

## Rund Rügen Ausbildungs- und „Spaß“-Törn vom 2. bis 10. Oktober

Machen wir's kurz: Ich hab' noch einen Koffer in ... Rügen, und deswegen muss ich nächstens wieder hin. Reimt sich zwar nicht, stimmt aber.

Im vergangenen Sommer war ich mit Hildegard, „der besten Ehefrau von allen“ (sagt nicht nur Lorient), schon mal dort – mit Fahrrädern, Auto und Zelt. Und spontan fiel der Entschluss, diese Insel noch einmal zu besuchen. Also habe ich einen Ausbildungs- und Skippertrainingstörn vom 2.10. bis zum 10.10. 2004 angeboten.

Zweiter Grund für Rügen: Es ist ein navigatorisch erheblich anspruchsvolles Revier als unser „Hausrevier“ Ijsselmeer: Raus aus dem Hafen, Richtung grob peilen, und nach einigen Meilen hat man dann schon die Silhouette des nächsten Hafens vor Augen. Ok-Ok, so einfach nun auch wieder nicht, aber kein Vergleich zu einem Kurs rund Rügen! Wer nachlässig navigiert, läuft Gefahr, das Schiff auf Grund zu setzen. Zum Lernen ist dies ein hervorragendes Revier – und ein unglaublich schönes!



Werner, der schon im letzten Jahr am SSS-Törn erfolgreich teilnahm (s. letztjährigen Bericht), sagt spontan zu. Ralf und Klaus-Peter aus meinem SKS-Kurs vom vergangenen Frühjahr, wollen mehr Erfahrung sammeln. Somit werden wir zu Viert auf einer 37er Bavaria sein.

Bis dahin liegen leider nur noch schlappe 700 km von Düsseldorf bis Breege mit Regen von Osnabrück bis ... Lübeck – na, wer sagt's denn?! (Und in Bergen auf Rügen gibt es direkt neben der Hauptstraße Stralsund-Sassnitz große Einkaufsgeschäfte: Bordverpflegung und Genever und so weiter.)

**2.10.2004:** Umfangreiche [Sicherheitseinweisung](#) mit Verteilung der [Notrollen](#) (schon vor dem Törn verteilt, damit sich alle Crew-Mitglieder zu Hause Gedanken machen können). (Notrollen und die Checkliste für die Einweisung können bei mir ([segelunterricht@arcor.de](mailto:segelunterricht@arcor.de)), angefordert werden.) Anschließend geht es kurz raus zur Überprüfung von Motor und Segeln.

**3.10.04:** Von Breege nach Lohme, denn Lohme ist der schönste Hafen von Rügen, finde ich. Ein schnuckeliger Hafen an einer Steilküste, und auf halber Höhe ein niedliches Café – „Café Niedlich“ heißt es – ehrlich! Also, dann mal los!

„Kann mir mal einer erklären, woher der Wind kommt?“ fragt mitten im Breeger Bodden Rudergänger Ralf.

„Na, von dort!“ Drei Zeigefinger weisen die Richtung.

„Und was gibt mir dann der Windanzeiger hier an?“

Vier Augenpaare schauen erst auf das Instrument und dann zur Mastspitze. „Da stimmt wohl etwas nicht.“ Wie wahr – wie wahr!

„Klar zum 360°-Manöver!“ Dem Verklicker will ich mal auf den Zahn fühlen.

Nach diesem Manöver ist klar, dass uns der Verklicker etwas Falsches verklickert: Er klemmt an einer der beiden Kursmarkierungen.

„Da muss einer von uns mit dem Bootsmannstuhl nach oben. Freiwillige vor!“

„Bis da oben?! Oh!“ – „Ich steh' schon am Ruder.“ – „Kommen wir nicht auch ohne Verklicker aus?“

Nun ja, ich merke schon: Lauter Freiwillige an Bord. „Maschine starten – Kurs in den Wind – beide Segel bergen. Ich gehe nach oben.“ Erleichterung in drei Gesichtern. „Aber ihr müsst zeigen, dass ihr heute gut gefrühstückt habt: Kurbeln bis die Muskeln flattern! Mir macht die Höhe nichts aus, ich gehe auch gerne in den Alpen klettern.“

Oben stelle ich fest, dass offensichtlich ein Vogel den Verklicker verbogen hat. Aber dann geht's los! Nur: Nach 5 Bft bis hinter Cap Arkona schläft der Wind ein. „Setz mal die 'Dieselgenau'.“ schlage ich vor. „Ich weiß nicht, wann das „Café Niedlich“ in der Nachsaison schließt. Und ich möchte so gern einen leckeren 'Doppeldecker' und Apfelstrudel mit Vanilleeis und Sahne ... also, ich kann euch saaaagen...“

„Und ich will endlich mal ein ordentliches Bier. Hab ich 'nen trockenen Hals, Mensch!“ wird mein Vorschlag unterstützt.

