

Ostseereise 2015 der LAGA IV

Wieder einmal war unser Reiseziel die Ostsee. Wieder einmal habe ich durch die Kombination von Urlaubsteilen des Vorjahres und des laufenden Jahres etwas über 9 Wochen Zeit. Leider gilt das nicht für meine Begleiter. Ich habe grundsätzlich kein Problem, allein mit dem Schiff zu fahren. Die LAGA IV ist aber einen Meter länger als ihre Vorgängerin und eine zusätzliche Hand an Deck erleichtert Schleusen- und alle anderen Anlegemanöver doch sehr.

Das Boot

Unsere Sollux 850 „LAGA IV“ ist ein 8,50 Meter langer norwegischer Spitzgatter. Ich habe ihn im letzten Jahr gekauft. Da war das Schiff 7 Jahre alt, der D2-75 Volvo Penta hatte rund 500 Betriebsstunden. Der Schiffskörper glänzte Neuwertig, innen gab es leichte Gebrauchsspuren und wenige, meist unsinnige Einbauten. Das war auch Kaufentscheidend, denn bei Gebrauchbooten stört mich oft der Blödsinn, den sich manche Leute so ins Boot stellen. Somit war meine Freizeit im letzten Jahr damit ausgefüllt, Teile aus dem Schiff zu entfernen und andere einzubauen. Nach einer kurzen Ostseereise nach Hiddensee hatten wir auch schon ein wenig Langfahrterfahrung mit der Sollux 850 gesammelt. Im Winter baute ich dann eine aufwändige Navigation, eine neue

leistungsfähige Heizung und ein NAVTEX ein, denn durch den Wegfall der Langwellenausstrahlung des Deutschlandfunks gab es fern der Heimat bald kein deutsches Wetter mehr ohne Internet. Natürlich ist das Schiff mit UKW-Funk und allen möglichen zusätzlichen Gerät zur Redundanz ausgerüstet, denn längere Seestrecken erfordern schon ein hohes Maß an Sorgfalt. Der Dieselverbrauch liegt bei 2,5 l/h, der Brennstoff wird auch für den Dieselkocher von Wallas und die Heizung verwendet. Speziell widmete ich mich dem Umbau des gesamten



elektrischen Systems. Ich kann nicht verstehen, dass bei einem modernen Schiff immer noch mit Haupt- und Umschaltern zur Verteilung des Ladestroms gearbeitet wird. Der D2-75 produziert 115 A Ladestrom, die ich jetzt über ein elektronisches Relais auf eine zusätzlich eingebaute Starterbatterie und den beiden jetzt nur noch zur Versorgung genutzten 135 Ah Batterien liefere. Nur die Starterbatterie ist mir mit 70 Ah ein wenig knapp geraten, denn das dort auch angeschlossene Bugstrahlruder quält sie doch sehr. Das kann ich im nächsten Winter aber anpassen.

Die Havel in Berlin und Potsdam

Am 14. Mai 2015 legten wir um 10:00 Uhr vom Heimatsteg in Heiligensee ab. Unser erstes Ziel war die Spandauer Schleuse. Diese ist, viel gescholten, für mich eine der besten für Sportboote geeigneten Schleusen überhaupt. Es gibt überall Festmacher und das Personal nimmt Sportboote in die Kammer, wann immer es möglich ist. Viele Kameraden vergessen aber, dass nun mal die Profis Vorrang haben, die verdienen ja auch ihre Brötchen hier. An dieser Schleuse hatte meine erste

Besatzung auch gleich Gelegenheit, ihre seemännischen Künste unter Beweis zu stellen. Ich stellte fest, dass es trotz vorhandener Seerfahrung da noch was zu verbessern gibt. Segler eben, die können nicht Schleuse! Die Unterhavel vom Gemünd bis zur Pfaueninsel liebe ich nicht, da die segelnden Herrschaften (kein Feindbild!) hier ziemlich radikal sind. Berlin, ob Ober- oder Unterhavel, ist aber immer voll und man muss aufmerksam sein. Das Gleiche gilt für Potsdam. Wir entschlossen uns über die Potsdamer Havel zu fahren, da sie interessanter sind als der Sacrow-Paretzer Kanal. Dafür ist die Strecke ein wenig länger, aber ab Werder wird es auch langsam ruhiger.

