

# Neuland

Mit der ‚Bottle Imp‘ in das Baltikum

Eindrücke, Erinnerungen und Auszüge aus meinem Logbuch

Von Karsten S. Möller

## 2. Teil - Von Lauterbach/Rügen nach Riga

Sonntag, 20. Juni 2004

Lauterbach – Kolberg (Kolobrzeg)

1.

Reisetag

0845h

Wunderbares Wetter, kräftiger Wind – 15kn – aus SSW. Unter G und G1 kommen wir schnell N um Vilm herum, dann geht es einige Meilen hoch ran bis zum Landtief. Eigentlich tragen wir zuviel Segel, das Deck taucht ein bis zu den Fenstern, aber die Sonne scheint, die Stimmung ist prima und bald können wir abfallen. Um 1015 sind wir am Landtief, gehen für kurze Zeit auf Vorm-Wind-Kurs, dann auf 90° Greifswalder Oie liegt Steuerbord voraus, dahinter die Pommersche Bucht und Ostsee bis Polen.

Klaus steuert. Klaus steuert immer, wenn er an Bord ist. Ohne Pause, lässt die Pinne nicht los, sich nicht ablösen, Ayi hat frei. Aber ein Bier muss greifbar sein für Klaus, dass ist Bedingung. Klaus kenne ich schon von einigen Reisen her. Rückregatta von Edinburgh nach Helgoland, von Stockholm nach Heiligenhafen. Ein guter Mann. In Danzig muss er leider aussteigen. Am nächsten Sonntag müssen wir da sein.

Mit meinen zweiten Mitsegler Dieter, habe ich dagegen noch keine Erfahrung. Er ist aus Pülach und sucht sich Heuer, ist viel Mittelmeer gesegelt, auch Überführungen über die Nordsee, durch den englischen Kanal. Die Ostsee kennt er wenig, aber mein Reiseziel, die baltischen Staaten, hat ihn gereizt. Dieter bleibt bis Riga an Bord. Dort wollen wir in den ersten Julitagen sein.

Ein schöner Tag! Klaus steuert zuverlässig, Dieter macht sich mit Navigation und Elektronik vertraut, stürzt sich auf meinen ‚Magellan‘ und meint nach kurzem check-up: „....der müsste mal aufgeräumt werden!“ Ich habe keine Ahnung was er meint. Dieter war Programmierer bei Siemens. Gibt es einen Grund ihm nicht zu vertrauen? Dieter verschwindet unter Deck und bald darauf kommt Vollzugsmeldung. Gut so. Aber was ist das? Als ich eine Weile später routinemäßig unsere Position in die Seekarte eintragen will, stelle ich fest, dass der ‚Magellan‘ nicht mehr mitrechnet. Keine Geschwindigkeitsanzeige, keine Veränderung in Länge und Breite. Das ist ja toll; ab ersten ‚richtigen‘ Reisetag kein GPS mehr? Das darf ja nicht wahr sein! „Dieter, was hast Du gemacht?“ „Nichts! Aufgeräumt! Überflüssige Daten gelöscht, sonst nichts!“ „Es ist kaputt, es arbeitet nicht mehr!“ Dieter taucht wieder ab, kümmert sich um den ‚Magellan‘. Kommt wieder zu Vorschein: „Ich weiß nicht, was der hat. Hat keine Satelliten. Muss am Gerät liegen, ist ja schon ziemlich alt.“ Zuckt die Schultern. Ich bin stinksauer. Warum habe ich mein Prinzip verlassen: Nicht dran rühren, was funktioniert! Aber was soll die Diskussion, ich brauche den Mann ja noch, darf mir nicht zu viel anmerken lassen. Eigentlich bin ich ein ‚altmodischer‘ Navigator – Kompass, Seekarte mit einem Bleistiftstrich drauf und Kursdreiecke sind für mich ‚Heilige Kühe‘ – trotzdem bin ich aber riesig froh, dass ich mir zu Weihnachten einen kleinen Reserve-GPS, einen ‚Garmin‘, habe schenken lassen. Regelmäßig elektronisch die Position kontrollieren zu können ist doch eine feine Sache.

Ich greife vor: Genauso unerklärlich – meint ja Dieter – wie sich der ‚Magellan‘ verabschiedet hat, genau so unerklärlich fängt er nach zwei Tagen wieder an zuarbeiten.

1820h liegen 53 sm hinter uns. Der Wind ist schwach geworden und ist langsam von SW auf SE gegangen. Wir können aber anliegen und kommen mit 4 bis 5kn Fahrt immer noch leidlich voran. Es wird aber wohl doch eine lange Reise werden; ca. 35 bis 40 sm liegen noch vor uns. Um 2210h ist es aber mit segeln vorbei, der Wind ist fast ganz eingeschlafen. Mit nur 2 kn Fahrt durchs Wasser, das nervt dann doch zu sehr. Die Maschine wird gestartet, die Autohelm-Selbststeueranlage hervorgekramt und mit 5.5 kn geht es weiter nach Kolberg, noch 20sm. Alle Lichter werden kontrolliert, alles funktioniert.