Das Café ist noch geöffnet...



**4.10.04:** Kurs Saßnitz, Kreuzkurse bei 5 Bft, in Böen 7 Bft.

„Möchte jemand von euch 'was lesen?“

„Ja, ich.“ antwortet Ralf, der am Ruder steht.

„Hohes Gericht, als mir der Tanker in die Quere kam, war ich gerade bei Kapitel 3: Unfallverhütungsregeln.“ kommentiert Klaus-Peter die Situation.

Die Kreidefelsen – schade, dass sich die Sonne hinter Wolken verbirgt! Wer mal den Königsstuhl von Land aus bestaunen will (kurze Wanderung von Lohme aus): Von der Viktoriasicht etwas südlich vom Königsstuhl hat man die beste Sicht, und das völlig kostenlos; den Königsstuhl selber zu betreten kostet (natürlich), er ist ja schließlich der Stuhl des Königs, und deshalb ... Und natürlich kosten auch alle flüchtig geplanten Parkplätze, was uns jetzt aber nicht weiter interessiert, denn wir sind ja mit dem Schiff hier.

Also weiter nach Saßnitz – nun ja, man liegt ruhig hinter einer langen Mauer. Aber das „Gastmahl des Meeres“ an der Promenade, das sollte man sich nicht entgehen lassen! Mein Lieblingsgericht ist im Sommer „leider ausgegangen“, also nichts wie hin!

Nach Kröslin soll es heute (5.10.04) gehen oder nach Greifswald. Auf alle Fälle wieder gegenan – 4 Bft bis zum frühen Nachmittag.

„Was will der Dicke da auf unserem Kurs?“ Stehende Peilung. Alle rätseln. Ob der wohl unseren schwimmenden Joghurtbecher gesehen hat? Was ist nun mit KVR?! Und die Nusschalen vor ihm? Ob das Schlepper sind? Ah, die steuern jetzt eigene Kurse. Aber der Dicke hält auf uns zu, ganz langsam, aber er wird größer.

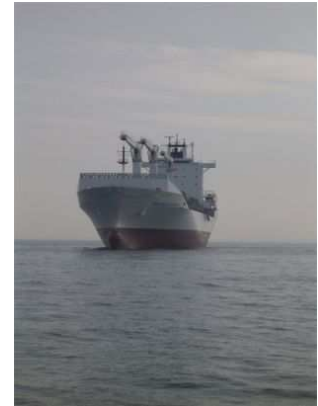
Wir wollen mal nicht testen, ob dessen Steuermann auf der Brücke sich vielleicht gerade einen Kaffee zubereitet... „Bevor wir dessen Kurslinie schneiden: Klar zur Wende! Wir müssen sowieso kreuzen!“ – „Ist klar.“ – „Re!“

Neuer Kurs liegt an. Was – verdammt noch mal – macht der Dicke jetzt?? Der hält schon wieder auf uns zu! So ein Blödmann! Jetzt Kurs halten, irgendeiner ist ja sicher auf der Brücke.

Vier Augenpaare stieren gespannt zwei Meilen voraus.

„Der dreht weiter ab. Entwarnung.“

Aber er fährt nicht, er dreht. Nach wenigen Minuten zeigt der Bug wieder in unsere Richtung. Trotzdem Entwarnung: Jetzt, da die Sonne nicht mehr so blendet, sehen wir es deutlich: Es ist ein nagelneues Schiff, und es testet nur seine Manövrierfähigkeit mit Bugstrahlruder, und seine Heckschraube schaut bis zur Nabe aus dem Wasser.



Der Wind flaut ab. „Greifswald oder Kröslin, mit oder Maschine – oder wie oder was?“ fragt Werner. Eine Entscheidung ist fällig.

