



Saison 2020



## Inhaltsverzeichnis

Einleitung .....	Seiten 2-3
Der Bau einer Yacht .....	Seiten 4-7
Habemus Hanse .....	Seiten 8-11
Liveauftritt und Eignerseminar .....	Seiten 12-15
Optionen und Extras .....	Seiten 16-19
Jungfernfahrt .....	Seiten 20-25
Erster Törn (solo) .....	Seiten 26-37
Sommertörn .....	Seiten 38-53
Familientörn .....	Seiten 54-59
Herbsttörn .....	Seiten 60-75
Die besten Bilder .....	Seiten 76-84



« Das kannst du vergessen», war Regis erste Reaktion, als ich 2018 von einer neuen Sarabella sprach. Zugegeben, es gab auch Argumente unsere Hanse 470 bis an ihr Lebensende zu behalten. Der Occasionsmarkt war zwar übersättigt, es wird folglich nicht einfach sein, diese Hanse zu verkaufen, obwohl nur wenige auf dem Markt waren. Die grosse Frage war, wie lange wir noch segeln werden; zehn Jahre? Fünfzehn Jahre? Dann wären wir dann achtzig. Aber unsere ältesten Gäste waren weit über achtzig, also können wir unter Umständen noch lange segeln ...

Nach einem Testinserat mit extra hohem Verkaufspreis ging es los: Mindestens drei Interessenten meldeten sich und boten sogar einen höheren Preis unter einer Bedingung: Sie bestanden auf Barzahlung. Es war schon seltsam, welche Blüten so ein Bootsverkauf trieb. Geldwäscher und andere Betrüger schien es zu Hauf zu geben. Schlussendlich verkauften wir die Sarabella im Frühjahr 2019 an ein Schweizer Ehepaar – selbstverständlich zu einem wesentlich niedrigeren Preis.

Zu diesem Zeitpunkt war die Entscheidung eigentlich schon gefallen. Die Hanse Werft hatte eine neue 50-Fuss Hanse herausgebracht, die nach vielen Gesprächen und endlosem Studieren von Prospekten die Wahl einfach machte: Diese Hanse 508 entsprach genau unseren Vorstellungen: Mehr Platz, mehr Komfort, einfaches Handling. An der «boot» in Düsseldorf bestellten wir im Februar 2019 die neue Sarabella, Lieferung auf April 2020. Wenn da nicht Corona gewesen wäre ...

Im Februar 2020 fand ein Eignerseminar in der Werft in Greifswald statt. Nun konnten wir die Sarabella zum ersten Mal sehen. In der Ausstellungshalle wirkte sie noch grösser als in den Prospektbildern. Eine Woche lang räumten wir das Schiff ein und besprachen die Extras, die vom Spezialisten Wendel & Rados eingebaut werden mussten.

Im April kam die erste Ernüchterung: Einreisesperre! Erst Ende Mai konnten wir mit einer Spezialbewilligung die aufgeriggte Yacht endlich in Besitz nehmen. Was für ein Moment!

Die Saison wurde dann kurz: Im Juni fand der Jungferntörn rund Rügen statt und wegen den Quarantänemassnahmen mussten wir die Törns in Dänemark oder Schweden streichen und mit Rügen und den angrenzenden Ostseehäfen vorlieb nehmen. Aber alles hat seine Vorteile: Durch die verzögerte Erledigung der Garantiarbeiten – und es waren nicht wenige – war es viel einfacher vor Ort die Mängel zu beheben. Wären wir schon unterwegs nach Griechenland gewesen, wäre es sehr kompliziert und nervenaufreibend geworden ...



## "Habemus Hanse"



**E**igentlich hat die Geschichte viel früher angefangen: Vor einem Jahr wuchs die Erkenntnis, dass nun der richtige Zeitpunkt gekommen war, um unsere geliebte Hanse 470 zu verkaufen. Je länger wir warteten, desto schwieriger wird es. Aber es dauerte ein ganzes Jahr ....

### GELDWÄSCHER

Zuerst war Regi gar nicht begeistert, so im Sinn von „Nur über meine Leiche!“, aber als wir mal konkret daran gingen, eine Liste zu machen, was uns an der Hanse 470 gefällt und was wir vermissen, kam schon einiges zusammen. Die Niedergangstreppe war sehr steil, die Bedienung der Badeplattform war mühsam, es fehlte ein wasserdichtes Segeltrageluk vorne, der Wasservorrat war bescheiden usw.

Aber das ganze Liebäugeln mit einem neuen Schiff – wenn es denn überhaupt eines gäbe, das uns passte – war Makulatur, solange die Hanse

470 nicht verkauft war und das sollte wider Erwarten dauern ....

Am Anfang kommen nur unseriöse bis kriminelle Angebote herein. Offenbar sind Yachtverkäufe dankbare Geldwäscherobjekte. Einer, mit dem vielsagenden Namen Finkelstein, war besonders penetrant: „*Hiermit bestätige ich dass ich gerne das Boot kaufen möchte. Die Schweizer Franken sind hiermit nicht den italienischen Finanzamt deklariert deshalb wenn ich das Boot kaufe ich kaufe das über einen Strohmarkt also das heisst wenn Sie mir bitte helfen würden*“

Es dauerte dann noch ein ganzes Jahr bis die Yacht verkauft war – an ein Schweizer Ehepaar.

### PROJEKT SARABELLA 2.0

Doch nun war aus dem Konjunktiv "gäbe", plötzlich eine reale Option geworden. Es gab eine neue Hanse Linie – die 8er Reihe (458, 548, 588) – die durch betörende Optik, gelungene Details und nach wie vor gute Segel Eigenschaften herausstach. Da wir ja immer viele Gäste (Freunde und Familie) mitnehmen, war eine Grösse um die 50 Fuss realistisch. Die Hanse 548 war unser erstes *objet du désir*. Aber ein spontaner Segeltest in Split brachte uns schnell auf den Boden der Realität zurück: zu behäbig, zu sehr wellness-like, zu teuer. Und dann kam im Herbst 2018 die Hanse 508 auf den Markt und es machte klick – auch bei Regi. Das Projekt Sarabella 2.0 schien Form anzunehmen!



## DÜSSELDORF

Aber war der Entscheid richtig? Mussten wir nicht noch einmal die Konkurrenz (Dufour, Beneteau, Jeanneau) genauer unter die Lupe nehmen? Nach monatelangem Studieren von Prospekten, Testberichten und Gesprächen und dem Besuch der Bootsmesse in Düsseldorf war alles klar: Es wird nochmals eine Hanse und die 508 erfüllt (fast) alle unsere Vorstellungen: Guter Segelplan (zwei fixe Vorsegel, d.h. Selbstwendefock und Reacher), geräumige Gästekabinen mit Ensuite-WC-/Duschkabinen, einen grossen Wasservorrat (800 L), eine geniale Badeplattform mit Treppe, d.h. AHV-tauglich (keine Leiter) und unendlich viel Stauraum ( u.a. ein riesiges Segeltragleuk im Bugbereich).





*Das Cockpit mit den absenkbaren Tischen dient als Lounge oder Aussenbett*



*Unser Salon mit der Längspantry und dem geräumigen Tresen*



*Eine Werbebild (mangels geeigneten Wassertemperaturen!) der genialen Badeplattform*



LüA:	15.55 m	Gewicht:	15.10 t	Segelfläche:	118.0 m <sup>2</sup>
Breite:	4.75 m	Breite:	4.05 t (27%)	Grosssegel:	66.5 m <sup>2</sup>
Tiefgang:	2.40 m	Masthöhe:	22.05 m	Selbstwendefock:	51.5 m <sup>2</sup>
				Reacher:	87.0 m <sup>2</sup>
				Gennaker:	180.0 m <sup>2</sup>

# Produktion einer Hanse Yacht



**A**nlässlich eines Werftbesuchs im Mai 2019 konnten wir uns von der Professionalität des Produktionsprozesses überzeugen. In Greifswald arbeiten 1200 Mitarbeiter und produzieren eben so viele Yachten pro Jahr.

## SERIENBAU

Illusionen muss man sich keine machen. Die Produktion einer Serienyacht verläuft heutzutage wie Autobau: hoch automatisiert, fokussiert auf Effizienz und prozess-gesteuert. In rund 800 Mannstunden oder ungefähr drei Monaten liegt die Yacht fertig geriggt am Auslieferungsteg. Wer hier detailverliebte Bootsbauer am Werk sucht, ist hier fehl am Platz. Natürlich sind geschulte Fachkräfte für den Bau verantwortlich, aber der Allrounder alter Schule, der sowohl die Elektrik, den Sanitärausbau als auch den Möbelbau im Griff hat, den gibt es nicht mehr.

Anders wäre es gar nicht möglich, eine Yacht zu den heutigen Preisen zu bauen. Eindrücklich war die schiere Grösse der Schreinerei. Hier werden alle Möbel vorgefertigt. Erstaunlich wie viele Holzarten Hanse anbietet. Wir konnten uns vom hohen Stand der Qualitätssicherung trotz der riesigen Varianz der Einbaumöglichkeiten überzeugen: Jedes Einzelteil wird via Barcode gescannt. Damit weiss man immer, wann welches Teil vom Wem und wo eingebaut wurde.



## Baunummer #48

Unsere Yacht hatte die Produktionsnummer 48 und erhielt im September einen "Slot", d.h. einen Bauplatz. Da unser Verkäufer, Herr Zachäus, von der Hanse Vertriebsgesellschaft HVG vor Ort war, konnte er uns einige Bilder vom Bau übermitteln. Und schon mitte November war der Bau beendet. Die Yacht wurde gewässert und auf Undichtigkeiten getestet. Sie schwamm - alles war in Ordnung.

Aber eines hatte nicht geklappt: Es war vereinbart worden, dass die Sarabella in Düsseldorf ausgestellt werden würde - selbstverständlich mit einem beachtlichen Preisklass. Aber wegen Kommunikationsproblemen zwischen der HVG und der Werft war der Kiel zu früh montiert worden, so dass sie nicht mehr transportiert werden konnte. Wie wären wir doch stolz gewesen, unsere Yacht an der Ausstellung zeigen zu dürfen!









## Liveauftritt & Eignerseminar



**N**ach einem Jahr Planung kam Ende Februar der Moment der Wahrheit: Wir konnten unsere Sarabella zum ersten Mal live erleben. Zwar noch an Land und nicht geriggt, aber immerhin ...

### TROCKENSCHAU

An Land auf dem Winterbock erschien sie noch grösser, als wir es uns vorgestellt hatten. Natürlich war noch nichts gereinigt und aufgeräumt. Die Ausrüster von Wendel und Rados hatten aber schon mit der Ausrüstung der Extras begonnen: Ankerwinch, Solarpanel, Elektronik. Jetzt mussten wir die restlichen Spezialitäten mit den Fachleuten besprechen. Am Nachmittag kam der Metallbauer und erklärte uns, wie er sich die Handläufe am Steuerstand und den Cockpit-

tischen vorgestellt hatte. Am nächsten Tag war der Bootsbauer dran. Wir wollten das riesige Segeltragleuk im Bug mit Tablaren ausrüsten lassen. Zusätzlich diskutierten wir eine gute Lösung um schnell die Fender aus dem Luk ziehen zu können, ohne dass man sich bücken musste und Gefahr lief, hinein zu fallen. Keine leichte Aufgabe; wir sind gespannt auf das Resultat! Handlungsbedarf gab es auch noch in den Backskisten und im Achterluk: Die elektrischen Installationen

mussten mit Zusatzwänden geschützt werden – wieso das nicht Standard ist, ist uns ein Rätsel – und im Achterluk ist eine gescheite Lösung zur Unterbringung der Rettungsinsel gesucht.



*Fünfzehn Meter lang, fünfzehn Tonnen schwer: An Land wirkt die Sarabella noch grösser.*

## SARABELLA BLEIBT

**B**is jetzt stand die Yacht immer noch namenslos da und war damit noch nicht so richtig „unser“ Boot. Doch dann wurde der Namenszug durch die lokale Werbeagentur am Heck und am Bug angebracht; in Navi Blue, genau wie die Wasserlinie. „Das ist ja schon die Taufe“, meinte Regi. Aber das werden wir sicherlich anfangs Mai, wenn die Sarabella im Wasser ist, mit allem Drum und Dran nachholen.



*Fast schon getauft - Sarabella bleibt Sarabella!*

## WISSENSWERTES

Am Samstag konnten alle künftigen Hanse-Eigner an einem ganztägigen Seminar mit Werftbesuch und verschiedenen Workshops über Motorenkunde, Segeltrimm, Riggkunde, Bootspflege und Elektronik teilnehmen. Es gab viel Neues zu erfahren. So wissen wir jetzt zum Beispiel, dass eine mittlere Yacht in ungefähr 1300 Mannstunden gebaut wird und der Produktionstakt alle zehn Stunden ein Boot ausspuckt.



Hier entsteht das Innenleben einer Hanse 508.



Die Pantry einer 508 wird komplett eingesetzt.

Interessant ist der Aspekt, dass Hanse alle Einbauten von der Pantry bis zur WC-/Duscheinheit so weit wie möglich ausserhalb der Produktionsstrasse vorgefertigt werden. Im entsprechenden Fertigungstakt werden die Teile dann per Kran komplett in den Rumpf gesetzt.

