der Citymarina kommen uns plötzlich Brigitte und Klaus Manthey mit Ihrem Boot entgegen. Wir haben uns alle über diesen Zufall der Begegnung gefreut. Abends haben wir zusammen in einem Hafen Restaurant gegessen.

23. Juli: Abfahrt in Stralsund 9.50 Uhr. Heute erwartet uns ein herrlicher Segeltag bei Wind aus SW 4-5 Bft. Zunächst entlang des Strelasundes, über den flachen **Kubitzer Bodden** und danach Kurs Nord Richtung Hiddensee. Mit Raumschots-Kurs sind wir im engen Fahrwasser immer dem Tonnenstrich entlang bis kurz vor Vitte gesegelt. In der Fahrinne Richtung Vitte, Segel bergen und Motor an. **Ankunft Vitte** 13.45 Uhr im Yachthafen „Lange Ort“, Fahrzeit 4 Std, Distanz 16 SM. Der Hafen ist bereits sehr voll, wir bekommen mit viel Glück den letzten Stegplatz direkt am Ufer. Wassertiefe 1,2 Meter, das Display zeigt 0 Meter an, wir haben bereits Bodenberührung.

Ich bade das erstmal in der Ostsee auf der Westseite von Hiddensee. In Vitte genießen wir Sanddornkuchen, Sanddorneis und Kaffee. Im Yachthafen treffen wir Ralf Waschke und Birgit Tomaszewski, mit Ihrer Daisy, Bavaria 30. Am Abend sind wir auf der Daisy eingeladen, dort verbringen wir gemeinsam einen netten Abend. Liegegebühr 14,50 €/Nacht, sehr teuer.

24. Juli: Abfahrt Vitte 11.10 Uhr. Wind W/SW 3-4 Bft, Welle 1,0 Meter. Endlich Kurs **Kap Arkona**. Ziel ist Lohme. Zwischen „**Der Bug**“ (Rügen) und Hiddensee muss streng der Tonnestrich eingehalten werden, in den Untiefen unmittelbar neben dem Fahrwasser **stehen die Möwen**. Dies ist ein ungewöhnlicher Anblick. Der Wind hat auf 2 Bft nachgelassen. Parallel zur Küste von Rügen mit wenig Wind und Dünung auf **Vorwind Kurs** schlagen die Segel fürchterlich. Als Abhilfe wird ein Bullenstander am Großbaum gesetzt, und die Fock wird mit dem Spi-Baum ausgebaumt. Nun ist das Schlagen der Segel beseitigt, eine ausgezeichnete Lösung.

Nun umrunden wir unser nördlichstes Ziel **Kap Arkona**, mit seiner markanten weißen Steilküste. Unsere nördlichste Position beträgt **54° 42' N / 13° 26' E**. Dort steht der älteste und berühmteste Leuchtturm der Ostsee – ein Entwurf von **Karl Friedrich Schinkel**. 1827 in Dienst gestellt. Das Leuchtfeuer wurde nach 75 Jahren stillgelegt und durch einen leistungsfähigen neuen Leuchtturm ersetzt. Der Turm ist rot-schwarz gestreift. Von hier beginnt die Fahrt um die Ostküste Rügens. Bei Halben Wind Kurs SE über die Tromper Wiek Richtung Lohme. **Ankunft Yachthafen Lohme** 17.10 Uhr, Fahrzeit 6 Std, Distanz 25 SM..

Die Südpier (Landseite) ist wegen Absturzgefahr des Steilhanges gesperrt. An der Nordmole (Natursteinwall) sind die Liegeplätze freigegeben. Durch die bewaldete Steilküste ergeben sich phantastische Ausblicke und Motive, sehr eindrucksvoll. Das Abendessen (Fisch) im **Haus am Meer**, siehe rechtes Foto, ist ausgezeichnet.