„Mir macht die Wetterentwicklung dort im Westen Sorgen.“ gebe ich zu bedenken. „Aus dem hoch reichenden Dunst bilden sich schnell heftige Kumuli. Schaut euch mal die Blumenkohlköpfe an. Und das zieht sich über den halben Horizont hin und kommt langsam auf uns zu. Ich beobachte das schon seit einiger Zeit.“

„Aber der Wetterbericht sagt doch nichts Besonderes aus, keine Windwarnung.“

„Die lokale Wetterentwicklung müssen wir schon selber beurteilen, das kann der Wetterbericht nicht so genau. Ich kann euch nur sagen, dass ich da so ein komisches Gefühl habe. Es ist eine Menge Energie in der Luft, viel Wasserdampf, der kondensiert. Ich bin dafür, nicht den Greifswalder Bodden zu queren.“

Also: Nächstes Ziel ist Thiessow in der SO-Ecke von Rügen.

Ansteuerung von Thiessow laut Karte 2.50 m, also reicht es bei einem Tiefgang von 1.75 m - sollte es reichen. „Mit 2.5 m angegeben, das würde ich aber nicht unterschreiben.“ befindet der Törnführer. Nun ja - ermutigend klingt das nicht.

Also, denn man los! Die Ansteuerung in Richtung O ist kein Problem: Richtfeuerlinie ohne Feuer zwar, aber was soll's? Schön, dass es noch hell ist, denn die beiden Dreiecke Spitze auf Spitze in Flucht zu kriegen, wenn es dunkel ist... Sei's drum, keine Zeit zum Philosophieren, denn die Fahrinne knickt Richtung SO.

„Bloß nicht schnibbeln!“ fordere ich den Rudergänger auf.

Klaus-Peter findet vor lauter Anspannung noch Zeit, kurz zu nicken. „Ich glaube, das Lot spinnt: 30 cm!“ berichtet er. Ungläubige Gesichter. „Jetzt sind's wieder 2 m.“

„Schau mal, was hier an Tang gerade vorbeischwimmt, da hat sich sicher etwas untern Schiff gefangen.“

Eine schier endlose Wasserfläche, ganz weit hinten zwei Tonnen, gerade achteraus die letzte Steuerbordtonne vor dem Knick - und ausgerechnet hier, wo es schmal wird, keine Richtfeuerlinie!

„Marschfahrt reduzieren auf Manövrierfähigkeit! Fahre mir keine 'Hundekurve'.“ mahne ich. „Immer das Schiff in Flucht mit zwei benachbarten Bojen!“

Am Ende der Bucht der kleine Hafen, rechts ein winziger Fischerhafen mit einem Bootsanleger.

Irgendwie fühle ich mich erinnert an eine Episode in meinen Jugendjahren: 'Unter Geiern' hieß mein erstes Karl-May-Buch. Es spielte in den Llanos Estacados. Das sind (übersetzt) abgesteckte Ebenen, bezeichnet nach den Pfählen, mit denen man die Pfade kennzeichnet. Liegt eigentlich in Texas/New Mexiko - oder im Südosten von

Rügen. Dort eine wasserlose Sandwüste, hier eine sandlose Wasserwüste. Nein, eigentlich falsch, denn wenige Meter seitwärts ist wenige Zentimeter tiefer sicher Sand – Sand en masse, nur wo? In den Llanos sitzen die Geier auf den Kakteen und warten darauf, dass das Pferd verendet oder der Reiter oder besser noch beide – aus Sicht der Geier. In dieser Wüste sitzen vor dem Gehöft ein paar Bewohner und ... warten. Warten darauf, dass das Schiff „verendet“, dass also auch das Schiff sitzt, aufsitzt. Sehe ich da vielleicht schon ein gespanntes Grinsen? Fernglas! Nein, besser nicht, keine Zeit.

Nach einer Weile mit 'Tempo 2' – das zieeeeht sich, ehrlich – fragt KLAUS-PETER: „Da steht ein Stock im Wasser: Soll ich rechts oder links vorbei?“

„Wenn man den Tonnenstrich betrachtet, könnte das eine Backbordbegrenzung sein.“ Alle peilen und beurteilen die Lage ebenso.

„Wie schnell fahren wir eigentlich?“ will Werner kurz darauf wissen.

Klaus-Peter fällt die gesunde Bräune aus dem Gesicht: „Null!“

Ein Blick nach achtern zeigt Strömung. Tang in der Logge wie vorhin? Das Schiff hat überhaupt kein „Nickerchen“ oder etwas Auffälliges gemacht.