Die Havel von Ketzin bis Brandenburg

Dieser Streckenabschnitt gehört zu den landschaftlich schönsten Wassersportrevieren in Brandenburg. Mäandernd zieht sich der Fluss durch das Land. Oft weiß man nicht, ob man auf Fluss oder See ist. Die Nebenarme und Buchten sind flach, ankern kann man wegen der Tiefe nicht überall, aber es ist kaum verboten. Auffallend und ärgerlich sind die vielen Speed Boote und Chaoten in Ketzin. Der Sprit kann noch nicht zu teuer sein. Das verläuft sich aber bald und zurück bleibt die wunderschöne Landschaft des Havellands. Die Besatzung der



Brandenburger Schleuse ist sehr Sportbootfreundlich, diese wegen der Spundwände nicht sehr geeignet. Meine Besatzung macht das jetzt schon viel besser, jetzt packt sie der Ehrgeiz. In Brandenburg gab es leider keine freien Liegeplätze. Das waren wohl die Folgen der Bundesgartenschau im Havelland. Wir machten an einem Steg fest, der zu einem Supermarkt gehört und zum Anlegen für den Einkauf einlädt. Da der Markt schon geschlossen war, mussten wir eben bis zum Morgen warten. Bei der Rückkehr nach einem Stadtbummel mussten wir dann feststellen, dass offensichtlich einige nette Brandenburger Angler uns einen Fender abgeschnitten haben. Wir haben wohl an ihrem Angelsteg festgemacht. Platz war aber noch genügend da und unter Schiffen sammeln sich die Fische. Aber muss das ein Angler wissen? Früh konnten wir uns aber dort hervorragend versorgen und unsere Fahrt fortsetzen.

Die Havel von Brandenburg bis Havelberg

Vielfältiger kann eine Bootsfahrt durchs Havelland gar nicht sein. Nach der Fahrt durch die Brandenburger Niederhavel passierten wir den Breitling- und den Plauer See. Diese sind sehr flach und es empfiehlt sich, wie in allen Havelseen als ortsunkundiger das betonnte Fahrwasser zu beachten. Bei Plau am See ging es dann nach Norden wieder in den mäandernden Fluss, bei dem für Buchten und seenartigen Erweiterungen auch diese Empfehlung gilt. Auch die Schleusen fallen ein wenig aus der Rolle. Ihren Wert als Schifffahrtsstraße hat die Havel hier verloren. Der Fluss wird für die Sportschifffahrt und als Notreserve für den Güterkraftverkehr mit geringem Aufwand in Stand gehalten. Die großen Schleppzugschleusen werden von Rathenow aus fernbedient. Weil sie Schleppzugschleusen sind, haben sie versetzte Einfahrten und schräge Wände. Wir mussten also sehr

sorgfältig abfindern. Nur in Rathenow benutzten wir die Stadtschleuse, dass das für Sportboote auch geboten ist. In Rathenow lagen wir oberhalb der Stadtschleuse bei den Vereinen. Das ist dort gut und sicher, die Stadt kann schnell erreicht werden und es gibt Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe. An unserem traditionellen Ankerplatz, dem Hohennauer See, fuhren wir diesmal vorbei. Die Strecke an der unteren Havel ist eine der einsamsten Gegenden in Deutschland. Amateurastronomen fahren zum Gülper See, weil es nachts dort sehr dunkel ist. Es fehlt am Restlicht der künstlichen Beleuchtung. Dementsprechend hat sich die Natur erhalten. Es gibt kaum ein einheimisches Tier, was man hier nicht beobachten kann. In Havelberg liefen wir zur Marina im Winterhafen ein. Wieder mal kam eine aufgeregte Hafenmeisterin angelaufen und verlegte uns nach dem Festmachen. Wir sind zwar nicht besonders groß, aber auch nicht gerade klein. Ich mache schon dort fest, wo es angepasst ist und nur in Havelberg verlege ich jedes Mal. Am Abend blieb dann genügend Platz im Hafen, keiner hatte Sorgen aber einige Kameraden erzählen mir von gleichen Erfahrungen in diesem Hafen. Die letzte Havelschleuse für uns war Havelberg. Der Hub ist vom Wasserstand der Elbe abhängig, ich habe schon erlebt, dass beide Tore offen waren. Auch hier schleusten wir ohne großen Zeitverzug. Ich melde mich ohnehin zumeist über Funk an, was die Sache erheblich erleichtert. Große Diskussionen bei Wartezeiten ist völlig sinnlos und entspricht auch nicht der Rechtslage und dem Umstand, dass die Sportverbände zwar für das Schleusen bezahlen, mit rund 65 T€ aber nur einen Bruchteil der tatsächlichen Kosten decken.