**Montag, 21. Juni 2004****Lauterbach – Kolberg****2. Reisetag****0150h**

Wir sind in Polen! Wir passieren die Molenköpfe und laufen in den nachtdunklen, langgestreckten Hafen von Kolberg – in den Fluss Persante - ein. Wir passieren das Hafenamts; es ist dunkel und verlassen. Mit langsamer Fahrt tuckern wir weiter. Das Hafenhandbuch der Kreuzerabteilung weist uns den Weg. Plötzlich, Arme fuchteln Backbord am Kai. Dann sehen wir auch das typische ‚Douane‘-Symbol auf einem beleuchtetem Schild. Kurz festgemacht an den dicken Reifen. Ich springe an Land. Woher, wohin, fragt der nette Grenzer? ‚Dokument Celny‘ (Crewliste) übergeben, das war’s. Freundliche Unterhaltung in englisch, noch ein Hinweis wo der Yachthafen im Dunkeln zu finden ist und wir legen wieder ab.

0215h sind wir fest längsseits eines (Lust-)kutters im stockdunklen Hafen. Noch ein Absacker im Cockpit und dann ab in die Kojen.

Den Montag verbringen wir in Kolberg, verholen an einen richtigen Liegeplatz mit Heckboje und sehen uns die hübsche Stadt mit Mariendom und Rathaus an, werfen einen Blick auf das Strandleben. Kolberg hat eine hübschen, gemütlichen Port Yachtowy (Yachthafen), gut besucht von deutschen und einigen dänischen und schwedischen Yachten, unmittelbar am alten Fort gelegen. Dort im Bistro laben wir uns abends an frischem Räucherfisch, Wodka und Bier. Alles sehr lecker.

Tagesweg 88.00 sm

Gesamt 324,87 sm

**Dienstag, 22. Juni 2004****Kolberg – Rügenwalde (Darlowo)****3. Reisetag****1020h**

Der Wind hat wieder auf W gedreht, weht mit 13 kn und wir kommen unter Groß und G1 schnell voran. Aber das schöne Wetter ist wohl auch vorbei; es ist grau und mittags fängt es an in Schauern zu regnen. Die pommersche Küste zieht eintönig an uns vorbei. Um 1650h laufen wir in den Hafen ein, passieren nach einem kurzen Moment des Wartens die Drehbrücke und machen am Ostufer der Wipper (Wieprza) fest. Die Hafengeldquittung identifiziert den Hafen als Portu Morskiego Darlowo, 50,00 zł. für 2 Tage

Tagesweg 34.65 sm

Gesamt 359,52 sm

**Mittwoch, 23. Juni 2004****Rügenwalde****4. Reisetag**

Das Wetter hat sich gebessert, die Sonne scheint, aber der Wind ist ‚daddelig‘ und wir beschließen erst mal in Darlowo zu bleiben. Unsere Entscheidung wurde stark davon beeinflusst, dass gleich östlich der Hafenausfahrt ein sehr großes militärisches Sperrgebiet beginnt, welches man tunlichst nur dann durchfahren sollte, wenn es erlaubt ist. Wir hörten Schauergeschichten über verhängte Strafen der polnischen Militärs! Die Durchfahrt ist aber nur nachts für 2 Stunden erlaubt, von 0200h bis 0400h, direkt entlang der Küste führt der Weg. Zwei Stunden dafür sind knapp, denn das Sperrgebiet dehnt sich 17sm nach E aus. Und 15 sm nach See. Wir überlegen ob wir am Tage außen rum, oder nachts durch fahren, entscheiden uns aber für den nächsten Tag.

Der eigentliche Ort Rügenwalde ist ziemlich weit weg vom Hafen, der nicht sonderlich attraktiv ist. Viele Fischkutter rosten vor sich hin. Liegeplätze findet man längsseits einer langen Pier, sauber und ordentlich. Aber die Küste ist hübsch, viel Wald, geprägt von Strand- und Badeleben und der kleine Ort, früher Rügenwaldermünde, der den Hafen umgibt, ist voller Restaurants und Hotels.

**Donnerstag, 24. Juni 2004****Rügenwalde – Leba****5. Reisetag****0855h**

Die Drehbrücke über die Wipper öffnet auf voll; um 0900 sind wir durch. Schnell sind G und G1 gesetzt und mit guter Fahrt geht es nordwärts, immer GPS-kontrolliert, am Sperrgebiet entlang. Ein kräftiger Westwind schiebt uns kräftig vorwärts. Um 1130h haben wir 15 sm abgespult und können auf Kurs gehen, 70° liegen an. Der Wind hat kräftig zugelegt, auf 25kn, und kommt jetzt genau von achtern, von heftigen Regenschauern begleitet. Wir nehmen das Groß weg und laufen nur mit Genua hohe Fahrt, immer zwischen 7.5 und 8kn. Ich starre auf den Speedometer: 8.00, 8.90, 8.95kn aber keine 9.00, schade. Bei dem Schietwetter ist auch Klaus bereit, die Ayi steuern zu lassen. Um 1730h lässt der Wind ein wenig nach und wir setzen wieder das Groß. Um 2045h packen wir die Segel ein, passieren die Molenköpfe der Einfahrt, tuckern die Leba hoch und sind um 2110h fest in der

neuen, sehr schönen Marina. Die Einklarierung erledigen wir beim Passieren des Hafenamtes per Zuruf.

Tagesweg 61.74 sm

Gesamt 421.26 sm

**Freitag, 25. Juni 2004**  
**tag**

**Leba – Hel**

**6. Reisetag**

**1020h** Wir müssen weiter; Klaus muss am Sonntag in Danzig seinen Zug bekommen. Wir haben leider keine Zeit uns hier in diesem historischen und auch heute wieder stark frequentierten Badeurlaubparadies umzusehen.

