

**10. Juli 2019, Kurs 80°, Wind 10kn aus Nord-Ost, blauer Himmel,** Hektor hält den Kurs der Element, aus dem Lautsprecher fegt der „Säbeltanz“ über die Ostsee. Wir befinden uns unter der finnischen Küste / im Golf von Finnland in russischen Gewässern mit Kurs auf Petersburg. In unserem Logbuch ist genau noch eine Seite frei für diesen letzten Schlag, der uns an den östlichsten Punkt unserer Reise bringen soll. Aber lasst uns von vorn beginnen....

**Wir sind:**

Armgard und Swen-Olaf Teichgräber, seit 29 Jahren verheiratet, seit 8 Jahren segelbegeistert, Jahrgang 1965/66, ca. 1,70m lang, mal mehr, mal weniger Tiefgang.

ELEMENT, unser Schiff, eine Arion 29. Jahrgang 2005, 9m lang, 3m breit, mit Schwenkkiel, Tiefgang 0,45-1,60m.

Hektor: unsere Windsteueranlage, er ist stur, stark und zuverlässig auch in „rauer“ See, wie ein guter Knappe. Die beste Investition in unser Schiff für diese Reise.



Die Element unter „Vollzeug“ auf Hiddensee (im Mai sind wir ganz alleine im Hafen von Vitte)

**Wie und wo sind wir unterwegs:**

Schon vor über 20 Jahren haben wir uns vorgenommen eine Auszeit, ein „Sabbatical“ zu nehmen, wenn wir 50 sind. Unsere Freunde sollten uns daran erinnern, falls wir es im Eifer der Geschäftigkeit des Lebens vergessen – nun, wir haben es nicht vergessen. Jetzt sind wir 53 und machen genau dieses Sabbatjahr. Und wir durchsegeln die Ostsee gegen den Uhrzeigersinn. Rügen, Polen, Litauen, Lettland, Estland, Russland, Finnland, Schweden in 5 Monaten. Den Bottnischen Meerbusen (der Finger zwischen Schweden und Finnland nach Norden) lassen wir aus (für diesmal wenigstens), ansonsten müssten wir eilen, und das wollen wir nicht. Wenn ich das hier schreibe staune ich selber. Bis vor ca. 10 Jahren hielt ich Segeln für die zweitlangweiligste Sache der Welt – nach Angeln. Wie gut, wenn man seine Überzeugungen nochmal ändern kann. Mittlerweile haben wir sogar ein Angel an Bord.

Dieser kleine Bericht (in mehreren Teilen) soll Euch etwas Anteil geben an dem, was wir erleben. Es geht um Begegnungen, Geschenke, es geht viel ums Fehler machen und Lernen. Ein Sabbatical mit variablem Tiefgang in vielerlei Hinsicht.

### **Im Vorfeld....**

lagen zwischen der Idee und der Umsetzung manche Hürden, die uns abhalten wollten....

Ist unser Boot geeignet? Ein Boot mit Schwenkkiel ist wirklich selten hier (Ostsee, Golf von Finnland) anzutreffen und ja, man muss sich dran gewöhnen oft mit 20° (manchmal auch 30°) Schräglage unterwegs zu sein.

Soll ich den Funkschein noch machen? (Armgard hat ihn). Jetzt wissen wir: funken geht auch super ohne Schein, die größte Hürde ist die Überwindung, in den Äther zu sprechen (und deken: jetzt hören alle im Umkreis von 15 Meilen mein Kauderwelsch).

Werden wir mit der Windsteueranlage umgehen können? Jetzt wissen wir: es ist soo leicht und genial. Mitterweile hat Hektor bestimmt 800 Segelmeilen bestens den Kurs gehalten.

Wie wird das, 5 Monate so eng zusammen (auch nach 30 jähriger Beziehung eine Herausforderung)

### **Hindernisse vor der Abreise:**

Eine nicht angeschlossene Wasserleitung im Schiff haben wir zum Glück entdeckt, bevor wir den Trinkwassertank gefüllt haben. Ansonsten hätten wir unser Boot vermutlich langsam geflutet. Das war reiner Zufall, weil wir auch die Heizung reparieren mussten, unter welcher (in der Backskiste) diese Wasserleitung verlief. Die Heizung hatte einen unergründlichen Fehler und lief nicht. Es stellte sich (wieder durch Zufall) heraus, dass das Anschlusskabel innen (die Litzen in der Isolierung) korrodiert war, von außen völlig unsichtbar. Bei jedem Starten der Heizung wurde das Kabel heiß bis kurz vorm Schmelzen, dann ging die Heizung zum Glück in „Störung“. Auch dieser Fehler an einer Stelle, die man nicht im Blick hat, das hätte auch zu einem Bootsbrand führen können. Ein Seeventil, welches nicht zu verschließen war haben wir unterwegs in Rostock noch tauschen lassen.

Das größte Hindernis aber war: unsere eigene Courage. Mit so wenig Segelerfahrung, eine so weite Strecke, man hockt sich immer auf der Pelle, Abwettern, Reffen, Beiliegen, Rettungsinsel, Feuerlöscher, Motorschaden, Funken im Ausland, Anlegen mit Mooringboje, ungewisse Einreiseforma nach Russland, unsichtbare Felsen in den Schären... was die Gedankenkiste so fabriziert. Aber wir haben auch sehr viel Ermutigung bekommen, vielen Dank dafür. Und jetzt sind wir also hier. Und froh. Und danken Gott. Halleluja.

