

Living on a bock

Sommerurlaub 2017 (Teil 3)

oder

Segelurlaub mal anders

Wir sind auf dem bummeligen Rückweg von einem wetterbedingten „kleinen Polenurlaub“ mit Stationen in Groß Ziegenort, Stettin und Swinemünde. Über Uckermünde und das Stettiner Haff geht es nach Zinnowitz im Achterwasser, wo wir uns mit der befreundeten Crew der „India“ treffen und ein langes Wochenende verbringen, bis es dann am Dienstag weiter geht nach Kröslin. Für den Wind, der beständig aus West wehte ist für den darauffolgenden Tag ein Ostdreher angesagt und tatsächlich wird es am Mittwoch ein schöner Segeltag bis Port Gager. Von hier aus geht es am Donnerstag weiter mit dem Ziel Dänholm, um sich dann wieder mit der „India“ zu treffen. Bei E bis SE 3 bis 4 auffrischend werden auch hier wieder kurz nach dem Hafen die Segel gesetzt und wir genießen nach langen Tagen des gegenan Motorens die Stille eines Segelbootes.

Nach zwei Stunden sind wir an der Einfahrt des Strelasundes und an der Nordausfahrt Palmerort-Rinne. Hier weht ein auffrischender achterlicher Wind SE 4 und wir segeln „Schmetterling“, d. h. das Großsegel steht auf der rechten Schiffseite und das Vorsegel auf der linken. Ein Kurs bei dem man sehr konzentriert steuern muss, damit der Großbaum nicht auch auf die Seite des Vorsegels schlägt und das dann mit voller Wucht und viel Tempo. Schon während der erforderlichen kleinen Steuerbewegungen um den Wind „einzufangen“ habe ich das Gefühl, dass das Schiff nicht immer direkt auf das Ruder reagiert. Bereits seit Tagen habe ich einen „Linksdrall“ festgestellt, wenn man die Pinne loslässt und dies im Kopf als Thema für das Winterlager notiert. Aber woran sollte das liegen? Unsere Tanks sind zwar alle auf der linken Schiffseite, aber das nun ja auch seit Jahren und ohne solchen Effekt. Sehr verwunderlich.

Kurz nach passieren der Gleiwitzer Fähre, etwa auf halber Strecke zwischen Tonne 20 und 22 muss wieder eine Kurskorrektur durchgeführt werden, die allerdings mißlingt, so dass wir eine Halse fahren und das Groß jetzt ebenfalls auf der linken Seite steht. Gaby beschwert sich - zu recht - aber ich habe ein anderes Problem. Die Pinne lässt sich nur noch nach einer Seite bewegen! Ich kann nur noch nach rechts fahren, links ist blockiert. Wir dehen also über den Steuerbordbug in den Wind und bergen die Segel. Dann versuchen wir unter Maschine eine Vollkreis nach rechts zu fahren - funktioniert. Und nach links - funktioniert nicht. Nun probieren wir dies auch unter Autopilot. Das gleiche Ergebnis. Ich tippe daher auf eine Blockade in der Selbststeueranlage, d. h. wir müssen den elektrischen Arm vom Quadranten nehmen. Das können wir allerdings nicht während der Fahrt machen. Um 13.30 Uhr laufen wir daher einen Ankerplatz auf Position 54°14,680N / 013°18,280E in der klein Bucht nördlich der Gleiwitzer Fähre an, wo wir noch ausreichend Wassertiefe und zugleich Landabdeckung haben.

Dort angekommen müssen wir die Steuerbord-Backskiste ausräumen, die gefüllt ist mit Fahrrädern, Sitzkissen, Reservekanister für den Außenborder, Padel und Pumpe für das Schlauchboot, Grill und Grillkohle, Putzzeug und vielen weiteren Kleinigkeiten. Endlich haben wir Zugang zum Quadranten. Wir wiederholen das Spiel - und wieder blockiert das Ruder, egal ob mit Hand oder Autopilot. Also ab in die Kiste und den Arm vom Quadranten genommen. Immer noch kein Ergebnis. Dann noch den Ruderlagergeber abgebaut. Geht immer noch nicht. Also muss es irgendwas sein, das sich zwischen Skeg und Ruderblatt verklemmt hat. Aber erstens haben wir beidseitig Gummilippen, die das verhindern sollen, und zweitens ist es komisch, dass das nur eine einseitige Blockade auslöst.



Egal. Gaby stellt fest, dass einer von uns ins trübe Wasser muß - und hat mir netterweise schon mal die Taucherbrille rausgeholt. Damit ist dann auch klar, wer abtauchen darf – ich. Wie ich das hasse unter das Schiff zu tauchen! Nützt aber nichts, daher Klamotten aus, Badenanzug an, Taucherbrille auf, Tauchstrahler und Tauchermesser rausgeholt und los. Zum Glück ist es 20 Grad warm, leider aber auch so trüb, dass man zwar das obere Ende des Ruderblattes dunkel schimmern sieht, aber der Tauchstrahler keine Erhellung bringt. Also gilt es abtauchen und tasten. Ich tauche und taste und bin fassungslos. Das kann doch nicht sein! Ich tauche noch mal und ertaste das gleiche. Das Ruderblatt steht nicht mehr senkrecht, sondern ist aus der unteren Halterung des Skegs heraus und steht damit schräg links neben dem Skeg. Unglaublich. Alles hätte ich erwartet, aber bestimmt nicht das. Ich berichte Gaby das Ergebnis und auch sie kann es nicht fassen.

Wir beraten, was zu tun ist. Unter diesen Umständen können wir aus eigener Kraft gefahrlos keinen Hafen anlaufen, da bei dem vorhergesagten zunehmendem Wind und uns unbekanntem Hafen das Risiko gegen andere Schiffe zu fahren trotz Bugstrahlruder viel zu groß ist. Sollen wir die „India“ anrufen, die bereits in Dänholm ist? Aber unsere „Rentnergang“ hat es in den letzten Tagen auch ohne uns schon geschafft auf Grund zu laufen und eine Tonne anzufahren. Zudem ist der Skipper Herzkrank. Und dann die Aufregung – lieber nicht. Also rufen wir um 14.50 Uhr über UKW VHF 16 Bremen Rescue um Hilfe an. Es wird uns mitgeteilt, dass wir eine Stunde auf Hilfe warten müssen. Also räumen wir das Boot auf, trinken einen Kaffee und warten.