„Alle nach achtern, Bug entlasten, und Schub zurück!“ Die Logge zeigt 1.7 kn, das Schiff rührt sich nicht, also der „Casus knactus“ ist da. Die „Geier“ Steuerbord voraus werden lebendig.

„Hart Backbordruder und Schub voraus! Die Rinne muss dann an Backbord liegen.“ Achteraus gurgelt es, die Kassiopeia dreht sich im Schmitter, dann zeigt die Logge wieder Fahrt.

„Steuerbordruder und Kurs auf die nächste Backbordtonne!“ Schade für die „Geier“!

„Achte auf die Pricke – sonst kommt's dicke!“ stellt HP fest.

„Die Stange haben die Fischer aufgestellt, damit die besser navigieren können.“ informiert der Hafenmeister beim Löhnen. An Steuerbord oder an Backbord passieren? Das wisse er auch nicht, an welcher Seite die Stange passiert werden muss. „Ich habe schon mehrfach Yachten abgeschleppt. Also, wenn Sie mal... Hier ist meine Telefonnummer – für alle Fälle.“

Irgendwie erinnert mich das an sehr, sehr frühere Zeiten, als Leuchfeuer auf Klippen verlöschten oder an falschen Stellen loderten. Aber das trifft sicher nicht hier zu, ganz sicher nicht...

Die Telefonnummer, die uns der Hafenmeister mit seiner Visitenkarte in die Hand drückt, will ich aber trotzdem nicht verheimlichen: 038308 30595 oder 0170 5241339

Vor der Hafeneinfahrt ist kein Treibeis zu sehen, nur ein paar Schwäne, die in unergründlicher Tiefe (von ein paar Zentimetern) gemütlich Wasserpflanzen äsen, also wie gesagt: direkt neben der Einfahrt.



Am Abend in gemütlicher Runde im Salon: „Fotografiert da einer? Ich denk', wir sind hier allein hier.“ Also Lage peilen: Kein Blitzlicht, sondern Blitze. Eine Front zieht flotten Schrittes auf uns zu. Kurz darauf ist der halbe Horizont erhellt.

„Kann ein Blitz ins Schiff einschlagen? Ist das dann nicht gefährlich?“ will Ralf wissen.

„Mast, Stagen und Wanten bilden eine Art Faradayschen Käfig; drinnen sind wir sicher.“ erklärt Werner. „Die Bordelektrik kann zwar hin sein, aber sonst...“

„Und es kommt zum Glück äußerst selten vor, dass ein Blitz einschlägt, selbst auf See.“ ergänze ich. „Seht mal, die meisten Blitze dort schlagen von Wolke zu Wolke.“

Und es schüttet und schüttet.

Am nächsten Morgen (**6.10.04**) Ablegen nur unter Segeln – warum auch nicht, es ist ja ein Ausbildungstörn. Präzise Manöverplanung, und dann zurück durch den „Geburtskanal“. Die Stange bleibt diesmal wieder an Backbord liegen, und es klappt auch unter Segel. Kurz nach Mittag sind wir im idyllisch gelegenen Seedorf (Segel runter und rein in die Box!) und versorgen uns mit so was von leckerem Fisch (Bild).

Das schwimmende Restaurant an der Brücke am Ende des kleinen Hafens ist leider geschlossen, aber wir wollen eigentlich ja auch nach Lauterbach, den „Rasenden Roland“ bestaunen, der mit atemberaubenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h



Lauterbach über Putbus mit den Seebädern im Osten verbindet. So ein Ärger! Nachsaison – der „Rasende Roland“ endet in Putbus. Also wieder ein Grund, noch einmal in Lauterbach anzulegen.





**7.10.04:** Kröslin oder Greifswald? Was sagt der Wetterbericht? Südwest 5 – also Kreuzkurs und „Ade, Greifswald!“ Wir kreuzen auf bis zum Strelasund und fahren direkt nach Stralsund.

„Heute noch mal Fender baden?“ – „Öffnungszeit der Ziegelgrabenbrücke bei Stralsund ist 1720 Uhr. Und der Weg zizeeht sich.“

Im Hafen von Stralsund vor dem Stadtpanorama und der „Gorch Fock“ stellt Werner ein Malheur fest: Die altersschwache Genua hat beschädigte Nähte, an zwei Stellen sind Risse zu sehen. Telefonat mit dem Vercharterer: „Was würden Sie machen, wenn es Ihre Yacht wäre?“ – „Ist aber nicht meine.“ – „Könnte man fahren?“ – „Ich könnte.“ – „Ok, dann behalten Sie die Genua im Auge und fahren Sie weiter. Übermorgen sind Sie ja wieder in Breege.“ Nun-ja, damit hat er Recht. Ich dokumentiere diese Auskunft im Logbuch und werde am nächsten Morgen ein Tape kaufen. Sicher ist sicher.