### **Es geht los (als Geisterfahrer und mit Zahnschmerzen):**

Am 11. April sind wir nachmittags aufgebrochen von Bensorsiel, es war noch kalt (richtig kalt!), aber schön. Aufregend. Die Tide passte, wir wollten das Schiff gerne vor Ostern möglichst noch durch den Nord-Ostsee-Kanal bringen. Das Hafenmeisterbüro auf Wangerooog war noch unbesetzt. Am nächsten Morgen ging es um 5:30 mit der Tide raus Richtung Cuxhaven, Brunsbüttel. Der erste Sonnenaufgang auf dem Meer, fantastisch. Der Wind war uns nicht genehm – nach einem Segelschlag weit raus in die Reede mussten wir dann viel motoren in die Elbmündung hinein. Ein Freund, der uns bis Rendsburg begleiten wollte, lag leider bald seekrank in der Ecke. In Cuxhaven kam ein kleines Boot auf uns zu, Wasserschutzpolizei und lotste uns in den Hafen. Sie begrüßten uns sehr nett in Cuxhaven, inspizierten das Boot und die Papiere und teilten uns mit, dass wir das drittschwerste Vergehen begangen hatten (nach fremdes Boot versenken und Öl ins Meer kippen...): wir haben die Befahrensregeln für das VTG (Verkehrstrennungsgebiet – das ist eine Autobahn für Schiffe) missachtet. Aaaaarrgh. Das Einzige was man auf jeden Fall vom Lernen für den Bootsführerschein behält. Mist! Einer schlief, einer kotzte, der dritte fuhr nach Kompass und auf das „kleingedruckte“ im Plotter (ganz neu und noch nicht ganz richtig eingestellt) hat keiner geachtet. Das war der erste richtig fette Dämpfer.

Die Kanalfahrt nach Rendsburg war im wesentlichen saukalt, Schneegestöber, Sicht unter 100m. Als uns der erste große Pott überholte, standen wir alle ehrfürchtig an Deck und grüßten. Im nächsten Moment hatte seine Bugwelle unten im Schiff den Frühstückstisch komplett abgeräumt.

Sabbatical mit variablem Tiefgang – Teil 1: Benersiel bis Klaipeda, April bis Juni 2019

Trotz der großen Sauerei mussten wir herzlich lachen über uns selber.



Nord-Ostsee-Kanal im Schneetreiben



kuscheliges Frühstück kurz vor der Bugwelle

So, jetzt muss man keine Angst haben, dass hier jeder Tag auf einer Seite behandelt wird. Aber die ersten Tage sind auf jeder Reise sehr spannend, bis man sich irgendwie „eingependelt“ hat. Über Ostern bleibt die ELEMENT in Rendsburg und wir machen ein großes Familienfest in Aurich im herrlichsten Sommerwetter.



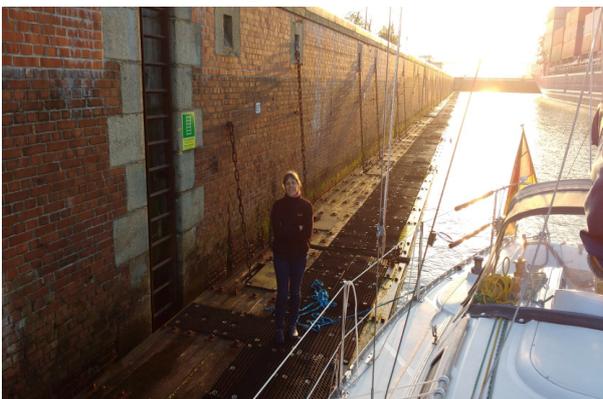
23. April 2019, Abfahrt in Leer



Rendsburg mit gelegtem Mast

Am 23. April geht es per Bahn nach Rendsburg. Die Vorfreude treibt mich an, sodass ich leider auf der Fahrt nach Leer zum Bahnhof nochmal geblitzt werde. In Rendsburg wird die ELEMENT nochmal umsortiert, getankt, Funkantenne durchgemessen, und auf geht's, Tolles Wetter, beim Warten auf die Schleusung in Holtenau gibt's den ersten Sonnenbrand. Dummerweise sind bei Armgard Zahnschmerzen aufgekommen, eine Wurzelbehandlung wird in Kiel begonnen.

Von Kiel geht's nach Fehmarn, endlich mal richtig segeln. In Orth/Fehmarn bekommen wir im ziemlich leeren Hafen einen Platz ganz außen zugewiesen, es laufen Filmarbeiten, die wir nicht stören dürfen. Der ganze Hafen ist nachts in gespenstisch grünes Licht gehüllt.