Die Elbe von Havelberg bis Geesthacht



Schon die Ausfahrt auf die Elbe durch den Schleusenkanal ist jedes Mal eine spannende Sache. Auch in diesem Jahr stellte sich die Bange Frage nach dem Wasserstand des Stroms. Es war zwar erst Mitte Mai, aber wieder einmal war das Frühjahr viel zu trocken. Die Pegel- und Tauchtiefenansage über den Revierfunk klang zwar beruhigend aber –wie man weiß – der Blick ins Gelände... Alles war gut! Der Strom floss träge dahin, es war noch genug Wasser für unsere 80 cm da. Gleich zu Beginn trafen wir auf ein bergfahrendes tschechisches

Frachtschiff. Die Fahrinnenlage auf dem Fluss war gut zu erkennen. Tonnen und die landseitigen Sichtzeichen waren vollständig vorhanden und die Tiefen unterschritten nie die in den Funkdurchsagen angegebenen Werte. Wir machten im Hafen Wittenberge den ersten Halt, weil wir da auch Mannschaftswechsel hatten. Meine erste Besatzung ging von Bord. Sie hatten sich gut und schnell an das Bordklima gewöhnt und waren angenehme Begleiter. Anfängliche Unsicherheiten hatten sie schnell überwunden, wer kennt nach 10 Jahren schon all die Knoten, die wir zum

Führerschein lernen mussten. Meine zweite Besatzung bestand aus einem Paar, das ich von Bord schon kenne. Sie waren keine Seefahrer, kannten aber das Metier. Unterhalb von Wittenberge, im Abschnitt bei Dömitz und Hitzacker kommen eigentlich die flachsten Elbabschnitte. Aber auch hier hatten wir keine Probleme und machten mit den 2 kn Elbstrom und unseren 5,5 kn gute Fahrt und sparten Diesel. In Bleckede liefen wir in den Sportboothafen ein, um genau diesen zu ergänzen. Den Tipp hatte ich im Boote-Forum gelesen, denn dort wird der Diesel zu zivilisierten Preisen abgegeben. Bei 1,30 €/l kann man da auch nicht meckern, auch die Infrastruktur wie Sanitäreanlagen und Gastronomie war sehr in Ordnung. Nach Bleckede erreicht man bald Lauenburg und ist in der Stauhaltung von Geesthacht. Da durch das Wehr auch der Elbe-Seitenkanal gespeist wird, sind die Wasserstände ab hier sehr sicher. Vor der Schleuse Geesthacht gingen wir an den jetzt hier liegenden Sportbootanlieger. So lange ist der noch nicht da, früher musste man hier oft endlos herumeiern. Über Funk muss man sich hier nicht anmelden, das Schleusenpersonal sieht einen und ruft dann über Lautsprecher zum Schleusen auf.

Die Elbe von Geesthacht bis Brunsbüttel

Der Leser wird sich fragen, warum ich zur Ostsee nicht den Elbe-Lübeck-Kanal ab Lauenburg benutzte habe. Die Erklärung ist recht einfach. Erstens verliere ich die Unterstützung des Stroms auf dem Weg nach Norden und zweitens ist die Kanalzeit genauso lang wie im Kielkanal. Von Kiel-Holtenau ist es eine gemütliche Tagesreise bis zur dänischen Südsee. So profan ist das. Aber berichten wir der Reihe nach. Nach der Schleuse Geesthacht ist man im Tidebereich und die bestimmt weitgehend den Fahrplan. Da wir fast Niedrigwasser hatten war also kein weiter Törn angesagt. Wir machten im Hafen