## ELEKTRIK UND ZUKUNFT



Der Kabelbaum einer Hanse 508

Für Technik-Fans: Einen solch komplexen (analogen) Kabelbaum wird es in ein bis zwei Jahren nicht mehr geben. Die Digitalisierung macht auch vor dem Yachtbau nicht Halt: Durch das digitale BUS-System (z.B. von B&G/Navico) mit einem Zentralrechner und einer einzigen Datenleitung durch das Schiff wird die Verkabelung massiv vereinfacht.

Und dem nicht genug: Ein aufgesetztes Monitoring-System (z.B. *Sentinel*) mit Cloudlösung wird es in baldiger Zukunft erlauben, jegliche Geräte fernzusteuern oder Daten (z.B. Schiffsbewegungen, Verbrauchangaben wie auch Alarme) zu überwachen und zwar bequem über eine App vom Sofa aus. Ob man diese Entwicklung gut findet, ist eine andere Frage.



Das ausgeklügelte Reffsystem von SELDEN mit Übersetzung im Baum.



Ein Dieselmotor will verstanden werden.



Es gibt ganz verschiedene Arten von Antifouling.

## SEGEL- & MOTORENTECHNIK

Ein Schwachpunkt der Hanse 470 war immer das Reffen mit viel Kraftaufwand. Das neue SELDEN Rigg hat eine clevere Übersetzung der Reffleinen im Baum, so dass nur noch halb so viel gezogen werden muss. Abgesehen davon haben wir nun zwei elektrische Winchen zur Verfügung, was das Ganze nochmals erleichtert: eine AHV-taugliche Lösung!

Im Motorenbereich hat sich auch einiges getan: Ein mühseliges Entlüften mit Werkzeug ist nicht mehr nötig, falls der Diesel mal Luft angesogen hat. Ein paar Stöße auf die Förderpumpe reichen. Die Kühlwasserzufuhr via den Saildrive macht den Borddurchlass überflüssig und die Lärmisolation ist um einiges verbessert worden.

Viele Fehler kann man beim Auftragen des Antifouling machen. Wird der Schutz des Unterwassers falsch aufgetragen, kann sich nicht nur Bewuchs bilden, der die Yacht verlangsamt, sondern auch das Rumpfmateriel angreifen, was zu der gefürchteten Osmose (eine Art Pockenkrankheit) führt.

## Optionen und Extras



**D**ie Hanse-Werft ist Branchenführer was Optionen anbelangt. Und dennoch bleibt ein Hanseboot eine Serenyacht. Alles Weitere muss extern realisiert werden. Je grösser die Yacht, desto mehr Wünsche hatten die zukünftigen Eigner und wir bildeten keine Ausnahme.

### HEIMSPIEL

Ein Vorteil hatte die Corona-Krise: Es blieb uns mehr Zeit um die „extra Extras“ zu planen, die von der Werft nicht eingebaut werden können. Es stellte sich als grossen Vorteil heraus, dass vor Ort ein spezialisierter Yachtausrüster mit allen nötigen Abteilungen – Segelmacherei – Elektronik & Elektrik – Mastbau – Motoren & Sanitär – vorhanden war: Wendel & Rados.

Was echte Bootsmannarbeiten anbelangte, waren wir in Greifswald ebenfalls gut bedient: Die Yachtwerft Greifswald erledigt alle Spezialwünsche, wie zum Beispiel den Ausbau von Kabinen, Änderungen im Salon oder zusätzliche Möbelteile.

### STROM - WOHER?

Die grossen Themen um möglichst autark bleiben zu können, sind Wasser und Strom. Nun, im Norden ist dies nicht unbedingt ein Problem. Die Nord- und Ostsee-Reviere sind gut mit bestens aus-gerüsteten Marinas bestückt und Ankerbuchten sind eher rar. Im Mittelmeer sieht dies jedoch anders aus: Vor allem in Griechenland, wo wir hauptsäch-

sächlich segeln. Marinas sind Mangelware und Stadthäfen haben nicht immer Strom und Wasser im Angebot.

Obwohl die Sarabella grosszügig mit insgesamt sieben Batterien à 160 Ah bestückt ist, braucht es zur Ladung einigen Strom. Läuft der Diesel, leistet der Alternator 70 Ah Ladeleistung. Auf der anderen Seite verbrauchen heutige Yachten



Solarzellenunterstützen die Servicebatterien.



Die Yachtwerft Greifswald erledigt alle Bootsmannarbeiten.

## WASSER -WOHIN?

einiges an Stromum die vielen Anwendungen zu speisen. Nur schon die zwei grossen Kühlschränke benötigen ca. 20 Ah/Tag.

Aus diesem Grund brauchten wir mehr Ladekapazität. Die erste Erweiterung waren Solarzellen. Wir entschieden uns für die neuartigen Panels der Firma *Sunware*, die man an Deck montieren kann und betretbar sind. Die zwei Zellen, die vor dem Mast platziert wurden, sollen bei optimaler Besonnung 20 Ah Ladeleistung pro Tag bringen.

Die zweite Erweiterung war ein Lithium-Batteriepaket von *BOS* mit 100 Ah Leistung. Statt 65 kg wiegen sie nur 14 kg und entsprechen 200 Ah konventioneller Bleibatterien. Zusätzlich verdauen sie viel mehr Ladezyklen und können durch Ladepriorität als Puffer wirken.

Mit insgesamt 900 Litern aus zwei Wassertanks – einem unter unserem Bett in der Eignerkabine (600 L) und einem Zusatztank im Salon (190 L) – waren wir bestens bedient. Für die Trinkwasseraufbereitung war das System von *acuva* für uns die beste Wahl. Das UV-System ist zuverlässig und braucht wenig Strom. Nur der Preis war hoch: Rund € 2500 mit Einbau kostete das Ganze gegenüber einem reinen Filtersystem, das wesentlich günstiger gewesen wäre. Aber der ewige Filterwechsel war mir zuwider und eine zuverlässige Qualitätskontrolle war nicht möglich; ein Umstand, der nicht zu vernachlässigen ist, damit wir und unsere Gäste ohne Zögern und Vorbehalte an dem Zusatzhahn mit LED-Kontrolle ihre Trinkflaschen füllen. Ansonsten wären wir schnell wieder beim Petflaschensystem gelandet und das wollten wir unbedingt vermeiden.

Selbstverständlich werden wir die Wasserqualität regelmässig prüfen. Dies ist mit den Teststreifen von *Aquafree* relativ einfach.



Das *acuva*-System besteht aus einem UV-Bestrahlungsteil mit Aktivkohle- und einem Mineralisierungsfiler.



Das Lithium Batterypack ist unter dem Sofa neben dem zusätzlichen Wassertank montiert.



Der LED-Ring zeigt die korrekte UV-Reinigung an.

## ELEKTRONIK

Neben den hauptsächlichlichen Erweiterungen war natürlich auch die Elektronik ein Thema. So fehlte zum Beispiel ein Plotterbild am Navigationsplatz. Ein weiterer B&G-Plotter hätte € 3500 gekostet. Nach langer Suche fand ich ein 15-Zoll Tablet von *Trekstor*, das mit Android läuft und das W-LAN Modul von B&G annimmt. Damit können alle Daten abgerufen werden. Ein NAVTEX, ein Monitor für die Auspufftemperatur mit Alarm, das geniale PICO Modul von Simarine zum Abrufen der Ladedaten und eine Wetterstation ergänzen die Gerätepalette.

Um die Übersicht zu erleichtern, wurde der ganze Teil der 220 Volt Anlage hinter zwei Klappen versteckt. Dass sich dahinter auch der Funk befand, war aber eher gewöhnungsbedürftig.



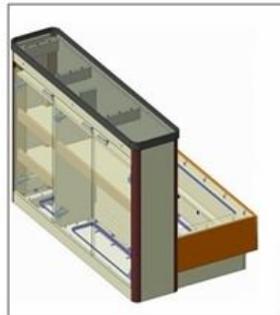
Die 220 V Anlage und der Funk sind hinter Klappen versteckt.



Der Naviplatz dient heute nicht mehr als Kartentisch sondern als digitaler Arbeitsplatz mit einigen Geräten.

## INNENAUSBAU

Der Innenausbau einer Hanse-yacht ist meistens vollständig, aber bei der 508 mit seiner Längsküche war es nötig, die Sitzbank mit einem Schranktresen als zusätzlichen Stauraum und als Haltemöglichkeit bei Arbeiten unter Deck zu ergänzen. Eigentlich wäre dies eine normale Ergänzung aus dem Optionenpaket, aber aus Unachtsamkeit war sie uns durch die Latten gegangen. Die Nachbestellung war mühsam und wir hoffen immer noch, dass der Tresen bis zur Übernahme fertig montiert ist.



Der Salontresen zur Sitzbank ist genial als Schrankteil.

## HANDLÄUFE

Ein Manko bei allen Hanse-Modellen sind die fehlen Handgriffe. Wenig verständlich, dass diese fehlen, da die 508 doch als „ideale Blauwasser Yacht“ propagiert wird.

So fehlen zum Beispiel an den Steuerständen Handläufe, ohne die man bei viel Wind nicht auskommt. Auch bei den Cockpittischen müssen Griffe an den Aussenseiten vorhanden sein.

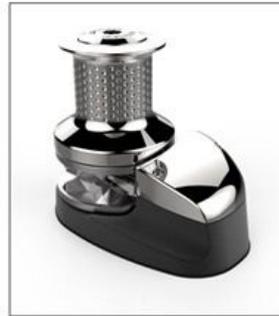
Am Niedergang, am Naviplatz und im Salon lassen wir weitere Griffe montieren, die sich schon auf der 470 bewährt haben.



Die Handläufe an den Steuerständen und Cockpittischen bewähren sich!

## ANKERGESCHIRR

Viel Kopfzerbrechen machte uns das Zubehör. Da war zuerst einmal die Ankerwinch. 1000 Watt Leistung war eindeutig zu wenig und in die Marke *Quick* hatten wir kein Vertrauen mehr, nachdem wir auf der 470 in elf Jahren drei Stück verbraten hatten! Wir ersetzen sie durch eine hochwertige *Lewmar* Winch mit 2000 Watt. Sie hat eine zusätzliche Tauwinch, die man unabhängig vom Ankerspill zum Dichtnehmen von Mooringleinen bedienen kann. Damit man die Hände frei hat, installieren wir Fusschalter und eine Funk-Fernbedienung als Backup.



Die Lewmar Winde hat ein unabhängiges Tauspill.



Die Fusschalter erleichtern die Handhabung. Eine Farbmarkierung erleichtert die Kontrolle beim Abfieren der Kette.

## Jungfernfahrt 15. Juni 2020



**E**ine ganze Woche Geduld brauchte es, bis die Sarabella für die Jungfernfahrt bereit war. Unglaublich, was alles an Zusatzausrüstung montiert und verräumt werden muss. Doch am 15. Juni war es soweit – ein denkwürdiger Tag!

### DAS ERSTE MAL

„Der Schlüssel ist im Schwalbennest“, war die lakonische Antwort unseres Verkäufers, als wir vor der offiziellen Übergabe schon am Sonntag an Bord gehen wollten. Ziemlich geschafft kamen wir nach 1200 km Fahrt, die wir aber in 2 Tagen abgefahren hatten, in Greifswald an. Das Auto war voll Material, das unbedingt noch an Bord musste.

Und dann wurde geschraubt, montiert und sortiert. Eine Yacht hat tausend Kästen und Stauräume, die alle zweckbringend genutzt werden wollen – eine logistische Herausforderung. Nach ein paar Tagen sah es im Salon schon ganz heimelig aus. Regi hatte ihre Küche schon sehr gut eingerichtet und wir konnten anstossen und und unser erstes Nachtessen an Bord begiessen. Die Stimmung war euphorisch – wie man sich gut vorstellen kann – und der Wein aus dem Aldi (!) gar nicht so schlecht.

Doch technisch war noch vieles im Argen. Das Computer-Tablet für den Naviplatz fand die WLAN-Verbindung zum B&G Plotter an Deck nicht, das AIS funktionierte überhaupt nicht und das Internet mit der vermeintlich leistungsstarken Antenne auf der Saling zickte so arg, dass der Techniker zweimal vorbeikommen musste um es zum Laufen zu bringen. Zwischendurch mussten wir einfach mal von Bord gehen um die Leute arbeiten zu lassen. Greifswald als Hansestadt mit rund 10'000 Studenten lebt jetzt wieder auf und die Leute sassen in den Cafés und auf den Plätzen



Zum ersten Mal an Bord!



Prosit! Das erste Essen an Bord.

## JUNGFERNFAHRT

Am Sonntag wäre eigentlich die Jungfernfahrt geplant gewesen. Doch es blies aus allen Rohren und nur schon das Ablegen mit dem kräftigen Seitenwind wäre bei diesen Plätzen mit Pfosten unmöglich gewesen.

Doch am Montag war es dann soweit: Nach einer kurzen Fahrt den Fluss Rick hinunter und nach dem Passieren der Zugbrücke vom historischen Ort Wieck, stachen wir das erste Mal in die Ostsee und setzten die Segel. Unser Verkäufer, Christoph Zachäus von der Hanse Vertriebs GmbH, erklärte uns ausführlich alle segeltechnischen Einzelheiten.



