

Ein Segeltörn durchs Baltikum mit der „Anke-Sophie“



Thomas Herter

Juli 2011

Wir sind ganz aufgeregt aus Vorfreude auf unseren Segeltörn ins Baltikum, auf vier Wochen Segeln, so lange wie nie zuvor in meinem Leben. Nun gehört der ganze Juli 2011 uns und dem Segeln. Wir hatten uns die Tour schon letztes Jahr vorgenommen, jetzt sind wir und die Anke-Sophie, unsere Segelyacht, gut vorbereitet. Über den Winter hatten wir die Bavaria 38 Match gut ausgerüstet, ordentlich tiefer gelegt, wie unsere Freunde lästern. Neben Bücherschränken, einer Sprayhood und einer kompletten neuen Ankerausrüstung sollen uns jede Menge an Elektronik unterstützen. Der Skipper, dem früher ein Kompass reichte, erfreut sich nun an Multifunktionalplotter, digitalem Radar, AIS und Autopiloten und weil er bei so viel elektrischen Verbrauchern den Überblick behalten will, auch noch an einem Batterie-Controller, um den Stromverbrauch überwachen zu können. Genug der Fachsimpelei und zurück zur Vorfreude.

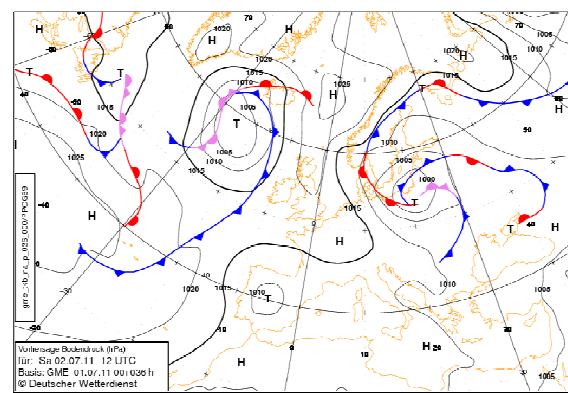
Die Reise ist in Etappen geplant, um unseren Freunden Crewwechsel zu ermöglichen. Wir - das sind Annette und ich - starten mit Renate von Stralsund aus und wollen nach einer Woche entlang der polnischen Küste Gdansk erreichen. Von dort soll es dann über Litauen nach Lettland bis Riga gehen. Die nächste Etappe lernen wir Estland kennen und planen den dritten Wechsel in Tallinn, um dann nach einer Woche im Finnischen Meerbusen Helsinki wiederzusehen, diese schöne Stadt, die wir vor Jahren damals von den Alands kommend das erste Mal besichtigten.

Zwei Wochen vor der Reise hatten wir schon viel Gepäck und Lebensmittel an Bord gebracht und genügend Getränke gebunkert. Unvorstellbar, was wir an Bord schleppten. Wer uns sah, war sich sicher, dass trinkfeste Segler einen jahrelangen Ausflug ausrüsten. Wir nehmen zusätzlich auch noch Proviant und Gepäck von Paul an Bord, der mit eigener Crew die Anke-Sophie von Finnland zurück nach Stralsund segeln wird. Somit wird das

Schiff 6 - 7 Wochen unterwegs sein. Hoffentlich wird der Zoll nicht zu viele Fragen stellen.

Von Stralsund nach Gdansk

Wir reisen mit dem Zug von Berlin nach Stralsund und haben die frischen Lebensmittel bei uns. Wir freuen uns über die Entscheidung, denn so können wir die Vorfreude noch wirken lassen, wenn die Blicke von der mecklenburgischen Landschaft zu den ausgedruckten Wetterkarten und Windvorhersagen schweifen. Alleine die Aussicht, dass der erste Tag mit kräftigen Schauern und Starkwind aus West mit Böen bis 35 kn beginnen soll, macht uns etwas nachdenklich, aber wir haben ja Zeit und werden spontan entscheiden, ob es am Samstag mit der Brückenöffnung der Ziegelgrabenbrücke um 08:20 losgehen wird. Ein kräftiges Tief hat sich seit Tagen bei Island festgesetzt und Europa wird von einem Frontensystem von Schweden bis nach Österreich geteilt, das genau morgen über den Greifswalder Bodden ziehen soll.



Der Blick auf die vorbeiziehenden zerfallenen Lokschuppen lässt uns fragen, warum wir diese Route durch die Baltischen Staaten gewählt haben, wo uns sicherlich mehrere trostlose Stadtbilder erschrecken werden. Es ist der Reiz des Neuen, der uns lockt, denn das liebliche Skandinavien mit den tausenden von Schären und den gefälligen bunten Holzhäusern kennen wir gut. Wie werden uns die scheinbar endlosen Sandstrände ohne vorgelagerte Inseln gefallen, wo uns

doch unser Heimatrevier, die Gewässer um Rügen und Hiddensee, mit ihrem abwechslungsreichen Spiel zwischen Wasser und Land verwöhnt?

Der Samstag ging voller Elan um 06:00 los, aber der Wetterbericht hat uns ernüchtern. Sturmböen bis 9 Bft. im Bodden und natürlich Schauer vom Feinsten hatten uns dann doch ausgebremst. Es hat ja was, wenn es draußen stürmt und schauert und man trocken unter Deck letzte Vorbereitungen trifft. Irgendwann entscheiden wir uns doch im strömenden Regen das Schiff zu bunkern mit Dieselkanister in Pendelfahrten mit Schlowlys Auto zur Tanke. Einen leeren Kanister bläst dabei der Sturm von Deck und wir fischen ihn auf der anderen Seite der Bucht wieder aus den Wellen. Das Wetter beruhigt sich und wir nehmen die 17:20 Brückenöffnung und segeln, da der Wind plötzlich abflaut, mit Spi den Strelasund zwischen Rügen und Festland entlang in den Greifswalder Bodden.



Die Sicht ist gespenstisch eingeschränkt und der Wind schläft um 20:00 ein. Das gibt es doch nicht, wenn man an den Wind vor 6 Stunden denkt. Das dicke Ende kommt noch, als wir plötzlich von Gewittern umzingelt scheinen. Ein furchterregender Anblick, als die Blitze um uns herum in den Bodden schlagen, aber ändern lässt es sich nun nicht mehr. Ein Feuerwerk in allen Farben, das wir alle nicht mehr vergessen werden. Ich darf gar nicht daran denken, dass wir mit unserem 18 m hohen Mast aus Aluminium alleine auf dem

Bodden den idealen Blitzableiter bei uns haben.

Wir verbringen die Nacht, oder was davon übrigbleibt, auf Ruden, einer kleinen Insel am östlichen Ausgang des Greifswalder Bodden. Die Insel hat seinen Charme, da sie nur von einem Ehepaar bewohnt wird, das alle Ämter der Insel innehat, auch das des Hafenmeisters. Das Dieselaggregat für den Leuchtturm wurde vor vielen Jahren abgebaut, nun leben die beiden gezwungenermaßen von regenerativer Energie. Wir trinken unseren Wein bei Kerzenlicht und draußen stürmt es. Herrlich im sicheren Hafen zu sein, wenn das Unwetter draußen uns nichts mehr anhaben kann.

Am nächsten Morgen verlassen wir die Insel aber früh um kurz nach sieben, da wir ein langes Stück vor uns haben, wir wollen bis Dziwnów. Endlich auf der freien Ostsee haben wir leider mehr Wind als gedacht und ich traue mich nicht dort einzulaufen, da ich von sich brechenden Grundseen in der Hafeneinfahrt ab 6 Bft. gelesen habe, also lieber auf Nummer sicher, auch wenn der Magen sich noch nicht an die See gewöhnt hat, weiter bis Kolobrzeg (Kolberg).

Wir hatten eine Rauschefahrt, denn wir konnten es trotz auf NE gedrehtem Wind gerade noch den Kurs anliegen. Im Hafen immer wieder das besondere Erlebnis der plötzlichen Ruhe, die Seekrankheit verschwindet sofort und wir haben den ersten schönen Abend im Sonnenlicht. Dann entdecken wir, dass die Abdichtarbeiten am Boot im Winter haben nicht geholfen. Die Polster an Steuerbord in der Vorderkoje und im Salon sind nass. Verdammt, wo kommt das Wasser nur her? Freunde und ich hatten im Winter alle Relingstützen ausgebaut und neu eingedichtet. Trotzdem dringt irgendwo Wasser ein. Ich werde weiter danach suchen müssen.

Die Marina von Kolberg wird wohl gerade neu gebaut und das Hafenbecken, wo wir letztes Mal lagen, ist gesperrt, wir bekom-

men zwar Strom an einem Außensteg, aber es gibt keine Toiletten, geschweige denn Duschen.