Bild: Ankerplatz  und der Zielhafen für die Reparatur in „Neuhof“ 

Eine halbe Stunde später meldet sich netterweise Bremen Rescue mit dem Hinweis, dass die Hilfe in einer halben Stunde da ist. Wir überlegen zwischenzeitlich, in welchen Hafen wir geschleppt werden wollen, denn wir benötigen sowohl einen geeigneten Kran, als auch einen Werftbetrieb für die Reparatur. Damit scheidet die naheliegenden Häfen Schaprode und Gleiwitzer Fähre aus und Neuhof sowie Gustow stehen zur Auswahl. Unsere Wahl fällt auf den Yachthafen Neuhof, da dieser auf dem Festland liegt und damit verkehrsgünstiger. Wir haben ja keine Ahnung, wie das hier ausgeht.



Da es kurz vor 16.00 Uhr ist, hat Gaby die Idee im Hafen anzurufen und zu fragen, ob ein Platz unter dem Kran frei ist. Eine nette Dame im Büro gibt uns umgehend die Handynummer des Hafenmeisters und nach etwas hin und her haben wir sowohl einen Platz an der Kranpier, als auch die Zusage morgen gegen Mittag gekrant zu werden. Zudem gibt es dort zwei Werftbetriebe, so dass ein Bootsbauer dann auch zugegen sein wird. Das klingt ja schon mal gut.

Wir stellen den Kartenplotter an und ich sehe in den Hafenhandbüchern nach, aus welchem Hafen welches DGzRS-Boot kommen könnte. Zur Auswahl stehen Lauterbach (eigentlich zu weit) und Stralsund. Wir schauen also auf schnelle AIS-Signale und tatsächlich: aus Stralsund rauscht die „Hertha Jeep“ an. Wir fragen uns bald, ob diese mit unverminderter Geschwindigkeit an uns vorbeibrausen wird, aber nein, sie wird langsamer und funkt uns an. Wir erklären, dass wir der Ankerlieger auf der Backbordseite sind und so ist die „Hertha Jeep“ um 16.15 Uhr bei uns. Nach einem netten „Hallo“ und Erledigung der Formalitäten besprechen wir wohin wir wollen und dass wir in Neuhoft mit der Backbordseite an der Pier unter dem Kran anlegen müssen. Zudem weisen wir auf unser Problem hin mit dem Zusatz „Also schön vorsichtig schleppen, damit wir nicht noch unser Ruderblatt verlieren“. Danach gehen wir Anker auf und werden in Schlepp genommen. Mit guten 6.6 Knoten (siehe Bild vorher die Angabe oben links „SOG“) zieht uns die „Hertha Jeep“ hinter bzw. aufgrund der Ruderstellung schräg links versetzt, durch den Sund. Hoffentlich hält das untere Ruderlager am Rumpf diesem Wasserdruck stand. Ich tröste mich, dass das Ruder ja noch dran ist, solange wir schräg neben der „Hertha Jeep“ fahren. Wenn ab, würden wir dahinter laufen und dann wahrscheinlich auch Wasser machen.



Bild: Seitlich im Schlepp der „Hertha Jeep“ durch den Strelasund

Uns entgegen kommt ein Segler, den wir auf dem Kartenplotter dank AIS als „Gesine“ identifizieren. Anscheinend denkt „Gesine“, dass sie zwischen uns durchfahren kann, da sie unverändert den Kurs beibe-



hält. Eigentlich müsste die „Hertha Jeep“ doch die „Gesine“ mal anfunken und auf den Schleppverband hinweisen. Aber nichts. „Hertha Jeep“ hält Kurs und damit auch wir. Der Abstand zur „Gesine“ verringert sich zusehens und inzwischen frage ich mich, ob die „Hertha Jeep“ überhaupt AIS-Signale der Sportboote empfangen kann und ob wir nun die „Gesine“ anfunken sollen. Gerade als ich mich dazu entschließe ändert „Gesine“ ihren Kurs nach Steuerbord und weicht uns aus. Was für ein Nervenkitzel obendrauf!! Kurz darauf kommt auch ein Motorboot auf die Idee mitten zwischen uns durchfahren zu wollen. Nun macht „Hertha“ zum Glück das Blaulicht an und klärt damit die Situation – geht doch.

Bald sehen wir das betonnte Fahrwasser zum Yachthafen NeuhoF, auf das wir schräg zulaufen. Die „Hertha Jeep“ funkt uns an, fragt nach dem Tiefgang und teilt mit, dass wir nun längsseits genommen werden. Also werfen wir die Schleppleine los und „Hertha“ kommt Steuerbord längsseits. Wir nehmen die Spring an, dann die Heckleine und schließlich die Vorleine. Die Spring ist zu lang, dann sitzt die Vorleine zu stramm. Der Helfer auf der „Hertha Jeep“ hat alle Hände voll zu tun, die Leinen einzustellen - es fehlt der dritte Mann an Bord und so übernehme ich die Einstellung der Heckleine mit der Hand, bis er sie schließlich, als beide andere Leinen passen, bei sich an Bord belegt. Geschafft! Jetzt gestalten wir mal das Hafenkino. Ich werfe die Maschine an, um mit aufzustoppen und wir gehen davon aus, dass wir auch das Bugstrahlruder benötigen, da wir ja einen Drall nach links, also auf die Pier zu haben. Natürlich teile ich dies auch der Mannschaft auf der „Hertha“ mit.

Die „Hertha Jeep“ mit uns an der Seite braust mit einem enormen Tempo auf die Pier zu. Gaby schreit vom Vorschiff schon „langsamer, langsamer“, aber „Hertha“ wird nur marginal langsamer. Nie würde ich mit diesem Tempo auf die Pier zufahren. Ich schalte unsere Maschine auf rückwärts und gebe kräftig achteraus. Nun beginnt auch die „Hertha Jeep“ aufzustoppen und nach rechts zu drehen. Trotz Einsatz des Bugstrahlruders gelingt es nicht zu verhindern, dass wir mit dem Bugspriet gegen die Pier fahren. Schei... Diese Delle wäre nicht wirklich nötig gewesen, wenn wir etwas langsamer gefahren wären. An der Pier stehen bereits Helfer bereit, um die Leinen anzunehmen, der restliche Hafen schaut Kino.