Wir fahren mit unserem Verkäufer, Christoph Zachäus zum ersten Mal raus.

Was für ein Gefühl, das erste Mal mit 12-15 kn Wind (3-4 Bf) die Yacht am Wind laufen zu lassen. Sie sprang gleich an, legte sich aufs Ohr und schaffte mit 43 Grad am Wind sofort 6.7 kn Speed.

Natürlich hatte niemand Zeit, Bilder zu machen; dazu waren wir viel zu aufgeregt und vollauf mit der Schiffsbeherrschung, dem Ablesen des Plotters und der Einhaltung des Fahrwassers (Mittlere Wassertiefe: 2.9 – 5m!) beschäftigt.

Nach zwei Stunden Probefahrt mit Wenden, Reffen, Reacher ein- und ausrollen (elektrisch!) und zwischendurch noch fliegend ein Sandwich verdrückend, war die ganze Aufregung vorbei und wir waren erschöpft von all den Eindrücken. Um 15 Uhr mussten wir wieder an der Brücke von Wieck sein um den Kanal zur Marina hochfahren zu können.

Das Anlegemanöver ging dann prompt in die Hose, da wir römisch-katholisch (mit dem Heck voran) anlegen wollten um endlich vernünftig über unsere neue Gangway statt über den Bug kletternd an Land zu kommen. Wir standen nämlich mit dem Ruder auf, mussten nochmals aus der Box fahren, alle Leinen schnell wieder umhängen (Regi voll im Stress!) und gegen Seitenwind nochmals Anlauf nehmen. Ohne unser starkes Bugstrahlruder wären wir mit dem 15 Tonnen schweren Schiff verloren gewesen, da der Verkäufer nämlich schon für den nächsten Termin von Bord gesprungen war und meinte, dass wir das sicherlich alleine schaffen würden. Na ja, irgendwie hat es ohne Kratzer geklappt, aber fürs Hafenkino hätten wir eine gute Vorstellung abgegeben – zum Glück war kaum jemand anwesend.



Ladies first! Regi steuert zum ersten Mal.









## Der erste Törn (solo) 23. Juni – 1. Juli 2020



**F**ür unseren ersten Törn hatten wir uns eine Umrundung der Insel Rügen vorgenommen. Das Wetter spielte einigermaßen mit, nur unsere Schiffgröße und vor allem unser Tiefgang sollte uns noch ab und zu den Adrenalinspiegel erhöhen. Neben dem Seglerischen kam aber auch die kulturelle Seite nicht zu kurz.

### UNTIEFEN

**B**evor man von Greifswald her segeln kann, muss man zwei Seemeilen den Rieckfluss bis zur Ziehbrücke von Wiek motoren. Das bedingt eine gute Zeitplanung, denn wenn man die stündliche Öffnung verpasst, bleibt einem nichts anderes übrig, als entlang den Uferbefestigungen an Pfählen festzumachen. Die Durchfahrt ist für unsere Yacht so schmal, dass man aufpassen muss, mit dem Rigg nicht an den Brückenenden anzuschlagen. Doch jetzt war der Weg in die Ostsee frei – doch frei ist relativ.

Da das Boddengewässer generell untief ist – und mit „untief“ meine ich weniger als zwei Meter – ist man gut beraten, sich immer peinlich genau an die Fahrwassertonnen zu halten. „Eine Yacht aus dem Schlick zu ziehen, gehört hier zum täglichen Brot“ erfuhren wir später vom Stralsunder Hafenmeister. Und diese Peinlichkeit wollten wir uns als Ostsee-Neulinge tunlichst zu ersparen.



*Durch die Ziehbrücke von Wiek in die Ostsee resp. in die Boddengewässer.*

### FAHRWASSER

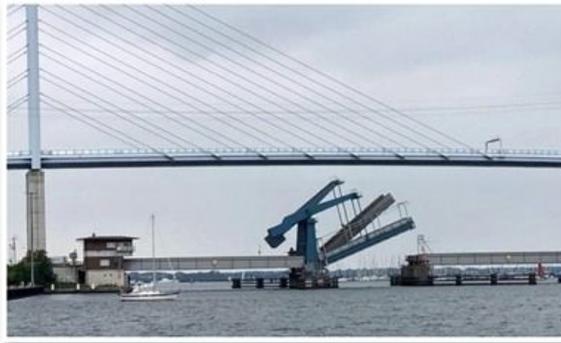
**D**er Anfang auf dem Weg nach Stralsund gestaltete sich einfach: 10 kn Wind und ein geruhames Segeln in den Greifswalder Bodden. Sogar für einen Lunch unter Autopilot reichte es. Doch dann fing das Gestresse mit dem Fahrwasser schon an. Der Strelasund verlangt ein genaues Abfahren und Zählen der Bojen, obwohl eigentlich der schönste Wind blies. Also Segel runter und Motor an, denn schliesslich mussten wir wieder eine Brückenöffnungszeit einhalten: Um 15.20 Uhr öffnet die Ziegelgrabenbrücke von Stralsund. So motorten wir entlang der nicht uninteressanten Landschaft. Auf der Backbordseite das Festland und auf Steuerbord die Küste von Rügen. Überall sah man kleine Strände mit Tagestouristen – badend bei 16 (!) Grad Wassertemperatur – und einige Camper, von denen wir noch tonnenweise sehen werden; offenbar ist dies hier der grosse Hit.

## BRÜCKENTAG

Die Durchfahrt war einfach, obwohl gleich dahinter die neue Autobrücke mit nur 24 Meter Durchfahrthöhe (unsere Masthöhe beträgt 22,50 m) „g'fürchig“ niedrig aussah. „In der Marina müsst ihr einfach ganz nach hinten fahren, dort hat es immer Platz“, war der gute Ratschlag eines Schweizer Seglerehepaars, die wir vorige Woche auf unserer Jungfernfahrt in Seedorf getroffen hatten und mit denen wir einen gemütlichen Schwatzabend verbracht hatten. Was heisst denn „immer Platz“, wir klemmten uns an den letzten freien Platz für grosse Yachten – ohne Mithilfe eines netten Stegnachbars, wäre es aber schwierig gewesen und brauchte auch wegen dem Wind zwei Anläufe. Das war auch eine Gegebenheit, an die wir uns zuerst gewöhnen mussten: Einen Hafenmeister, der einem einweist, einen Platz zuteilt, geschweige denn das Telefon abnimmt, sucht man vergebens. Hier gilt einfach: Grünes Täfelchen gleich frei, rotes Täfelchen gleich besetzt. Aber wer sieht das schon genau, wenn man im Anlegestress im Hafen Runden drehen muss.



Das Fahrwasser nach Stralsund: eng und mit vielen Kurven.



Die Ziegelgrabenbrücke von Stralsund öffnet nur vier Mal pro Tag.



Das Panorama von Stralsund

## STRALSUND

Übrigens Stralsund: Ein Unesco Weltkulturerbe kann man nicht in einem Nachmittag abhaken. Deshalb setzten wir gleich noch einen Hafentag ein. Und es gab wirklich einige wunderschöne und interessante Ecken zu entdecken. Da war zum Beispiel der riesige Marktplatz mit seinem versiegenden und aufsteigenden Brunnen, das aufgepeppte Elendsviertel (Seuchenhäuser aus dem 14. Jh) und natürlich für uns Segler der letzte Grossegler *Gorch Fock*, dessen bewegte Geschichte an Bord ausgestellt ist. Kurios ist, dass diese Hansestadt seit 2016 als „staatlich anerkannter Erholungsort“ bezeichnet wird – wem es hier nicht gut geht, ist also selber schuld!



*Das ehemalige Elends- und Seuchenquartier; heute begehrte Wohnlage.*



*Neu trifft auf alt: Das Ozeanum (weiss) passt architektonisch wie die Faust aufs Auge.*



*Der Marktplatz von Stralsund mit seinem versiegenden Brunnen.*



*Die alten Gassen und Gebäude stehen unter dem Schutz der UNESCO.*



*Rahsegler Gorch Fock: Was für ein Steuerstand!*

## HIDDENSEE

„Da fahren wir aber nicht durch, nicht wahr?“ war Regis erste Reaktion, als wir den Weg nach Kloster auf der Insel Hiddensee – der wunderbaren kleinen Nachbarinsel von Rügen und Lieblingsinsel vieler Deutscher – auf der Seckarte anschauten. Auch der Hafenmeister war skeptisch, ob wir das mit unserem Tiefgang schaffen würden. Ein Stegnachbar mit einer Hanse 470 meinte aber: „Da kommt ihr problemlos hin“. Im Hafenfürher stand: „Wer unbedingt nach Kloster will, dem unbestritten schönsten (und interessantesten) Ort auf Hiddensee, riskiert allerdings keinen Liegeplatz zu kriegen“. Kopf oder Zahl? Wir wagen es!

Weshalb musste es ausgerechnet heute mit 20 kn (Bf 4-5) blasen, wenn wir doch nur den Tonnen (Breite des Fahrwassers: 20 Meter) nachfahren mussten und man schon fünf Meter daneben die Untiefen sah? Wir waren ziemlich angespannt und der Lunch fiel gleich mal aus.



Das enge Fahrwasser nach Hiddensee.

Dazu wollte noch ein drängelnder Regattasegler mit einer 38-Fuss Dehler uns unbedingt im drei Meter Abstand im Luv überholen. Eine Böe hätte gereicht um uns aus dem Fahrwasser zu drängen – ziemlich unheimlich!

Erst nach der Ausfahrt durch die Enge von Bock und Gellen (Hiddensee) konnten wir wieder frei segeln und das war dann – hoch am Wind und mit einem Reff im Gross – vom Feinsten! Eine ähnlich grosse Bavaria hängten wir problemlos ab – die teuren FCL-Segel scheinen sich ausbezahlt zu haben.



Anlegen in der vierten Reihe. Weshalb will der innerste um sieben Uhr morgens los??!!

Oben an Hiddensee angelangt, hiess es wieder Tonnen abfahren. Zeitweise zeigte das Tiefenlog nur 2.50 Meter Wassertiefe an. Es sollte sich aber später herausstellen, dass unsere Anzeige trügerisch war. Zum Glück war Regi mit dem Bereitmachen der Fender und Leinen beschäftigt, sonst wäre sie vielleicht eher für Plan B (umkehren und Glowe anlaufen) gewesen. Aber wie will man in einem so schmalen Fahrwasser mit unserer grossen Yacht auch wenden – forget it!

Also rein nach Kloster und tatsächlich: Der Hafen war voll – und jetzt? Ein erster Versuch längsseits an einer anderen Yacht anzulegen, scheiterte an der Tiefe. Anzeige: 1.90 Meter – aber wieso sassen wir nicht fest?

Beim zweiten Versuch gingen wir frech neben drei andere Charteryachten, die auf unser Anrufen nur mit der Schulter zuckten. So lagen wir nun also im Viererpack und versperrten so ziemlich die Einfahrt zum hinteren Hafenbereich. Wenn das der Hafenmeister sieht! Der war nämlich am Rasen mähen (!), aber Regis Charme überzeugte ihn, dass wir toleriert wurden. Soll ich noch schreiben, dass wir einen Fremdschaden von 900 Euro produzierten? Dies kam nämlich so: Um eine Sicherungsleine an den Steg auszubringen, stieg ich aufs Nachbarschiff, ohne zu sehen, dass die Luken geöffnet waren – ein falscher Schritt und ich stürzte beinahe durch die Luke,

glücklicherweise ohne mich zu verletzen. Dafür war der Fensterheber abgerissen. Eine Stunde später hatte ich schon die gesalzene Rechnung der Charterfirma auf dem Mail: Lukenersatz mit Rahmen (!): 945 Euro. Für solche Fälle hatten wir ja eine Haftpflichtversicherung. „Liebe Mobiliar ...“ Aber für heute hatten wir definitiv genug erlebt! Am nächsten Tag war die Sache übrigens erledigt, Mobi sei dank.



## HAFENTAG

**H**iddensee zu verlassen, ohne den berühmten Leuchtturm von Dornbusch zu besuchen, der bis 42 km weit leuchtet, wäre eine Schande gewesen. Andere sagen, man müsste auch unbedingt das Sommerhaus des berühmten Schriftstellers *Gerhart Hauptmann* gesehen haben. Wir entschieden uns für das Erstere und mieteten zwei Fahrräder. Ein versierter Unbekannter rückte uns ins rechte Licht um das perfekte Foto von uns und dem Turm zu schiessen.

„Bist du verrückt!“, schüttelte Regi den Kopf, als wir nachmittags auf einer kleinen Velotour nach Vitte auf den Strand zu steuerten und ich in meiner Überheblichkeit behauptete, ein Bad in der Ostsee zu nehmen, nur damit wir sagen können, wir hätten auch gebadet – und dazu noch nackt, wie das bei den Deutschen normal ist. OK, ich gebe zu, über drei Schwimmszüge und eine Minute kam ich nicht hinaus; das Wasser war 16 Grad. Ach, wie sehnen wir uns nach dem Mittelmeer!