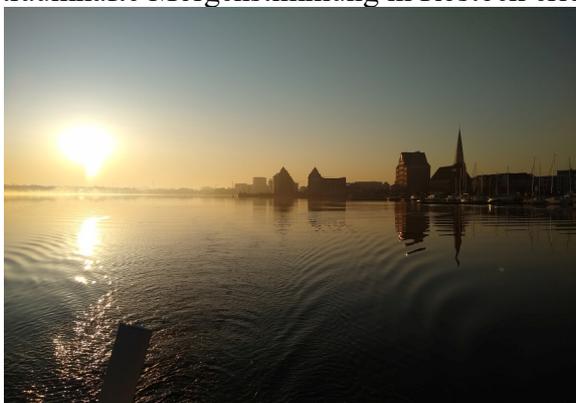
NOK – Schleuse Holtenau/Kiel



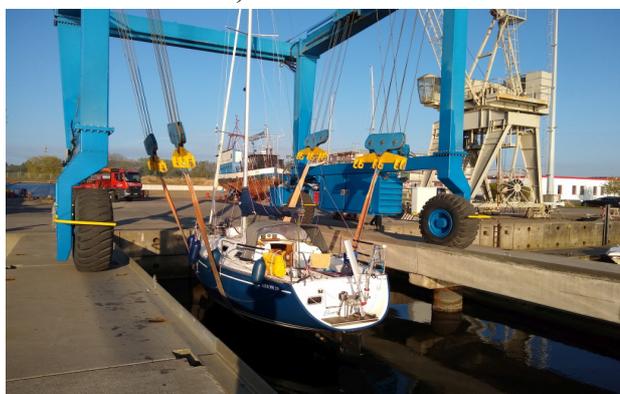
Fehmarn im Gespensterlicht

Das Wetter ist gut, wir bummeln, shoppen, liegen am Strand, gehen viel spazieren, das Gefühl, nichts erledigen zu „müssen“ fühlt sich gut an. Nach 2 Tagen wird die Fahrt nach Kühlungsborn zur Testfahrt für Hektor. Wir spielen viel mit der Windsteueranlage herum, es läuft super. In Kühlungsborn treffen wir im Gottesdienst ein alte Freundin, was für ein Zufall, was für ein Geschenk, es wird ein netter Nachmittag, Abends rauschen wir unter Genua bei achterlichen 5 bft „schnell“ nach Rostock.

In einer Stadt mit so viel Werftgeschichte finden wir eine Firma, die das defekte Seeventil spontan tauschen kann. Das einzige Zeitfenster ist am selben Tag als letzte Aktion vor dem Feierabend. Der Wind nimmt immer mehr zu, 6 bft und eine fiese Welle drücken auf die enge Betonbucht über der der Kran steht und deren Unterkante deutlich über unserem Deck liegt (das Ding ist für viel größere Schiffe als unseres gedacht...). Wir hatten die Leinen schon betend in der Hand, da kam der Mechaniker auf uns zu. Er hätte kein gutes Gefühl und würde morgen früh eine halbe Stunde früher kommen, bevor der Kran anderweitig gebraucht wird. Das Angebot nahmen wir gerne an. Am nächsten Morgen um 6:45 ist das Seeventil bei freundlichen 3 bft getauscht und wir haben eine traumhafte Morgenstimmung in Rostock erlebt (wieder ein Geschenk).



Im Mai, morgens um 6:00 in Rostock



Im Kran, um das Seeventil zu tauschen

### **Hiddensee, Rügen, Peene, der Bodden**

Von Rostock sind wir in angekündigte 3bft aus Westen ausgelaufen, leider blieben die aus (1bft) und wir haben unsere längste Motorfahrt unseres bisherigen Törns (außer dem Nord-Ostsee-Kanal) gemacht, bis Hiddensee. Dieser Küstenabschnitt Deutschlands ist wirklich sehr schön. Hiddensee, Rügen, Usedom, Bodden, Peene – traumhaft, und Anfang Mai ist hier nichts los. In Vitte/Hiddensee wehen wir ein und erleben unser erstes Niedrigwasser in der Ostsee, der Süd-West Wind mit 6 bft hatte viel Wasser aus dem Vitter Bodden (der Sund zwischen Hiddensee und Rügen) gedrückt, der Wasserstand war 50cm niedriger. Nach vier Tagen haben wir vergessen, welcher Wochentag ist. Danke, dass wir eingeweht sind, wir stellen fest, dass diese vier Tage uns das erste Mal in echte Urlaubsstimmung versetzen. Trotz aller schönen Momente vorher, haben wir hier das erste Mal richtig relaxt. Der Wind hat auch die Eile weggeblasen...

Auf der Fahrt von Hiddensee nördlich um Rügen nach Sassnitz hält Hektor den Kurs sehr gut auch in einigen heftigen Regenfronten und größeren Wellen. Die Rügener Kreidefelsen präsentieren sich uns in schönstem Licht, türkisfarbenes Wasser, die Buchten auf Mallorca können nicht schöner sein. Kein Wunder, das der Maler Caspar-



David Friedrich sich in die Insel verliebt hat.



Nach zwei Tagen legen wir mit einer lauten Schramme ab, das An- und Ablegen an Pfählen ist noch nicht unsere Königsdisziplin (wieder was gelernt). Egal, Segel gesetzt und weiter geht's Richtung Greifswald bei 4 bft und 1m Welle. Das läuft zunächst sehr gut, genau am Ostzipfel Rügens, wo das betonnte Fahrwasser sehr schmal ist und der Bodden flach wird, überholt uns jedoch eine Regenfront mit deutlich 7bft Wind, wir sind ungerafft (leider). Wieder was gelernt: Ein Schiff mit

Schwenkkiel kippt nicht um, auch wenn das Stül längst durchs Wasser zieht. (Das wussten in der Theorie wir schon vorher, aber haben es nie so ausprobiert...). Und: öfter mal umdrehen bei achterlichem Wind.