Das Wetter ist wie gestern. Guter, kräftiger Wind aus W. Wir segeln viel nur mit der G1, platt vorm Laken steuert es sich einfacher, auch für die Ayi. Eine endlose, einsame, bewaldete Küste zieht an StB vorbei. Der Leuchtturm Rixhöft grüßt herüber, der nördlichste Punkt Pommerns. Im Abendrot umrunden wir die Osthuk der Halbinsel Hela und halten uns von der Tn. HL-S klar. Um 2130h sind wir fest im 'Port Rybacki', im Yachthafen an der Südmole und liegen an breiten, ganz neuen Fingerschlengeln. Ein Abendessen mit sehr guten Schollenfilets und einigen der hervorragenden polnischen Biere, in einem klitzekleinen, sehr rustikalen Fischrestaurant mit Namen Zegluga Pasazerska Viking (225,00 zł.) beendet den doch lang gewordenen Tag.

Tagesweg 45.50 sm

Gesamt 475.76

sm

**Sonnabend, 26. Juni 2004**

**Hel – Danzig (Gdansk)**

**7. Reisetag**

**1040h** Das Wetter bleibt durchwachsen. Frischer Wind aus WSW. Dunkle, massige Wolken ziehen über die Danziger Bucht. Wir schlagen die G2 an – zum ersten mal ein kleineres Segel als die G1 – und kreuzen 'mit langem Bein' Richtung Danzig.

Rechtzeitig rufen wir die Grenzabfertigung über Kanal 14 'Kapitanat Portu Gdansk', erhalten aber keine Antwort. Auch die Grenzabfertigungsstelle am rechten Ufer des Kanal Portowy (die künstliche Mündung der Toten Weichsel), die wir um 1315h passieren, sieht unbesetzt aus. Also fahren wir weiter, an der Westerplatte vorbei, mit ihrem finster aussehenden Ehrenmal, das an die heldenhaften polnischen Verteidiger erinnert, als hier die 'Schleswig-Holstein' mit der Beschießung der Westerplatte den 2. Weltkrieg einleitete. Wie erwartet wird, dippen wir die Flagge. Endlos ziehen sich die Hafenanlagen beiderseits der Ufer entlang. Werften, riesig hoch aufragende Docks, Rümpfe von Neubauten. Hier ist richtig was los im Schiffbau. Zwischendurch Vertrautes, heimatliches: Team Lines und Unifeeder löschen Container.

Wir fahren durch den ganzen langgestreckten Hafen, die Tote Weichsel, erreichen über den Kaschubischen Kanal (Kanal Kaszubski) die Mottlau (Motlawa), die uns in den neuen Yachthafen, direkt gegenüber der Altstadt und dem Krantor, führt. Um 1435h sind wir fest in der Marina Gdansk und klarieren (Crewlist) im Hafenmeisterbüro ein, bezahlen 40,00 zł. und erhalten Schlüssel für Toiletten und das Eingangstor der Anlage. Wie alle Yachthäfen in Polen, ist auch diese Marina eingezäunt und bewacht.

Tagesweg 20.60 sm

Gesamt 496.36

sm

**Sonntag, 27. Juni 2004**

**Danzig**

**8. Reisetag**

Klaus mustert ab, nimmt Vormittags ein Taxi zum Bahnhof um per Zug zurück nach Göttingen zu reisen. Schade, dass er geht! Klaus ist ein guter Mitsegler, es bringt Spaß ihn als Crewmember zu haben. Wir – Dieter und ich - nutzen den Tag um uns bei sonnigem Wetter das schöne Danzig anzusehen, mit seinen vielen alten Bauten, den schönen Kirchen – St. Marien und St. Katharinen - durch die engen, verwinkelten Straßen zu schlendern und die wunderbar restaurierten Häuser aus der Hansezeit zu betrachten. Durch den Königsweg, die Langgasse, über den Langen Markt. Die Stadt ist voller Leben, voller Menschen. Viele kleine, gemütliche Straßenlokale laden zum Verweilen ein; 'auf ein Bier'. Und überall ist deutsch zu hören! Touris über Touris sind in der Stadt. Deutsch ist aber nur zu hören, nicht zu lesen. Der tolle Touristenführer, den uns der Hafenmeister in die Hand drückt, beschreibt ausführlich Sehenswürdigkeiten und Danzigs Historie 'von Anbeginn', verschweigt aber völlig, dass Danzig auch eine 'deutsche' Geschichte hat. Befremdlich und schade eigentlich. Die anderen baltischen Staaten sehen das völlig anders. Dort ist ein gewisser Stolz auf die Zeit der Hanse und der Deutschritter nicht zu übersehen.

**Montag, 28. Juni 2004****Danzig – Klaipeda (Memel)****9.****Reisetag****1025 h**

Der Wetterbericht verspricht SW 4, zunehmend 5-6, also der richtige Wind um 120 sm hinter sich zu bringen. Tief im Innern von Danzigs Altstadt ist von Windstärke oder Richtung jedoch nichts zu spüren. Wir motoren wieder die lange Stunde durch den

endlosen Hafen und Kanal Portowy Richtung See, als plötzlich von der jetzt besetzten Grenzabfertigungstelle Uniformierte heftig mit den Armen rudern. Unübersehbar sind wir gemeint! Uns packt die übliche Behördenangst, die Pinne wird herumgerissen und zurückgefahren. Um 1125h sind wir fest am Ponton der, sehr freundlichen, Grenzschrützer um uns in die Wartschlange einzureihen. Einige finnische und schwedische Yachten warten schon auf die Abfertigung. Es geht aber schnell. Crewlist und Pässe werden herübergereicht, begutachtet und zurückgegeben. Wir können weiter, es ist 1140h.