Wir bedanken uns bei unseren Rettern, werfen die Schleppleinen los und ein Trinkgeld rüber. Dann brausen sie auch schon wieder davon. Ein Helfer an der Pier stellt sich als der Bootsbauer vor Ort vor und fragt nach dem Schaden. Als wir diesen schildern bietet er an, mal eben nachzusehen. Mit Hinweis auf das schräg stehende Ruderblatt vereinbaren wir uns auf morgen Mittag, wenn das Boot gekrant wird. Lange müssen wir noch Fragen beantworten, warum wir geschleppt werden mussten und einer scheint sogar enttäuscht zu sein, dass wir kein Wasser machen, was ja noch spannender wäre. Endlich können wir „Klar Schiff“ machen und uns einen Calvados genehmigen. Was für eine Mist. Aber dennoch: Glück im Unglück. Das hätte uns auch vor der Außen-Küste, in einem anderen Land und bei schwerer See passieren können. Eventuell sogar mit vollständigem Ruderverlust und Wassereintritt. So ist es zwar nervig, aber es war keine lebensbedrohliche Situation und es drohte auch kein Schiffsverlust. So getröstet gehen wir in die Gaststätte Ziegelhafen und gönnen uns mit Blick auf den Sund zwei große Stralsunder Kellerbier.

Anschließend verholen wir das Boot noch etwas, ziehen das Schlauchboot vor den Bug um Platz unter dem Kran zu machen, da morgen vor uns noch zwei Boote gekrant werden sollen. Dann duschen wir, kochen, schauen Fernsehen und gehen erschöpft in die Koje. Alles weitere morgen.

Es ist **Freitag, der 21. Juli**, wir stehen um 8.00 Uhr auf und suchen den Hafenmeister. Es bleibt dabei, dass zwei Boote vor uns gekrant werden und dann wir. Sehr schön. Ich rufe unsere Versicherung an und melde den Schaden. Die Mitarbeiterin teilt mit, dass ich zur Schadenanzeige in Formular ausfüllen und unterschreiben muss, das sie mir nach Hause senden will und sie zudem einen Kostenvoranschlag benötigen, der geprüft und freigegeben werden muss. Erst dann darf die Reparatur beauftragt werden. Ich weise darauf hin, dass mir die Zusendung des Formulars für die Schadenanzeige per Post nichts nützt, da ich ja nicht zuhause bin und frage, ob sie es nicht auch mailen könnte. Ja sie kann, aber sie braucht eine im Original unterschriebene Meldung. Ich weise darauf hin, dass das grundsätzlich unpraktikabel ist, da der Schaden ja selten Zuhause eintritt und sie räumt ein, dass sie es mailen, ich es ausfüllen und zusammen mit Fotos und dem Kostenvoranschlag ihr zurückmailen kann. Wenn ich wieder zuhause bin, dann könne ich es ja im Original unterschreiben. Auf meine Frage, wie lange es denn mit der Freigabe dauern würde, teilte sie mit, dass sie die Unterlagen an den Versicherer weiterleiten muss und es Hochsaison sei. Mit Hinweis auf „wir sitzen hier fest“ und verbunden mit der Frage, wie lange es denn dauert,



wenn sie gleich Montagmorgen die Unterlagen habe, sagt sie „Dienstag oder Mittwoch“, worauf ich mich vielmals bedankte. Nun liegt es an mir, die Unterlagen zusammenzustellen.

Aber zuerst einmal müssen wir an den Kran.

Da wir hier noch nie gekrant wurden, ziehe ich zur Sicherheit die Logge, damit diese nicht durch die Gurte beschädigt wird. Zudem binden wir das Schlauchboot an einen eigenen Steg, denn es soll ja nicht mitgekrant werden. Zur Erhaltung der Mobilität stellen wir vorsorglich die Fahrräder an die Pier.

Um 11.00 Uhr ist es dann soweit. Mit Hilfe des Hafенmeisters und eines Mitarbeiters ziehen wir das Boot unter den Kran, befestigen die Gurte und dann schwebt das Schiff an Land. Was wir sehen hat doch einen Seltenheitswert. Das Ruderblatt steht schräg backbord neben dem Skeg, die Ruderwelle ist verbogen und auch das untere Lager am Rumpf scheint nicht mehr intakt zu sein. Das ist nicht mal eben zu reparieren. Also muss das Boot auf den Bock. Da absehbar ist, dass das Ruder gezogen werden muss, wird es gleich so hoch wie möglich aufgebockt, so dass ein weiteres Anheben mit dem Hubwagen ausreichen wird, um die erforderliche Höhe zu erhalten. Sehr gut mitgedacht! Als alles gut und sicher sitzt wird das Boot zur Reparatur vor die Halle der Firma Yachtbau Greger gefahren, der Chef hatte uns ja bereits gestern angenommen und wird um 13.00 Uhr da sein.



Bild: Ruderblatt nach dem Kranen: „echt schräg“



Bild: Ruderwelle am Rumpfausgang ca. 10 Grad verbogen durch den Wasserdruck

Zwischenzeitlich fragen wir den Hafenmeister, wo wir unser Schlauchboot lassen sollen und netterweise wird dieses auf den Gabelstapler verfrachtet und in die Halle des Mastenlagers gefahren, damit es keine Beine bekommt. Wir sind begeistert, wie nett und hilfsbereit hier alle sind.

Natürlich prasseln von allen Seiten Fragen auf uns ein, wie das passieren konnte, wo wir den gegen gefahren sind und stets mit einem lachenden Auge „Naja, Frauen an der Pinne“. Hier ist halt sonst nichts los im Hafen, kann man also verstehen.

Da wir noch Zeit haben, bauen wir uns um an Bord zu gelangen ein Podest aus einer Plastik-Gartenbank und einem Holzbrett. Üblicherweise reicht unsere Badeleiter aus, um auch auf dem Bock stehend an Bord zu kommen, diesmal stehen wir aber ja deutlich höher und damit ist sie zu kurz. Aber mit dem Podest klappt es und so gelangen wir an Bord, trinken einen Kaffee und warten auf den Werftchef, Herrn Greger.