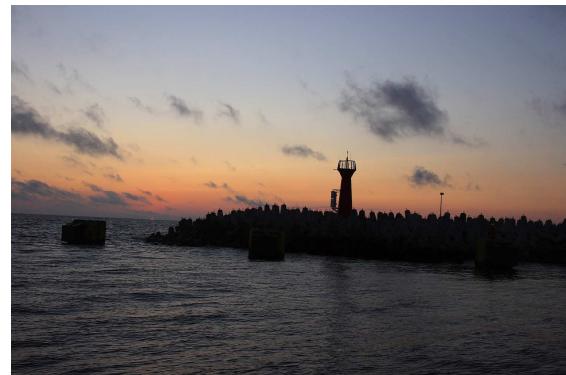
Ab nun beginnt Neuland, denn Kolberg ist der letzte Hafen in Polen, den wir bisher besegelt hatten. Von hier aus liegt eine uns unbekannte Strecke vor uns, die wir nur aus Erzählungen von netten Freunden kennen. An dieser Stelle wollen wir uns besonders bei Schlowly bedanken, der diesen Abschnitt vor einem Jahr segelte und uns seine Karten von Lettland, Estland und Finnland geliehen hat.

Wir gönnen uns einen Morgen mit gemütlichem Frühstück und beim Ablegen meint der Fischer von dem Boot, an dem wir längsseits gegangen waren, nachdem er uns in gutem Deutsch gefragt hat, wohin wir wollten: warum wir denn jetzt los wollten, es sei doch Wind gegenan und heute Nacht solle er auf Nordwest drehen. Wir sollten doch lieber bis morgen warten. Da unsere Maschine schon lief, streckten wir kurz die Nase in den Wind und motorten vor die Hafenausfahrt, um zu sehen, dass wir den Kurs bei Nordwind fast anliegen könnten. Die ruppige Welle hat uns aber schnell überredet, doch einen gemütlichen Nachmittag in Kolberg zu verbringen.

Ich bastle ein paar Stunden in der Schalttafel und installiere eine blinkende LED für 1,50 € neben dem Niedergang, die eine Alarmanlage vortäuschen soll. Das hilft hoffentlich gegen Einbrecher, die dahinter die perfekte Alarmanlage vermuten sollen. Der Abendspaziergang ist doch ernüchternd. Die Promenade ist überfüllt von Menschen und dutzenden Ständen, an denen billiger Touristenramsch aus China angeboten wird und überall laute Musik. Wir suchen uns das vermeintlich beste Restaurant aus, essen auch ganz gut mit schönem Blick auf das Meer, die Hoffnung auf saubere Toiletten wird enttäuscht, kein Klopapier, keine Seife. Das wird leider unser Eindruck von Kolberg bleiben.



Wir waren vorgewarnt, dass der Fischer neben uns um 04:00 morgens ablegen möchte und haben das als Anlass genommen, ebenso früh abzulegen, wenn wir schon raus müssen. Wir werden durch einen schönen Sonnenaufgang belohnt, es heißt zu recht „Morgenstund hat Gold im Mund“.



Der vom Fischer versprochene Nordwest, den auch der DLF bestätigte, kam dann doch nicht. Stattdessen haben wir Wind aus Nordost, genau aus der Richtung, die wir segeln wollen. So viel zur Verlässlichkeit von Wettervorhersagen von Fischern ... Das Ziel ist Ustka. Wir meistern die 54 sm auch gegen den Wind sehr gut, da der Wettergott mit 3-4 Bft. uns doch gnädig

ist, wir haben ja dank des frühen Aufstehens einen langen Tag. Vor Ustka werden wir von den in Polen typischen Piratenschiffen empfangen.



Für die Touristen wohl eine Sensation. Welch Glück, dass wir Anke-Sophie haben. Ich melde auf Kanal 12 auf Englisch und werde zurückgefragt, ob ich Deutsch spreche, ein angenehmer Empfang. Später im Büro des Hafenmeisters zwei Nachrichten. Die positive, dass der Liegeplatz kostenlos ist, und die negative, es gibt keinen Strom, keine Duschen und Toiletten, die gebe es aber in Leba. Renate sieht es gelassen, das kenne sie von Nepal.

Wir sind gespannt, denn wir müssen uns beim Restaurant „Albatros“ melden, denn unsere Haushaltshilfe hat schon Monate vor der Reise geplant, dass wir ihre Tochter dort besuchen müssen, was wir auch umsetzen. Wir waren ja hungrig. Das Restaurant entpuppt sich als Schnellimbiss an der Promenade, wir werden bestens versorgt und finden nebenan ein öffentliches WC mit Waschgelegenheit, also auch die Körperpflege ist gerettet. Ustka gefällt uns ganz gut. Wir finden einige alte Häuser aus der Hansezeit und schlendern angeregt durch den Ort.

Ein wenn nicht das tragischste Schiffsunglück überhaupt passierte vor Ustka, dem damaligen Stolpmünde. Die Wilhelm Gustloff, der zum Lazarettsschiff umgebaute Kreuzfahrt dampfer, sank am 30. Januar 1945 nach Torpedotreffern 12 sm vor der Stadt bei eisigen -18°C. Es gab offiziell 5384 Opfer, aber es gilt als sicher,

dass die wahre Zahl viel höher war, da das Schiff als eines der letzten aus Gotenhafen kommend tausende von Flüchtlingen an Bord hatte und stark überladen war. Es wurden lediglich 1239 Passagiere gerettet. Uns hatte dieses Unglück beschäftigt, vor allem durch das Lesen des Buches „Im Krebsgang“ von Günter Grass, einem meiner Lieblingsschriftsteller. Grass wurde 1927 in Danzig geboren, unser Ziel der ersten Etappe. Wir segeln also in die Kaschubei, dem Gebiet um Gdynia (deutsch Gdingen, Gotenhafen) und Gdańsk.

Aber heute ist erst Mittwoch. Wir segeln nur den halben Tag, immer noch bei Nordost leicht gegenan (der angekündigte Westwind hat sich noch nicht blicken lassen) und gönnen uns in Leba den Ausflug zu den riesigen Sanddünen. Unser erster Urlaubstag. Eine herrliche Fahrt durch Birken- und Kiefernwälder mit geliehenen Fahrrädern.



Die Sanddünen wecken Erinnerungen an unsere Wüstentouren durch Mauretanien und Marokko. Beeindruckend hier in Leba ist, dass die Dünen mitten im Wald liegen und auf ihrem Weg die Bäume unter sich



Es geht hier wie an der ganzen Küste sehr flach ins Wasser. Also keine Chance, mit dem Boot bis nahe an den Strand zu fahren und dort zu ankern, vor allem bei dem Tiefgang der Anke-Sophie mit 2,25m. Das hatte mir auch zu denken gegeben, als wir auf die Hafeneinfahrt von Leba zufuhren und schon bei 4 - 5 Bft. eine fiese Welle stand. Ich hatte mehrfach den Ratschlag gelesen, bei Starkwind das Schapp zu schließen, um den Wassereinbruch zu verhindern, sollte das Schiff in einer Grundsee querschlagen. Ich war sehr froh, dass wir nicht zu viel Wind hatten. Tja, es kann einem auch anders ergehen: die Vorstellung, anzukommen bei starkem Wind und man traut sich aus gutem Grund nicht in den schützenden Hafen und es heißt weiter segeln durch die Nacht bis zu einem Hafen, der auch ein Einlaufen bei Sturm ermöglicht. Uns geht es gut, wir genießen die Marina und nach dem Ausflug und einem Stadtrundgang verbringen wir den Abend gemütlich an Bord und Annette bekocht uns, da wir nun zweimal im Restaurant waren.

Da wir uns von Leba einen längeren Schlag mit 56 sm bis nach Hel vornehmen, stehen wir wieder früher auf. Der Wind hat nun doch auf Nordwest gedreht, aber die alte Dünung beansprucht unsere Nerven doch sehr. Wir tauschen die Genua durch den Spi und hoffen dadurch bei dem relativ

begraben. Interessante Bilder, wenn nur noch die Baumkronen aus dem Sand herauslugen. Die Bäume werden im Lauf der Jahre unter der Düne lebendig begraben. Die Dünen reichen bis ans Meer und wir sitzen dort eine Weile und sehen uns die Brandung an.

schwachen Wind mehr Kraft ins Boot zu bekommen. Es gelingt, aber das Groß schlägt doch immer wieder in der Welle trotz Bullenstander (für Nichtsegler: Das ist eine Leine, mit der der Baum zum Bug hin gespannt wird, um das Herumschlagen bei einer versehentlichen Halse, genannt Patenthalse, zu verhindern. Bei jedem Umschlagen des durchgelatteten Groß ein kleiner Schlag in die Seele.