Im schönen Städtchen Greifswald liegen wir umringt von nagelneuen großen Yachten der Marken Hanse und Dehler und fühlen uns echt klein. Die Sanitäreanlagen des Hafens liegen etwas im Hanse-Werftgelände. Um ins Klo zu kommen muss man unter dem Bug einer nagelneuen Dehler 38 durchgehen, besser kann man die Erhabenheit einer Marke wohl nicht zur Schau stellen. Auf unserem Steg treffe ich einen Mann mit Rucksack, der ganz fasziniert eine dieser neuen glänzenden Yachten ansieht. „Sieht so aus, als ob das ihr neues Schiff wird“ spreche ich ihn an. „In der Tat, dies ist wohl meine „Charlotte“. Übermorgen ist Übergabe.“ Es ergibt sich ein nettes Gespräch und er lädt uns zu sich nach Turku (Finnland) ein, es liegt quasi auf unserem Weg. Wir freuen uns schon darauf.



Greifswald: werftneue Schiffe strecken uns ihren breiten Hintern entgegen



Ueckermünde Hafeneinfahrt

Während Armgard zwei Tage in Kiel beim Wurzelbehandler verbringt, fahre ich alleine nach Ueckermünde (übrigens seit Benersiel der südlichste Ort unserer Reise). Segelnd durch den Bodden, unter Motor die Peene entlang. Über 20 Minuten flattert ein Schwarm aufgeregter Kormorane scheinbar orientierungslos um mich herum. Vorbei geht es an Peenemünde mit seinen Weltkriegs- und Rüstungsrüinen und mir wird bewusst, dass ein Teil unserer Tour auch eine Reise in die Vergangenheit unseres Landes und der unrühmlichen Geschichte unseres Volkes wird. Der Größenwahn, die Herrschsucht und Menschenverachtung der Nazis findet sich in den folgenden Wochen immer wieder. Und die danach folgende Ära des erzwungenen Sozialismus, der dann oft die letzten Überbleibsel einstiger Schönheit und Freundlichkeit demontiert hat. Lasst uns dafür eintreten, dass totalitäre und menschenverachtenden Strömungen keinen Raum gewinnen.

Von Ueckermünde schicken wir ein großes Paket zurück nach Aurich mit all dem Zeug, was wir an Bord nicht brauchen (die zweite Bratpfanne, Schuhe, ausgelesene Bücher, Werkzeug... ). Den Platz können wir besser für Proviant nutzen und starten einen letzten Großeinkauf auf deutschem Boden. Mit all unserer Zusatz-Ausrüstung (Rettungsinsel, Faltrad, Schlauchboot, zweiter Anker, allein alle

Papierkarten und Handbücher wiegen fast 20 kg) haben wir die max. Zuladung der ELEMENT (600 kg) bald erreicht.

Ohne Wind geht's weiter über das Stettiner Haff nach Swinemünde/Polen (wohl der südlichste Punkt der Ostsee). Die erste Gastlandflagge wird gehisst, ein kleiner Schritt für die Menschheit, ein großes Erlebnis für uns. Dort erwartet uns auch der erste richtig fette Regenschauer. Und: mit Swinemünde waren wir nun auch auf östlichsten deutschen Insel, denn der Jachthafen und die Innenstadt liegt noch auf Usedom. Hier gibt es wenig erhaltene Altstadt. Vier Wochen vor Kriegsende wurden innerhalb von wenigen Stunden 10.000 Menschen und die ganze Stadt bei Luftangriffen getötet. Den Menschen wurde nicht gestattet früher nach Westen zu fliehen – sie wurden als Schutzschilde von ihrem Führer missbraucht. Unfassbar!