Leuchtturm "Dornbusch"

Baujahr: 1888, Klinker und Stahl  
Höhe: 28 m, gesamt: 72 m ü.M.  
Reichweite: 45 Kilometer  
Leuchtturm bemannt bis: ca. 1992

## UMS CAP ARCONA

Aber morgens um sieben, als wir das Päckli wegen einem Frühableger – es ist immer der Innerste – auflösen mussten, fand ich beim Umparkieren etwas Entscheidendes heraus. Diesmal standen wir bei 1.90 m Wassertiefe im Schlick leicht auf. Was hiess das? Unser Echolog war nicht, wie der Verkäufer behauptet hatte, auf Wassertiefe kalibriert, sondern auf Loghöhe, d.h. ca. 40 cm weniger. Unsere Angst bei 2.40 m Tiefen-Anzeige aufzulaufen, war also unbegründet gewesen; es existierte noch 40 cm „Luft“ zwischen Kiel und Seegrund.

Nach diesem schönen Hafentag zog es uns weiter um Rügen rum. Als nächstes wollten wir Glowe anlaufen und die Spitze von Rügen (Cap Arcona) umrunden. Die Windprognose des Windfinders verkündete 10-15kn Nordostwind, was genau für unsere Segelpläne passte. Also raus aus dem Fahrwasser und endlich wieder mal frei segeln! Die Sarabella legte sich aufs Ohr und pflügte mit 6.7 kn auf Amwindkurs durchs Wasser.

Die kleine aber feine Marina von Glowe hatte nach weiteren 15 sm Zielfahrt tatsächlich einen Platz längsseits am Fischerquai für uns frei.

Aber die Einfahrtstiefe mit 2.50 m (diesmal echt!) war wieder mal knapp und bei Niedrigwasser – wenn über mehrere Tage der Westwind das Wasser wegdrückt – wohl kaum anfahrbar. Hier konnten wir wieder mal einkaufen, denn Essen an Bord machte Regi mit der grossen Pantry bald mal Spass und auswärts zu essen mit Maskenpflicht macht wenig Freude.



Essen an Bord macht mehr Spass!



Marina Glowe - klein aber fein!

### Kreide - ein instabiler Untergrund



Rügens Kreidefelsen-Kalkablagerungen aus einem tropischen Flachmeer | Bild: WDR

Abbruchkanten zeigen, dass die Abtragung der Küste weiter voranschreitet.

Auch die berühmten weißen Felsen im Nationalpark Jasmund, der nur 20 Kilometer von Kap Arkona entfernt liegt, brechen immer weiter ab. 2005 stürzten die Wissower Klinken, ein Wahrzeichen des Nationalparks, ins Meer. Von den 50.000 Kubikmetern Kreide, die damals abrutschten, ist heute nichts mehr übrig. Die Ostsee hat alles fortgespült und frisst sich nun weiter in das Fundament der Felsen. Frische

Das Schicksal von Rügen. (Sendehinweis ARD)

## SASSNITZ

Von der vierten Strecke von Glowe nach Sassnitz, dem Hauptort der Insel Rügen, gibt es seeglerisch nicht viel zu berichten. Wegen drohenden Gewittern brachen wir um acht Uhr auf und schafften die 16 Meilen in drei Stunden unter Motor, bevor es nach einer Stunde aus allen Kübeln goss. Gut geplant! Wir konnten für einmal rückwärts anlegen und unsere neue Gangway testen, aber der Hafen war trostlos leer, da wegen der Coronakrise alle ausländischen Gästeboote von Dänemark, Schweden und Polen fehlten.

Dafür war das Sightseeing umso interessanter. Zeitzeugen der mondänen Bade- und Kurzeit aus dem 19. Jahrhundert sind erstaunlich gut erhalten. Riesige Hotels, aber auch feine Herrenhäuser im klassizistischen Stil sind perfekt restauriert worden und haben dem Altstadtviertel wieder Leben eingehaucht.



*Eine alter Herrschaftsvilla ...*



*... und ein ehemaliges Kurhotel, das heute teilweise in Apartments umgebaut wurde.*



*Der alte (gesperrte) Anlegesteg und die grossen Kurhotelkästen zeugen von einer grossen Zeit.*

## MARINA LAUTERBACH

Nach der sonntäglichen Flautenfahrt von gestern, stand heute eine interessante Segelstrecke nach Lauterbach, einer Edelmarina, auf dem Programm. Der Wind spielte perfekt mit und ein netter Segler mit einer kleinen Bavaria schoss aus Begeisterung ein paar hübsche Bilder von der Sarabella, als wir mit dem Reacher an ihm vorbei glitten. Am Abend hatte ich sie schon auf dem Mail und bedankte mich herzlich.

Geärgert haben wir uns nur beim Anlegemanöver in der Marina. Alles war tippopp vorbereitet und wir wären mit einer Art Eindampfmanöver um den Boxenpfahl unter zuhelfenahme des Bugstrahlruders problemlos in die Box reingefahren. Aber der Zufall wollte es, dass wir mit der Reling ausgerechnet am Haken des Pfahls zur Leinenaufnahme einhängten und weder vor- noch

zurück konnten, ohne entweder die Reling oder den Haken abzureissen. Eine zufällige Schiffsbewegung erlöste uns nach Minuten aus dem Dilemma und wir konnten in die Box eindrehen und die Sarabella an Bug und Heck belegen – selbstverständlich unter reger Anteilnahme der Stegnachbarn, die das Schauspiel genüsslich verfolgten.



Lauterbach ist eine Hotspot-Marina, die sich „Wassererlebniswelt“ nennt

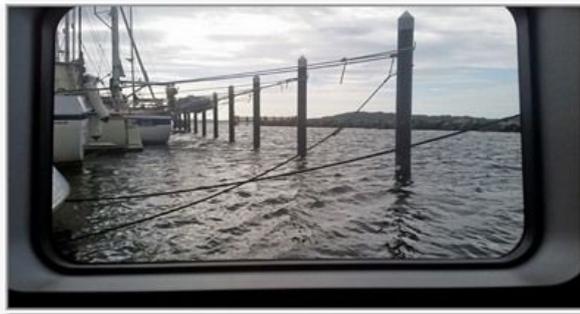


Mit dem Reachersegel - die ersten Aufnahmen (verdankt von einem unbekanntem Segler)

## HAFENTAG 2 & 3

Dass wir am Dienstag nicht weiter segeln würden, war schnell klar, als wir die Windprognosen anschauten: 25-30 kn (5-6 Beaufort), in Böen bis 35 kn. Ein Sturmtief zog durch und das sollte sich bis Mittwoch hinziehen. Mit Mühe konnten wir uns am Nachmittag überwinden, nach Putbus, dem Nachbardorf und ehemaligen Residenzort des Fürsten Wilhelm Matte I. zu spazieren, Putbus wird aber auch Rosenstadt genannt, weil Matte I. den Erwerb der Wohnhäuser mit der Verpflichtung verknüpfte, vor den Häusern stets Rosenstöcke zu pflanzen, was bis heute akzeptiert wird. Kaffee und Kuchen im ehemaligen Gärtnerhaus rundeten den Faulenzertag rentnergemäss ab. Wir kamen uns ein bisschen alt vor!

Da wir vom Radeln über die alten DDR-Pflastersteinwege einigermaßen erledigt waren, liessen wir uns von der nostalgischen Rügenschon Bäderbahn – einem echten Dampflokzug – bis nach Lauterbach zurück transportieren. In gemächlichem Tempo (25 km/h) fährt der „Rasende Roland“ durch die liebliche Landschaft von Rügen, vorbei an kleinen Weilern, prächtigen Wäldern und saftigen Kornfeldern.



*Trübe Aussichten aus dem Kajütfenster. No sailing today!*

Dass es am Mittwoch so nicht weitergehen konnte, war klar. Also mieteten wir zwei Fahrräder und radelten 11 km zum Jagdschloss *Granitz*, das ebenfalls dem Fürsten gehört hatte. Pech war, dass wir den Radweg nicht fanden und zuletzt noch über gepflästerte

Autostrassen aus der DDR-Zeit fahren mussten. Das Schloss ist selbstverständlich von exklusiver Bauweise und wurde in neunjähriger Bauzeit von 1837 bis 1846 erbaut. Um richtig jagen zu können, liess er es gleich mal mit 1000 ha (!) eingezäuntem Wald umgeben.



*Das Jagdschloss von Granitz.*

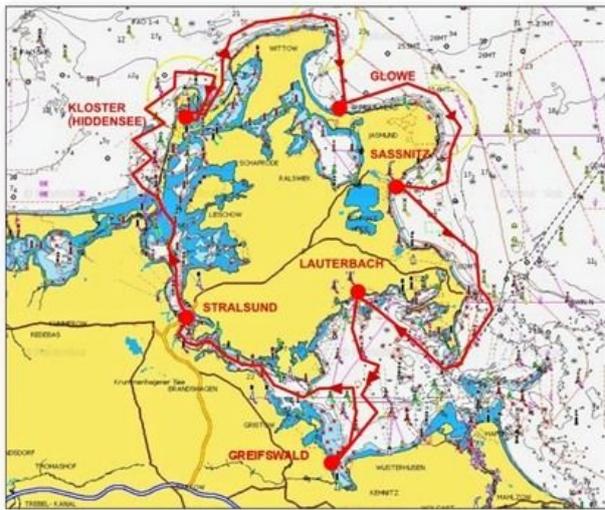
Am Donnerstag geht es definitiv zurück nach Greifswald. Es müssen noch einige Garantiarbeiten erledigt werden und dann verlangt die Familie wieder unsere Anwesenheit. Wir werden am Wochenende in zwei Tagen die lange Fahrt von 1200 km unter die Räder nehmen. Nach der Sommerpause geht es am 08. August weiter.



... so würde es innen aussehen. (Bild aparthotel-leuchtfeuer.de)



Der "Rasende Roland" - die Rügische Bäderbahn



**Törnstrasse:**

- 1: Greifswald-Stralsund, 25 sm
- 2: Stralsund-Kloster (Hiddensee), 30 sm
- 3: Kloster-Glowe, 30 sm
- 4: Glowe-Sassnitz, 17 sm
- 5: Sassnitz-Lauterbach, 32 sm
- 6: Lauterbach-Greifswald 15 sm
- Total: 132 sm

## Sommertörn nach Warnemünde 8.-20. Aug. 2020



**D**er zweite Törn dieser Saison mit Adi und Alessandra hätte schöner nicht sein können. Im Gegensatz zum Juni genossen wir heisses Sommerwetter, konstant guten Wind, eine tolle Crew und interessante Begegnungen.

Eine Stadtbesichtigung in der Hansestadt Wismar war vom feinsten und seglerisch gab es nichts auszusetzen: 320 Seemeilen, wovon wir nur ungefähr 25% unter Motor zurücklegten.

### ANKERN ZUM ERSTEN

Adi und Alessandra waren ziemlich beeindruckt von der Grösse der neuen Sarabella. Vor acht Jahren hatten sie bei uns auf der „alten“ Sarabella (Hanse 470e) ihre Seemeilen zum Hochseeschein absolviert und in der Zwischenzeit viel gechartert; aber zwischen einer 38 Fuss (11 Meter) Yacht und einer 50 Fuss (15 Meter) Yacht liegen Welten. Das merkt man nur schon beim Ablegen. So schnell mal am Dalben abzustossen liegt bei einer Tonnage von 15 Tonnen nicht mehr drin und

kann schnell mal für Füsse und Hände gefährlich werden. Da hilft nur noch Fender dazwischen halten oder mit dem Bugstrahlruder korrigieren.

Mit leichtem Nordostwind kreuzten wir den Greifswalder Bodden hoch um nach 20 Meilen in der Having, einem sogenannten „Biosphärenreservat“, auf vier Meter Wassertiefe den Anker zu setzen.



So war es eben nicht! (Werbepild von Hanse) ...

### BADEN ZUM ERSTEN

**U**nd dann kam es zu einer Premiere: Zum ersten Mal liessen wir die riesige Badeplattform runter, klappten die Badetreppe aus – Leiter war gestern, Rentner brauchen Stufen – und stürzten uns mit dem Schrei der Verzweifelten ins Wasser. Es war weder blau noch warm (18 Grad), noch mussten wir uns wirklich abkühlen, so wie wir uns das gewohnt waren vom Mittelmeer. Aber was solls, wir haben es geschafft und eine Temperatursteigerung hielten wir nicht für möglich. Es wird sie später noch geben, aber – kaum zu glauben – nach unten!



... sondern so: 18 Grad und mit Qual(!)en!

## SASSNITZ ZUM ZWEITEN

Am nächsten Morgen hiess es natürlich mit einem grimmigen Gesicht der Verachtung: „Und nun nehmen wir das obligate Morgenbad“. Nun ja, es blieb bei Absichtserklärungen; zum Glück wehte ein kühles Lüftchen, der Himmel war leicht bewölkt und überhaupt, wer sagt denn schon, dass das schon heute sein muss. Und vielleicht hat es noch See-Quallen und die sind sicherlich, wenn nicht tödlich, dann doch immerhin gesundheitsgefährdend.