Bild: Unser neuer „Liegeplatz“ vor der Werfthalle

Fast auf die Minute genau kommt er mit dem Auto angebraust, winkt uns zu, öffnet die Halle, setzt sich auf sein Fahrrad und verschwindet wieder. Wir sind erstaunt. Allerdings ist er 5 Minuten später zurück und für uns da. Wir begrüßen und nun „richtig“ und bekommen als erstes eine Trittleiter, um bequemer an Bord zu kommen.

Dann wird das Maleur begutachtet. Im Ergebnis ist an dem Schaden eine werftseitig nicht ordentlich durchgeführte Schweißnaht an dem „Pinn“ schuld, der das untere Ruderlager mit der Halteplatte am Skeg verbindet. Und da wir nicht nur bei schönem Wetter segeln und gesegelt sind und auch lange Touren bei schwerer See hinter uns haben, hat jetzt diese Naht den Geist aufgegeben. Da hat es nichts geholfen, dass ich tournusmäßig jedes Jahr vor dem Wassern auch dieses Lager dick gefettet habe.



Bild: Statt Loch müsste hier ein aufgeschweißter „Pinn“ sein, der steckt nun aber im Ruderblatt

Ich würde jetzt nicht erwartet haben, dass im Bootsbau Schweißnähte geröntgt werden, um zu prüfen ob sie in Ordnung sind. Aber dass die Schweißnaht nicht vollständig geschlossen war sehe selbst ich Laie. Sprich bei einer Kontrolle vor dem Anbau hätte die Sirius-Werft dies eigentlich auch sehen können. Sehr, sehr ärgerlich, denn diese Schludrigkeit kostet nun Zeit und unser Geld. Und wir hatten wirklich Glück, dass es uns nicht in freiem Seeraum und bei viel Wind und Welle passiert ist. Da wir ja eigentlich in diesem Jahr in 3 Monaten unsere baltische Runde machen wollten, hatten wir also doppeltes Glück im Unglück.

Aber was jetzt? Die Versicherung benötigt einen Kostenvoranschlag, den Herr Greger erstellen wird. Allerdings wird dieser nur die Ruderreparatur umfassen. Da vor Ort kein Betrieb ist, der die Edelstahlarbeiten am Bugspriet erledigen kann, vertagen wir dies auf das Winterlager.

Neben einem Verlängerungskabel erhalten wir von Herrn Greger auch einen langen Schlauch, da ich die Gelegenheit nutzen möchte, um den Rumpf zu waschen und vor allem den Bugbereich von der hässlichen „gelben Welle“ zu befreien, die einen in den Boddengewässern stets anfällt.

Dann fragen wir Herrn Greger nach der möglichen Reparaturdauer. Er wird versuchen, den Schaden innerhalb einer Woche zu beseitigen. Das klingt grundsätzlich gut, da wir dann noch Zeit hätten, um das Schiff rechtzeitig zum Urlaubsende nach Boltenhagen zu überführen. Aber dafür müssten wir natürlich auch schnell loslegen. Also beginnt er die Pinne abzubauen und anschließend den Quadranten. Bevor er diesen ganz löst klettern Gaby und ich von Bord, um das Ruder unten anzunehmen. Je weiter es in Richtung Erdboden sinkt, umso mehr wird die Biegung in der Welle deutlich. Wir sind sprachlos. Leider lässt sich das Ruder nicht ganz ziehen und wir müssen dafür auf den Hubwagen warten, der sich für Nachmittags ankündigt. Ich frage nun, was jetzt zu tun ist. Antwort: „Das Ruderblatt muss nun längs aufgesägt



werden, da wir für den Metallbauer an das Innenleben müssen.“ Aha! Sollen wir damit nun auf die Freigabe durch die Versicherung warten? Der Schaden ist eigentlich einwandfrei mit den Fotos dokumentiert und repariert werden muss es so oder so. Zudem wollen wir ja auch weiter, also los.

Herr Greger bewaffnet sich mit Schutzanzug, Handschuhen, Helm mit Luftabsaugung und einer Flex. Ich schaue zu und bin gespannt. Bootsbau live.

Nach den Längsnähten geht es mit Flacheisen weiter, die in den Schlitz geschlagen werden. Da das Ruderblatt ja lose ist und sich dreht fasse ich mit an und halte das Blatt, gebe Meißel an und erhalte dafür prompt ein Stellenangebot. Nach 3 Stunden ist es so weit und das Blatt gibt auf, und lässt sich wie eine Auster öffnen.



Bild: Das „gespaltene“ Ruderblatt mit seinem Innenleben

Schweiß steht auf der Stirn, Herr Greger hat es längst aufgegeben seinen Schutzhelm auf- und abzusetzen, beide sind wir von weißem Staub überzogen. Glücklicherweise kommt jetzt auch der Hubwagen und so haben wir kurze Zeit später die Welle in der Hand. Diese wird noch von den Kunststoffresten befreit, so dass der Metallbauer genau sehen kann, was wir benötigen. Da Gaby nicht an Bord konnte, ist sie mit Taja spazieren gegangen und hat dann im Schatten gesessen und gewartet. Bootfahren hat auch seine meditativen Momente.





Bild: Seehund „Taja“ unter Bank - selbsterklärend

Da wir heute nichts mehr machen können ist Feierabend. Ich nutze unsere Solardusche und ziehe frische Sachen an. Auch Herr Greger macht Feierabend und will das Wetter noch für eine Paddeltour nutzen. Eigentlich wollte er heute einen freien Tag machen – bis wir dazwischen gekommen sind. Wir sind ihm wirklich sehr dankbar für seinen spontanen Einsatz.

Wir richten uns also auf unserem Bock ein. Haben Strom über den Landanschluss, der Wassertank ist noch halbvoll mit Trinkwasser, Brauchwasser über einen Brunnen ist gleich nebenan und die Sanitäranlagen mit dem Fahrrad schnell erreichbar. Dazu zwei Möglichkeiten essen zu gehen, denn Kochen ist nicht, da das mit dem Abwasch kompliziert wird. Wir können ja kein Grauwasser außenbords geben. Dies betrifft natürlich auch das Händewaschen und damit jede Nutzung der Waschbecken. Also wird unser großer Topf in die Spüle der Pantry gestellt und die Schlagputz in die Pflicht. Da wir immer einen Wasserkarister mit einem Kunststoffhahn an Bord haben fülle ich diesen mit Pumpenwasser lege ihn ins Cockpit. Damit können wir Händewaschen, Zähneputzen und auch Kleinigkeiten abwaschen. Man muss sich umgewöhnen, aber es geht alles, wenn man will und muss. Es erinnert uns auch ein wenig an die doch sehr schönen Zeiten, damals mit unserer Varianta 65.