### **Ostsee:**

Wir gehen wieder auf die Ostsee und hangeln uns entlang der polnischen Küste. Mit gutem Wind und der stets unmittelbar anstehenden Welle. Keine Tide – daran haben wir uns schon gewöhnt, losfahren nach dem Frühstück nach dem Ausschlafen. Aber die Welle ist doch ungewohnt für uns, sie verändert sich sehr schnell. Der folgende Küstenabschnitt ist recht unspektakulär – wir sehen schöne lange weiße Strände mit Wäldern dahinter aber eigentlich ist es eher langweilig. In Kolberg liegen wir im nagelneuen Yachthafen, gehen in die Stadt und essen die schlechteste Pizza der ganzen Reise. Wieder was gelernt. Am nächsten Morgen rauschen wir unter Gennaker weiter nach Ustka. Da man sich in den polnischen Häfen immer per Funk anmeldet (wie ich finde eine gute Angewohnheit), erwartet uns der Hafenmeister und weist uns eine Box zu, in der wir quasi zwischen Fingersteg und Nachbarboot eingepropft werden. Nun wird auch klar, warum wir (im Gegensatz zu allen anderen Häfen) beim Funken nur nach der Schiffsbreite gefragt wurden. Auch Ustka hält uns nur für eine Nacht, dann geht es weiter nach Leba. Die Einfahrt dort ist sehr schmal und es steht eine Welle vor der Mole bei NW Wind. Wir haben W 4-5, die Welle beträgt 1m, das ist noch ganz gut machbar unter Motor. Ein anderer Deutscher macht die Tour mit einer 806-International (ein echtes Segelboot mit kleinem Außenborder), der muss schon viel Geschick aufbringen um die Einfahrt zu schaffen. In Leba werden wir 4 Tage eingeweht – die Welle vor der Hafeneinfahrt ist zu unangenehm zum Rausfahren. Wir lernen andere deutsche Segler kennen, spielen gemeinsam, plaudern viel und ich besuche die berühmte größte Wanderdüne Europas (genauso wie die in Nida/Litauen und Arcachon/Frankreich, alles eine Frage der Betrachtung). Auf jeden Fall beeindruckend. Ansonsten ein Touristenort in dem man hervorragend und günstig Fisch essen kann. Wir kaufen einen elektrischen Heizlüfter, da unsere Dieselheizung bisweilen „hustet“ und einen unangenehmen Geruch im Schiff verbreitet. Und das Thermometer zeigt des Morgens immer noch einstellige Werte an (6°....brrrr), tagsüber ist es ganz angenehm, abends werden wir mit schönen Sonnenuntergängen in die Nacht verabschiedet. Es ist Mitte Mai.



Hafeneinfahrt Kolberg



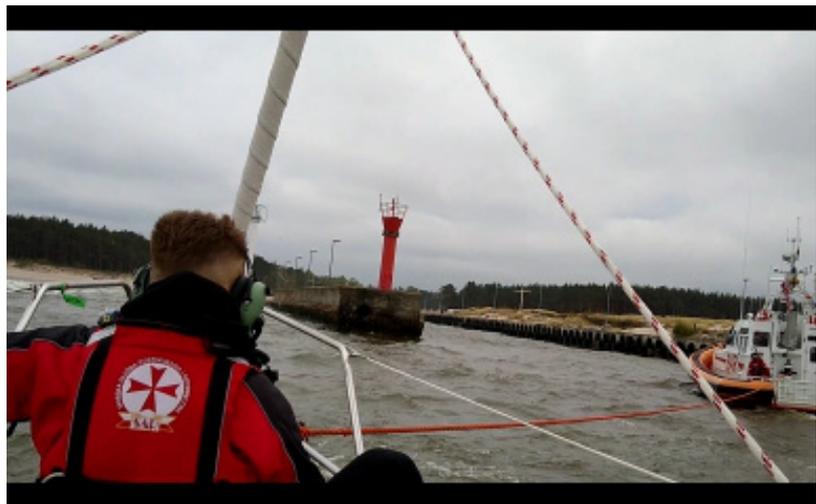
die große Düne in Leba wandert 40m pro Jahr

### **Ruderbruch...in Polen**

Am 17. Mai entscheiden wir uns aufzubrechen, wir wollen ja schließlich noch nach Petersburg. Die Winde stehen solala (4bft aus Ost – wir werden kreuzen müssen – es soll aber besser werden am Nachmittag), der Himmel ist grau, die Welle vor der Mole mit 1m machbar, draußen soll weniger Welle sein. Mit Herzklopfen geht es durch die enge Hafenausfahrt, auch hier verändern sich die Sände/Fahrrinnen in der Einfahrt nach Starkwind – aber das kennen wir ja aus Ostfriesland. An der Ansteuerungstonne vor Leba sind die Segel optimal gesetzt und wir wollen gerade den Kurs an Hetkor übergeben, als die ELEMENT plötzlich wendet und wir beiliegen („verkackte Wende“). Wir sind etwas irritiert hören ein Klopfen von unten am Heck. Man kann es ja erst nicht glauben, aber unser Ruder ist gebrochen, einfach abgebrochen am Schaft, das Ruderblatt treibt am Aufhol-Seil hängend unter dem Heck und schlägt von Zeit zu Zeit dagegen. Mein erster Gedanke ist: das Seil durchtrennen, damit der restliche Schaft kein Loch in den Rumpf schlägt. Mein zweiter Gedanke ist: dann ist das Ruder ganz verloren, wir müssen es eigentlich bergen. Da wir eh einigermaßen ruhig beiliegen (geht auch ohne Gegenruder) hiefen wir irgendwie das Ruder ins Schiff. Mit einigen blauen Flecken gelingt es uns schließlich (das Großfall steht ja leider nicht zur Verfügung...), dabei wir sind schon eine gute Meile nach Westen getrieben. Wir funken Leba Port Control an und erklären unsere Lage: „Rudder broken, no steering, broken wheel, need tug assistance“, zum Glück haben wir die Funktabelle griffbereit liegen. Hilfe wird angekündigt, ca. 30 Minuten später erreicht uns das SAR Boot „Huragan“ (Hurrican), das wir schon im Hafen bestaunt hatten.



Das Ruder im Boot



Der Schlepper in der Hafeneinfahrt – wir pendeln gerade wieder raus ...