Wir haben seit zwei Tagen die Sonne nicht gesehen und segeln durch eine Waschküche, die an Herbst erinnert, jedoch ist es warm, also doch Sommer. Ein langer Weg entlang der Küste und dann entlang der Halbinsel Hel durch militärische Sperrgebiete, die zum Glück zurzeit nicht aktiv sind.



Ich wollte schon immer hierher kommen, denn es gibt wenig so markante Stellen wie diese extrem lange (30 km) und dünne

teilweise nur 100 m breite Nehrung. Sie ist gewachsen aus einzelnen Sandbänken, wie man aus alten Seekarten sehen kann. Annette liest im Reiseführer, sie sehe aus wie ein Kuhsschwanz, was ja stimmt.



Unsere Gedanken streifen noch einmal Günter Grass, dann zu den Kaschuben, die hier weder von den Polen noch von den Deutschen je richtig anerkannt wurden, und dann zu unserem Ziel der ersten Etappe. In Danzig hatte der erste Weltkrieg begonnen mit dem Angriff auf die Westerplatte und an das Ende der Gustloff hatten wir in Ustka gedacht.



Am nächsten Morgen jogge ich vom Hafen zum Kap und werde noch einmal an den Krieg erinnert, den wir alle Gott sei Dank nicht erlebt haben. Das Ende der Halbinsel war im Krieg wohl enorm befestigt. Mein Weg geht alle Hundert Meter an alten Bunkern und Geschützstellungen vorbei, in denen teilweise noch defekte Geschütze stehen. Als ob die Gedanken vom Vortag ins Bild umgesetzt wurden. Auf dem Rückweg komme ich durch einen Lehrpfad, auf dem im Wald alle Arten von Bunkern und Geschützstellungen auf

Tafeln und in Realität erläutert werden. Nein danke, schnell weiter zum Boot und zuvor noch frische Brötchen kaufen, dann Dusche und Frühstück. Welche Kontraste und das am frühen Morgen.

Das kurze Stück von Hel nach Gdansk nutze ich für einige Umklemm-Arbeiten in der Schalttafel. Bisher waren die gesamten elektrischen Navigationsgeräte über ein Relais angesteuert, damit sie alle mit einem Schalter gleichzeitig eingeschaltet werden konnten. Dies war so gedacht, um Fehlermeldungen des Systems zu vermeiden, wenn ein Gerät nicht verfügbar ist. Mir war es aber wichtig, bei Bedarf nur die nötigsten Geräte einzuschalten, um Strom sparen zu können. Um den Überblick über den Stromverbrauch zu behalten, hatte ich mir kurz vor der Reise noch einen Batterie-controller eingebaut, der über einen Prozessor ständig die Stromstärke über die Batterie und die Spannung misst und dann über die Zeit integriert, um so die Ampere-stunden zu berechnen. Es hat sich sehr bewährt (DCC 6000 von magnetronic) und hilft enorm die einzelnen Verbraucher einzuschätzen und sagt mir, ob ich z.B. noch genügend Energie habe, um mit dem Laptop zu arbeiten, wenn gleichzeitig der Autopilot an ist oder der Kühlschrank.



Wir erreichen Danzig, passieren das Denkmal auf der Westerplatte und fahren zunächst durch die weitläufigen Hafenanlagen, denken beim Passieren der Danziger Leninwerft an das Entstehen der Solidarność im August 1980 und die Anfänge des Endes der Sowjetunion.



Es ist immer wieder spannend, wenn ich mich einer mir unbekannten Stadt auf dem Seeweg nähere. Ähnlich wie in Kopenhagen fahren wir mit dem Schiff mitten in die Stadt. Dort kann man in Christianshavn anlegen, das mitten in der Stadt liegt. Es ist ein Kult und deshalb total überlaufen und nervt, da dort ständig Ausflugsboote mit Touristen direkt am Heck vorbeifahren.



In Danzig legen wir in der Marina Gdansk an, sie könnte besser nicht liegen. Direkt neben der Altstadt, schräg gegenüber vom Krantor. Im Mittelalter war dieser der größte Hafenkran der Welt, der über Tretradler von Sträflingen betrieben wurde, um bis zu 4 Tonnen 11 m hoch zu heben.



Der Yachthafen ist sehr klein und eng. Es fehlt an Plätzen für die Gäste, weshalb wir uns in ein Päckchen als Dritte einreihen. Am Abend werden es sieben sein, die den Hafen fast dichtmachen. Leider pflegen gerade die äußeren Segler nicht unsere Vorsicht und trampeln nachts regelrecht über die Decks, sodass wir dem Trampeltier ordentliche Fluche zukommen lassen, als er wiederholt über unser Deck gestampft ist. Volltrunken fällt er beim nächsten Schiff ins Wasser und wir lachen ihn aus.



Da wir schon mittags in Danzig ankamen, haben wir ausgiebig Zeit für einen Stadtrundgang und sind fasziniert, wie schön Danzig nach dem Krieg wieder aufgebaut worden ist. Danzig war zu 90% zerstört. Man hatte nach dem Krieg drei Optionen diskutiert, ob man die gesamte Altstadt als Mahnmal so belassen sollte, wie es war, oder im modernen Stil neu aufbauen oder sie an Hand von Originalplänen wieder in historischer Weise neu errichten. Wir freuen uns, dass sie sich für den letzten Weg entschieden hatten. Wir kaufen Zugkarten für Renate, die uns am Samstag wieder nach Berlin verlässt.



Aber zum Abschied wollen wir noch landestypisch essen gehen. Annette findet in einem Reiseführer ein kaschubisches Restaurant, das wir wirklich sehr empfehlen können (Tawerna Mestwin in der ul. Straganiarska 20/23). Abseits der Touristenströme in einer kleinen Straße futtern wir uns durch die kaschubische Küche. Die Speisekarte auf einer Tafel ist in Kaschubisch und auf Englisch für die, die das nicht verstehen. Kaschubisch ist eine eigene Sprache. Auf dem Tisch steht schon eine köstliche Gurkenkalttschale, als Erstes gibt es einen Heringssalat mit Rosinen, wir bestellen jeder eine andere Suppe zum Gegenseitigprobieren: Sauerkraut-, Sauere und Hühnersuppe und dann lassen wir uns weiter überraschen. Die Bedienung in Landestracht bringt uns eine große gemischte Platte mit warmem Kartoffelsalat und jede Menge Fleischgerichte. Einen Nachtisch schaffen wir nicht und lehnen höflich ab, stattdessen bitten wir, uns die Reste einzupacken. Ein komplettes Essen für den nächsten Nachmittag.

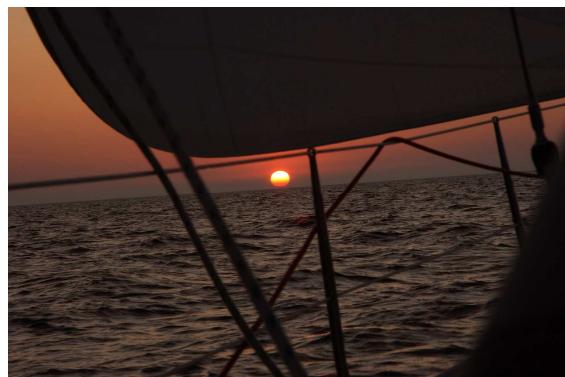
Von Gdansk nach Riga

Der Samstagmorgen wird für Schreinerarbeiten genutzt. Kurz vor der Abreise habe ich mir eine teakfunierte Spanplatte zuschneiden lassen, die über dem Fußraum der Vorderkoje zusätzlichen Stauraum für die Taschen schaffen soll. Werkzeug, Bohrmaschine, Holzleim und Schraubzwingen verwandeln das Schiff in eine Werkstatt. Zwischendurch wird Renate verabschiedet. Nach kurzer Dusche stehen mitten im Hafenmanöver -einer im Päckchen wollte gerade ablegen- plötzlich Javier und Sabine am Kai. Wir schicken die beiden auf Stadterkundungstour und beschließen zuvor, dass wir noch am Abend zur Überfahrt nach Klaipeda starten wollen. Es sind gute Winde für die Nacht angesagt und abflauende Winde bzw. Winde gegenan für die nächsten Tage. Wir treffen uns um 16:00 h wieder, die Anke-Sophie hat sich von einer Werkstatt zurück in ein Segelboot gewandelt und ist nun klar zum Auslaufen. Wir haben Idealbedingun-

gen: Kurs 45° bei Ostwind 3 Bft., kann es schöner sein?