Etwas nervig ist allerdings die Kletterei über die Leitern, vor allem wenn man Dinge mitnehmen muss und besonders, wenn der Hund Gassi muss. Zur Sicherheit legen wir ihr immer die Schwimmweste an, damit wir sie besser halten können. Taja hat sich zwar beim ersten Mal sehr gefreut: „Oh, wir fahren Schlauchboot?“ fand es dann aber auch genauso nervig wie wir. Auch Gaby muss sich überwinden, die selbst im Winterlager nicht auf das Boor klettert, da sie es vollkommen unheimlich findet, wenn das Schiff auf dem Trailer schwankt. Zum Glück ist das auf dem Bock doch etwas anders, da die Gummireifen ja fehlen.



Was wir angesichts des sommerlichen Wetters feststellen müssen ist, dass wir keine „Wasserkühlung“ mehr haben. Als ich das Moskitonetz aus der Steuerbordbackskiste hole schlägt mir beim Öffnen eine warme Luftwelle entgegen. Also lassen wir die Deckel zum Abkühlen bis zum Schlafengehen offen und bauen die Sonnenpersennig auf.

Da Freitag ist, bietet das Restaurant Ziegelhafen ein Schnitzelbuffet an. Wir setzen uns also wieder auf die Bierzeltbänke auf dem Rasen, bestellen zwei frische Pils und schlemmen Schnitzel in verschiedenen Variationen. Wir haben aber auch einen Riesenhunger und seit dem Frühstück nichts mehr gegessen. Satt und zufrieden bummeln wir dann noch ein wenig durch den Hafen und schließlich zurück zu unserem Bock. Da es windiger wird, schlage ich das Achterstag wieder an und setze es durch. Unsere Sonnenpersennig rollen wir auf, um weniger Windwiderstand zu bieten, denn wenn der Wind ins Rigg fährt beginnt das ganze Boot zu vibrieren. Ein nicht so ganz schönes Gefühl, obwohl wir sicher stehen. Trotzdem wird es eine morgendliche Routine werden, die Verpallung auf festen Sitz zu kontrollieren.

Den Abend verbringen wir stumpf mit Fernsehen. Nach einem gemeinsamen „Abend-Pippigang“ beschließe ich, dass im Falle des Falles die Schlagpütz in der Pflicht genutzt wird, denn auf den weiten Weg bis zu den Sanitäranlagen habe ich nachts keine Lust. Da trage ich lieber die Pütz morgens die Leiter runter und schütte den Inhalt in den Gulli. Und so kommt es auch. Hat irgendwie was von dem Camping in unserer Kindheit.

Es ist **Samstag, der 22. Juli** und herrlich still, so dass wir lange schlafen. Die Sonne scheint und wir frühstücken ausgiebig.



Bild: Idyllischer Liegeplatz mit großzügiger Grünfläche, auf der sogar Rehe zu beobachten sind

Gestern hatte uns ein Gastlieger erzählt, dass in ca. 3 km Entfernung ein Netto-Markt ist und da wir Wasser und frisches Gemüse benötigen wollen wir Einkaufen fahren. Hier „auf dem Dorf“ wissen wir leider



nicht genau, wie lange der Netto am Samstag offen hat, also machen wir uns nach dem Frühstück mit den Fahrrädern auf den Weg. Wir radeln durch eine nett bewegte Landschaft. Es ist warm. Die Sonne scheint. Und wir radeln. Und radeln und radeln. Gott ist das weit. Zumindest kommt jetzt ein Ort in Sicht, damit allerdings auch eine Kreuzung und wir müssen uns entscheiden. Rechts oder links? Keine Ahnung. Zum Glück sehen wir rechts eine Frau im Vorgarten Unkraut zupfen und Gaby fährt sie fragen. Rechts ist richtig. Also wieder aufs Rad und weiter. Jetzt geht es in Richtung Stralsund und bald ist der Ortsausgang erreicht, der Fußweg hört auf, eine baumgesäumte Pflasterstraße beginnt. Vor uns sehen wir nur Landschaft und Straße. Und das soll richtig sein? Da ich Voraus fahre - Taja stimmt sonst immer ein schauriges Gewimmer an, wenn wir hinterher fahren – stoppe ich und sehe Gaby fragen an. „Oh, richtig“ sagt sie, die Frau hatte auch etwas von „und dann links“ gesagt. Ah ja! Wir drehen um und fahren zurück, dann natürlich rechts und nach einer kurzen Wegstrecke sehen wir das vertraute Netto-Gelb.

Da wir den Hund dabei haben wartet Gaby draußen und ich gehe einkaufen. Weil ich mich weder bei den Dosen mit den Wiener Würstchen, noch den Bratwürstchen und dann schon gar nicht beim Grillfleisch entscheiden kann dauert es recht lange. Dann haben wir aber auch einen ganzen Rucksack voll, der bestimmt 5 kg wiegt, und noch eine Tasche mit leichten Kleinigkeiten. Gaby nimmt netterweise die leichte Tasche an den Lenker, während ich mit 5 kg Einkauf auf dem Rücken und 3 kg Hund am Lenker in der brütenden Hitze davontromple. Genau wie beim Spazierengehen ist unser Tempo auch beim Radfahren unterschiedlich, sprich: ich vorne weg und Gaby mit Abstand hinterher. Es geht hoch und runter durch die wellige Landschaft, wobei der Rückweg erstaunlicherweise einen kürzen Eindruck macht. Kann aber ja gar nicht.

Zurück am Schiff bin ich durchgeschwitzt und Gaby auch. Wir beschließen also nach dem Einkaufsverstauen etwas Siesta zu machen, wobei ich die Zeit nutzen werden, um das Formular der Schadenmeldung herunterzuladen und den Bericht mit Fotodokumentation zu erstellen. Da hier kein W-Lan-Netz ist (scheint aber im gesamten Hafen nur sehr schlecht zu funktionieren), nehme ich das Handy als Modem. Aber auch hier ist das zur Verfügung stehende Netz so langsam, dass ich am Ende 3 Stunden benötige, um die Mail der Versicherung zu öffnen, und die 4 Anlagen herunterzuladen. Ich bin nervlich am Ende und frage mich, wie ich denn bloß die dann größeren Daten wieder versenden soll. Aber zuerst wird das Versicherungsformular ausgefüllt und – man glaubt es kaum – mit einer digitalen Unterschrift versehen. Schon komisch, dass die Dame gestern am Telefon von dieser Möglichkeit offensichtlich nichts wusste. Na denn.