**8.10.04:** Es ist gar nicht so einfach. Der Kauf ist kein Problem, aber der Riss in der Rollgenua ist ziemlich weit oben, die Genua muss teilweise ausgerollt werden, eine Leiter ist nicht an Bord, und das Segel bei diesem Wind extra abschlagen? Also wieder Bootsmannstuhl, und kopfüber hängend und mit den Beinen das Vorstag umklammernd werde ich auf die entsprechender Höhe gekurbelt – na, gut gefrühstückt?? Nicht bequem, aber die Reparatur gelingt.

Östlich oder westlich um Hiddensee herum? Wir machen meteorologische Törnplanung und analysieren den Wetterbericht: „Windwarnung Nummer 450, Südwest 5 bis 6 Bft, rechtdrehend mit Böen von 7 Bft.“ kommt über „Delta-Papa-Null-Sieben-Seefunk in der grrrroßen Konferenz von Borrrkum bis Borrrnholm“.

„5 Bft? Das ist doch keine Warnung, das ist ein Lockmittel.“ stellt KLAUS-PETER, unser SKS-Aspirant cool fest, der die Yacht gestern durch 6 Bft gesteuert hat.

Aber: Der Riss in der Genua ist mit Tape nur notdürftig gesichert, die Genua also unter Umständen nicht voll belastbar; der Wind dreht recht auf Nordwest, wir müssten also, damit wir um „Dornbusch“, die Nordspitze von Hiddensee, herum kommen, weit nach West vorhalten, weil uns der rechtdrehende Wind sonst einen Hoch-am-Wind-Kurs oder gar Kreuzkurs aufnötigt. Andererseits: Präzise Navigation und Segeln im engen Fahrwasser, das ist doch auch eine recht willkommene Herausforderung! Und zudem: Werner war vor Jahren in Vitte und äußert Wiedersehenswünsche.

Also „östlich von Hiddensee nach Vitte“ – beschlossen und verkündet.

Wenige Meter neben der Fahrrinne nimmt das Wasser eine deutlich hellere Färbung an, und es laufen nur ganz kleine Wellen. Und da stehen Tausende, auch, was sag ich: Zehntausende von „Navigationshilfen“ im Wasser: Nur noch ein paar Meter weiter nach Backbord, und die im Wasser schreitenden Vögel fressen einem aus der Hand. Die Rinne ist mal wieder eng wie ein Geburtskanal. „Navi“ Klaus-Peter gibt den Kartenkurs vor, Ralf am Ruder peilt mit geübten Blick achteraus und recht voraus den Tonnenstrich – einmal kurz eine „Hundekurve“, und wir sitzen auf Legerwall, der Wind von Backbord tut dann sein übriges...

Von Steuerbord querab kommt eine Fähre auf uns zu: Vorfahrt im Hauptfahrwasser und unter Segel – wie war das doch gleich?

Sie biegt hinter uns ins Hauptfahrwasser ein. Der Überholer hält sich frei. Nach etlichen Minuten, in denen sie brav hinter uns bleibt, gibt die Fähre Gas. „Tiefe?“ frage ich. „2.20“ – „Lot im Auge behalten und soweit wie möglich nach Backbord.“ Nein, nein, hinter den Tonnenstrich fahren wir nicht, liebe Fähre! „Motor an!“ – „Warum mit Motor? Wir haben doch gute Fahrt.“ – „Noch. Gleich sind wir im Windschatten, und es gibt



Schwell obendrein. Da hältst du die Maschine einfach bereit.“ –

„Eigentlich müssen wir ja jetzt den Kegel setzen.“ – „Eigentlich noch nicht: Wir fahren **nicht** mit Maschinenkraft, die Maschine läuft ohne Schub.“ Freundliche Fahrgäste winken zu uns herunter, die Segel schlagen, wir schaukeln – und dann ist alles wieder in Ruhe.