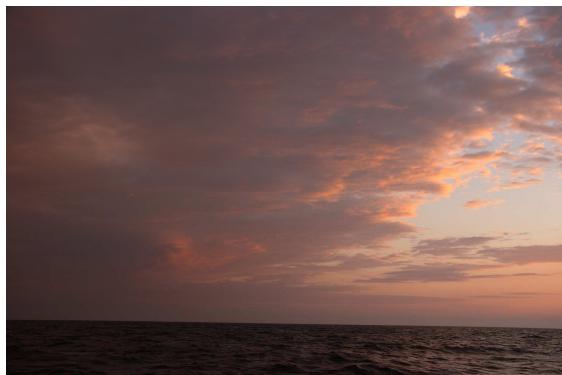


Bei einem farbenreichen Sonnenuntergang teilen wir die Wachen für die Nacht ein. Annette und Javier fangen um 21:00 h an und Sabine und ich übernehmen um 23:00 h. Das Nordgefühl stellt sich ein.



Es wird überhaupt nicht dunkel. Warum ist es lange nach dem Sonnenuntergang so hell im Norden? Die Sterne lassen sich nur schwach sehen und bald verschiebt sich das Helle am Himmel Richtung Osten und die Sonne geht um 04:00 h schon wieder auf. Sabine und ich diskutieren viel während der Nachtwachen oder schweigen, um die Nacht zu genießen. Wir mussten in

der Nacht um die Russische Enklave Kaliningrad herum segeln. Wir hatten uns nicht mit russischen Visa versorgt und wollen deshalb auch nicht die 12-sm-Zone streifen. Um sicherzugehen hatte ich sie mit mehreren Wegpunkten im GPS gesetzt. Spannend, die Lichter in dieser für uns nicht zugänglichen Zone zu sehen. Wir sehen einige Positionslichter von Frachtern und von einem Segler, der parallel zu uns läuft.



Zum Frühstück macht Sabine Nutellabrote zu Milchkaffee. Annette und Javier stehen eher auf deftige 5-Minuten-Terinen, so unterschiedlich sind die Geschmäcker.

Wir hatten einen freundlichen Empfang in Klaipeda und wollen die Zeit nutzen für einen Ausflug nach Nida auf der Kurischen Nehrung. Eine weitere Riesendüne und das Thomas-Mann-Haus wollen besucht werden. Wir nutzen den lokalen Bus und holen schlaftrunken die Nacht nach. Das Mittagessen im empfohlenen Restaurant für lokale Gerichte entpuppt sich als internationales „übersichtliches“ Schicki-Micki-Gericht.



Wir lassen uns nicht enttäuschen und erklimmen die Düne. Der Blick nach Russland, auf die See und in das Binnen gewässer - wir würden Bodden dazu sagen entschädigt uns.



Wir bewundern die alten Holzhäuser und schauen bei Thomas Mann vorbei.



Wir fühlen uns als Touristen und haben unseren Spaß dabei und sei es als Fischer verkleidet.



Zurück in Klaipeda bekommen wir von einem zum nächsten Restaurant die enttäuschende Auskunft, dass 23:00 h zu spät für die Küche ist. Wir fallen müde ins Bett

und freuen uns auf ein reichliches Frühstück am nächsten Morgen.



Wir setzen unsere Fahrt nach Norden um 10:00 h fort. Die Aussichten sind zunächst schwache Winde aus Süd, aber am Donnerstag soll es kräftigen Nordostwind geben, also nichts wie los nach Norden. Es fängt gut an. Sabine kocht mittags leckere Nudeln mit Gemüse, die Stimmung ist gut. Der Wind kommt aber entgegen der Vorhersage fast genau gegenan und frischt ständig auf. Wir binden ein Reff ins Groß, die See wird ruppig. Javier verdreht die Augen und kämpft mit der beginnenden Seekrankheit. Es wird ungemütlich und lange. Es sind über 50 sm gegenan und da es für uns keine Häfen auf diesem Stück gibt, haben wir nur die Wahl, bis nach Liepaja zu kreuzen oder umzudrehen. Wir machen erst kurz vor Mitternacht in Liepaja fest, nachdem uns mehrere Schauer begleitet hatten. Annette fährt uns durch die aufgewühlte See, die von riesigen Regentropfen gepeitscht wird. Sie flucht, denn auch ihr Gesicht wird von den Schauern mit tausend Nadelstichen bearbeitet. Wir anderen sitzen unter der neuen Sprayhood und bleiben trocken. Die Hafeneinfahrt bei Nacht war spannend. Ein hell beleuchteter Schwimmbagger in der Hafeneinfahrt und plötzlich auch noch ein Frachter, der uns entgegenkommt, alles bei sehr schlechter Sicht durch die Schauerböen. Endlich im Hafen essen wir auf die Schnelle ein paar Brote und ein Glas Gurken, gereizte Stimmung zwischen Annette und mir und schnell ins Bett, alle sind müde.

Das Frühstück wirkt eher wie ein Katerfrühstück, dabei hatten wir kaum Alkohol in der Nacht getrunken. Dann die unangenehme Überraschung. Javier erklärt uns, dass er in der Nacht für sich beschlossen habe, dass Segeln nicht sein Ding sei und er damit aufhören möchte. Es habe nichts mit uns zu tun. Er hätte es noch einmal ausprobieren wollen, nachdem es ihm mit anderen Skippern im Mittelmehr nicht gefallen habe. Er habe nach einem Segelgefühl gesucht, dass er in der Jugend beim Jollensegeln gehabt habe. Hier beim Hochseesegeln hat er mit Ängsten zu kämpfen und ist enttäuscht von sich und glaubt, die einfachsten Segelmanöver nicht zu beherrschen. Sabine und Javier wollen hier von Bord gehen. Wir diskutieren das und versuchen Javier zu erklären, dass Segeln eben viele Seiten habe und er doch mehr Geduld mitbringen möge. Aber es steht fest für ihn und ich spüre, dass ich ihn nicht auf Teufel komm raus überreden sollte. Es muss seine Entscheidung sein.



Annette und ich gehen inzwischen durch die tolle Altstadt von Liepaja, bewundern die alten Holzhäuser, die leider schlecht gepflegt sind, zwischen schönen Steinhäusern und Bauten, die eher an Sozialismus erinnern. Wir finden einen ursprünglichen Markt, wo wir frisches Gemüse kaufen, und in einer Markthalle etwas Schinken und Mineralwasser, was an Bord knapp wird, sowie frischen Joghurt für die gerade gekauften Blaubeeren. Wir freuen uns über das nachhaltige System: Wer Gefäße mitbringt, bekommt diese aufgefüllt, wer keine hat, muss sich übliche

Plastikgefäße dazukaufen. Richtig so, auch wenn wir keine dabei haben.

Zurück an Bord, haben Sabine und Javier bereits ihre Sachen gepackt. Sie halten an ihrem Entschluss fest. Wir sind traurig und enttäuscht. Sie versuchen uns nochmals klarzumachen, dass es nicht an uns liegt. In mir das Gefühl, hätte ich mich auf der 14-stündigen Fahrt von Kleipeda nach Liepaja gegen den Wind mehr um Javier kümmern sollen? Ich weiß, das Beste wäre, es noch einmal bei guten Bedingungen zu probieren. Aber ich kann und will ihn nicht zwingen, es ist seine Entscheidung.

Für Annette und mich steht fest, auch wenn es schon Mittag ist, wir müssen los. Es ist ein moderater Westwind angesagt, den wir auf unserem Weg nach Norden nutzen wollen. Der Schwede hinter uns am Pier mit seinem schweren Stahlschiff zaudert, da er gerade von 2 Meter hohen Wellen von einem einlaufenden Landsmann gehört hat, die draußen sein sollen. Wir wollen es probieren und sind dann froh und zufrieden, wie es läuft, auch wenn das Katergefühl bleibt vom Abschied unserer Freunde, die nun lieber mit Landfahrzeugen Lettland bereisen wollen. Wir hoffen, uns in Riga wiederzusehen. Annette und ich hatten es offen gelassen, wo wir als Nächstes anlegen. Wir hatten Pavilosta im Auge, wollten aber nach Möglichkeit weiter bis Ventspils, um den Wind auszunutzen. Wir haben raumen Wind, aber leider auch ordentliche Welle und sind froh, nach 60 sm um 22:15 in Ventspils anzulegen.