Zollernspieker fest. Dieser liegt unmittelbar vor Hamburg und hat landseitig alle notwendigen Versorgungsmöglichkeiten. Mit Hochwasser am folgenden Vormittag liefen wir wieder aus. Hamburg durchquerten wir über die Süderelbe. Man kann natürlich auch die Norderelbe fahren, hat dann vor den Landungsbrücken aber das volle Programm. Und da ist auch richtig was los. Barkassen, Ausflugsdampfer, Schlepper, alles was schwimmt ist im Hafen unterwegs. Vor Jahren habe ich mal im City-Sportboothafen übernachtet. Das werde ich nie wieder. Und durchfahren muss ich da auch nicht, eine Bausünde wie die Elbphilharmonie haben wir in Berlin auch. Über die Süderelbe fährt man am Containerhafen vorbei und ist beim Zusammenschluss beider Elbarme knapp hinter der Fischhalle schon in relativ ruhigem Fahrwasser. Der weitere Weg richtet sich nach Geschwindigkeit, Tide und Wetter. Wir lagen noch ganz gut und machten weiter Fahrt bis nach Wedel. In diesen riesigen Yachthafen fühle ich mich nicht wohl, also machten wir noch einige Stunden bis Glücksstadt. Am Außenhafen kann man dort tideunabhängig festmachen, der Tore zum Innenhafen öffnen nur zu bestimmten Zeiten. Die Stadt ist schnell zu erreichen und der Glückstadter Matjes legendär. Beim Anlaufen von Glücksstadt hatten wir noch Glück mit dem Wetter und wenig Gegenstrom, am nächsten Tag legten wir vormittags mit auslaufend Wasser und Ziel Brunsbüttel ab. Leider frischte der Nordwestwind auf und das bedeutet, dass Strom gegen Wind auf der Unterelbe eine herrliche steile Welle produziert. Diese ist dort genauso legendär wie der Glückstadter Matjes. Rasmus und seine Schleusenwärter waren uns aber hold, denn nachdem wir uns bis an den Wartebereich auf der Elbe herangewühlt hatten blinkte das weiße Licht und wir konnten gleich einlaufen. Da habe ich manchmal auch schon eine Stunde gewartet. Bei dem Wetter wäre das nicht sehr spaßig.

Der Kielkanal (Nord-Ostsee-Kanal)

Warum er so gefürchtet ist, weiß ich nicht. Sicher sind bestimmte Dinge schwierig. Das fängt bei den großen Schleusen an, bei denen man immer damit rechnen muss, mit den Großen auch geschleust zu werden. Die haben Verstellpropeller, die nie stillstehen, und daher auch im Stand noch Wuhling machen, die ein Sportboot gar nicht mag. Und das hört mit den Schleusen an sich auf, die des Seglers Gräuel sind. Das sind wir aber nicht, nur vor der Wuhling habe ich auch einen gehörigen Respekt. Ansonsten läuft alles nach strengem Regelement, nachzulesen im Merkblatt, zu beziehen über das Internet. Mit einigen anderen Sportbooten kamen wir jedenfalls gut auf den Kanal und machten erstmal in Brunsbüttel zum Einkaufen fest. Unmittelbar am Hafen ist dort ausreichend Gelegenheit. Der Kanal selbst ist unspektakulär, sieht man von den vielen großen Schiffen und den Bauwerken in Rendsburg ab denen man begegnet. Wir übernachteten diesmal vor der Giselau-Schleuse. Ein guter Platz, aber keine Infrastruktur. Interessant ist der Tsunami, der jedes Mal im Kanalstück vor der Schleuse entsteht, wenn am Hauptkanal ein Schiff mit großer Verdrängung vorbei fährt. Die Dieseltankstelle an der Rader-Insel war mit 1,62 €/l ein Beispiel für die soziale Marktwirtschaft mit Beachtung der Grundsätze der Gewinnmaximierung. In Kiel mussten wir vor den Schleusen auch nur kurz warten, dafür aber in die großen Kammern, denn die alte kleine Schleuse ist eine Dauerbaustelle.



Von Kiel nach Dänemark



Liegeplätze gibt es an der Kieler Förde genug, sie sollten nur schön sein. Das sind sie leider nicht immer. Wir fanden einen Platz in Düsterbrook, einem Stadtteil etwa 2 km vom Zentrum entfernt. Das war nicht so schön für unsere Bordfrau Marion, die verletzt leichte Schwierigkeiten beim Gehen hatte. Auch sonst empfand ich die Stadt als ziemlich heruntergekommen. Wir machten uns daher schon am nächsten Morgen auf den Weg nach Norden, entlang der Schleswig-Holsteinischen Küste. Wir hatten West um 3 Beaufort, was unser Spitzgatter mit unwilligem Rollen beantwortete. Dwars laufende Wellen mag so ein Schiff nicht. Wir liefen dann Maasholm an, eine hübsche kleine Fischersiedlung nahe der Schlei-Mündung. Am nächsten Tag wehte es immer noch aus West. Der Wind wies uns also das Ziel, dass nur 20 sm entfernte Dänemark konnten wir mit achterlichen Wind anlaufen. Konkret nahm ich mir die Südspitze von Langeland als Ziel um dort dann nach Wetterlage über den weiteren Weg zu entscheiden. Da sich diese zusehends verbesserte, nahmen wir Kurs in den Großen Belt und liefen am Abend in den Hafen von Spodsbjerg ein. So langsam ging auch die Zeit meiner zweiten Besatzung zu Ende. Da man von Spodsbjerg aber nur schlecht ein öffentliches Verkehrsmittel nach Deutschland erreicht, brauchten wir noch einen Schlag zu einem Hafen mit Bahnhof. Wir machten uns am nächsten Tag also auf den Weg nach Vordingborg. Dazu ist der Große Belt zu queren und dann durch