Langer Ort neben Vitte ist erreicht, rein in die Box, Leinen über, Motor aus – fertig. 300 Meter Luftlinie West finden wir einen wichtigen Hinweis auf dem Asphalt: „↑ **OSTSEE** ↑“ Wir hätten sie beinahe nicht gefunden...



### 9.10.2004:

Ich finde: Hafenanläufe kann man nicht genug üben. Blatt Papier, Zeichnungen, Windrichtung, Leinenführung usw. Nach einer halben Stunde Diskussion: Ablegen nur unter Segeln.  
Im Breeger Bodden werden Fender „gebadet“: Münchener Manöver

### 10.10.2004:

Beim letzten Frühstück: „Reichst du mir mal bitte einen kleinen Löffel rüber?“ Auf unserem Schiff herrscht Ordnung: Ein Griff – und die Sucherei beginnt. „Tut mir Leid, sind noch nicht gespült.“ kommt die Antwort.

„Ach, lass mal, ich mach das, was ich ab heute Abend nicht mehr darf.“ sagt's ungerührt – und rührt mit dem Messer in der Tasse. Wer? Nein, das verrate ich nicht, nein, nein. Die Meldung über den Verfall der guten Sitten könnte ja in falsche Hände geraten, und dann gibt es wohlmöglich noch im nächsten Jahr Törnverbot. Und das wollen wir ja auf alle Fälle vermeiden, da wir uns doch so gut verstanden haben. Ehrlich – kein Seemannsgarn!

Also, wenn es Seglerinnen gibt, die mitfahren wollen: Kein Problem – nur diese herrliche Freiheit auf See und die Ungezwungenheit, die darf niemand vermiesen, schon im eigenen Interesse. Gaaanz eehrlich!



PS:

Ich bin mehrfach von SKU-Mitgliedern angesprochen worden, die Informationen zum Fahrtensegeln suchen. Leider ist der Informationsfluss in unserer Segelkameradschaft etwas dürftig – nach den Bemerkungen mancher unserer jüngeren/neuen Kameraden: **bedauernd** dürftig. Ich meine, dass es eigentlich eine Selbstverständlichkeit in unserer SKU sein sollte, unsere interessierten Mitglieder mit hilfreichen Informationen zu versorgen...

Und deshalb möchte ich jetzt einige Informationen zu unserem Schiff „Bavaria 37“ geben (Jahrgang 2001).

Vercharterer: Fa. **mola**: [www.mola.de](http://www.mola.de), Telefon: 038391 432 0, Charterbasen in Breege und Flensburg

Kurz: Manche Vercharterer rüsten ihre Schiffe umfangreicher aus.

**Ohne** Ankerwinch, Sturmfock, Navtex (sehr gute Wetterberichte über UKW Kanal 66), extra Navigations-tischbeleuchtung, Radar, Törnführer (Hafenhandbuch vorhanden), elektronische Karte, Barograph, Löschdecke(!), Lenzstopfen(!), Cockpittisch, Selbststeueranlage, Strecktaue, Rodkicker, Lazyjack, Warmwasserboiler, Fäkalientank, Holepunktverstellung per Leinen. Die Batterien waren nicht ausreichend befestigt!

(Nicht alle fehlenden Objekte sind wichtig, manche jedoch schon. Deshalb habe ich z.B. ein eigenes Strecktau auf dem Vorschiff gelegt, gebraucht wurde es, und die Batterien etwas besser gesichert. Ich rate, sicherheitsrelevante Mängel im Logbuch zu dokumentieren.)

Es waren zwei gleich lange Winskurbeln an Bord – beide zu lang für die Winschen unter der Sprayhood. Nach Reklamation erhielten wir eine kürzere, diese jedoch ohne den Hebel zum Lösen der Kurbel, so dass wir eine Zange im Cockpit mitführten, um gelegentlich die Arretierungsplatte zu drehen.

Das Schiff macht einen gepflegten Eindruck – bis auf die altersschwache Genua.

Ich weiß nicht, wie die anderen Schiffe aussehen, es gibt eine große Flotte unterschiedlicher Schiffe. Die Schiffe sind z.T. in Privatbesitz – unseres zum Beispiel auch.

Und dennoch: Wenn sich Mitsegler finden – also in diesem Jahr wieder – fahre ich **gerne** noch einmal nach Rügen, auch mit diesem Vercharterer.

**Reinhard Kindla, SKBUe** <mailto:segelunterricht@arcor.de>  
**(0211) 9729340**