Von Ventspils sehen wir leider nichts. Der nette Hafenmeister übergibt uns Unterlagen über die Stadt, die wir an den Schweden weitergeben, der morgens im Hafen einläuft. Er ist nach längerem Zögern durch die Nacht gesegelt und macht neben uns fest. Wir erfahren, dass Ventspils die Partnerstadt von Stralsund ist, also unserem Heimathafen verbunden ist. Wir aber haben keine Zeit; und das bei vier Wochen Urlaub. Nach dem Frühstück

kämpfe ich beim Hafenmeister mit dem Uraltrechner und hole nach einigen Versuchen dann doch noch einen Ausdruck WindGURU aus dem Netz, der genau den richtigen Wind für uns aufzeigt. Es wäre doch zu schön, um wahr zu sein. Der moderate Westwind mit 10 – 12 kn soll recht drehend gegen Abend auf Nord wechseln. Erst am nächsten Tag soll er auf Nordost drehen und dann gegen Abend mit Böen bis 35 kn auffrischen. Das sind 8 Bft, die wir vermeiden wollen. Auch Freitag sind Böen um 8 Bft angesagt, also heißt es zügig weiter segeln möglichst bis Riga. Wir haben einen herrlichen Blauwettertag unter Spi und rauschen die lange bewaldete Küste entlang zum lettischen Nordkap bei dem kleinen Ort Kolka, am Eingang in den Riga-Schen Meerbusen.



Wie im Bilderbuch dreht der Wind mit uns, als wir das Kap queren und wir können die gesamte Strecke bis nach Roja unter Spi laufen. Wir sind sehr zufrieden, kochen unterwegs und denken an Javier. Hätten wir doch stärker versuchen sollen ihn zu überreden, weiter zu segeln?

Wir kommen in Roja an. Dass wir mit unserem 2,25 m tiefen Kiel dann vor der idyllischen Ecke des Yachthafens im Schllick hängen bleiben und nicht durchkommen, stört uns wenig. Der junge Hafenmeister ist sehr hilfsbereit und organisiert uns einen Liegeplatz im Fischereihafen. Der Fischgestank stört uns nicht, wir lieben ja Fisch (auch wenn es nicht so riechen muss). Die hohe Piermauer kann über eine beigestellte Spezialleiter überwunden werden und Strom hole ich mit der

extra langen Kabeltrommel. Ich brate uns mitgebrachte Biowürstchen mit Eiern, Zwiebeln und roten Bohnen, ein deftiges Abendessen. Zufrieden schlafe ich in der Koje schon nach einer Seite ein, die mir Annette aus dem Buch „Die glücklichen Inseln hinter dem Wind“ (von James Krüss) vorliest.

Es ist urgemütlich, im sicheren Hafen zu sein und draußen trommeln die Regenschauer aufs Deck, ein wahres Trommelkonzert. Schön, dass wir nicht draußen sind. Es kam dazu, weil ich morgens in Roja um 04:30 wach wurde und merkte, dass sich etwas geändert hatte. Nach einem Blick aus dem Niedergang und nach Einschalten der Navigationsgeräte ist es mir klar. Der Wind hat früher als gedacht aufgefrischt auf 18 kn und gedreht auf Nordost. Mir fährt der Schrecken und der Zweifel in die Knochen. Es war Starkwind für den Abend um 21:00 h angesagt und wir wollten davor von Roja nach Riga gesegelt sein. Sollte das Wetter uns doch einen Strich durch die Planung machen? Was passiert, wenn ich im Starkwind aus Ost, Riga mit Kurs 120° nicht anlaufen kann? Ich studiere die Hafenhandbücher. Die kleinen Häfen zwischen Roja und Riga an der Westküste des Rigaschen Meerbusens können bei außlandigem Starkwind nicht mehr angelaufen werden wegen der Gefahr von Grundseen. Auch die Hafen einfahrt von Roja erscheint mir bei extremer Wellen als nicht mehr sehr sicher, falls wir zurück wollen. Annette wird eine halbe Stunde später wach und findet mich am Kartentisch. Wir sind uns einig, wir wollen versuchen Riga zu erreichen und starten umgehend, ohne zu duschen. Zuvor aber noch das Schiff um 180° drehen, um die Genua gegen die Fock wechseln zu können. Zum Frühstück ist es irgendwie zu früh, wir machen ein paar Brote und eine Kanne Tee und los geht's. In der Hafenausfahrt setzen wir das Groß mit dem ersten Reff. Draußen im Rigaschen Meerbusen bleiben die Zweifel, ob es richtig ist, die lange Strecke von 47 sm bis Riga zu wagen, wenn wir den Kurs nur mit

15° Reserve anliegen können. Der Wind hatte am Abend schon von West über Nordwest und Nord gedreht und nun auf Ostnordost, was passiert, wenn er weiter zulegt und dann auch noch weiter dreht und wir Riga nicht mehr anliegen können?

Es gibt keine Ausweichhäfen nach Lee. Im Küstenhandbuch -allerdings aus 2006- fand ich, dass es um 07:00 h einen guten Wetterbericht speziell für die Bucht von Riga geben soll. Leider auf die Entfernung kein UKW-Empfang. Die angegebene Telefonnummer von Riga Rescue Radio stimmt nicht. Im Jachtfunkdienst finde ich eine Nummer und rufe mit dem Handy an. Ein freundlicher Mensch liest mir den Wetterbericht auf Englisch vor. Für die Ostsee 3 – 8 m/s und später Sturmböen von 15 m/s. Das sind 7 Bft. Mit viel Nachfragen, wie es im Rigaschen Meerbusen aussehe, bekomme ich die Auskunft, dass der Thunderstorm gegen 16:00 h erwartet wird und die Windrichtung eher auf Ost als Nordost eingeschätzt wird, also eher ungünstig. Da wir um 06:00 h ausgelaufen sind, müssten wir es bei 7 kn Fahrt bis 13:00 h nach Riga schaffen. Also weiter und um sicherzugehen, nehme ich die Schoten dicht, um zusätzlich mehr Höhe zu laufen, wer weiß, ob wir das später brauchen, wenn der Wind zulegt oder dreht... Es kam glücklicher Weise anders, 2 sm vor Riga flaut der Wind zunächst ab und weht dann direkt aus Südost, also genau gegenan. Gut, dass wir so früh aufgestanden waren und nun kurz vor unserem Zuhause für die nächsten zwei bis drei Tage sind. Wir motoren die 9 sm in die Stadt bei leichten Schauerböen und anfangendem Regen dem Fluss Daugava entlang bis in den Stadthafen von Andrejosta. Dabei kocht Annette uns Nudeln mit Pesto und bereitet einen Tomatensalat mit Mozzarella, dazu gibt's ein kühles Bier.

Wir freuen uns auf Riga und genießen den Bordabend bei stürmischem Schauerregen im sicheren Hafen mit einigen Gläsern Rotwein. Ich bin noch bis morgens um

02:00 h wach und schreibe an meinem Reisebericht und falle dann zufrieden in die Koje.



Wir besichtigen Riga. Im Vorfeld diskutierten wir, wo die Geburtsort des Jugendstils liegt. Annette meint Wien und ich denke an Paris. Später beim Lesen finden wir, dass wir beide Recht hatten und dass in Riga das bedeutendste Jugendstilensemble entstanden ist, da hier Anfang des 20. Jhrd. das Bauen mit Holzhäusern verboten wurde und deshalb die neuen Bauten im Jugendstil entstanden.



Viele Häuser sind schon restauriert und sind eine Augenweide. Insgesamt gibt es wohl 800 Jugendstilgebäude in Riga.



Wir laufen durch die Alberta iela und erfreuen uns nicht nur an den Jugendstilfassaden, sondern auch an den vier Reisegruppen, die in Japanisch, Englisch, Polnisch und Russisch durch die Straße geschleust werden. Annette und ich sind glücklich, dass wir uns zu zweit treiben lassen können.



Ich lasse mich nach unserem Rundgang über die Brücke in ein altes Viertel aus Holzhäusern auf der andern Flussseite führen. Der Kontrast ist deutlich, hier liegt noch vieles dem Verfall überlassen, aber auch diese Häuser fernab der Touristenströme werden mittlerweile als bedeutendes Erbe geschätzt und die Sanierung wird hoffentlich auch hier einsetzen. Wir genießen in einem kleinen Restaurant die einheimische Küche, von netten jungen Leuten zubereitet.



Abends an Bord treffen wir Javier und Sabine und wir köpfen endlich eine Flasche Cremant, mit der wir auf ihre Promotion anstoßen. Danach gehen wir in der Altsstadt essen und verabschieden uns.

Von Riga nach Tallinn

Der Vormittag ist mal wieder ein Bootstag für kleinere Reparaturen und ich befestige das zusätzliches Ablagebrett in der Vorderkabine.



Am Nachmittag fliegt Regina aus Berlin ein und wir entscheiden uns für die gemütliche Variante, den Nachmittag bei einer weiteren Stadtbesichtigung zu verbringen und dafür am nächsten Tag früh aufzustehen, um dann den Wind auszunutzen, der dann gegen Abend weniger werden soll.



Wir finden heraus, dass Riga die Partnerstadt von Bremen ist und viel von den Bremer Stadtmusikanten hält. Wir finden ein Denkmal und auf einem der Jugendstilhäuser finden wir die Katze wieder.