Als ich endlich fertig bin, beschließen wir mal zu schauen, was denn der kleine Kiosk mit dem Anglergeschäft „Sund-Angler“ an der Zufahrt zum Hafen so an Eßbarem anbietet. Wir bleiben auf einzweidrei Bier, wobei es sich um Flaschenbier handelt, welches allerdings von einer kleinen Brauerei auf der Insel Rügen hergestellt wird. Wir probieren drei verschiedene Sorten, finden unsere Lieblingssorte und gehen dann zum Boot zurück. Heute gibt es „Captains-Dinner“, also Bockwurst mit Kartoffelsalat.

Am **Sonntagmorgen (23. Juli 2017)** weckt uns wieder strahlender Sonnenschein. Ich gehe beim Kiosk Brötchen hohlen und frage, wo denn der beste W-Lan-Empfang im Hafen ist. Antwort: „Seit 2 Wochen läuft das Netz echt schlecht und den besten Empfang hat man wohl draußen rechts auf dem großen Stein der dort liegt.“ Ah ja. Ich erkläre meine Notlage und erhalten den W-Lan-Schlüssel für später.

Nach dem Frühstück mache ich mich mit dem Laptop unter dem Arm auf den Weg zum „Sund-Angler“, hole mir einen Kaffee und versuche mein Glück. Und ich habe es tatsächlich. Da ich alle Mailtexte schon in Word vorgeschrieben habe vergeude ich keine Zeit und bin nach einer $\frac{3}{4}$ Stunde mit den Mails durch. Da ich nicht weiß, ob und wann ich jemals wieder Empfang habe, habe ich Herrn Greger auch eine Mail geschickt und ihn gebeten das Angebot direkt an die Versicherung zu mailen. Ein Stein ist von meinem Herzen gefallen, dass alles so geklappt hat.

Zurück am Boot entscheiden wir uns für einen langen Spaziergang raus aus dem Hafen und in Richtung Strelasund. Vorbei geht es an Mini-Stränden und Schilf, dann durch dichtes Gebusch, Hang hoch und Hang runter, mal mit tollem Blick auf den Sund und mal in die Landschaft. Da der Weg sich zieht und zieht und wir für Taja kein Wasser dabei haben, beschließen wir nach ca. 1 Stunden den Rückweg anzutreten. Gut zufrieden mit diesem Urlaubstag kehren wir zum Boot zurück und klettern auf unseren Bock. So langsam gewöhnt man sich an dieses rauf und runter und auch der Weg mit dem Fahrrad zum Sanitärhaus wird langsam Routine.



Nach einer kurzen Pause gehen wir nacheinander Duschen und anschließend zum Sund-Angler. Heute wollen wir begrillt werden. Eine nette gastronomische Idee, sich das Grillgut auszusuchen und dann frisch grillen zu lassen. Wirklich lecker und wir erfahren zum ersten Mal, wie gut eine Salat aus Wassermelone schmeckt. Satt und gut zufrieden kehren wir schließlich auf unseren Bock zurück.



Bild: „Taja“ hält Ausblick nach einem Crewmitglied

Nachdem am Wochenende kein Betrieb bei den Hallen war werden wir heute, am **Montag (24. Juli 2017)** um 7.00 Uhr geweckt. Der Mitarbeiter der Werft ist da, schiebt das Hallentor auf und macht sich an das Schleifen eines kleinen Segelbootes. Ich entsorge schnell unseren „P-Eimer“ (runter und rauf vom Bock) und erhalte von ihm die Auskunft, dass Herr Greger mit dem Innenleben von unserem Ruder auf dem Weg nach Greifswald zum Schmied ist und gegen 9.00 Uhr da sein wird. Das ist ja toll effektiv! Ich hole also Brötchen (runter und rauf vom Bock), gehe mit dem Hund (runter und rauf vom Bock), wir frühstücken (auf dem Bock) und dann ist der Chef da. Ich also runter von dem Bock und frage „Na, wie sieht es aus?“. Antwort: „Mit viel Bitte, Bitte wird es am Freitag fertig. Die haben halt auch Ferien und dann muss noch das Material bestellt werden.“ Aha. Ich schweige. Er merkt offensichtlich meine Verzweiflung und erläutert seinen Zeitplan dann mit „am Freitag hole ich das VA ab, dann laminiere ich am Samstag und wenn Sie dann am Sonntag das Antifouling streichen, können wir am Montag kranen“. Ich erkläre die Bereitschaft am Sonntag zu malen, kann es aber nicht glauben. Klettere zurück auf den Bock und berichte. Große Fragezeichen schweben im Raum. Denn wenn dann das Innenleben des Ruders da ist, dann kann das ganze Ruder sicherlich nicht an einem Tag darum gebaut werden. Das diese Laminierarbeit nicht an einem Tag fertig werden kann ist uns klar, laminiert haben wir schließlich schon selber. Und dann ja noch das Antifouling streichen. Das ist völlig unrealistisch. Wir beschließen spazieren zu gehen und zu überlegen. Also wieder runter vom Bock.



Was tun? Beim Boot bleiben? Dann aber nichts tun können, nur warten? Gaby hat keine Lust die nächsten Urlaubswochen auf einem Bock zu verbringen. Zwar ohne Seegang, dafür aber mit ständiger Kletterei, weiten Wegen zur Toiletten, keinem Internet, dafür aber Natur. Ich dagegen will das Boot nicht verlassen, möchte mich kümmern, muss aber einsehen, dass ich es nicht kann und hierbleiben nichts bringt. Wir bestellen uns also für Dienstagmorgen einen Leihwagen zum Hafen, den wir bis Freitag oder auch Samstag behalten wollen. Da jetzt alles klar ist entspannen wir deutlich und mieten uns mittags ein Angel-Motorboot mit 10 PS Außenborder. Jetzt wollen wir mal mit Tempo über den Strelasund pesen. Beim Verleih noch ein Frage zum - nicht funktionierenden Echolot – und dann geht es los, hinaus auf den Strelasund.