25. Juli: Abfahrt Lohme 10.45 Uhr. Wir entschließen uns einen kurzen Schlag nach Sassnitz zu machen, Sassnitz ist der letzte Hafen an der Ostküste von Rügen.. Wind W-SW 3-4 Bft, **Ankunft Sassnitz** 13.45 Uhr, Fahrzeit 3 Stunden, Distanz 9,3 SM. Der Fischerei- und ehemalige Fährhafen Sassnitz, ist für Segelyachten kein schöner Hafen. Wir legen uns an der Ostmole fest. Der Gang zur Toilette dauert ca. 15 Minuten. Die Kreideküste ist das Wahrzeichen der Insel Rügen. Bis zu 120 Meter hoch ragen hier die Klippen. Der höchste Punkt der Kreideküste ist der berühmte „**Königsstuhl**“, siehe Foto links, zu dem in den Sommermonaten täglich tausende Touristen pilgern. Im Jahre 1818 verewigte Caspar David Friedrich die Wissower Klinken auf seinem Bild „**Kreidefelsen auf Rügen**“, welches weltbekannt ist

26. Juli: Abfahrt Sassnitz 10.50 Uhr. Unser nächste Reiseziel ist wieder Kröslin in der Peenemündung. Wind W-SW 5-6 Bft, Welle 1,5-2,0 Meter. Mit einem Reff im Groß und der Fock machen wir bei **Halben Wind** eine regelrechte Rauschefahrt mit 8,0 Knoten Fahrt entlang der

Südostküste Rügens. Der Wind steht günstig. Mit hoch Am-Wind-Kurs und mit 7,0 Knoten Fahrt segeln wir durch das Fahrwasser „**Landtief**“ Kurs SW, immer den Tonnestich im Auge. Ankunft Kröslin 16.00 Uhr, Fahrzeit 5 Stunden, Distanz 30 SM.

27. Juli: Aufgrund des schönen Sommertages, 28 °C, entscheiden wir uns auf einen Hafentag in der Marina Kröslin. Als Abendessen ist frischer Dorsch angesagt. Wir machen einen Fußweg zu dem nächsten Dorf Freest, ca. 4 km von Kröslin entfernt. Dort kaufen wir in einem Fischladen, den frisch gefangenen Dorsch. Das Ausnehmen und das Braten der Fische übernimmt Wolfgang Schiller. Es war ein ausgezeichnetes Abendessen mit einem guten Tropfen Rotwein dazu.

Bei einem Anruf mit Berthold erfahren wir, dass die beiden IF-Boote vom Wack heute in Kröslin eintreffen werden. Ankunft von Berthold Kogut und Harald Witzel um 18.00 Uhr. Wir haben die zwei Liegeplätze neben uns für Ihre Ankunft freigehalten. Nun liegen 3 IF-Boote aus dem selben Verein nebeneinander.

31. Juli: Blick von der Westoder auf den Stettiner Handelshafen mit dem Museum und der Seefahrtsschule im Vordergrund.

28. Juli – 02. August : Rückreise gleiche Route zurück nach Berlin über Ückermünde, Stettin, Hohensaaten, Niederfinow, Schleuse Lehnitz, Schleuse Spandau. Ankunft Berlin-Kladow am 02. August um ca. 9.00 Uhr.

Fazit des Ostseetörns/Rund Rügen

Wir hatten ein phantastisches Wetter, mit überwiegend wunderbaren Sommertagen, Temperatur zwischen 25°C – 30°C. Vom Wind wurden wir ebenfalls verwöhnt, an fast allen Tagen zwischen 4-6 Bft. Ein heftiges Gewitter im Peenestrom und nur an einigen Tagen stundenweise Regen. Die Liegegebühren betragen zwischen 8,- € und 14,50 €/Nacht ohne Strom. Für mich war es ein herrliches Erlebnis, mit dem eigenen Boot das erstmal die Ostsee zu erleben. Ich habe mein IF-Boot als sehr zuverlässig und äußerst stabil auf der Ostsee kennengelernt. Das einzigste Handicap bei meinem Boot war der Außenborder bei hohem Wellengang und Wind von vorne. Besonders möchte ich mich für die ausgezeichneten Kochkünste und gute Seemannschaft meines Mitseglers, Wolfgang Schiller bedanken.

Wolfgang Rümke
IF GER 3888