Wir haben Idealbedingungen, raumen Wind aus Südwest und schaffen die 56 sm bis Ruhnu von 6:00 bis 16:00 h. Ruhnu ist die südlichste Insel Estlands mit 60 Einwohnern. Es scheint ein lustiges und trinkfestes Volk zu sein, das diese Insel bewohnt, wie schon die Schilder im Hafen zeigen.



Es gibt neben dem neu ausgebauten Yachthafen in der Mitte der 5 km langen Insel eine Häuseransammlung mit einem Postamt und einigen Wohnhäusern und der ältesten Schwedischen Holzkirche in Estland von 1640.



Extrem bissige Bremsen plagen uns auf dem Weg ins Dorf bis aufs Blut.



Plötzlich finden wir am Wegrand ein eingegrabenes Motorrad, vom Fahrer schauen nur noch die Gummistiefel aus dem Sand heraus. Wie gesagt, Ruhnu wird von lustigen Leuten bewohnt.



Abends sehen wir uns den WindGURU an und werden nachdenklich. Es soll morgen mit Wind in den Böen bis 14 m/s blasen, zwar Rückenwind, aber 7 Bft. Wir entscheiden, erst mal auszuschlafen und dann weiterzusehen.

Am Montagmorgen bläst es mit 22 kn, also 6 Bft., sodass wir uns sagen, es ist Urlaub und die Zeit erlaubt uns etwas Müßiggang.



Regina geht in die Beeren, Annette wandert zum Postamt, das auch zugleich Einkaufsladen ist und ich kümmere mich um kleinere Reparaturen. Vor der Reise hatte ich mir noch ein Set mit Gewindebohrern gekauft, nach dem Motto, dass es gerade solche Kleinigkeiten sind, die einem dann plötzlich an Bord fehlen. Und so ist es nun. Im Verschlussbolzen der Backskiste war die Schraube gebrochen und ich muss nun das Gewinde ausbohren und eine Nummer größer neu schneiden.



Da freut sich der Skipper an seinem Werkzeug wie ein Schuljunge und dass er den kleinen Schaden mit Bordmitteln reparieren kann. Mit dem eigenen Schiff ist in mir auch der über 20 Jahre versiegte Basteltrieb zu neuem Leben erwacht, ein tolles Gefühl, einen Nusskasten, einen Akkuschrauber etc. auf dem eigenen Boot sein eigen nennen zu können.



Am Dienstag stehen wir mal wieder um 05:00 h auf, um den Wind zu nutzen, der heute bis zum Nachmittag aus Westen wehen sollte. Wir segeln die 47 sm von Ruhnu bis Virtsu bei leichtem Wind und setzen auf halbem Weg den Spi, als der Wind raumer kommt. Der Fährhafen von Virtsu kann natürlich mit dem Inselhafen von Ruhnu nicht mithalten, aber wir gleichen das durch eine schöne Wanderung in ein Naturschutzgebiet aus. Die Landschaft erinnert an die Heide, der Weg wird von Wacholderbüscheln gesäumt. Der weite Blick über die Gräser und Wacholder wird besonders von einem mit Schilf umsäumten Binnensee angezogen, an dem ein malerisches Holzhaus steht. Der Sommer ist im Norden angekommen, uns wird es

heiß und wir freuen uns auf einen schönen Abend an Bord. Auf dem Rückweg entern wir einen Supermarkt und braten uns an Bord Steaks zu Kartoffeln und Tomatensalat.

In unserer Reiseliteratur finden wir, dass Haapsalu, ein altes Kurbad, einen Zwischenstopp wert sein müsste. Bei mittleren Winden aus NNE segeln wir durch flache Gewässer.



Leider weht der Wind auf den letzten Seemeilen im Fahrwasser vor Haapsalu genau von vorne; wir kennen das ja von Hiddensee. Kreuzen ist wegen der Enge des Fahrwassers nicht möglich, so wird eben ausnahmsweise mal der Motor genutzt. Der Autor des Küstenhandbuchs hat ordentlich über die Unfreundlichkeit der Grand Holm Marina gelästert, sodass wir an einem neuen Steg im nahen Fischereihafen festmachen. Kaum angelegt, kommt uns ein hemdsärmlicher Este entgegen und kassiert das Hafengeld in Höhe von 10 Euro. Eigentlich verdächtig wenig, denn schon 2006 hat es in der Marina nebenan bis 33 Euro gekostet. Der Hafen ist noch nicht fertig, aber der Hafenmeister meint, dass die Türe des Sanitärbau des bis 22:00 h offen sei. Später treffen wir dort drei weitere Crews, die alle 10 Euro ohne Quittung abgedrückt haben, und die Türe ist verschlossen. Der angebliche Hafenmeister ist verschwunden. Wir lästern über unsere Dummheit. Sollten wir alle geprellt worden sein?



Nun ja, wir wandern in den Ort, bestaunen den in damaliger Zeit längsten in Holzbauweise überdachten Bahnsteig Nordeuropas, der zu Ehren des Zars 1907 gebaut worden war. Wir bestaunen die alten Holzhäuser und beenden den schönen Ausflug mit einem stilvollen Abendessen auf der Seeterrasse des alten Kursaals, ein prachtvoller Holzbau.



Zurück beim Boot finden wir den Esten wieder beim Abkassieren und ich lasse ihn nicht mehr gehen, bis er uns die Duschen aufgeschlossen hat, die er für bereits offen hielt. Er war also tatsächlich ein Hafenmeister und wir hatten ihn unbegründet verdächtigt, nun haben wir die nagelneuen Duschen eingeweiht.

Annette ist begeistert, sie hatte im Handbuch gelesen, dass 400 m vom Hafen Dirhami entfernt ein russischer Ingenieur, der in Estland keine Arbeit gefunden hat, einen Einkaufsladen aufgemacht hat, Deutsch spricht und bis 22:00 h geöffnet hat. Auch wenn die Information 6 Jahre alt ist, der Laden liegt tatsächlich noch im Wald und wir finden abends um 21:30 h, was an Bord fehlt. Wir hatten heute einen schönen Segeltag bei leichten Winden,

aber bei drückender Schwüle. Nach Dirhami sind wir eingelaufen, nachdem sich der Himmel von verdächtigem Grau in Schwarz verwandelt hatte. Man muss ja nicht jedes Gewitter auf See mitnehmen, also nichts wie in den Hafen, auch wenn es erst 14:30h ist. Es war die richtige Entscheidung, denken wir, als wir unter Deck sitzen und lesen und draußen das Hafenwasser durchpflügt wird von Regenschauern und Gewitterdonner uns Furcht lehren will. Sicherheitshalber habe ich die elektronischen Geräte in den Backofen gelegt und den Stecker von der Landverbindung herausgezogen. Vorsichtsmaßnahmen, die helfen sollen, einen Teil der Elektronik zu retten, falls der Blitz einschlägt. Ein Tipp, den ich gerne aufgenommen habe in mein Repertoire: Der Backofen ist aus Metall und wirkt im Ernstfall wie ein Faradayscher Käfig und soll die Geräte vor Überspannung schützen. Soweit her ist das alles nicht geholt, denn wir erfahren von der netten Hafenmeisterin, dass gestern Nacht der Blitz in die Hafentankstelle eingeschlagen habe, keine 50 m entfernt von unserem jetzigen Standort. Nur dass wir da noch in Haapsalu waren und die Schauer dort nachts erlebten, als wir schliefen. Die Elektronik der Tankstelle ist kaputt und wird gerade repariert, sodass wir morgen tanken können.

Ich genieße nach dem Gewitter das Bad am Strand. Die Luft hatte sich abgekühlt, aber das Wasser ist für Ostsee nahe der Breite 60° Nord doch angenehm warm, ich schätze 20° C. Der Abend klingt bei Rotwein und Spaghetti alla Arrabiata aus.

Noch 50 sm bis Tallinn. Wir haben Wind mit 4-5 Bft. aus NE, also genau gegenan. Aber wir können uns ja wirklich nicht beschweren, der Wind war uns oft gut gesonnen. Wir kreuzen, bis wir keine Lust mehr haben, und ankern in einer schönen Bucht, genannt Vääna Jögi, vor einem Sandstrand, ca. 15 sm vor Tallinn. Die erste Nacht ankern wir mit meinem neuen Bügelanker. Er hält bestens. Ich befestige

am Kopf des Ankers eine Sorgleine, an dem ich ihn rückwärts herausziehen könnte, falls er sich unter einem Stein verkanten sollte.