Man wirft uns eine Schleppleine zu, die ich auf einer Bugklampe belege und Huragan zieht. In jeder Welle schlagen wir quer, die Leine verhakt sich unter unserem Anker. Ich breche die Aktion ab, was gar nicht so leicht ist, da die Verständigung mit dem Schlepper auf Englisch kaum möglich ist – es entsteht einfach kein Gespräch, obwohl wir Verbindung haben. Ein SAR-Mann steigt zu uns über (das kostet leider eine Relingstütze) und setzt sich an den Bug um die Schleppleine zu halten und irgendwie von Hand zu führen. Ich versuche mit ihm irgendetwas zu klären, um unser Schiff zu schonen („bitte einen Hahnepott legen mit unsere Festmacher, sollen wir unseren Kiel aufziehen, können wir längsseits geschleppt werden...“). Aber der Mann versteht mich nicht und sie spulen Ihr Programm ab. In jeder Welle schlagen wir komplett quer, wenn die Schleppleine durchsetzt, geht ein harter Schlag durch unser Schiff, ich habe Angst, dass sie uns zerreißen. Das geschieht ca.250mal (entspricht der Anzahl der Wellen bis zur Hafeneinfahrt...). Keine Chance so durch das Nadelöhr zu kommen, eine halbe Meile vor dem Hafen kommt ein zweites Schlauchboot und nimmt uns an eine Heckleine. So „führen“ Sie uns durch die enge Hafeneinfahrt, ich filme mit dem Handy und habe de Augen zu. Immer wieder sehe ich den Schlepper in der Hafeneinfahrt und uns

auf der anderen Seite der Mole. Sie bringen uns heile rein, manchmal ist nur eine handbreit Platz zwischen unserem Rumpf und dem Beton. Wow, das war Präzisionsarbeit. Ich erinnere mich an den Bibelfers vom Frühstück. „Gott hat seine Engel gesandt und ihnen befohlen, dass sie Dich behüten auf allen Wegen. Sie werden dich führen und dafür sorgen, dass Du nicht an einen Stein stößt.“ (Psalm 91, 11-12) Wenn unser Ruder eine Stunde früher, in den Wellen der Hafenausfahrt gebrochen wäre, hätte es uns direkt auf die Betonmole geworfen. Halleluja, Gott sei Dank.

Vier Wochen später erscheint ein guter Bericht über das Schleppen in der Zeitschrift „Yacht“. Es lohnt sich wirklich, so eine Situation in Gedanken mal durchzuspielen. Umso mehr, als es im Ausland große Schwierigkeiten in der Kommunikation geben kann. Unsere SAR-Crew hat sehr gute Arbeit geleistet, ein Hoch auf die Seenotretter in der ganzen Welt.

Ruderbruch ist etwas, das immer nur anderen passiert und eine Havarie bedingt, so denkt man. Ein funktionierendes Notruder kann kaum jemand aus seinem Bootsequipment improvisieren (auch darüber gibt es genügend Info und Videos im Internet). Wir hatten keine akute Grundberührung, aber offensichtlich eine Vorschädigung aus früherer Zeit. Zum Glück findet sich direkt ein sehr gutes Team aus Schlosser und Schweißer, sie organisieren Material und innerhalb von einer Woche haben wir einen neuen (deutlich stärkeren!) Ruderschaft. Fehlt nur noch ein Kran, um das Ruder zu montieren und vor allem zu schauen, ob der Rumpf unten beschädigt wurde. Die Kranaktion endete beinahe im Chaos und erneuter Zwangspause, aber das können wir besser mal bei einem Bier erzählen. Zumindest hat die ELEMENT keinen weiteren Schaden vom Kranen zurückbehalten (unter diesen Bedingungen ein gutes Ergebnis).



Der gebrochene Ruderschaft – unglaublich



unsere „Helden“ - Schweißer, Schlosser, Kranfahrer

### **Zwangspause in Polen - Angeln und Danzig:**

Wir nutzen den Zwangspause, und kaufen eine Angel. Die langweiligste Sache der Welt hilft uns wieder herunter zu kommen. Unsere Angelei zwar nicht erfolgreich, dafür für die Umstehenden bisweilen kurzweilig und amüsant (für einige andere Angler auch ärgerlich, wenn wir uns wieder in ihren Leinen verfangen haben...) Ein netter Herr gibt sich Mühe uns das Angeln beizubringen und schenkt Armgard (vermutlich aus Mitleid) ein paar Fische. So lernen wir zumindest das Ausnehmen, Zerfleddern und Zubereiten von Fisch (leider haben unsere Exemplare viele Gräten).



Erfolgreiche Angelei

die dennoch belohnt wird

Und wir erobern Danzig per Bahn. Drei Nächte in einem richtigen Bett, mit eigener Dusche, ein kleiner Balkon mit Blick auf die Marienkirche – wir genießen den „Luxus“. Den Stadthafen Danzig erobern wir zu Fuß, hier wäre ich wirklich sehr gerne eingesegelt. Ob wir nochmal per Schiff herkommen? Dann möchte ich unbedingt auch ins Frische Haff segeln.