Draußen empfängt uns Flaute. Was tun? Zurück macht keine Sinn; es ist ja auch Wind angesagt. Also, die Maschine muss ran! Wir gehen erst einmal auf N-Kurs, Richtung Hel, um Höhe zu haben, denn wir wollen vorsichtshalber die russischen Hoheitsgewässer der Oblast Kaliningrad umfahren. Ab 1150h steuern wir 40° und es kommt Wind auf, erst wenig dann immer mehr. Wir können segeln! Um 2030h haben wir 52.50 sm auf der Logge, 13kn Wind backstags und laufen unter vollen Segeln gute Fahrt. 2400h, gesegelte Distanz 72.20 sm.

**Dienstag, 29. Juni 2004****Danzig – Klaipeda****10. Reisetag**

0000h

Auf See. Der Wind hat zugelegt auf 18-20kn, aber raum kann die OE32 reichlich Segel ab und wir tragen immer noch G und G1. Und wir kommen schnell voran. Ich lege mich aufs Ohr, gehe ins Vorschiff, wo ich meine Koje habe. Das war ein Fehler! Ich fliege doch ziemlich durch die Luft und von einer Seite zu anderen, so dass an erholsamen Schlaf nicht zu denken ist. Ich hätte doch die Seekoje im Salon herrichten sollen, habe aber mit so hohem Seegang nicht gerechnet. Um 0440h binde ich das 1. Reff ein, die G1 bleibt stehen. Das gefällt der Ayi. Jetzt, wo Klaus nicht mehr da ist, lassen wir die ‚Bottle Imp‘, immer wenn es geht, von der Windfahne steuern. Funktioniert hervorragend.

Wenig später hören wir auf Kanal 16 die ‚Lithuanian Border Control‘ eine Yacht rufen. „Sailing Yacht on Position..... please call on Channel 17“. Die Position passt nicht zu uns, muss ein Mitläufer vor uns sein. Das Schiff heißt ‚Thule‘ als wir sie antworten hören, aus Heiligenhafen; wir werden sie noch öfter treffen. Bald werden wir gerufen. Die haben uns ganz genau auf dem Radarschirm mit exakter Position. Wir geben Antwort: „Ships name, from where, destination, nationality, port of registration, number of crew, call sign“ etc. Jedes Schiff, welches den schmalen litauischen Küstenstreifen passiert, muss sich identifizieren, nicht nur Yachten.

Um 0740h sind wir bei der Ansteuerungstonne, nehmen die Segel weg und sind im Hafen. Ein Schlauchboot hält auf uns zu, weist sich als Grenzkontrolle aus und beordert uns zu folgen. An der ‚Pier 42‘ kommen martialisch aussehende bewaffnete Grenzwächter beiderlei Geschlechts an Bord, die, distanziert, aber höflich, Pässe und Crewliste kontrollieren. Danach verholen wir auf die andere Seite der Dange, die hier sowohl Fluss und Klaipedas Hafen, als auch der einzige seewärtige Ausgang des Kurischen Haffs ist. Um 0915h sind wir fest im Yachthafen Klaipeda, in Lietuva.

Tagesweg 127.70 sm

Gesamt 624.06 sm

**Mittwoch, 30 Juli 2004****Klaipeda (Memel)****11. Reisetag**

Wir bleiben noch. Der Yachthafen gefällt uns nicht, ist ziemlich marode und öde, und liegt stadtf fern. Man muss immer mit der Fähre über die Dange um in die Stadt zu kommen. Außerdem brauchen wir Diesel. Die vorhandene Anlage kommt mir äußerst suspekt vor, in Hinblick auf die Sauberkeit des Treibstoffs. Wir finden den Yachthafen ‚Old-Castle-Port‘ in der Innenstadt auf der anderen Seite viel besser und verholen. Der Hafenmeister, Kapitonas Rimtautas Rimsas, ist sehr hilfsbereit und versorgt uns nicht nur mit Treibstoff, den er per PKW von einer Autotankstelle holt, sondern bietet uns auch sein Haf enbüro mit Fernseher für das abendliche Fußballspiel, Deutschland gegen irgendwen, und Internetzugang an. Da-



‚Krämerladen‘ in Hafennähe, der 24h geöffnet hat, mit einer netten, deutsch (in der Schule gelernt) sprechender Verkäuferin, die uns 9%iges Bier in 2ltr. Flaschen aufschwätzen will. Wir nehmen lieber 1ltr. Flaschen.

Tagesweg 33.37 sm  
sm

Gesamt 742.77

### **Sonntag, 04. Juli 2004**

### **Ventspils – Roja**

### **15. Reisetag**

**0900**

Der DLF-Wetterbericht, den ich immer noch problemlos auf MW empfangen, verspricht SW um 5. Die kurländische Küste verläuft jetzt NNE, so dass ich mir bei halb achterlichem Wind eine schnelle Reise verspreche. Aber daraus wird leider nichts. Der Wind draußen ist doch erheblich schwächer als erwartet. Während auf See noch die Sonne lacht, ziehen über Kurland Kohlenwagen nordwärts. Es muss ein ganzer Güterzug sein, der Richtung Irbenstraße rumpelt. Ein Gewitter nach dem anderen, mit tief hängenden, schwarzen Wolken, die die Tannenspitzen der dunklen Wälder zu berühren scheinen, jagen dahin. Graue Wasservorhänge heftiger Regengüsse lassen das Land von Zeit zu Zeit völlig verschwinden.