Die Nacht haben wir schlecht geschlafen. Es war drückend warm und es hat mächtig geschaukelt, obwohl wir in Lee vor dem Strand lagen. Die Bucht war nicht geschützt gegen einlaufende Wellen vom Meer. Ich hatte mich dann an Deck gelegt, wo es gegen Morgen dann endlich frischer wurde. Nun segeln wir schon im Norden und uns ist es zu warm. Kaum zu glauben. Ich wache früh auf und sehe, dass der Himmel schwarz ist. Nein, nicht schon wieder Gewitter! Als wir den Anker lichten, hören wir auch das erste Grummeln.



Wir denken noch, dass wir dem Gewitter entfliehen können, wenn wir schnell genug weg vom Land kommen, aber es holt uns nach einer halben Stunde ein. Über uns zieht eine mächtige Gewitterwolke hinweg und ich stehe wie unter einem Wasserfall. Man kann ja in diesem Moment nichts mehr machen, als zu hoffen, dass der Blitz nicht einschlägt. Anfangs bei frischem Wind, später bei flauem Wind segeln wir bis nach Tallinn. Der Yachthafen Pirita liegt 6 km östlich der Innenstadt. Er wurde für die Olympiade 1980 gebaut und hat eindeutig seine beste Zeit hinter sich. Später entdecken wir, dass es auch noch einen Segelclub gibt, wo wir hätten liegen können und auch im Stadthafen lagen Yachten, was leider nicht in den Büchern stand.



Trotz Müdigkeit und Schwüle fahren wir gleich nach Tallinn, denn wir wollen den Tag nutzen und die Stadt sehen. Im Vergleich zu Riga, bekommt sie aber von uns keine guten Noten. Die Stadt wirkt auf uns wie eine mittelalterliche Kulisse für die Tausenden von Touristen, die in durchnummerierten Gruppen von den Kreuzfahrtschiffen durch die alte Innenstadt geschleust werden.



Abends essen wir sehr gut im benachbarten Segelclub von Tallinn, wo wir sehr nett bedient werden, ein toller Tipp aus dem Küstenhandbuch. Nach dem Duschen, was ich dort gleich noch mitnehme, denn der Olympia-Hafen hat keine eigenen, sondern kostenpflichtige im Tennisverein auf demselben Grundstück, treffen wir an Bord unsere Freunde aus Berlin und vom Bodensee. Thomas und Kathrin kommen und Regina verlässt uns am Morgen, der letzte Crewwechsel, unsere letzte Segelwoche beginnt.

Von Tallinn nach Hanko

Schon jetzt kann ich sagen, so lange bin ich in meinem Leben noch nie an einem

Stück segeln gewesen. Wir freuen uns auf die kommende Woche, in der wir etwas von dem Finnischen Meerbusen kennenlernen wollen.



Wir freuen uns an Idealbedingungen. Bei Südwind um die 4 Bft. rauschen wir nach Osten die estnische Küste entlang und haben uns einen kleinen Fischerhafen als nächstes Ziel ausgesucht. Annette bekocht uns und beim Nachmittagskaffee segeln wir doch tatsächlich selbstvergessen daran vorbei. Wir finden kurz danach einen riesigen unwirklich erscheinenden verfallenen Hafen mit mehr als 6 m Wassertiefe und trauen uns hinein.



Wir sind dort vollkommen alleine und wir sind fasziniert von der Natur, die sich die Ruinen zurückholt. Wir entschließen uns, hier zu bleiben.





Am späten Abend kommt ein kleines Motorboot in den Hafen und tuckert zunächst an uns vorbei. Es entsteht ein kurzes Gespräch, die beiden Männer erzählen uns, dass dies früher ein U-Boothafen und eine Entmagnetisierungsstation war. Ich sehe, dass sie Taucherflaschen an Bord haben und einer der beiden trägt einen Neoprenanzug. Eine ältere Frau lässt sich nach einer Weile als Deutsche erkennen. Als ich frage, nach was sie denn tauchen wollten, weichen sie mir aus und steuern mit dem GPS tatsächlich einen Punkt ca. 50 m von unserem Boot entfernt an.

Der Taucher springt nach einem guten Schluck aus der Rumflasche ins Wasser und dirigiert das Boot an die richtige Stelle. Uns wird klar, dass wir stören, aber die drei lassen sich nicht beirren und bereiten eine riesige Lastentasche vor, die der Taucher unter Wasser am Grund mit irgend etwas belädt. Dann werden gelbe aufblasbare Säcke nach unten gebracht, die später mit Druckluft gefüllt werden, um die Last zu heben. Wir rätseln, was es wohl sein mag? Gold, Drogen, Schiffsteile... Uns ist etwas unheimlich, die Nacht in dem riesigen gesperrten Ruinenhafen mit solch zwiespältigen Gestalten zu verbringen. Aber wir sind zu müde und schlafen ein, jeder von uns träumt seine eigene Version, wie der Krimi weitergeht.

Wir wollen den Wind ausnutzen, solange er noch weht, denn ich hatte im Internet gesehen, dass für zwei Tage angenehmer Wind aus Süd bis Südost angesagt ist und es dann für den Rest der Woche eher flau

werden soll, also nichts wie auf die finnische Seite. Morgens um 06:00 h will ich leise ablegen und wecke leider alle durch das Motorstarten. Wir frühstücken auf See, während wir bei leichtem Wind unter Spie hinaus in den Finnischen Meerbusen fahren. Später frischt der Wind dann zum Glück doch noch auf und wir haben wieder Rauschefahrt in Richtung Südfinnische Schärenwelt.



Dort legen wir an der kleinen Insel Borkholmen an einem Holzsteg schon um 14:00 h an und verbringen den Rest des Tages mit Blaubeersammeln und Lesen.



Thomas hat Geburtstag und wir bereiten ein Frühstück auf dem Holzsteg vor, pflücken ihm zu Ehren Blumen und tafeln auf, was die Kombüse zu bieten hat. Kathrin lernt später, was umlaufende Winde aus dem am Abend zuvor gehörten Wetterbericht bedeuten. Der Verklicker dreht sich nämlich um die Mastachse... Wir halten 14 sm lang beim Flautensegeln bis um 14:00 h durch, bis wir zwischen den Schären ankern, um zu baden. Es ist kaum zu glauben, wir haben hier 30°C und in Berlin waren es 12°, als Thomas zu uns

kam. Gegen 17:00 sagt mir meine Nase, dass es doch noch auffrischen könnte.



Der Windfinder (in Finnland funktioniert mein Blackberry wieder) sagt uns, dass es am Abend wenigstens mit 7 kn wehen soll, aber dass der Mittwoch totale Flaute sein wird. Also nichts wie los.

Es war die richtige Entscheidung, der Wind frischt sogar bis teilweise 13 kn aus Südost auf und wir haben eine wunderschöne Fahrt unter Spi die gesamte verbleibende Strecke von 27 sm bis in den Nordhafen von Helsinki. Wir gleiten teilweise mit 8 kn zwischen den Schären hindurch und erfreuen uns an der südfinnischen Schärenlandschaft und das auch noch beim Sonnenuntergang.



Um 22:30 machen wir in Helsinki fest, es ist ja hier im Norden immer noch hell. Wir freuen uns auf die Stadt, die wir vor 5 Jahren mit der Rubberduck, einer Cayenne, schon einmal besucht hatten. Ab hier besegeln wir also bereits bekanntes Gebiet. Wir sind am Ziel unserer Tour, wollen die Anke-Sophie aber noch weiter nach Westen segeln, damit Paul, der das Schiff zurücksegeln wird, weniger Strecke hat,

denn er hat leider nur zwei Wochen Zeit. Den Mittwoch verbringen wir in Helsinki, wir genießen die nordische Atmosphäre der Stadt und das bei ca. 30°C.



Wir besuchen die Felsenkirche Temppeliaukio in der Lutherinkatu. Ich erinnerte mich, dass Schlowly mich fragte, ob ich die Felsenkirche bei meinem letzten Besuch gesehen hätte. Jetzt wollen wir das Versäumte nachholen.



Wir lassen uns treiben durch die Stadt und bestaunen die Häuser und Straßen und besuchen das Designmuseum in der Korkeauorenkatu.