Danzig präsentiert sich sehr sommerlich, sie wurde sehr schön wieder aufgebaut. Auch hier hat der Krieg sehr viel zerstört, aber es gab einen sehr klugen Entscheider als es um den Wiederaufbau ging, der sich erfolgreich über die Ideen der sozialistischen Architektur hinwegsetzte. Sehr beeindruckt hat mich das alte Rathaus: An den Decken und Wänden des großen Saales befinden sich Bilder, auf denen die Tugenden eines guten und ordentlichen Rats Herrn dargestellt sind: Ehrlichkeit, Offenheit, Barmherzigkeit, Demut, Rechtschaffenheit, etc. Wenn die Blicke in langwierigen Sitzungen dann umherirren um Abwechslung zu finden, wird dem Politiker immer seine Fürsorgepflicht und besondere Berufung vor Augen gehalten. Vielleicht eine Idee für die heutige Zeit in denen Sitzungen oft in schmucklosen Räumen stattfinden. (Langweilige Räume machen vielleicht auch langweilige Veranstaltungen?). Danzig wähnt sich übrigens als Bernsteinhauptstadt der Ostsee (wie eigentlich alle Städte seit Rügen...). Schließlich verbringen wir noch einen Tag in der Marienburg, einer der größten Backsteinbauten der Welt, eine beeindruckende Festung, die nie erobert wurde, bis auch sie im 2. Weltkrieg arg zerbombt wurde.



Danzig auf der Marienkirche



die eindrucksvolle Marienburg

### **Russland 1 – Kaliningrad/Königsberg:**

Wir sind wieder an Bord, die ELEMENT ist komplett und sehnt sich nach Meer und Segeln. Von Leba geht es in einem langen Schlag (60 sm bei gutem Segelwind) nach Hel am Ende einer Landzunge in der Danziger Bucht. Wir haben wieder Vertrauen in unser Schiff (und das Ruder) und belohnen uns mit einem Abendessen in einem kleinen urigen Lokal mit Live-Musik. Am nächsten Morgen dann werden wir um 6:00 Uhr vom polnischen Zoll ausklariert und es geht los! Russland – wir kommen. Unsere Gedanken rattern: Visum, Verständigung, Kontrolle, kompliziert, dauert lange, Willkür (fast alles unbegründet)

Quer durch die vielbefahrene Danziger Bucht mit mehreren Verkehrstrennungsgebieten geht es bei 5 bft, der Himmel ist grau, es nieselt. Bis Russland begegnet uns genau nur ein (!) Schiff. Nach einem Kreuzschlag dreht der Wind nördlich und wir rauschen direkt bis zur Einfahrt des Hafens Baltisk. Längst erfasst vom russischen Grenzkommando und über Funk ordentlich angemeldet laufen wir in den Hafen ein. „Sailboat Element, take down the sails. Sailing is not allowed in the Port of Baltisk.“ Schade, das wussten wir nicht, Segel runter, Maschine an. Leider kommt kein Kühlwasser – also Segel wieder hoch und Motor aus. „Then you must leave the port“ kommt es unverzüglich. Also wieder raus, beiliegen, der Wind frischt auf und wir treiben in die Ankerreed. Ich finde auf die schnelle keinen Fehler (Impeller ist noch ganz) aber wir erhalten die Ausnahmegenehmigung, nach dem nächsten Frachter unter Segeln zum Pier Nr. 81 (Zollpier für

Yachten) zu fahren. Tatsächlich gelingt uns das trotz Abschattung durch Bäume, Kriegs- und Schrottschiffe und das Containerterminal.



Pier 81 in Baltisk – Einklarieren



der Hafen von Wzmorje (mit selbstgebautem Leuchtturm)

Die Zollkontrolle ist russisch und geht recht schnell: einer kontrolliert die Pässe, einer macht die Zollerklärung, einer begutachtet und fotografiert das Schiff incl. aller Kisten und Klappen, einer erklärt uns die Regeln für den weiteren Weg, einer beaufsichtigt und einer steht rum. Alle sind uniformiert und sehr nett, ein Spürhund ist nicht dabei (ist aber sonst wohl die Regel). Dann kommt noch ein Herr „Wichtig“ (in Zivil und sehr reserviert), der uns beäugt und fragt, wie wir denn so durch den Kanal motoren wollen? Ob wir das reparieren können, wie lange das dauern wird, denn man darf nicht (gar nicht!) in Baltisk übernachten sondern muss nach dem Einklarieren sofort weiter fahren. Es sind ca. 15 sm 3 Stunden bis zum nächsten Anlegepunkt. Zugegebenermaßen also ein sehr unpassender Ort für eine Motorpanne. Ich bekomme das Kühlsystem zum Laufen (Wasserfilter auffüllen und den Motor sofort starten). So erfolgt nach 2 Stunden die Abnahme durch Herrn „Wichtig“, er gibt telefonisch die Freigabe an Port-Control, dass wir auslaufen dürfen und beaufsichtigt alles ganz genau. Es ist 19:50, bald dunkel. Nachtfahrten im Kanal sind für Sportboote nicht erlaubt, dableiben ist auch nicht erlaubt. Wir legen ab – mit Herzklopfen und bereit irgendwo unterwegs zur Not die Segel wieder hoch zu ziehen. Alle 5 Minuten der prüfende Blick zum Kühlwasserauslass - es läuft. Offenbar hat die Schleppaktion neulich im Kabelanschluss unserer rot-grünen Positionsleuchte einen Kurzschluss erzeugt, ständig brennt die Sicherung durch. Da ich den Fehler nicht während der Fahrt beheben kann, stellen wir um auf Decks-Scheinwerfer und Ankerlicht, zum Glück ist kaum Schiffsverkehr auf dem Kanal.