Smalands Fahrwasser die auf Seeland gelegene Stadt Vordingborg in gut 40 sm anzulaufen. Bei auffrischenden NW nicht immer ganz ruhig, aber gut zu schaffen. Im Nordhafen von Vordingborg gibt es in der Vorsaison immer Liegeplätze und einen Bahnhof gibt es dort auch. Mit der Bahn über Nysted/F. und dann mit dem Bus nach Gedser konnten meine Leute Deutschland gut erreichen.

Durch die dänischen Inseln zum Öresund

Neben den kleinen Inseln der dänischen Südsee zwischen dem Großen und dem Kleinen Belt sind die Hauptinseln Seeland, Lolland und Falster wassersportlich sehr interessant. Neben vielen dicht beieinander gelegenen kleinen Häfen gibt es geschützte Ankerstellen und insgesamt ein für kleine Boote sehr geschütztes Revier. Ich habe mit der LAGA die Häfen Vordingborg und Stege besucht. An einigen Tagen geankert und wegen des zeitweise doch sehr starken Windes auch Hafentage verbracht, die kurzweilig waren. Die Versorgungssituation ist durchweg gut. Hafengebühren liegen zwischen 120 bis 140 Dkr (knapp 20 €), die im Regelfall Dusche, Strom und Wasser einschließen. Durch diese Inselwelt konnte ich durch den Bögestrom die Faksebuch anlaufen, die am Südausgang des Öresunds liegt. In Rödvig war dann mein nächster Mannschaftswechsel geplant. Der dortige Hafen hat auch genügend Platz, bleibt man länger, sollte man eine Liegemöglichkeit im Fischereihafen suchen, denn im Sportboothafen liegt man bei stärkeren Winden um Süd sehr unruhig. Rödvig ist aber nur mit dem Auto erreichbar. Bei der weiteren Törnplanung bis in den Raum Kopenhagen wird das Wetter immer mehr zum bestimmenden Faktor, da wir die dänische Inselwelt verlassen und lange Seestrecken vor uns haben. Es gibt zwar auch in der großen Køgebuch ausreichend Häfen, aber diese liegen eben planungstaktisch ungünstig in der Bucht und versprechen daher unbedingt einen Reisefortschritt. Dann kann man auch im Hafen bleiben und auf günstiges Wetter warten. Wir hatten da Glück. Nach dem Mannschaftswechsel gab es nur einen Tag Aufenthalt und dann liefen wir Dragør an. Dieser Hafen ist komfortabel und hat eine ausgezeichnete Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz des kleinen Königreichs. Ärgerlich war das kühle Wetter. Der Kälterekord lag bei 13°C Tageshöchsttemperatur.



Im Öresund



Sowohl auf dänischer, als auch auf schwedischer Seite sind die Häfen im Öresund so dicht gestaffelt, dass man in weniger als einer Stunde immer irgendwo einlaufen kann. Von Süden kommend passierten wir zuerst die imposante Öresund-Brücke. Der ortskundige Leser weiß jetzt auch, dass wir gleich auf die schwedische Seite wechselten. Das hatte den Grund, dass gegen Ende des Vorhersagezeitraums wieder kräftige Westwinde angesagt waren. Dann haben wir auf dem Rückweg auf dänischer Seite die