Von Helsinki aus segeln wir weiter nach Westen durch die südfinnische Schärenlandschaft und sind fasziniert von deren

Schönheit. Unser Ziel ist Barösund, das wir dem Buch „Auszeit in der Ostsee“ von Sönke Roever als lohnendes Ziel entnommen haben und ich denke, dass auch Schlowly dort war, zumindest war in seinem finnischen Hafenhandbuch der Hafen markiert. Wir hatten zuerst auf der Westseite festgemacht, da hier ein Stromanschluss versprochen war, verholten aber dann auf die Ostseite, da man uns in dem zum Steg zugehörigen Cafe zu verstehen gab, dass sie es lieber sähen, wenn wir dort festmachen würden. Dort lagen wir auch wirklich besser, ruhiger, denn die Fähre, die an der Westseite ihren Anleger hat, fuhr wirklich auch über die Nacht. Wir hatten alles, was wir brauchen konnten, einen Supermarkt für fehlende Lebensmittel, Duschen und Toiletten und der fehlende Strom war kein Problem. Wir schlenderten bei einem Spaziergang über die Insel, aber eigentlich war es uns zu warm und vor allem zu schwül. Das erlösende Gewitter kam über Nacht. So einen Sommer in Finnland hatten wir nicht erwartet. Diese Nacht schlügen aber die Mücken zu, die uns bisher weitestgehend verschont hatten. Wir hatten zwar Moskitonetze an Bord, um den Niedergang und die Luken vor Mückenattacken zu schützen, aber der Wind und das Gewitter hatte diesen Quälgeistern ja keine Chance gelassen. Das dachten wir uns zumindest, aber in der Nacht beruhigte sich der Wind und das nutzen diese Biester aus, um uns auszusaugen.

Unser Ziel ist Hanko an der Südwestecke von Finnland, ein Seglerstützpunkt ersten Ranges, da von hier viele Ziele erreichbar sind. Die Åland-Inseln, die Turkusee mit ihrer eigenen Schärenwelt und die südfinnische Küste mit ihren Ferienhäusern, auf finnisch Mökies genannt.

Dieser Tag sollte nicht unser Tag sein, was sich schon beim Segelsetzen zeigte. Beim Setzen des Großsegels der plötzliche Ruf: „Halt, hier ist ein Riss im Großsegel“. Ich beschuldigte sofort Annette, dass dies passiert sei, da sie am Abend zuvor versehent-

lich statt der Dirk das Unterliek mit der Winsch durchgesetzt hatte. Darüber war sie zu Recht sauer, denn das Tuch müsste das ja eigentlich aushalten. Es war ja auch eigentlich meine Schuld, da ich, als ich es festgestellt hatte, sofort das Unterliek hätte entlasten sollen, was ich aber vergaß. Nun als wir zusätzlich das Großfall durchsetzen, gab es eben diesen erschreckenden Anblick auf die sich öffnende Naht über einen halben Meter. Ich entschied, dass wir sofort das erste Reff einbinden und in Hanko einen Segelmacher aufsuchen sollten. Denn Paul braucht für die Rückfahrt ein funktionstüchtiges Großsegel.



Auf der Fahrt durch den langen Sund nach Hanko zwischen Tausenden von Inseln wechselte der Wind oft hinter jeder Insel, was zu einigen Patenthalsen führte. Zwar bändigten wir das Groß mit einem Bullenständer und baumten die Genua mit dem Spibaum aus, was zwar das Umschlagen verhinderte, aber trotzdem stand des Öfteren eines der beiden Segel back. Wir trauten uns erst Stunden später, den Spi zu setzen.

Diesen mussten wir aber kurze Zeit später wieder bergen, denn nun hatte eine ordentliche drohende Gewitterwolke durch eine kräftige Winddrehung alles durcheinander gebracht. Als wir im Hafen von Hanko ankamen, mussten wir feststellen, dass durch eine Regatta von X-Yachten der halbe Hafen blockiert war und wir nur im privaten Teil des Hafens an der vorgelagerten Insel einen Platz bekommen konnten, für 33 Euro, der teuerste auf unserer gesamten Tour. Der junge Schnösel von

Hilfshafenmeister konnte bzw. wollte uns überhaupt nicht weiterhelfen bei unserer Suche nach einem Segelmacher. Schließlich erreichte ich per Handy einen Yacht-ausstatter auf seinem Törn auf halbem Weg nach Schweden, der mir erklärte, es gebe keinen Segelmacher in Hanko. Der nächste sei in Turku und er würde, wenn er in Hanko wäre, die Segel auch nur mit dem Bus nach Turku schicken. Turku war ja unser eigentliches Ziel für diese letzte Woche, aber die vorhergesagten Gewitterschauer über Nacht und die abflauenden Winde für Samstag gaben dann doch den Ausschlag, die aufgegangene Segelnaht mit Bordmitteln selbst zu nähen.

Wir stellten auch nochmals fest, dass dies nicht unser Tag sei und dass wir nicht mehr auslaufen sollten. Denn die Fahrt nach Turku mit 75 sm hätte bedeutet, dass wir die Nacht durch hätten segeln müssen. Und dies bei angespannten Nerven, Abgeschlagenheit durch die schwüle Wärme, dann durch dieses Inselmeer von Über- und Unterwasserfelsen. Nein danke, lieber nicht! Wir fanden mein altes Segelgarn und den Segelmacherhandschuh, den mir Annette zu Weihnachten geschenkt hatte, und machten uns abwechselnd ans Werk, den halben Meter offene Segelnaht zu nähen. Wir sind uns sicher, dass sich die Segelnaht an dieser Stelle nicht mehr öffnen wird. Abends kam dann das Gewitter und die Regenschauer und wir waren froh, bei Rotwein gemütlich unter Deck sitzen zu können.

Auf der Suche, wo wir die Anke-Sophie für die nächste Woche liegen lassen können, hatten wir am Vortag herausgefunden, dass es in diesem schnöseligen Privathafen mit 33 Euro/Nacht gar nicht ging, auch wenn wir es gewollt hätten, denn dort war man nicht in der Lage, für eine Woche im Voraus zu planen. Wir fuhren mit der Fähre zum Stadthafen und klärten den Preis dort ab. Immerhin mit 140 Euro für eine Woche schon wesentlich billiger und viel freundlicher. Ich telefonierte mit dem Hafen Hankoby auf der Nordseite, wo eine

nette Finnin mir die Woche für 70 Euro anbot. Auf die Frage, ob wir denn dort mit dem Tiefgang von 2,25 m auch eine Platz fänden, wurde mir dies bestätigt und ich sollte vor der Hafeneinfahrt über die Handynummer mit dem Hafenmeister telefonieren, der mir dann einen Platz außerhalb geben würde.



Am Samstag wollten wir zunächst die Insel Tullisaari vor Hanko besuchen. Denn auch darüber hatten wir bei Sönke Roever gelesen. Hier lagen in früheren Jahrhunderten Segler vor Anker und warteten auf günstige Winde. Dabei vertrieben sie sich die Zeit, indem sie Wappen und Schiffsnamen in die Felsen meißelten. Dies wollten wir uns anschauen. Leider stand am Morgen ein strammer Wind genau auf die Anlegestelle, die zudem mit 2 m für unser Boot zu flach war. Bei ablandigem Wind wären wir das Risiko eingegangen, uns langsam an die Felseninsel heranzutasten, aber nicht bei auflandigem Wind mit 4 Bft.

Wir segeln also gleich weiter auf die Nordseite von Hanko. Dort erreichten wir leider unter der uns angegebenen Nummer den Hafenmeister nicht. Annette findet im Küstenhandbuch stattdessen eine Skizze des Hafens, die nur Wassertiefen um 2,10 m zeigte. Zudem stand der Wind mit 5 Bft. genau in der Hafeneinfahrt. Wir entschieden also, auf Nummer sicher zu gehen und zurückzusegeln zum Osthafen, wo wir dann einen guten Liegeplatz fanden und den Törn in Ruhe abschließen konnten. Wir hatten das Gefühl, dass es richtig war, nach einer 4-wöchigen Fahrt, am letzten

Tag kein unnötiges Risiko einzugehen, nur um 70 Euro zu sparen.

Wir bestaunten die schönen alten Holzhäuser von Hanko. Der Wasserturm, von dem man eine herrliche Rundumsicht auf die Schärenwelt in alle Richtungen haben soll, war leider um 17:00 h schon geschlossen. Wir sagten uns, dass man sich immer auch Ziele übriglassen sollte, für den nächsten Besuch. Sicherlich werden wir hier noch einmal landen. Vor dem Abendessen besuche ich noch einmal die Sauna. Das ist Finnland. Wo auf der Welt gibt es im Hafen neben Toiletten und

Duschen eine Sauna. Hier gibt es gleich mehrere. Der ideale Ort, um mit Einheimischen ins Gespräch zu kommen und um Erlebnisse auszutauschen und neue Tipps zu bekommen. In der Sauna meinen die Finnen natürlich, uns Deutschen das Saunieren besonders intensiv zeigen zu müssen, indem sie nicht mehr aufhören kellenweise Wasser auf den Ofen zu gießen, bis wir vor feuchter Hitze fast ohnmächtig werden. Belustigt werden Witze über meinen Satz „we are not Finnish people“ gemacht, und man erklärt uns lachend, hier sei noch lange nicht das Ende erreicht.