Durch die ‚Irbes Juras Saurums‘, die Irbenstraße, müssen wir auch durch, um in den Riga-ischen Meerbusen zu kommen. Und werden dann die Zugbahn der Gewitter kreuzen! Um 1115h, Lyserort (Ovisi) ist querab, gehen wir auf 70°, biegen bei leichtem Wind in die Irbenstraße ein. Ein neues Gewitter kommt bedrohlich von StB heran und ein weiteres Unwetter, schwarz wie die Nacht, hat sich ganz plötzlich seewärts aufgebaut. Ich rolle die G1 ein und warte auf das, was kommen muss, jederzeit bereit das Groß runterzureißen. Aber nichts! Der Wind schläft völlig ein. Die See, glatt, bleiern. Wir stellen die Maschine an und fahren ins Schwarze. Plötzlich Regen. Wie unter der Dusche prasselt es herab. Die Speigatten reichen nicht. Im Nu steht das Wasser 10cm hoch auf Deck, fließt über das Süll ab, wie aus einer Schüssel die überläuft. Unglaublich! Keine Sicht, kein Wind!

Um 1620h ist der Spuk vorbei. Es kommt mäßiger Wind auf und wir setzen Segel. 1740h umrunden wir den Ltm. Kolkar, eine künstliche Insel, mit zwei Häusern am Fuße des Turms. Erinnert ein wenig an Westerhever. Wir gehen auf 163°, drehen in die Bucht von Riga ein segeln an dampfenden, dunklen Wäldern vorbei nach Roja. Um 2145h sind wir fest längsseits eines modernen Schwimmsteiges. Finnische Segler nehmen die Leinen an.

Roja ist ein ganz kleiner, trotzdem weitläufiger Ort an der Mündung des gleichnamigen Flusses. Die Häuser sind alle im Wald versteckt und einen richtigen Dorfkern haben wir nicht gefunden. Aber es ist ganz idyllisch. Der Roja hat oder hatte wohl mal Fischereibetrieb. Im Hafen liegen einige Kutter scheinbar arbeitslos herum und eine Motorenfabrik sah auch ziemlich verlassen aus.

Tagesweg 66.25 sm  
sm

Gesamt 810.02

### **Montag, 05. Juli 2004**

### **Roja – Riga**

### **16. Reisetag**

**1015h**

Wir setzen noch in dem langgestreckten Hafen die Segel und machen uns bei Sonnenschein und gutem Wind auf den Weg nach Riga. Um 1908h laufen wir in die Daugava (Düna) ein, fahren an endlosen Kaianlagen vorbei. Containerterminals wechseln sich ab mit Kohlenhalden und riesigen Holzstapeln. Der Hafen zieht sich, erst um 2100h sind wir fest im übervollen Yacht Centre ‚Andrejosta‘. Eine große Flotte finnischer Segler hat hier wohl ein Treffen. Alle tragen die gleichen Ständer.

Wohltuend: Einige - natürliche ältere – finnische Segler bleiben stehen und bewundern meine, heutzutage nostalgisch anmutende und inzwischen klein gewordene ‚Bottle Imp‘. Aussagen wie: „It’s a Koster, must be sturdy and seaworthy“, kann ich hören. Das tut richtig gut!

Ich klariere beim Hafenermeister Arnis Berzins ein, tüchtiger junger Mann, der seinen Hafen voll im Griff hat. Die Finnen werden Tipps, Leihwagen und Taxis versorgt.

Tagesweg 56.50 sm  
sm

Gesamt 876.52

### **Dienstag, 06. Juli 2004**

### **Riga**

### **17. Reisetag**

Hafentag. Ich habe Öl in der Motorenbilge gefunden. Nicht aufregend, aber man will doch der Ursache auf den Grund gehen. Ich kann nichts finden, keine Leckspur am Motorgehäuse. Die Bukh-Leute in Bremen urteilen schnell: Das ist der Simmerring an der Kurbelwelle.

Kein Problem den auszuwechseln. Schnell mal das Schwungrad ab und dann kommt man da ganz bequem ran. Hört sich ja gut an! Ich montiere das Schwungrad ab; 12kg schwer, liegend mit ausgestreckten Armen. Dichtung ist ok! Toll!. Und nun? Selbst weiter-suchen. Aber wie erwartet, eine Standprobe bringt nichts! Kein Öl. Alles scheint in Ordnung zu sein. Also abwarten!

Riga ist eine tolle Stadt! Die Hauptstadt Lettlands (Latvija). Ein Drittel der Bevölkerung lebt hier. Der Yachthafen ‚Andrejosta‘ liegt stadtnah. Ein schöner Fußweg führt durch einen gepflegten Park am Wasserlauf ‚Pilsetas kanals‘ direkt in die Innenstadt und in die gut erhaltene historische Altstadt. Wir besichtigen ehrwürdige Gebäude im typischen Stil der Hansezeit, Schwarzhäupterhaus, Schwedentor, den Pulverturm, Reste der Stadtmauer, den riesigen Dom, den Marktplatz, laufen durch enge Gässchen, bewundern großartige Jugend-stilhäuser und trinken hier und dort ein Bier oder essen eine Kleinigkeit auf beschirmten Restau-rantterrassen. Das Wetter ist schön, die Stadt voller Menschen. Es ist bringt Spaß, sich mal so treiben zu lassen. Auf dem Markt steht ein kleiner Karren, ein Marketenderwagen, zwei junge, hübsche Mädchen mittelalterlich zurechtgemacht, mit geflochtenen Haarkränzen, verkaufen ‚Gebrannte Mandeln‘. Ich spreche sie auf Englisch an, sie antworten auf Englisch. Als sie dann hören, dass wir miteinander Deutsch reden, sprechen sie Deutsch mit uns, nahezu perfekt. Wir sind doch sehr überrascht. Die Mädchen sind 14 Jahre alt, Zwillinge. Sprachen lernen sie in der Schule erzählen sie uns stolz.