Der Weg nach Sassnitz bedeutete zuerst mal Fahrwasser abfahren. Mit unserem Tiefgang von 2.40 m mussten wir genau auf dem Tonnenstrich motoren. Durch das „Landtief“ – einer Fahrwasserenge am Südrand von Rügen – war es schnell mal nur einen Meter tief. Das sieht man natürlich nicht und der Laie fragt sich, weshalb man solche Umwege fahren muss, wenn doch

die nächste Tonne gleich voraus wäre. Aber jedes Jahr gibt es unerfahrene oder siebenmalklugen Chartersegler, die glauben, das Fahrwasser gelte nur für die Berufsschiffahrt und dann im Schlick stecken bleiben. Zwei Tage später wurden wir selber

Zeuge eines Funkverkehrs zwischen einem Döskopf, genannt „Grundsitzer“, und der Seenotrettung – und auf Kanal 16 kann ja peinlicherweise jedermann mithören – als er vor Barhöft (bei Stralsund) freigeschleppt werden musste.



Der längste Quai der Ostsee - geschlossen und vergammelt. Die goldenen Badezeiten sind vorbei.



Wer beim "Landtief" (Südecke von Rügen) die Abkürzung nimmt, muss damit rechnen, aufzusitzen.



Sassnitz: Ein Hafen zum Vergessen: keinen Wasseranschluss!

## GLOWE ZUM ZWEITEN

Am Montag war die kurze Strecke um die Ostecke von Rügen nach Glowe gemäss Törnplan an der Reihe. Viel zu arbeiten gab es nicht. Der leichte Nordostwind hielt weiterhin an, es war nach wie vor erstaunlich warm (27 Grad) und das Bimini, dessen Einsatz eigentlich erst für die brütend heissen Tage in Griechenland gedacht war, spendete dankbar Schatten. Wir hatten es sogar noch ändern lassen und hinter das Achterstag gesetzt, damit es auch für den Steuermann bei schrägem Sonneneinfall vor der Sonne schützte.

Überhaupt, alle Sonderanfertigungen, die vom ortsansässigen Yachtausrüster *Wendel & Rados* und der *Tuchwerkstatt* umgesetzt worden waren, bewährten sich vollauf. (s. *Optionen und Extras*)

Richtig zur Sache ging es eigentlich erst beim Anlegen in Glowe. Das letzte Mal, als wir alleine unterwegs gewesen waren, hatten wir uns ums Einparken zwischen den Pfählen gedrückt und längsseits angelegt, aber dieses Mal wollten wir es trotz starkem Seitenwind wissen. Schliesslich wollten Adi und Alessandra etwas lernen. Entscheidend sind zwei Dinge: Erstens muss man im ersten Anlauf die Heckkleinen über die Dalben werfen können und zweitens sollte jemand am Steg die Bugleinen abnehmen können, damit das Boot nicht vertreibt. Beides klappte dank guter Vorbesprechung und genügend Publikum hervorragend. Wenn man mit solch einer grossen Yacht anlegt, die kaum zwischen den Pfählen

durchkommt, kann man gewiss sein, dass jede Bewegung mit Argusaugen und entsprechenden, gutgemeinten Kommentaren bedacht wird. Es funktionierte gut und die Frau der Nachbarsyacht, die immer wieder schrie „Bugstrahler, Bugstrahler!“, liess mich relativ kalt.



Adi segelt uns locker nach Glowe.



Leinen über die Dalben zu legen, ist gar nicht so einfach!

## HIDDENSEE ZUM ZWEITEN

Wer um Rügen herum segelt, sollte die Insel Hiddensee nicht auslassen, das steht in jedem Törnführer. Was wir nicht gelesen haben, ist der Hinweis, dass die „empfohlene“ Kiellänge 2.10 m nicht überschritten werden sollte. Dass es gleich so mächtig um das Cap Arcona herum wehen würde, stand aber nicht im Windfinder. Mit knapp zehn Knoten stürmten wir auf die Einfahrtsboje des Hiddenseefahrwassers zu. Nun, die Nordeinfahrt, die wir heute benutzten um nach Kloster zu gelangen, bot keine Schwierigkeiten, solange man sich ans Fahrwasser hielt. Überall zeigte das Log mindestens drei Meter an. Da wir hier schon mal durchgefahren waren, segelten wir sogar unter Reacher mit zwanzig Knoten Rückenwind relativ locker durch.

Wider Erwarten konnten wir sogar in der zweiten Reihe längsseits an einer grossen Motoryacht anlegen. Das letzte Mal hatten wir an äusserster Stelle im Viererpack gelegen und den hinteren Hafeneingang versperrt. Dies stört hier aber in

der Hauptsaison weder die anderen Segler noch den Hafenmeister. Mit bösen Blicken wird man erst bedacht, wenn man es ablehnt, dass eine andere Yacht längsseits gehen kann.



Mit 9.7 kn Speed (s. Plotter) surfen wir Richtung Hiddensee.



Kloster: Gut eingeklemmt an zweiter Stelle im Päcklein.

## STRALSUND

„Wir hätten uns halt vorher erkundigen sollen!“, meinte Regi nervös, als am nächsten Tag auf dem Weg nach Stralsund das Echolog zwischendurch weniger als 2.30 m Tiefe anzeigte und nervös piepste. Aber ganz so unbedarft, wie es schien, waren wir doch nicht unterwegs. Erstens stand das Pegel rund 15 cm über Normalnull und zweitens hatte ich eine (geheime) Sicherheitsmarke im Log eingegeben, so dass es keinen Grund zur Aufregung gab. Nur einmal stieg der Adrenalinpegel leicht an, als ein langsamer Skipper uns tatsächlich aus dem Fahrwasser drängen wollte, als wir ihn im Luv – notabene korrekt – links überholen wollten.



Die Hafeneinfahrt von Stralsund bei Sonnenuntergang.

Ein paar Tage später – die Segelwelt ist ja klein – trafen wir uns wieder in einem anderen Hafen und er wollte uns belchren, dass wir mit unserem Tiefgang gar nicht hätten durchfahren dürfen (empfohlen heisst nicht verboten!). Im Zweifelsfall kann sowieso jeder Segler auf ELWIS (Schiffahrtsverwaltung des Bundes) unter *Bekanntmachungen für Seefahrer* nachschauen, welche Wasserstände zur Zeit herrschen.

Als wir schon um zwei Uhr in Stralsund ankamen, war gerade noch ein Platz am Schlussquai der City Marina frei. Dass uns dieser Platz die Pole-Position für die abendliche Regatta des Yachtclubs sicherte, wussten wir noch nicht. Aber um sieben Uhr abends waren so viele Yachten – von der FD-Jolle bis zum 50 Fuss Racer – am Start, dass es sogar für Stadttouristen spektakulär war.

Den Besuch der Stadt – der, wie wir ja wussten – durchaus lohnenswert ist, hakten wir in einem Nachmittag ab, denn uns zog es nun Richtung Westen, den nächsten sehenswerten Städten entgegen: Warnemünde und Rostock.

Jeden Mittwoch veranstalten die Stralsunder Segler eine Regatta für jedermann.



## ELEKTRONIKPROBLEME

Am nächsten Tag hiess es früh aufstehen, wenn wir die 70 Meilen, immerhin rund 150 km, nach Warnemünde schaffen wollten. Die grosse Frage war, ob uns der Wind günstig gesinnt sein würde, oder ob wir den grössten Teil unter Motor zurück legen mussten. Doch zuerst plagte uns ein ganz anderes Problem. Als wir um sieben Uhr ins Fahrwasser nach Zingst einbogen und gemütlich das Morgenessen genossen, spielte die Navigation verrückt. Sie gaukelte uns vor, wir hätten eine Querströmung von sage und schreibe zehn Knoten und wir müssten das Schiff um mindestens 45 Grad gegenan steuern um den Kurs halten zu können.

Später, als wir schon im freien Wasser Richtung Darsser Ort – dem Nothafen – waren, wurde es noch schlimmer. Der Autopilot wollte retour segeln, da er meinte, er käme nur so voran. Auch die Wegpunktnavigation war unbrauchbar, wir hatten weder einen Sollkurs noch eine klare Zielangabe. Jetzt gab es nur eins: RTFM (Read The Fucking Manual) und Handsteuerung.

Zum Glück hatte es ab zehn Uhr genügend Wind aus der richtigen Richtung, so dass Alessandra und Regi die Sarabella Richtung Ziel steuern konnten und wir uns in die Bedienungsanleitungen vertiefen konnten. Adi als IT-Spezialist war mir da eine grosse Hilfe. Die Frage war: Wie hingen die Angaben von Strömung (Tide), Sollkurs (Bearing) und Bootsausrichtung (Heading) zusammen und woher bezog der Plotter diese (falschen) Angaben? Nach einer Stunde wussten wir es: Neben dem unbestechlichen GPS-Kompass gab es noch den digitalen Magnetkompass, der wie sein analoger Gegenspieler sensibel auf Eisenablenkung reagiert, respektive diese kompensieren muss. Als wir diese automatische Kalibrierung ausschalten konnten, war das Problem für den Moment gelöst. Die Fortsetzung erfolgte erst ein paar Tage später.

Unterdessen war Warnemünde schon in Sichtweite und drei Stunden später legten wir im „Alten Strom“ – einer Art Stadthafen – mitten in Warnemünde an.

## HAFENTOUR

Wie gross der Hafen von Warnemünde wirklich war, erfuhren wir erst, als wir eine Hafentour buchten. Es gab einen Terminal für Kreuzfahrtschiffe, der eben mit viel Geld fertig gestellt worden war und wegen Corona leer und trostlos aussah und sinnigerweise mit dem Spruch „We wish you were here“ versehen worden war. Noch viel grösser waren die drei Industrie- und Fährhafen. Im Halbstundentakt fuhren hier riesige Fähren und Frachter ein und aus. In einer Ecke stand der grösste Hebekran von Europa namens „Orion“ (Lastvermögen 5000 Tonnen), der von *Liebherr* – dem grössten Kranbauer von Europa und hier ansässig – gebaut worden war und bei einem Belastungstest zusammengebrochen war und nun ein Streitfall von 50 Millionen Schadenssumme war. Ursache war übrigens ein gebrochener Kranhaken, der in China produziert worden war!



Glück muss man haben: Wir kriegen den letzten Platz im Stadthafen "Alter Strom" von Warnemünde.



Am neuen Terminal für Kreuzfahrtschiffe herrscht Katerstimmung. Kosten 15 Mio. Corona lässt grüssen.



Der Unglückskran von Liebherr. Jetzt eine Bauruine und ein Schadenfall von 50 Mio. !



Die berühmte Neptun-Werft. Hier werden auch die Flusskreuzfahrtschiffe einer Schweizer Reederei gebaut. (s. Heck des Fahrgastschiffs.)



*Hier werden die 45 m langen Rotorenblätter der Windkraftwerke verladen.*



*Der sehr beliebte Strand von Warnemünde., Breite 2 km, Länge 5 km.*



*Der "Teapot" ein Wahrzeichen am Strand von Warnemünde. Dahinter der berühmte Leuchtturm.*



*Der Leuchtturm von Warnemünde (z. Vg. [mvp.de](http://mvp.de) und [wsv.de](http://wsv.de))*





*Der berühmte Leuchtturm von Warnmünde. Erbaut 1898, Höhe 37 m, heute Publikumsmagnet. Die Renovation dauerte von 1979 bis 1993 (!)*

## WISMAR

Nun lagen wir schon zwei Tage im *Alten Strom* und wollten eigentlich weiter segeln nach Wismar, der geschichtsträchtigen Hansestadt und Geburtsort des berühmt-berüchtigten Seeräubers Klaas Störtebeker aus dem 13. Jahrhundert. Das wären nochmal 50 Meilen Richtung Westen gewesen. Eine kleine X-Yacht mit Rostocker Familie, die sich bei uns längsseits gelegt hatten, rieten uns mangels Wind davon ab. Also nahmen wir die Bummelbahn und waren schon nach einer Stunde in Wismar angekommen. Um nicht nur einfach schön erhaltene Häuser aus dem Mittelalter zu bestaunen – Wismar wurde dank einem klugen Bürgermeister im Zweiten Weltkrieg von der Ausbombung verschont – buchten wir gleich eine zweistündige Stadtführung; und die lohnte sich in jedem Fall. Unser Führer im Kostüm von Störtebeker wusste so viele, interessante Geschichten zu erzählen, dass wir

nicht aus dem Staunen heraus kamen. Total erledigt kehrten wir abends auf die *Sarabella* zurück und schafften es gerade noch ein Fischbrötchen vom Stand gegenüber zu verdrücken, bevor wir in die Kojen sanken und in Träume über Mittelalter, Seeräuber und seltsame Bräuche abdrifteten.



Unser Stadtführer im historischen Kleid von Störtebeker. Er kennt jedes Detail!



Die Wasserkunst von Wismar, gebaut 1602. Hier konnte man das Wasser für den Haushalt abholen.