Wir erreichen Wzmorje (gesprochen „Wiesmoorje“) gegen 22:30 Uhr im Stockfinstern. Der Hafen liegt in einer kleinen Bucht neben dem Kanal, eine Betonung gibt es nicht, zum Glück hatte uns ja Herr „Wichtig“ die Einfahrt ganz genau beschrieben. Wir sind mit Akkustrahler bewaffnet und guter Dinge, ca. 200m vor dem kleinen Hafen springt das Echolot quasi von 4m auf 2,5m auf 0,8m – und zack sitzen wir auf der flachsten Stelle der Bucht auf. Wie gut dass wir einen Schwenkkiel haben, so dass wir da rüber rutschen und irgendwie den Hafen erreichen. Der Hafenwärter begrüßt uns fröhlich, alles wird gut, und wir fallen endlich in einen „gerechten“ Schlaf. Was für ein Tag (74sm).

Über die Tage in Kaliningrad könnte ich wieder ein paar Seiten schreiben (ein lautes „Moin“ am nächsten Morgen, der Hafen an sich, die Stadt ohne Identität, russische Baumärkte, Busfahren, nette Menschen, Einladungen...). Das Highlight war zweifellos, dass wir Juri wiedergetroffen haben, ein russischer Segler, den wir in Leba schon getroffen hatten, dies ist sein Heimathafen. Jetzt lud er uns ein, zu einer Offroad-Tour durch die Enklave Kaliningrad. Den ganzen Tag ist er mit uns herumgefahren in seinem Landrover (und es war auch richtig offroad!!), sodass wir einen ganz anderen Eindruck von der wunderschönen und teilweise wieder unberührten Gegend bekommen haben. Ein tolles Erlebnis.

Sabbatical mit variablem Tiefgang – Teil 1: Bensorsiel bis Klaipeda, April bis Juni 2019

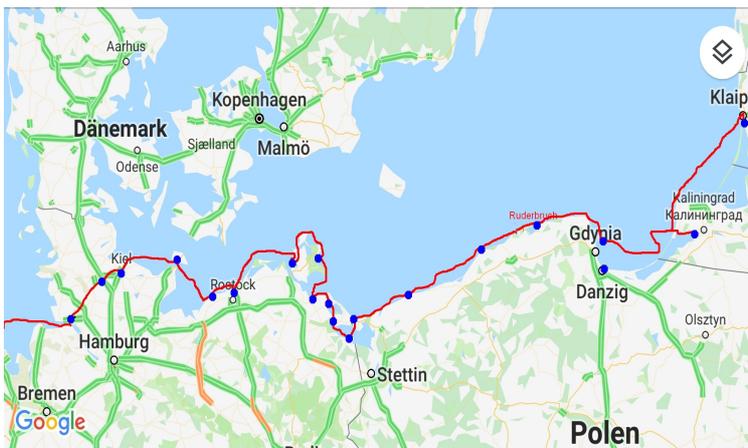


Kaliningrader Dominsel – einst das dichtbebaute Zentrum



Blick über das Kaliningrader Gebiet abseits der Straßen

Da der Wind so sehr passend angekündigt war und das russische Schießgebiet für uns offen (erspart uns etliche Meilen Umweg), sind wir noch am Abend aufgebrochen Richtung Klaipeda/Litauen. Im Sonnenuntergang durch den Kanal nach Baltisk, ausklarieren (wieder sehr nett – diesmal ohne Herrn Wichtig), und ab ging es Richtung Osten in die Nacht (die Positionslichter hatte ich mittlerweile repariert, die Motorkühlung lief auch). Ein langer Schlag lag vor uns: ca. 100sm bis Klaipeda. Beginnend mit einer Nachtfahrt nachdem wir schon den ganzen Tag aktiv waren, und schließlich erzählte man, dass da auf russischem Gebiet unbeleuchtete Betontonnen liegen würden/könnten. Unser stündlicher Wachwechsel stellte sich als sehr gut heraus, so konnten wir beide immer wieder zwischendurch ruhen. Und die Nachtfahrt war herrlich. Viel klarer Himmel, Lichter in der Ferne am Ufer, fast kein Schiffsverkehr, günstiger Wind, und auch die Temperatur war erträglich. Hektor trug viel zu unserem Wohlbefinden bei. Die Betonbojen haben wir nicht getroffen, unterwegs gab es etwas Funkverkehr mit bereits bekannten deutschen Yachten. Am nächsten Vormittag legt der schiebende Westwind nochmal etwas zu und sofort mit ihm kommt eine Welle schräg achterlich, die uns munter in eine neue Zeitzone (+1) und den Hafen von Klaipeda schaukelt. Am Ende schaffen wir 104sm in 19 Stunden (incl. Kanalfahrt und Zollabfertigung). Am 2. Juni legen wir um 15:30 in Klaipeda im Stadthafen (der Burggraben einer früheren Festung) an. Die Sonne scheint, wir sind müde und stolz auf uns und unser Schiff. 870 sm, 42 Tage, davon 20 Segeltage seit Bensorsiel. Es fühlt sich gut an, wir sind sehr dankbar.



Oben: unsere Tour bis 02.06.2019



rechts: glücklich und in Klaipeda