**Mittwoch, 07. Juli 2004**

**Riga**

**18. Reisetag**

Hafentag und Abreisetag! Dieter mustert ab und ich will für einige Tage nach Hause zu meinen aus China angereisten Enkelkindern. Der Hafenmeister Arnis Berzins hat versichert, dass ich die ‚Bottle Imp‘ gerne für einige Tage in seinem gut bewachten Hafen allein lassen könne. Schwarzuniformierte ‚Guards‘ stehen auffällig unauffällig herum. 24 Stunden lang.

Um 0700h sitzen wir Taxi zum Flughafen, fahren in Höllenfahrt durch hübsche und hässliche Vororte, mit alten, mehrstöckigen Holzhäusern, aber auch mit reichlich ‚Platte‘, wie man sie doch im ehemaligen Ostblock überreichlich findet.

Air Baltic fliegt täglich nach Hamburg. In 1 ½ Stunden sind wir in Fuhlsbüttel und bald in der S-Bahn. Am Hbf. verabschiede ich Dieter, der den nächsten ICE nach München nimmt und um 1120h bin ich zu Hause. Großes Hallo von Frau und China-Kindern.

### 3. Teil - Von Riga nach Helsinki

**Donnerstag, 15. Juli und  
Freitag, 16. Juli 2004**

**Riga**

**26. Reisetag  
27. Reisetag**

Ich bin zurück aus Hamburg und erwarte meinen neuen Mitsegler Josef, der per Flugzeug aus Regensburg anreist. Josef hat viel im Mittelmeer gesegelt, ist gerade von einer Reise Elba-Tunesien zurück, kennt aber den ‚hohen Norden‘, die Ostsee, Skandinavien nicht. Ein Bayer an Bord, was das wohl wird.

Das stellt sich schnell heraus: Josefs erste Frage nach der Begrüßung: „Was machen denn die vielen österreichische Yachten hier?“ Ich schaue verdutzt! Wo? „Ja, die hier überall!“ „Josef, das ist doch die lettische Flagge, die da weht, nicht die österreichische!“

Ich zeige Josef Riga, laufe mit ihm durch die Straßen und über Plätze die ich schon kenne, und wir nehmen einen kräftigen Regenschauer zum Anlass uns für wenig Geld ein riesen-großes Steak einzuverleiben und haben zwei schöne Tage.

Wir wollen uns verproviantieren und fragen am Yachthafen nach einem Lebensmittelladen. Trotz Erklärungen, nicht zu finden. Schließlich hilft die ‚Supermarkt-Plastiktüten-Navigation‘: wir laufen dahin, wo die bepackten Hausfrauen herkommen. In dem alles bietenden Supermarkt ‚Maxima‘ stehen wir am Brotstand und überlegen laut, welches Brot wohl am wenigsten nach Kümmel schmeckt. Das tun die nämlich alle; nicht jedermanns Geschmack! Plötzlich höre ich eine leise Stimme neben mir: Eine winzigkleine, hutzelige Frau wie aus ‚Hänsel und Gretel‘ steht neben uns, den Arm voller Brotlaibe – vier, fünf mögen es ein. „Die sind für meine Täubchen“, flüstert sie auf Deutsch. Sie ist 94 Jahre alt, in Riga geboren, hat deutsche Eltern gehabt und ist nie weggegangen. „Warum auch?“ fragt sie. Das hier ist doch meine Heimat.

**Sonnabend, 17. Juli 2004  
0940h**

**Riga – Mersrags**

**28. Reisetag**

Gleich draußen auf der Daugava setze ich das Groß, aber der Wind ist zum segeln zu schwach. Also geht es unter Motor den breiten Fluss abwärts Richtung See. Josef kann sich einsteuern, er freut sich. Auf der Ostsee ist es schwachwindig und mit kleinen Flautenunterbrechungen segeln wir langsam nordwärts. Unser geplantes Ziel, die Insel Ruhnu, können wir weder anliegen noch in vernünftiger Zeit erreichen, also setzen wir Kurs auf Mersrags ab, wo wir um 1845h an einem Schwimmsteg festmachen. Die Crew der ‚Thule‘ sitzt an Deck in der Sonne und trinkt Bier. Unsere Leinen werden belegt, ein Begrüßungsschluck genommen und Fragen nach woher und wohin ausgetauscht. In Mersrags ist überhaupt nichts los. Ein Mündungshafen, ähnlich wie Roja, aber noch öder. Abends sitzen wir mit den Thule-Leuten zusammen in dem einzigen Restaurant des Ortes, groß wie eine Wohnstube und auch so eingerichtet. Preise für’s Essen? Lachhaft.