Küste als Schutz in Luv. Man sieht, auch als Motorbootfahrer muss man die Winde und ihre Richtung beachten. Malmö als drittgrößte schwedische Stadt ist durch das Korkenzieherhaus weithin sichtbar. Die Küste selbst gibt nicht viel her, imposant ist die Insel Ven am Nordausgang des Sunds. Wir machten Halt in Raa, wo ich den bestsortiertesten Volvo-Penta-Laden meiner bisherigen Reisen gesehen habe. Es ist schon schön, das ganze Zeug auch mal anfassen zu können oder meinen Motor von allen Seiten und unten betrachten zu können. Wir machten am nächsten Tag einen Ausflug zu den Ausläufern des Kullen und somit an den Südrand des Kattegats. Da wir wegen der wetterbedingten Verzögerungen auf der Hinreise den Göta-Kanal schon vom Programm gestrichen haben, liefen wir dann in Helsingborg ein. Dort war es meiner Frau aber zu mondän, also wechselten wir in das nah gegenüberliegende Helsingör mit der Kronborg (Hamlet!), wo uns ein angenehmer Yachthafen empfing. Am folgenden Tag machten wir in Rungsted den nächsten Stopp. Der Hafen im Heimatort von Karen Blixen (Jenseits von Afrika) liegt direkt am Wohnhaus der Blixens, das zum Besuch einlädt. Direkt am Hafen ist eine Straßentankstelle und kleine Restaurants und Geschäfte vermitteln mediterranen Flair. Im Öresund hatten wir großes Glück mit dem Wetter und erwischten wohl die einzige Sommerwoche im Juni 2015.

Vom Öresund durch die dänischen Inseln zur Südküste

Unser Kurs sollte uns von Dänemark wieder nach Deutschland an die mecklenburgische Küste führen. Idealerweise läuft man Rügen, Hiddensee oder Warnemünde an. Wir entschieden uns für Hiddensee. Über den Bögestrom mit Stopp in Stege und Vordingborg liefen wir Stubbeköbing an. Für den Hafen wird viel Werbung gemacht, insgesamt enttäuschte uns die Stadt. Sie gibt nicht viel her, die Fußgängerzone macht einen eher ausgestorbenen Eindruck und der Hafen selbst ist teuer und nicht sehr hygienisch. Wie schon bei früheren Reisen hatten wir uns dafür entschieden, durch den Grönsund mit Ost/Südostkurs Deutschland anzusteuern. Das war auch geboten, denn es wehte fast ausschließlich aus westlichen Richtungen und ein motorisierter Spitzgatter kommt mit achterlicher See gut klar. Ein zweitägiger Aufenthalt in Stubbeköbing reichte aus und wir konnten nach Durchzug eines Sturmtiefs starten. Die Zeit nutzten wir natürlich, um die LAGA vorzubereiten. Dazu gehört das Auftanken, was bei mir als Sportersatz oft über eine nahe gelegene Tankstelle erfolgt. Dafür sind nach einer Reise meine Arme sicher einen Zentimeter länger.

Über die Ostsee von Dänemark nach Deutschland

Obwohl die reine Seeroute nur 35 sm beträgt sind die langen Strecken auf See immer eine besondere Herausforderung. Wir haben keinen Ersatzmotor am Spiegel und vertrauen auf unseren Volvo, aber sollte unterwegs an der Maschine irgendwas sein und das Wetter schlecht werden, könnte es schon heikel werden. Daher widme ich der Vorbereitung dieser Strecken immer besondere Aufmerksamkeit und versuche, das optimale Wetter zu finden.