## DER WEG ZURÜCK

Am Montag war dann endgültig Schluss mit Sightseeing, Shopping und kulturellen Ausflügen. Wir mussten den Heimweg Richtung Osten an-treten. Doch vorher mussten wir noch unser Navigationsproblem endgültig aus der Welt schaffen. Es war nämlich immer noch nicht klar, was oder wer der Schuldige an diesen falschen Angaben über Kurs und Strömung war. Ein Telefon an unseren Ausrüster in Greifswald brachte Klarheit: „Es muss etwas Metallisches, wie Schwimmwesten in der Nähe sein“, meinte der Elektronik-Spezialist, nachdem wir die Einstellungsdaten übermittelt hatten. Und tatsächlich: Im Kasten neben dem Kompass, der sich unter dem Bett der Gästekabine befand, lagen zwei Schwimmwesten.

Eine metallische Schlingerleiste, die ich kürzlich dort montiert hatte, brachte den Kompass endgültig aus dem Takt. Die Lösung war denkbar einfach: Noch einmal RTFM (s. S. 42), die Kalibrierung aus der Geräteliste aufrufen, zwei Vollkreise vor dem Hafen drehen und damit hatte es sich!

Für die Fachleute: Das System erstellt eine digitale Deviations-tabelle für den B&G *Precision 9* Kompass. Wir waren erleichtert und segelten beruhigt Richtung Osten nach Hiddensee zurück.

Nach 65 Meilen gab es erste Ermüdungserscheinungen, obwohl wir gut vorwärts gekommen waren und um 18 Uhr schon den Leuchtturm von Dornbusch passierten.

Es lagen aber noch gut zehn Meilen vor uns und mit dem Fahrwasser nach Kloster errechnete die Navigation ein ETA (Estimated Time of Arrival) von 1945 Uhr. Ein Blick in die Karte und aufs Wetter-App brachte mich auf eine Alternative: „Wir könnten gegenüber von Hiddensee in der Nähe von Dranske auf vier Meter Wassertiefe ankern“, meinte ich zur Crew. Mein Vorschlag wurde dankbar aufgenommen, denn die Aussicht auf ein Abendbad und ein Nachtessen vor dem Gute-Nacht-Geschichtlein machte die Crew wieder munter. Nachdem der Anker gesetzt war, kam die

erste Enttäuschung: Das Wasser war voller Quallen! Dafür war das Nachtessen umso besser, Alessandra und Adi bekochten uns mit *Italianità*.



Heute steuert Alessandra nach Hiddensee.



So kompliziert ist das Netzwerk der Navigation aufgebaut. Die Einstellungsmöglichkeiten sind vielfältig. Die Anzeige (rechts) ist dafür umfangreich und für Anfänger verwirrend.

Die zweite Enttäuschung kam erst am nächsten Morgen. Übrigens: Die Nacht war windstill gewesen und der Wetterumschwung auf Westwind und Legerwall (auflandigem Wind) war erst auf zehn Uhr prognostiziert. Das Morgenbad war nämlich nur für harte Frauen und Männer gedacht: Die Quallen waren zwar weg und wahrscheinlich erfroren, denn die Wassertemperatur betrug nur noch 14 Grad! Es muss aber erwähnt werden, dass alle wenigstens für ein paar Sekunden eintauchten und der Skipper todesmutig sogar ums ganze Schiff herum schwamm – etwas, was mir als bekennendem Warmduscher niemand zugebraut hätte.



*Unser Ankerplatz zwischen Rügen und Hiddensee. (Luftbild t-online.de)*



*Vor Anker sind die Sonnenuntergänge am Schönsten!*

## WETTERUMSCHWUNG

Dass das Wetter nach zehn Tagen Sonnenschein und Temperaturen um 30 Grad – für die Ostsee sicherlich aussergewöhnlich – irgend einmal umschlagen würde, war klar. Um neun Uhr erhob sich tatsächlich der vorhergesagte Westwind und schuf eine ganze neue Szenerie. Er trieb Dunst vor sich her, so dass wir kaum eine halbe Meile mehr voraus sahen. Zum Glück zeigte uns das AIS (*Automatic Identification System*) alle umliegenden Schiffe an, ausser es handelte sich um kleine Fischerboote, die überall irgendwo standen und die man genug früh erkennen musste. Heute waren es nur 25 Meilen nach Glowe und zum Zeitvertrieb lieferten wir uns ein Rennen mit einer kleinen Hanse, die dank ihrem Code Zero Segel (eine Art Spinnaker) erstaunlich schnell war.

Am Schluss waren wir aber doch eine Viertelstunde vor ihnen im Hafen.

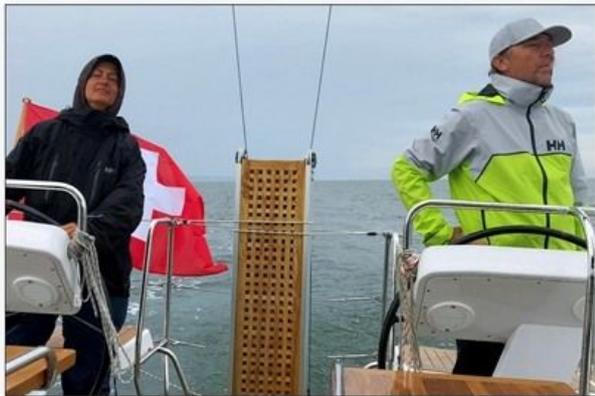
## REGENWETTER

Niemand hätte gedacht, dass wir das Regenzeug nur einmal hervorzerren müssten. Aber nach der Umrundung der berühmten Kreideküste vor Sassnitz musste Alessandra doch noch die Kaputze hochklappen. Erst am Abend, als wir in Gager angelegt hatten, erfuhren wir, dass es keine drei Meilen von uns entfernt im Innern von Rügen zu wahren Sturzbächen und Feuerwehreinsätzen gekommen war. Von all dem bekamen wir nichts mit und Marina von Gager an.

Dies ist ein von EU-Fördergeldern erbauter Hafen, ausüben zu können. Räucherfisch und Zander kriegt man hier ganz frisch aus dem Fangkorb. Die der es den letzten ansässigen Fischern erlaubt, ihr Berufshandwerk noch traditionell ausüben zu können. Räucherfisch und Zander kriegt man hier ganz frisch aus dem Fangkorb.



Die Fischer von Gager; eine der letzten traditionellen Station.



Alessandra und Adi sind wetterfest!

Die Gager Fischer erlangten postum sogar nationalen Ruhm, als sie 1990 in ihrer Fischer-hütte mit Angela Merkel (als 36-jährige Neupolitikerin) ab-gelichtet worden waren.

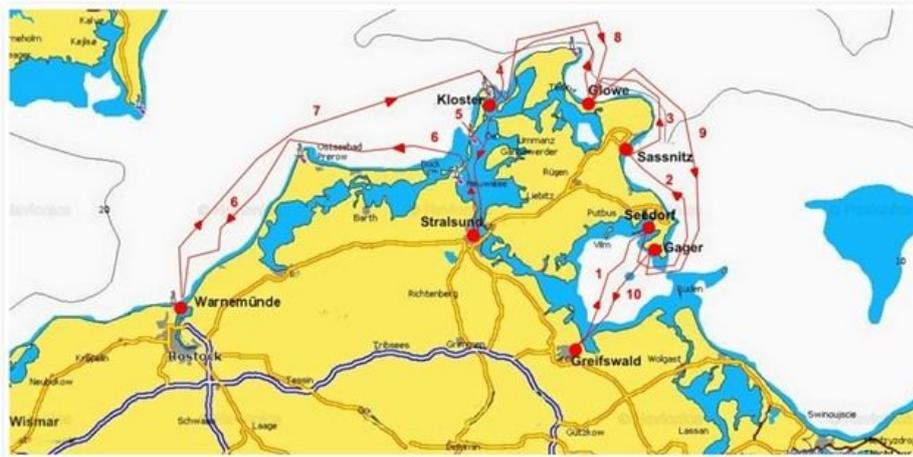


Am Morgen noch Regen und am Abend der schönste Sonnenuntergang in Gager (Is. Rügen)

Der kurze Schlusspurt nach Greifswald fügte sich nahtlos an die guten Bedingungen des Törn an: Den Reacher (das grosse Vorsegel) ausgefahren und mit Zielkurs auf die Einfahrt von Wick zugchalten.

Nach zwei Stunden waren wir schon an der Ziehbrücke, assen gemütlich, langssceits vertäut, unseren Lunch und warteten auf die Brückenöffnung.

Ende gut – alles gut? Yes Sir, dem ist nichts hinzuzufügen! Ein Megatörn!



**Törnstrecke:** 1: Greifswald - Having, 25 sm 2: Having - Sassnitz, 30 sm 3: Sassnitz - Glowe, 20 sm 4: Glowe - Kloster, 35 sm 5: Kloster - Stralsund, 17 sm 6: Stralsund - Warnemünde, 65 sm 7: Warnemünde - Hiddensee, 65 sm 8: Hiddensee - Glowe, 25 sm 9: Glowe - Gager, 40 sm 10: Gager - Greifswald, 19 sm Total: 311 sm

## Familientörn 21. Aug. - 3. Sept. 2020



**Z**um ersten Mal war ein Familientörn mit Sarah und Chrigu angesagt. Segeln stand nicht unbedingt im Vordergrund. Sie wollten unsere neue Sarabella kennen lernen, die Gegend geniessen und entspannen.

Weit kamen wir nicht. Nach einem Kurzbesuch von Rügen (Gager) blieben wir ganze drei Tage in Stralsund, ohne dass es uns langweilig wurde. Nach sieben Tagen landeten wir wieder in Greifswald.

### LUXUSYACHT

Gross war das Staunen als Sarah und Chrigu nach einem problemlosen Flug bis Berlin und einer angenehmen Autofahrt am Donnerstag an Bord kamen. Da sie ja noch die „alte“ Sarabella kannten, waren sie hell begeistert von ihrer grosszügigen Kabine mit eigener Dusche, die sogar grösser ist als unsere in der

Eigenerkabine. Im Salon konnte jeder seine Leseecke aussuchen oder der Länge nach im Cockpit auf den abgesenkten Tische, die sich so in eine Lounge verwandeln liess, hinfläzen.

Sogar das Wetter war erstaunlich freundlich; auf jeden Fall viel besser als die Vorschau auf dem Windfinder. Dies wird sich die nächsten Tage noch ein paar Mal wiederholen.

### SHOPPING ZUM ERSTEN

Klar, dass wir auch mal segeln wollten und mit „wir“ war auch unsere Crew gemeint. Aber eben: Alles mit der Ruhe und nicht unbedingt am nächsten Tag. Greifswald bot ja auch einiges, vor allem ausgesprochen feine Kleider- und Schuhläden. Die Übersicht der Shoppingtour habe ich verloren; es sah alles sehr hübsch aus, kostete fast gar nichts – wer's glaubt – und war im Brustton der Überzeugung offenbar genau das, was im Kleiderschrank noch fehlte. Auf jeden Fall hat das Greifswalder Gewerbe sicherlich Freude an den Schweizern gehabt. Man konnte jetzt schon wetten, dass sie auch in Stralsund den Versuchungen nicht widerstehen werden können.



*Sarah und Chrigu freuen sich an Bord zu sein.*

## BADEN - TROTZ ALLEM

Nach zwei Tagen, kurzzeitiger Ebbe in der Kasse, drei verlorenen Brändi-Dog Spielen – dem Abendvergnügen mit teilweise ungehaltenen Kommentaren – war es Zeit dem Wohnwagen zu Wasser endlich seinem angedachtem Verwendungszweck zuzuführen. Die Segel zu hissen, nachdem wir wieder mal die Ziehbrücke von Wieck passiert hatten, war verbunden mit unglaublichen Sturzbächen von Wasser, die nach dem zweitägigen Regenwetter sich im Grosssegelsack gesammelt hatten. Kein Wunder hatte die Fallwinch alle Mühe, das Segel hochzuziehen. Dass es anfänglich rein zum Trocknen diente – es herrschte Flaute wie auf dem Hallwilersee – störte niemanden.



Sonnenuntergang auf Gager - immer wieder kitschig schön.



Chrigu taucht als Erster!

. Im Gegenteil; es war eine ideale Gelegenheit mitten auf dem Greifswalder Bodden einen Badeversuch zu wagen. Kaum zu glauben, aber das Wasser hatte gute zwanzig Grad. Das „Meer“ oder besser gesagt der gefühlte See war auch nur sechs Meter tief. Gewöhnungsbedürftig gewiss, aber eine Tatsache rund um Rügen und vielfach Anlass für ungewollte Zwischenstopps in

Form von „Grundsitzen“, wie man dies hierzulande nobel für *Stranden* nennt. Später erhob sich dann doch noch ein kleines Lüftchen, das die Sonntagsfahrt nach 18 Seemeilen in Gager auf der Insel Rügen zu einem gebührenden Abschluss brachte. „Genau so hab ich es mir für den Anfang vorgestellt“, meinte Sarah zufrieden“.

und der romantische Sonnenuntergang trug das Seinige dazu bei. P.S. Regi und ich gewannen zum ersten Mal im Dog-Spiel. Wie haben wir doch gut geschlafen!