Tagesweg 27.23  
sm

Gesamt 917.59

**Sonntag, 18. Juli 2004  
1250h**

**Mersrags – Ruhnu**

**29. Reisetag**

Das Ausklarieren gestaltete sich etwas kompliziert. Der Hafenmeister, gleichzeitig Grenzabfertiger, hat mitbekommen, dass wir nach Ruhnu wollten, was ja in Estland liegt. Also mussten wir in seinem, im Verhältnis zum Hafen, viel zu großem Hafentempel erscheinen, unsere Pässe vorlegen und eine neue Crewlist erstellen, die sorgfältig abgestempelt wird. Früher waren alle diese Häfen – wenn auch teils winzig klein – Stützpunkte der sowjetischen Marine, Sperrgebiet, und dem entsprechend mit Behördeneinrichtungen, Wachtürmen, Antennenmasten ausgerüstet.

Auf See empfängt uns ein nur leichter SE-Wind, aber trotzdem kommen wir gut voran und sind um 1740h fest auf Ruhnu Saar, wir sind in Estland (Estii). Ein eifriger Hafenmeister nimmt die Leinen an, klariert uns ein und drückt seinen – estländischen Behördenstempel – auf unsere ‚lettische‘ Crewlist. Das ist ja alles ganz schön unkompliziert hier. Dann werden wir ausführlich über die Insel informiert, über die tollen Sanitäreinrichtungen und darüber,

wie der Hafen in Zukunft aussehen soll. Das ‚Latvian Coast Boating Network‘ hat große Pläne und ist mächtig stolz auf das schon erreichte.

Es drängeln sich schon einige schwedische und finnische Yachten um die mit LKW-Reifen armierte Betonpier in der Mitte der Hafens. An den Außenmolen kann man nicht festmachen,

die bestehen nur aus Findlingen. Später kommen noch einige Yachten dazu, so dass sich Päckchen bilden, aber bei soviel Internationalität geht das alles lieb und freundlich zu.

Wir machen die Bordfahrräder klar und radeln 4 km in den Ort, den wir aber vor lauter Bäumen gar nicht so richtig finden können. Wir entdecken aber die älteste Holzkirche Estlands und gegenüber ein Blockhaus, das sich als Kneipe entpuppt und uns zu einem Bier animiert.

Tagesweg 27.23 sm

Gesamt 944.82

sm

**Montag, 19. Juli 2004**

**Ruhnu – Kuressaare (Arensburg)**

**30. Reisetag**

**0830h**

Die Nacht war unruhig. Es war Wind aus SE aufgekommen, der genau in die Hafeneinfahrt stand. Das Ablegen war entsprechend schwierig, die Päckchen mussten erst einmal entwirrt werden. Bei gutem achterlichen Wind kamen wir zügig voran, konnten erfolgreich durch komplizierte Fahrwasser und ausgedehnte Flachwassergebiete navigieren und machten um 1800h in Kuressaare's nagelneuem Yachthafen (finnische Investition) fest. Ein Abendessen im ‚Pub Vaekoda‘ im Yachthafengebäude rundete den Tag ab.

.Tagesweg 45.18 sm

Gesamt 990.00

sm

**Dienstag, 20 Juli 2004 bis**

**Kuressaare/Saaremaa**

**31. Reisetag**

**Freitag 23. Juli 2004**

**34.**

**Reisetag**

Wir bleiben in Kuressaare. Das Wetter ist schlecht und ungünstig. Regnerisch, grau und der leichte Wind kommt aus Ost, wo wir hinwollen. Ich will nicht stundenlang motoren. Meine kleine Ölleckage ist noch nicht behoben, obgleich ich inzwischen weiß woran es liegt. Nichts aufregendes! Die Packung der Ventilhaube ist undicht. Einen Monteur bekomme ich aber erst in Helsinki an Bord.

Wir haben Zeit uns ausgiebig Saaremaa anzusehen, das frühere Ösel. Die Insel war in der Sowjetzeit Sperrgebiet. Das Betreten war nur für die einheimische Bevölkerung möglich. Deshalb ist das landwirtschaftlich geprägte Saaremaa auch heute noch nur dünn besiedelt. In Kuressaare (Arensburg) beherrscht die Bischofsburg aus dem 14. Jh. den Ort. Ein Herzog Magnus von Holstein hat dem Ort 1563 Stadtrechte verliehen. Was man alles so lernt! Im Burgmuseum schaut uns viel deutsche Geschichte an. Über den Hafen, Dampferfahrpläne in deutscher Sprache Arensburg-Riga sind ausgestellt, über deutsche Adelsgeschlechter, Namen die uns vertraut sind. Wir machen Ausflüge per Bus kreuz und quer über die Insel, besuchen den Meteoritenkrater von Kaali, wo vor 3.500 Jahren ein 80 t Brocken mit einer Geschwindigkeit von 20km/Sek. ein Loch von 110m Durchmesser und 16m Tiefe gerissen hat, alte Windmühlen in Angla und vieles mehr.

Auf dem Marktplatz, gegenüber dem Rathaus finden wir einen netten ‚Pub‘; wir sitzen draußen, kommen mit vielen Leuten ins Gespräch, während manches frischgezapftes ‚A. leCoq‘ für gute Stimmung sorgt.