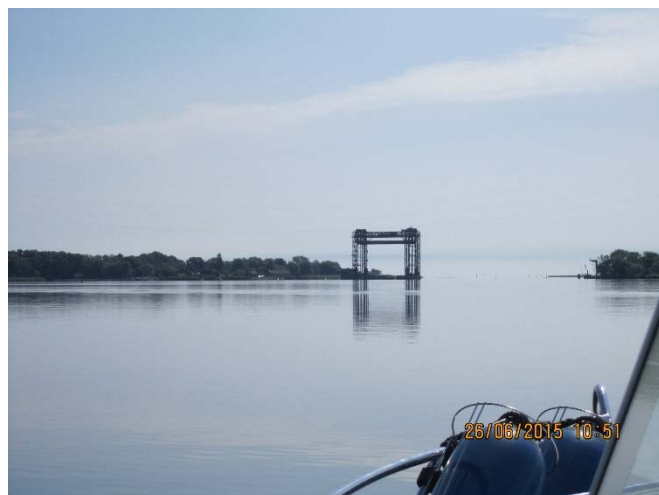


Ich habe auf diesen Strecken alles Wetter erlebt, was man sich vorstellen kann. Vor Jahren auf einem langen Schlag von Deutschland nach Ystad durchgehend achterlichen SW 3 Bft., totale Flaute, Gewitter mit Sturmböen und sehr beschwerliche Dwars laufende See. Wir hatten diesmal ein Gemenge aus unterschiedlichen Wetterlagen. Von Stubbeköbing bis zur Mündung des Grönsunds brauchten wir etwa eine Stunde. Mit uns liefen auch viele Segler aus. Ein Phänomen, das ich schon oft beobachtet hatte. Die können auch bei wesentlich mehr Wind auf See gehen, machen das aber nicht. Unter Segel mag man es wohl auch etwas gemütlicher. Während es dann an der dänischen Küste noch etwas aus NW weht, flaute der Wind zunehmend ab. In Höhe der Schifffahrtswege herrschte Flaute. Wir begegneten auch nicht vielen Schiffen, der Windpark Baltic I lag weit außerhalb unserer Route. Erst 10 sm vor Hiddensee kam der Dornbusch in Sicht. Hier lebte dann auch wieder der Wind auf und erreichte bei der Ansteuerung Gellen 4 Bft. Wir liefen in das Fahrwasser zwischen Hiddensee und Rügen ein und machten im Hafen von Vitte-Langer Ort fest. Der Hafenmeister ist berühmt berüchtigt unfreundlich, der Service knapp, aber das kann er sich alles leisten, denn er hat hier das absolute Monopol. Sieht man von einer Ramming durch einen wildgewordenen Segler ab, der im Hafen die Kontrolle über sein Schiff verloren hat und Vollgas unser Heck traf (Es gab zum Glück kaum Schaden, am Treffpunkt hatte ich einen starken Anker zu hängen), war der Aufenthalt auf der Insel wieder mal schön. Wir machten unsere obligatorische Wanderung zum Dornbusch und konnten nochmal nach Mön sehen. Diese gesamte Strecke und noch ein wenig mehr hatten wir am vorherigen Tag gemacht, man bekommt ein Gefühl für die Größe der Dinge.



Von Vitte nach Stettin

In Vitte gab es noch ausreichend Liegeplätze. Im Sommer kann das dort schon mal knapp werden. Wir verlegten von Hiddensee nach Stralsund und erlebten dort das erste Mal in diesem Jahr einen Hafen, in dem man einen guten Platz erst suchen muss. Wir lagen natürlich an der Nordmole, da die Wege zur Stadt dort kurz sind. Auch die folgenden Strecken über den Strelasund und den Greifswalder Bodden waren von angenehmen Wetter begleitet. Gerade der Greifswalder Bodden ist schon mit besonderer Vorsicht zu befahren, denn an 4-5 Bft. baut sich eine derart kurze und steile See im flachen Gewässer auf, dass es schon unangenehm werden kann. Nachdem wir den Bodden überquert hatten, machten wir in Freest fest. Es war wieder mal Starkwind angesagt, und Freest liegt am Ausgang des Peenestroms und somit im geschützten Bereich. Freest ist ein kleiner gemütlicher Hafen, es gibt einen Kaufmann und ein paar Restaurants. Touristen stöbern tagsüber im Hafen und sind am Abend verschwunden. Auch in Freest kann



man übrigens bei den Fischern günstig tanken, preiswerter jedenfalls als im nahen Kröslin. Von Freest fuhren wir über Wolgast, wo man sich hervorragend versorgen kann, und Rankwitz zum Oderhaff. Für das Haff gilt das für den Bodden gesagte, es ist vielleicht nicht ganz so grob. Unseren ursprünglichen Plan, in Ziegenort festzumachen mussten wir dann fallen lassen, da es dort einfach keine Möglichkeit gab, festzumachen. Im Päckchen wollten wir nicht liegen. Wir ankerten in einem Seitenarm der Oder. Bis heute weiß ich nicht so genau, ob man in Polen, natürlich den üblichen Regeln entsprechend, im See- oder Binnenbereich als Sportboot überhaupt ankern darf. Ich habe das auf dem Dabie-See und bei einer Binnenreise auf der Netze schon einige Male gemacht und nie Ärger bekommen, aber wer weiß? In Stettin machten wir dann in der Marina Goclaw und einen Tag später in Pogon fest. Von beiden kann man per Bus und Bahn gut die Innenstadt erreichen, in Pogon ist eine Tankstelle in unmittelbarer Nähe. Daher habe ich mich dort auf meine Rückreise vorbereitet, die ich wieder allein antreten musste.