Bild: Dagmar am Steuer – Geschwindigkeit unbekannt – Lautstärke enorm

Die Seekarte so ungefähr im Kopf geht es Richtung Gleiwitzer Fähre, zurück zu unserem Havarie-Ankerplatz und dann nach links in eine kleine Einfahrt und durch den Tonnenstrich bis zum flachen Hafen von Puddemin. Gut, dass wir uns hier nicht mit dem Dicken hineingetraut haben. Aber den geschützten Ankerplatz kurz hinter der Einfahrt werden wir uns merken. Gaby möchte nicht ans Ruder und so entscheide ich auch den nächsten Hafen anzulaufen, den Naturhafen Gustow. Auch dieser von der IM-Jaich betriebene Hafen ist nett und könnte ein Ziel sein, wenn wir mal wieder in die Boddengewässer kommen. Wir machen fest, trinken ein Bier und machen einen kurzen Landgang.





Bild: Gaby lässt sich fahren

Anschließend geht es weiter in Richtung Stralsund - ich frage mich langsam wie lange das Benzin noch reicht - und dann quer über den Sund nach Westen. Hier fahren wir längs des Ufers und meine „Mental-Seemap“ endet (ich habe mir diese Seite auf der Seekarte nicht wirklich angesehen). Ich frage mich also gerade, warum man die Angler so ohne Karte auf den Strelasund hinaus lässt, als ich etwas vertrautes wahrnehmen. Der Außenborder „bockt“, wirft sich nach oben, die Fahrt stockt. Wir sind auf Flachwasser. Ich versuche den recht schweren Außenborder hoch zu klappen – er will aber nicht. Nach dem zweiten Versuch merke ich, dass er erst ausgestellt werden will und sich erst dann hochklappen lässt. Endlich Ruhe. Gaby steigt aus und zieht das Boot vom Deviner Haken bis wir wieder den Motor anwerfen können. Auch das noch: Erst Ruderschaden und dann noch auf Grund laufen. Ein toller Skipper bin ich! Zurück am Hafen geben wir das Boot ab und gehen einzwei Bier trinken. Dann krabbeln wir zurück auf den Bock und packen unsere Sachen für morgen.

Wir wachen auf und – es regnet. Der Abschied wird uns damit etwas leichter gemacht. Ich hole Brötchen, nehme den Leihwagen entgegen und gegen 10.00 Uhr am **Dienstag, den 25. Juli 2017** nehmen wir Abschied. Es fällt doch schwer, unser Zuhause hier zurück zu lassen. Aber wenn alles klappt, dann sehen wir uns am Freitag ja wieder und sind am Montag im Wasser, um weiter zu segeln. Jetzt geht es aber erst einmal mit dem Auto nach Hause.

Alle sind verwirrt: Die Nachbarn noch am Dienstag und am darauffolgenden Mittwoch auch die Kollegen im Büro, die Freunde sowieso. Wir werden bombadiert mit den Worten „Was wollt ihr denn hier?“ und „War das Wetter so schlecht, dass ihr zurückgekommen seid?“ Wir berichten und berichten. Die Tage vergehen im Flug. Ein wenig Arbeit und Familie, dann die spannende Nachfrage bei der Versicherung, ob es zur Schadenfreigabe noch weiterer Fotos bedarf. Schließlich haben wir auf eigenes Risiko den Auftrag



schon erteilt und auch schon angefangen. Das kann „nach hinten losgehen“, macht es dann aber nicht und am Mittwoch gegen 16.00 Uhr haben wir die Freigabe per Mail vorliegen – Hurra. Natürlich mailen wir auch mit der Werft und vereinbaren uns auf jeden Fall für Freitagnachmittag zu einem Termin. Das VA-Innenleben für das Ruder ist bisher noch nicht geliefert worden. Es bleibt also spannend.

Am **Freitag, den 28.07.2017** fahren wir mit zwei Wagen nach Stralsund, um den Leihwagen wieder abzugeben und dann weiter nach Neuhoft in die Marina. Hier wird uns nun mitgeteilt, dass das Material für die Ruderwelle und die Fahnen nicht an den Metallbauer geliefert wurde, sondern dies erst für Montag erwartet wird. Dann will der Metallbauer auch sofort alles anfertigen, so dass Herr Greger (wenn es denn diesmal so klappt) es am Dienstag in Greifswald abholt. Das Ruder ist schon so weit fertig, als dass die beiden Schalen vorlaminieren und auch Boden und Deckel des Ruders schon als Rohform gefertigt sind. Aber es muss ja alles auch noch gestrichen und montiert werden. Bestellt werden muss jetzt doch noch ein neues Lager, das was Herr Greger hat passt nicht.



Bild: Die vorbereiteten Ruderblatthälften...



Bild: ...und die Ober- und Unterseiten

Als Folge verständigen wir uns nun darauf, dass wir (erst) am Donnerstag, den 10.08.2017 wieder nach Neuhof zurückkehren, um die Arbeiten abzunehmen und dann am Freitagmorgen kranken. Dann muss noch die Selbsteueranlage montiert werden und ein Test gemacht werden. In der Hoffnung, dass wir am Donnerstag bzw. Freitag feststellen, dass alles in Ordnung ist, sollten wir dann am Samstag, den 12.08. endlich wieder fahrbereit sein. Sind wir mal gespannt...

Wir gehen also die nun folgende Woche ganz normal arbeiten, feiern am Wochenende zwei Geburtstage und arbeiten dann noch bis zum darauffolgenden Mittwoch. Mails mit der Werft gehen hin und her, Herr Greger möchte ein anderes, haltbareres Ruderlager bauen – ja gerne – schickt ein Foto vom Ruderblatt im Bau mit der Frage, ob uns die Ruderspitzen so gefallen – kann als Nichtfachmann leider gar nichts darauf erkennen – und kann daher auch nichts entscheiden. Flugs ist die Zeit um und es ist **Donnerstag, der 10.08.2017** und wir fahren nach Neuhof. Zwischenzeitlich hatten wir die Frage diskutiert, ob wir mit der Bahn fahren wollen, dann aber wegen dem vielen Umsteigen und der damit verbundenen Frage der Pünktlichkeit wieder verworfen. Nun werden wir einen Wagen in Neuhof lassen und diesen dann mit unserem seit Wochen in Boltenhagen stehenden Wagen abholen, wenn wir dort mit dem Boot angekommen sind.