## NOCHMALS STRALSUND

Am nächsten Tag begann der Segeltag nach einem ausführlichen Frühstück um Punkt elf Uhr. Wir mussten nämlich in vier Stunden und zwanzig Minuten an der Ziegelgrabenbrücke sein, die vor dem Hafen von Stralsund liegt und nur alle zwei bis drei Stunden ihre imposanten Brücken anhebt. Da man hier wieder genau dem Fahrwasser folgen musste, war schwierig abzuschätzen, wieviel Zeit wir unter Segel gebrauchen würden. Wir entschieden uns deshalb für Motorfahrt, vor allem weil der vorherrschende Westwind meistens auf die Nase blies.

Nach einer halben Stunde legten wir längsseits an der Mole der Stralsunder City Marina an und liessen das Segeln mal für zwei Tage sein. Schliesslich bietet Stralsund einiges, ist Unesco Weltkulturerbe und rühmt sich, als ausgezeichnete Stadt für allgemeines Wohlbefinden zertifiziert worden zu sein. Na ja, wenn man Wohlbefinden mit ausgiebiger Fussgängerzone und Einkaufsmeile von H&M, P&C bis Esprit gleichsetzt, mag das sicherlich stimmen. Aber auch das national bekannte *Ozeanum*, das sich den Besucheranstürmen kaum erwehren kann, bietet viel

Sehens- und Wissenswertes. Wie dem auch sei, alle Familienteile kamen auf ihre Kosten. Die einen in der Shopping Mall, die anderen auf dem Marktplatz mit dem ehrwürdigen Rathaus und dem genialen Bodenbrunnen, der wie ein Walfisch alle halbe Stunde eine Fontäne ausbläst und Unwissende immer wieder erschreckt.



Die Ziegelgrabenbrücke öffnet nur vier Mal im Tag.



Zum dritten Mal passieren wir die Ziegelgrabenbrücke. Regi macht schon die Fender für das Anlegemanöver in Stralsund Marina bereit.



*Idylle auf dem WEg nach Stralsund.*



*Sicher und bequem längsseits angelegt in der City Marina von Stralsund.*



*Das altehrwürdige Rathaus aus dem 13. Jahrhundert und der Bodenbrunnen mit seiner Walfischfontäne.*

## FLAUTENFAHRT

Nach drei Tagen hatten wir alle Möglichkeiten in Stralsund ausgenutzt, waren dem Regenwetter geschickt aus dem Weg gegangen, d.h. es fanden vermehrt Lese- und Dogrunden unter Deck statt und traten nun die Heimfahrt an. Diesmal war es möglich, fast die gesamte Fahrwasserstrecke unter Segel zurückzulegen.

Entgegen der Prognose schien nun wieder die Sonne und ein gemütliches Windlein von drei Beaufort trug uns unter Reachersegel zurück in den Greifswalder Bodden.

Um halb sechs legten wir die Leinen über die Dalben in der Marina Greifswald und liessen den Törn abends in der Pizzeria mit einem fabelhaften Nachtessen ausklingen.

„Jetzt werden wir noch zweimal hier ablegen“, stellte Regi lakonisch fest: Für den letzten Törn dieses Jahr am Samstag mit Claudia und Edi und nächstes Jahr, wenn die grosse Reise in den Süden endlich stattfindet – hoffentlich.



*Für einmal steuert der Chef - mit Navigatorin wegen den vielen Fahrwassertonnen und den Untiefen - ein Muss!*



## Herbsttörn 6. - 18. Sept. 2020



**F**ür den letzten Törn der Saison hatten wir uns mit Edi und Claudia einiges vorgenommen: Wir wollten Rügen umrunden, eine Velotour auf Hiddensee unternehmen, einen Shoppingtag in Stralsund verbringen und nochmals Warnemünde/Rostock anlaufen oder nach Bornholm segeln. Doch einmal mehr bestimmten Wind und Wetter das Programm. Das Segeln stand nicht immer an erster Stelle - Alternativprogramme machten die Würze an diesem Törn aus. Unsere Crew hatte genau so Freude an einer Küstenwanderung, einer Velotour oder einer Einkaufsrunde.

### NA DANN MAL LOS !

Viele Wege führen nach Greifswald. Edi wollte die deutsche Landschaft an sich vorbeiziehen lassen und nahm den ICE nach Hamburg, Claudia setzte sich in den Flieger, aber sie trafen sich nach einigen Irrungen (Bahnhöfe gibt es in Hamburg einige) und kamen am Samstagabend mit dem Mietwagen in Greifswald an.

Dass man bei uns gleich am nächsten Tag lossegeln kann, weil alle Vorbereitungen wie Essensvorräte einkaufen, Kabinen bereitmachen oder Schiff segelklar machen schon erledigt sind, ist bei uns Programm. Das Baro stand auf 1015 hP, die Windprognose lautete 2-3 Bf West, also hiess es am Sonntag um zehn Uhr dreissig: „Na dann mal los!“



Viele Wege führen nach Greifswald: Per Zug, Flugzeug und Auto

### NOCHMALS GAGER

**U**m elf Uhr ging die Ziehbrücke von Wieck auf, die wegen ihrer genialen Hebetchnik, die wie vor hundert Jahren immer noch von zwei Männern von Hand ausgeführt wird, Berühmtheit erlangte.

Wird es ein Sonntagsfährtli? Es sah am Anfang so aus, aber je näher wir dem Hafen von Gager auf Rügen kamen, desto mehr mussten wir reffen. Am Schluss fuhren wir bei 16 kn Wind nur mit der Fock in den Hafen. Das Anlegemanöver war dann nicht so sonntäglich: Da wir gegen den Wind anlegen mussten, fuhr ich rückwärts ganz nah an den Quai ran, damit Regi rüberspringen konnte um die Leinen zu belegen, was erst beim zweiten Anlauf gelang. In Sekunden trieb das Heck wieder weg und ein Zweitwurf glückte nur dank Verlängerung und Rankurbeln mit der Winch. Wir hatten tatsächlich schon besser angelegt. Zehn Tage später sollten wir es beweisen können.

Immerhin waren wir 18 Meilen weit gekommen und die Crew hatte sich langsam an die Dimensionen gewöhnt. 15 Tonnen Schiff kann man weder von Hand vom Quai abtossen noch freihändig mit der Leine halten, ohne sie auf der Klampe

zu sichern. Wichtig war auch, bei diesen Manövern immer Segelhandschuhe zu tragen. Wir lagen dann ziemlich einsam an diesem 100 m langen Quai. Eine kleine Dorftour und ein ausgezeichnetes Bordessen aus Regis Küche rundete den Tag ab.



*Alleine im Hafen von Gager (Insel Rügen)*

## LAUTERBACH

Am Montag fiel der erste Blick wie gewohnt zuerst auf die Windvorhersage von Windfinder und die versprach zunehmenden Westwind. Dies kam unserem heutigen Ziel entgegen: Die Marina Lauterbach, wo man sehr geschützt lag. Auch hier war das Anlegen nicht ganz leicht, da wir nur an wenigen Stellen zwischen die Pfähle (Fachwort Dalben) passten. Das letzte Mal, als wir noch alleine unterwegs gewesen waren, hatten wir sehr unglücklich mit der Reling am Dalbenhaken eingehängt. Das wollten wir diesmal unbedingt vermeiden. Also gingen wir heute nach weiteren 17 Meilen mit schönen Anwindkursen vorwärts in die Box rein und erhielten für einmal Anleghilfe von Stegnachbarn. Den Hafenmeister werden wir erst übermorgen brauchen – und wie!



*Edi weiht Claudia in die Geheimnisse des Yachtssegelns ein.*

## VELOTOUR 1

Rügen gilt ja als DIE Fahrradinsel und tatsächlich trifft man hier im Sommer wahrscheinlich mehr Velos als Autos an. Es gibt ein gut ausgebautes Radwegnetz; man muss nur wissen, wie man es findet. Auf unserer Solotour hatten wir es verpasst und radelten auf Autostrassen, was nicht ganz ungefährlich ist, da die Deutschen zu Fahrradtouristen und Fussgängern ein eher angespanntes Verhältnis haben. Vortritt oder Rücksichtnahme ist eher ein Fremdwort. Aber dieses Mal orientierten wir uns besser und tourten auf dem idyllischsten Radweg entlang dem Meer, über Waldwege und durch kleine Weiler wie zum Beispiel Gross-Stresow (50 Einwohner), das seine Berühmtheit 1715 durch die Landung von *Friedrich Wilhelm I.* auf Rügen erlangte und dank einem Verräter die Schweden vertrieb. Unser Ziel war aber das Jagdschloss *Granitz*, das Fürst *Mate I. von Putbus* 1836 für vergnügliche Ausflüge benutzte und heute Publikumsmagnet ist, aber wegen Corona (wie im Frühling s. S. 28) nur mit stündigem Schlangenstehen besucht werden kann, was wir uns nicht zumuten wollten. Für den Rückweg nach Lauterbach liessen wir uns vom „Rasenden Roland“, einem Dampflozug, der zwischen dem Bäderort Binz und Putbus mit 25 km/h durch die lauschige Rügenlandschaft fährt, nach Hause fahren.



*Die Marina Lauterbach - nicht nur für Segler.*



*Pause auf der Velotour zum Schloss Granitz.*



*Der rasende Roland - die rügische Bäderbahn.*

## STRALSUND - WHAT ELSE!

„Jetzt bin ich wieder ein wenig versöhnt mit dem ewigen Fahrwasser abfahren“, meinte Regi am nächsten Tag, als wir nach einem gewagten Ablegemanöver in Lauterbach unter Segel statt Motor die 25 Meilen nach Stralsund unter den Kiel nahmen. Mit dem Reachersegel ohne Grossegel führen wir gemächlich Richtung West. Konzentrieren musste man sich dennoch; es gab Stellen, wo knapp zehn Meter neben dem Tonnenweg nur noch hüfttiefes Wasser herrschte.

Unser Timing stimmte perfekt, als wir genau zehn Minuten vor Öffnung der Ziegelgrabenbrücke in den Wartebereich einfuhren und eine halbe Stunde später in der Citymarina am Pier anlegten. Lustig war eine Begegnung mit einem Schwesterschiff unserer Hanse 508, die uns gegenüber angelegt hatte und wie sich herausstellte, von drei älteren englischen Seglern nach Southampton überführt wurde. Mit typisch schwarzem Humor

kommentierte der Skipper meine Frage, ob alles funktioniere mit „I'm not here to find mistakes“ (Ich bin nicht hier um Fehler zu suchen). Die Strecke von rund 800 Meilen von Greifswald bis zum englischen Hanse-Händler in *Hamble Point Marina* bei Southampton, die wir nächste Saison auch segeln werden, wollten sie in zehn Tagen quasi Nonstop durchrasen. Wir haben einen Monat veranschlagt!



Wir liegen - wieder mal - am Pier der Citymarina von Stralsund.



Die Eroberungen des Tages ... ..und abends den gemütlichen Salon geniessen. Wir werden ausgiebig beobachtet.

Die Stadt Stralsund liessen wir uns auch ein drittes Mal nicht entgehen. Durch die aufwändig und originalgetreu restaurierten Gassen zu schlendern oder die berühmte Kirche St. Nikolai mit ihren Altaren und 800-jähriger bewegender Religionsgeschichte zu besuchen oder einen Einkaufsbummel zu machen oder den Rahsegler Gorch Fock anzuschauen , oder, oder ... Stralsund kann man kaum in einem Tag entdecken. Nach diesem Hafentag zog es aber uns doch weiter nach Hiddensee.



## HIDDENSEE - DEJA VU

Am Donnerstag war schon wieder Fahrwasser-fahren angesagt. Will man zur Insel Hiddensee, der beliebten kleinen Schwester von Rügen – es gibt hier mehr Fahrräder als Einwohner und ist autofrei – gibt es zwei Wege: Entweder innen durch und nur durch die Fahrwasser oder aussen rum mit einem schönen Bogen um das Kap, wo der berühmte Leuchtturm von Dornbusch steht. Die zweite Möglichkeit war ganz nach dem Gusto der Crew: Endlich wieder mal frei segeln, wenn es auch nur ein Drittel der Strecke war. Es kam sogar zu einer Premiere: Bis jetzt hatten wir nämlich den Gennaker, der noch von der Hanse 470 stammte, nicht ausprobieren können. Es war zwar aufwändig, das 180 m<sup>2</sup> grosse Segel aus dem Vorluk zu kriegen, aber nachdem der Bergeschlauch hochgezogen war, hielten wir für einen Moment den Atem an. Das Segel stand prachtvoll vor dem Bug und zog uns mit sechs Knoten nach Hiddensee.

„Willst du einen Platz, segle nicht nach Kloster, es ist immer voll“, hört man öfters vom schönsten Hafen auf Hiddensee. Aber die Bossards hatten wieder mal Glück, viel Glück sogar: Gleich der erste Platz von fünf war frei. Hurra, hier bleiben wir auch wieder zwei Tage! Edi und Claudia nahmen gleich den Fussmarsch zum Leuchtturm von Dornbusch in Angriff, während wir die Seele baumeln liessen und

eine deutsche Crew besuchten. Thomas, der Dachdeckermeister hatte uns im Juni auf unserem Solotörn geholfen, die Sarabella in Stralsund zu belegen und hier trafen wir uns per Zufall wieder. „Wir dachten ihr seid schon unterwegs nach Griechenland“, meinten seine Frau Annette und er beim Apéro auf seiner gemütlich eingerichteten Bavaria mit seinen zwei anhänglichen Jack Russel Hunden.