Von Stettin nach Berlin

Montag früh startete ich von der Marina Pogon am Südufer des Dabie-Sees. Über die Hauptoder steuerte ich an der Klützer-Querfahrt auf die Westoder und lief gegen Mittag in die Friedrichsthaler-Hohensaaten-Wasserstraße ein. An Schwedt fuhr ich diesmal vorbei. Früher haben wir hier immer Halt gemacht, aber seit dem die Gaststätte dem Naturparkhaus weichen musste, fehlt dem Hafen der Flair. An der Westschleuse Hohensaaten hatte ich keinen langen Aufenthalt. Als ich am frühen Abend

am Hebewerk Niederfinow eintraf hörte ich dann den Disput eines Seglers im Oberwasser mit dem Schleusenpersonal mit. Der gute Mann wollte einfach nicht begreifen, dass er als Sportbootfahrer immer den Kürzeren zieht und auf keine Alleinschleusung pochen kann. Leider war auch der Behälter im Oberwasser und wir konnten aus Unterwasser erst mit einem Schubleichter eines Schubers geschleust werden, den wir vorher im Kanal überholt hatten. Diese Diskussionen über Funk sind zwecklos und schaden nur. Es wäre schön, wenn



das alle Kollegen begreifen würden. Gegen 21:30 Uhr war ich dann in Marienwerder und beendete meine Fahrt. Ohne die Zwangspause in Niederfinow hätte es vielleicht noch bis Malz gereicht, aber nach 14 Stunden Fahrt hatte ich auch gehörig die Nase voll und wollte nur noch unter die Dusche. Meine Mahlzeiten hatte ich um Zeit zu sparen ohnehin schon unterwegs eingenommen. Am nächsten Morgen startete ich schon früh und hatte leider wieder etwas Pech, denn ich hatte gerade die letzte Kurve vor der Schleuse Lehnitz passiert, da schloss sich das Tor. Nach etwa einer Stunde konnte ich dann aber doch mit einigen anderen Sportbootfahrern einlaufen, wobei die Kollegen wieder mal es nicht sein lassen können, sich vorzudrängeln (diesmal war es ein Motorbootfahrer). Warum sich dann manche Leute über ihren schlechten Ruf wundern, ist wohl klar. Irgendwann mache ich wohl mal eine schwarze Liste auf. Vom Lehnitzsee nach Berlin ist es dann nur noch ein Zweistundentörn. Am frühen Nachmittag machte ich dann an meinem Liegeplatz in Berlin-Heiligensee fest.

Fazit der Reise

Natürlich sind wir sehr früh gestartet. Der 14. Mai ist auch in „normalen“ Jahren recht gewagt. Aber was war in 2015 schon normal? Ein kalter Mai, ein extrem kalter Juni, der Minusrekord im Juni betrug 13°C Tageshöchsttemperatur. Der Vorteil des frühen Starts ist fast immer ausreichend Wasser auf der Elbe, deren Strom uns mit 2 kn bis zur Nordsee trägt, leere Häfen und etwas moderatere Preise. Den Rummel im Sommer brauche ich nicht, aber etwas wärmer hätte es schon sein können. Unsere Reisestrecke betrug ca. 850 sm, wegen der Strömung auf den Flüssen und leichter Ortsveränderungen des GPS kann ich das so genau nicht sagen. Aber es waren 155 Betriebsstunden der Maschine und das passt dann ganz gut mit der Strecke überein. Letztlich hat das schlechte Wetter verhindert, dass wir den Göta-Kanal befahren konnten. Die langen Fahrten über das Kattegat nach Göteborg schreckten mich dann doch ab. Da wir den Kanal schon mal vor 13 Jahren befuhren, hätten wir das sicher gerne wieder gemacht, aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben. Verwunderlich für mich ist, dass viele Segler mit wirklich guten Schiffen auch so auf gutes Wetter erpicht sind und nur dann rausgehen, wenn wir das auch machen. Ich bin selbst (Jollen-)segler und mich hätte das nicht immer im Hafen gehalten. Aber die Herrschaften lieben es eben auch bequem und das ist ein Motorboot allemal eher. Es gab sehr schöne Seestrecken, jedem empfehlen kann ich nur die geheimnisvolle Welt der Unterelbe. Es gab viele neue Eindrücke, viele Tipps aus Zeitschriften und Internetforen. Gleichgesinnte gibt es nur unter Seglern, die meisten Motorbootfahrer haben nicht so viel Zeit und nicht so weite Strecken. Natürlich ist es von Vorteil, wenn man wie ich, Überstunden und Urlaub zu 9 ½ Wochen Urlaub zusammenlegen kann. Ich war nach 6 ½ Wochen wieder an meinem Steg, der Tinnitus war weg und ich überhaupt nicht mehr aufgereg.

Das kann ich nur jedem empfehlen.

Kapitaenwalli

LAGA IV