Jetzt kommen wir aber nach einem Einkauf am Netto-Markt am Nachmittag in Neuhof an und: sehen unseren Vinur. Aber immer noch ohne Ruder!!! Das Boot ist zwar gerade angehoben und Herrn Greger hört man aus dem Inneren des Boots fluchen, aber irgendwas scheint zu klemmen. Wir begrüßen den Hafemitarbeiter und dann steckt auch Herr Greger den Kopf aus der Backskiste. Offensichtlich mag die Welle nicht durch das neue Lager und alles Fett hilft da auch nichts. Also fassen wir mit an, schieben von unten, Herr Greger dirigiert von oben und dann ist es drin. Schnell von unten etwas darunter gestellt und ge-



schaft. Wir verstauen die Essensachen und erfahren, dass wir morgen um 08.30 Uhr kranen. Na denn. Nun machen wie es uns unter dem großen Kirschbaum auf einer Liege mit Bank und Tisch gemütlich, essen etwas und lesen, während Herr Greger den Rest zusammen baut.



Bild: „Liegeplatz“ unter dem Kirschbaum

Nach zwei Stunden gehe ich mal nachschauen, da er – wiederum fluchend – mit unserem Quadranten der Selbststeueranlage in der Werkstatt verschwunden ist und man nun die Flex laufen hört. Irgendwie kein gutes Zeichen finden wir. Als ich nachfrage teilt er mit, dass der Quadrant kleiner ist als die Welle und auch eine Schweißnaht einen Riß hat. Da die alte Ruderwelle deutliche Kratzer hatte und das Innenmaß der Fassung des Quadranten 3 mm klein als die Welle ist, liegt die Vermutung nahe, dass der Mitarbeiter der Sirius-Werft den Quadranten mit dem Hammer quasi „draufgeprügelt“ hat.

Nun muss also auch hier noch eine Schweißnaht gemacht werden. Zum Glück ist in der Nähe ein VA-Schweißer, der spontan dazu bereit und in der Lage ist. Bald ist auch der Quadrant montiert, denn der Ruderlagengeber und schließlich auch der elektrische Arm. Dann wird das Ruder mit Keilen so ausgerichtet, dass es zum Schuh am Skeg und zum Rumpf einen gleichmäßigen Abstand einhält.



Bild: Die Ruderwelle geht jetzt durch und...



Bild: ... an der Aufhängung des Skegs gibt es jetzt ein Loch für sie

Anschließend wird noch ein Auflager für den Pinnenbolzen in der passgenauen Höhe gefertigt und das Ruder hängt frei. Fertig!



Bild: Das neue Auflager an der Pinne



Bild: Das neue Ruderblatt

Herr Greger verabschiedet sich bis morgen und ich schraube noch unseren „Frosch“ zur Sicherheit wieder auf den Splint des elektrischen Autopilotenarms und fette das untere Lager neu. Muss wohl nicht, aber das Motto meines Vaters - und der war ja Schiffsmaschinen-Ingenieur - lautete immer: „Wer gut schmiert, der gut fährt“.

Wir „genießen“ den letzten Abend auf dem Bock. Gehen noch mal nett essen und trinken dann einen Absacker mit Blick auf die weitläufigen Grün- und Hallenflächen. In Gedanken planen wir schon die nächsten Tage und Etappen. Schauen das Wetter und so... Bis ein Uhr dreißig schlafen wir ausgesprochen gut, dann werde ich vom Hund geweckt. Taja hat (wieder mal) Baukrämpfe. Ich streichle eine halbe Stunde ihren Bauch – nützt nichts. Ich wecke Gaby und bitte sie die Buscopan-Tabletten fertig zu machen. Die kann sie aber nicht finden und so versuchen wir es mit den Lefax-Tropfen. Ich ziehe mit dem Hund um in den Salon und stelle nach einer weiteren Stunde fest, dass diese nicht helfen. Also suche ich die Buscopan und finde sie dort wo sie sein sollen. Zerstoße eine halbe, schütte das Pulver in die Spritze, gebe Wasser hinzu und Taja bekommt die Dosis in die Schnautze. Wie immer findet sie es fürchterlich – aber es hilft. Nach einer weiteren Stunde geht es ihr so gut, dass wir vom Boot klettern und eine sehr früh morgendliche Runde über den Platz machen. Bewegung ist jetzt die beste Medizin für den Hund. Und tatsächlich schaffen Taja und ich es dann auch noch eine knappe Stunde zu schlafen. Was für eine Nacht!

Trotzdem sind wir am **Freitag, dem 11. August 2017**, vor dem Wecker wach, frühstücken, klarieren das Boot für das Kranen und werden pünktlich abgeholt. Gespannt gehen wir dem Boot auf dem Weg in den Hafen hinterher – ob wohl alles dicht ist und funktioniert?





Bild: Und endlich geht es wieder ab ins Wasser

Um 9.20 Uhr schwimmen wir wieder. Eine letzte Kontrolle der Seeventile und des Ruderlagers – alles dicht. Was sind wir froh! Wir bekommen sogar noch unser Schlauchboot wieder an die Pier geliefert und gehen dann unsere Fahrräder holen. Mit einem kleinen Dankes-Geschenk nehmen wir Abschied von Herrn Greger, der ein toller „Gastgeber“ war und nach unserem Eindruck mit viel Können und Sachverstand die Reparatur ausgeführt hat. Wäre er in unserer Nähe – einen Stammkunden hätte er in uns gefunden.

Nachdem wir an Bord alles wieder auf seinen angestammten Platz sortiert und Wasser gebunkert haben nehmen wir auch Abschied vom Hafen. Wir hätten es nicht besser treffen können, als in diesem kundenorientierten, herzlich-verwöhnenden familiären Hafen zu landen.

Die nächsten Tage führen uns dann über Dänholm, Warnemünde und Heiligenhafen (hier treffen wir die SY India wieder mit Sylke und Achim) zurück nach Boltenhagen. Auch hier gibt es ein herzliches Wiedersehen und wir sind sehr erstaunt, wer uns auch an weiter entfernten Stegen so alles vermisst hat.

Holste, den 03. Oktober 2017 (Tag der Deutschen Einheit!)