Zum ersten Mal den Gennaker gesetzt: Pass! (Der Mast ist nicht krumm, das macht das Panorama-App!)



Die Crew besucht den Leuchtturm Dornbusch ...



... während wir an Bord vom Jack Russel „los“ mit seiner Crew gingen.

## VELOTOUR 2

„Na dann mal los“ hiess es auch am Samstag, aber heute nochmals mit den Bikes. Es war sowieso die richtige Entscheidung. Als wir den Dünen entlang nach Neuendorf fuhren, schäumte das Meer auf der Westseite so stark, dass Segeln die mühseligere Art der Fortbewegung gewesen wäre. Dies werden wir morgen trotzdem zu spüren bekommen. Für heute war biken mit Rückenwind angesagt. Beim Lunchhalt kamen wir per Zufall mit einem älteren Mann ins Gespräch, der gleich hinter den Dünen ein Sommerhaus besass und seine Enkeltochter zum Bad überzeugen wollte; notabene bei 18 Grad. Auf dem Rückweg vom Strand luden er und seine Frau uns spontan zum Umtrunk mit Sanddorn Likör ein. Ohne Hemmungen erzählten sie aus ihrem Leben, wie er als Informatiker in der alten DDR seine Mühe hatte und wie seine Frau Ärztin werden wollte, was zu dieser Zeit gar nicht goutiert worden war.

### SONNTAGSFAHRT

Die Sonntage schienen es in sich zu haben: Kaum hatten wir das Nordfahrwasser von Hiddensee verlassen und steuerten auf das Kap Arkona zu, als der gleiche Westwind wie gestern eine kurze, schwierig zu steuernde Welle aufbaute. Nun hiess es Schwimmwesten an, Lifeline einklicken und sauber steuern. Edi hatte den Dreh mit dem Gegensteuern schnell wieder raus und Regi und ich konnten zum ersten Mal die Sarabella



*Auf der Velotour auf Hiddensee mit dem schäumenden Meer im Hintergrund, das wir für morgen aufsparten.*

bei viel Wind und Welle testen. Nach sechs Stunden und 30 Meilen später war das Wellenspiel vorbei und wir gingen – auch zum vierten Mal – in der netten Marina Glowe – wieder mal längsseits an den Steg. Die Crew machte noch

einen Küstenspaziergang und schoss schöne Bilder von der Szenerie, denn ab hier begann die bekannte Kreideküste, die so manchen Maler und Fotografen in ihren Bann gezogen hatte.



*Edi steuert konzentriert durch die Welle.*



*Die spektakuläre Küstenlinie bei Glowe.*





Marina Glowe



## SASSNITZ - ZUM LETZTEN MAL

Langsam näherte sich unser letzter Törn seinem Ende zu. Von hier aus wäre es möglich gewesen, noch die dänische Insel Bornholm zu besuchen. Ein Bijou, das man nicht auslassen sollte, wie uns viele Segler berichteten. Doch der Wind spielte nicht mehr mit. Somit war klar, dass wir die Umrundung von Rügen über Sassnitz beenden würden. Mit dem letzten Hauch liefen wir am frühen Nachmittag in den gros-

sen Stadthafen ein, der zu DDR-Zeiten ein wichtiger Fracht- und Fährhafen gewesen war. Tempipassati, heute wird der ganze Verkehr in *Mukran*, fünf Meilen südlicher, abgewickelt. So wirken die wenigen Segelyachten, die im riesigen Hafenbecken an den drei Marinastegen hängen, ziemlich verloren aus. Lediglich die 2007 errichtete Fussgängerbrücke zur Stadt, genannt „Balkon zum Meer“ ist ein Blickfang in diesem trostlosen Hafen.

Bis jetzt waren wir ja mit wahrlich guten Windbedingungen gesegnet gewesen, aber heute Mittwoch herrschte bleierne Flaute, womit klar war, dass wieder Alternativprogramme gefragt waren. Shopping lohnte sich hier wirklich nicht, landschaftlich war nur die Altstadt sehenswert, folglich googelten wir die weiteren Attraktionen von Rügen und wurden fündig:



Blick vom „Balkon zum Meer“ auf das ziemlich leere Hafenbecken von Sassnitz.

*Prora*, die verrückte, vier Kilometer lange Monster-Ferriesiedlung aus der Nazizeit nahe vom Bäderort Binz. Fahrräder waren schnell zur Hand, aber strampeln von Sassnitz nach Binz war jetzt nicht so prickelnd, vor allem weil es wirklich heiss war. Aber es lohnte sich am Ende doch; das muss man einfach mal gesehen haben!

Ein Teil dieser absolut uniformen Häuserblöcke war schon verfallen, während andere wieder nach strengen Denkmalsvorschriften aufgebaut. KDF (Kraft durch Freude) war 1936 das Motto gewesen und die nationalsozialistische Arbeiterschaft sollte sich hier gleich 40'000-weise erholen können. NS-Ferien verliefen dann so: Um sechs Uhr aufsteh-

hen, Morgenturnen, Frühstück, Baden und gemeinsames Spielen (Völkerball!), orchestrierte Singanlässe und Vorträge zur politischen Schulung.



*Der „Balkon zum Meer“, ein architektonisches Meisterwerk. (gebaut 2005)*



*Prora, die Monster-Feriensiedlung aus der Nazizeit. (Bild NDR)*



*Eine Ferienwohnung zur Nazizeit bestand aus 2 Betten, einem Schrank und Tisch. Duschen gab es nicht...*



*... und neue Luxusapartements werden heute für € 6'000 pro Quadratmeter verkauft. Die Nachfrage ist ungebrochen!*



*... hier wird ein Block wieder ausgebaut.*

## GAGER - ZUM LETZTEN MAL

**D**iretissima nach Greifswald oder nochmals einen Tag segeln, war die Frage am Mittwoch. Die Windprognose sprach für eine Verlängerung und nochmals Gager zu besuchen, war verlockend. So liefen wir relaxed am Morgen aus, durchquerten die Prorer Wick, überholten einen wunderschönen, alten Gaffelschoner und konnten nach dem Fahrwasser durchs Landtief nochmals richtig segeln.

In Gager konnten wir beweisen, dass wir das Anlegen gegen den Wind besser als vor zehn Tagen zustande brachten.

Wir glaubten, an der Ostsee gäbe es weder Tiden noch grosse Wasserstandsschwankungen, wurden aber des Nachts eines Besseren belehrt, obwohl unsere Crew von der ganzen Überraschung nichts mitbekam. Um zwei Uhr morgens begannen plötzlich die Fender zu quietschen.

Im Nu waren wir an Deck und mussten entdecken, dass wir gut einen Meter höher am Pier lagen und die Fender vom starken auf Nordost drehenden Wind zu dünnen Würsten zerdrückt wurden. Mit letzter Kraft konnten wir noch ein paar zusätzliche Fender dazwischen klemmen um zu verhindern, dass das Freibord beschädigt wurde.



*Wir überholen den wunderschönen Gaffelschoner "Heide Marie"(Bj 1919) auf dem Weg nach Gager.*



## NACH HAUSE

Am Donnerstag morgen hiess es früh aufstehen, da wir die Brückenöffnung in Wiek um elf Uhr nicht verpassen wollten. Am Nachmittag wollten nochmals die Jungs von der HVG (Hanse Vertrieb) an Bord kommen um die letzten Garantearbeiten zu erledigen. Das Frühstück gabs *on the fly*, die Kaffetasse blieb in der Hand und der Autopilot steuerte uns Richtung Greifswald. Danach durfte jedermann nochmals ein paar Schläge steuern, schliesslich waren es die letzten Segelmeilen der Saison.

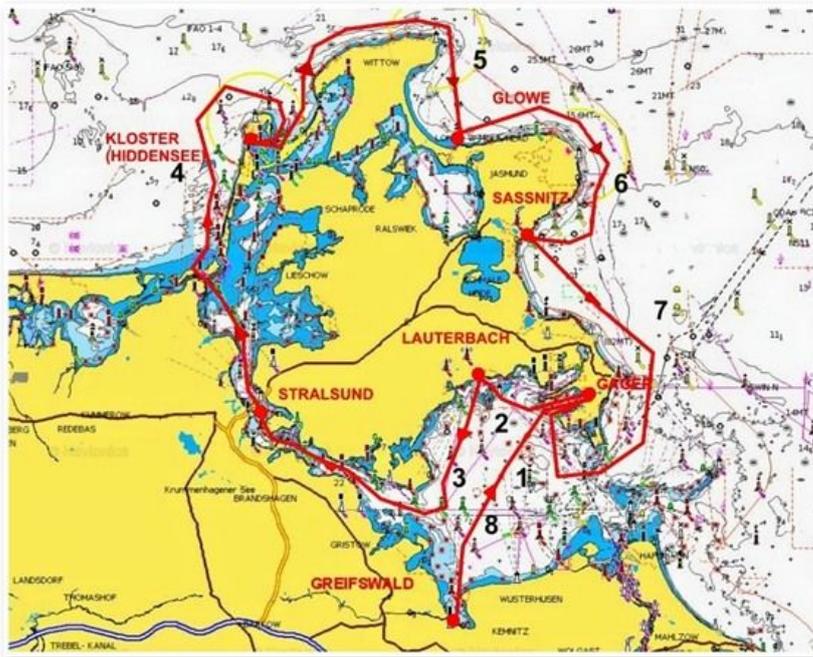
Um 11.30 Uhr legten wir an der Tankstelle der Marina an, füllten die Tanks um Kondenswasserbildung zu vermeiden und legten die Sarabella an ihren Platz. Wir haben 185 Seemeilen gesegelt, hatten ca. 80 km per Velo zurück gelegt und 92 Liter Diesel verbraucht. Unser genetischer Fussabdruck ist sicherlich kleiner geworden!



Zum letzten Mal diese Saison durch die Brücke von Wiek.



Alle können nochmals steuern.



Törnstrecke: 1: Greifswald - Gager, 17 sm 2: Gager-Lauterbach, 18 sm 3:  
 Lauterbach - Stralsund, 25 sm 4: Stralsund - Kloster 5: Kloster - Glowe, 30 sm 6:  
 Glowe - Sassnitz, 18 sm 7: Sassnitz - Gager, 29 sm 8: Gager - Greifswald, 25 sm  
 Total: 185 sm

## Die schönsten Bilder 2020



**V**iele Bilder passen manchmal nicht zum Text oder sie mussten aus Platzgründen wegfallen. Doch dank unseren Gästen, die immer auch mit dem Handy bereit waren, wenn wir als Skipper beschäftigt waren, ergaben sich wunderbare Bilder; manchmal sogar für die Ewigkeit.



Fondueplausch mit Claudia und Edi in Kloster (Hiddensee).



Spierschöpfung nach einem verlorenen Dogspiel mit Alessandra und Adi.

# Wismar





*St. Nikolai Kirche in Wismar, gebaut 1381, Unesco Weltkulturerbe*

Warnemünde



# Hiddensee



# Stralsund



*Mittwochsregatten finden in Stralsund bei jedem Wetter statt!*





#### Gorch Fock

Baujahr:	1958
Länge:	89 m
Gewicht:	2000 t
Segelfläche:	2030 m <sup>2</sup>
Besatzung:	222 Mann
Höchstgeschwindigkeit:	18 kn
Gesegelt:	741'000 sm

2005 ausser Dienst gestellt, für 135 Mio. € bis 2019 restauriert.



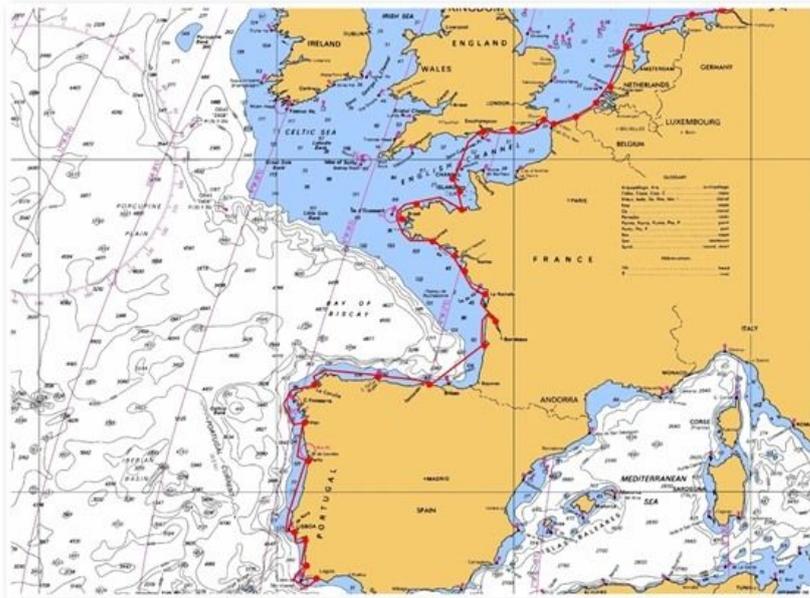
Arztpraxis & OP



Kapitän's Suite



Winterplatz bis Mai 2021



Geplante Törnstrecke Saison 2021 (Greifswald bis Lagos)