**Sonnabend, 24. Juli 2004**

**Kuressaare – Koiguste**

**35. Reisetag**

**0950h**

Das Wetter hat sich gebessert. Sonnenschein und Wind aus südlichen Richtungen. Wir fahren unter Motor durch die lange Baggerrinne die durch die flache Bucht von Kuressaare gen See führt und setzen um 1100h Segel. Der nächste heute erreichbare Hafen ist Koiguste wo wir nach gebotener sehr sorgfältiger Navigation um 1635h fest machen. Das Fahrwasser in die Bucht ist nur durch Richtbaken bezeichnet, links und rechts ist es sehr flach und große Findlinge liegen herum. Meine ganz neue, estnische Sportboot-karte weist für die letzte enge Einfahrtsrinne Wassertiefen von 0.4m aus. Nicht viel!. Das Hafenhandbuch der KA gibt aber 4m an, was auch richtig ist und einige Privatbojen weisen uns den Weg zum Anleger. Eine einzelne finnische Yacht liegt am Schwimmsteg. Sonst nur Natur, sehr schön, kein Dorf, nichts. Zwei junge Damen spielen Hafenmeister und Grenz-

posten, sind sofort da und bitten ins ‚Kontor‘ zur Einklarierung. Wir fragen nach einem Restaurant, die Damen bedauern, sagen aber – auf Englisch – dass es eine Bar gäbe? Wo? Ja, hier. Die Damen stehen auf, wir verlassen das Kontor, gehen 5 – 6 m zu einem anderen kleinen, weiß getünchtem Holzhäuschen, die Tür wird aufgesperrt und - die Bar ist geöffnet! Ein kleiner Tresen, wie aus dem Partykeller, für zwei, drei Personen, mit Barhockern davor, und den erwartungsvoll lächelnden jungen Damen dahinter: da müssen wir natürlich ein Bier trinken. Wir hören, dass es hier im Sommer (ist der Sommer schon vorbei)? recht voll ist.

Das ist glaubhaft. Koiguste ist ein ruhiges Plätzchen. Natur pur, Stille und mit einer großen allseitig geschützten Ankerbucht.

Tagesweg 32.34 sm  
sm

Gesamt 1022.34

### **Sonntag, 25. Juli 2004**

### **Koiguste – Haapsalu**

### **36. Reisetag**

**0900h**

Wir werfen los und setzen gleich G und G1. Ein mäßiger SSW bringt uns aus der Bucht und nach umfahren ausgedehnter Untiefen mit großen Steinen können wir um 0900h auf E Kurs gehen. Um 1220h haben wir den Ltm. Kübassaare an der Osthuk von Saaremaa querab und steuern mit 45° in die Viire Kurk. Um 1430 ist die Insel mit Ltm. Vierlaid bb. querab, dahinter liegt Muhu und auf der anderen Seite ist die Halbinsel Virtsu mit dem (sehr ungeschütztem) Yachtanleger und Fährhafen zu sehen. Wir laufen in die Muhu-Straße ein und auf Hiiumaa (Dagö) zu. Das Fahrwasser ist unbequem, windet sich unaufhörlich durch Flachwasser und erfordert, trotz guter Betonung, große Aufmerksamkeit. Wir segeln gut und schnell, müssen aber ständig an den Segeln arbeiten. Shiften, hal-sen, fieren, dicht holen. Um 1900h haben wir den Ltm. Rukkirahu an Stb. und laufen in den Rukkirahu Kanali, dann in die Rinne Hubulaid und noch durch viele, viele Steine bis wir endlich um 2135h in Haapsalu fest sind. Langer, anstrengender Tag!

Tagesweg 59.37 sm  
sm

Gesamt 1081.71

### **Montag, 26. Juli 2004**

### **Haapsalu**

### **37. Reisetag**

Wir machen eine Hafentag in Haapsalu, ein nettes Städtchen, mit Altstadt, Burgruine usw. Viele schöne Holzhäuser. Haapsalu hat Stadtrechte seit 1279 und war über 300 Jahre lang Bischofssitz. Hinweistafeln in deutsch und englisch in der Ruine der Bischofsburg berichten davon. In jüngerer Zeit war die Stadt ein bedeutendes Kurbad. Sogar die Zaren sollen sich hier Schlambäder gegönnt haben. Der wunderschöne, aus Holz erbaute, heute stillgelegte, Bilderbuchbahnhof zeugt noch von dieser Zeit. Aber Haapsalu versucht erfolgreich an seine Vergangenheit anzuknüpfen und ist heute wieder als Kurort bekannt. Empfehlenswert!

### **Dienstag, 27. Juli 2004**

### **Haapsalu – Lohusalu**

### **38. Reisetag**

**0840h**

Kaum sind wir aus dem Hafen schläft der Wind ein. Das ist nicht ganz so schlimm, denn durch die vor uns liegende Steinwüste kann man sowieso nur unter optimalen Bedingungen segeln. Um 0940 sind wir in der Voosi Kurk (-Straße) und lassen um 1025 den Ltm. Uppholm an Stb. Ab 1250 sind wir frei, gehen auf 70° und können segeln. Die N-Küste des estnischen Festlandes wandert Stb. vorbei; die Ltm. Pikkinima und Pakrineem haken wir ab und BB. die Insel Suur-Pakri. Um 1730 umsegeln wir die Huk Lohusalu ps. und sind um 1815 fest im Hafen an Heckboje. Inzwischen ist es grau geworden, der Wind hat von NE auf W gedreht und zugenommen, es fängt sachte an zu regnen und ich spüre, das schlechte Wetter aufzieht. Man gut dass wir im Hafen liegen.

Tagesweg 46.72 sm  
sm

Gesamt 1128.43

### **Mittwoch, 28. Juli und**

### **Lohusalu**

### **39. Reisetag**

### **Donnerstag, 29. Juli 2004**

### **40. Reisetag**

Wir bleiben im Hafen. Spät am Abend fängt es richtig an zu wehen, 6-7 Bft., und der Regen wird heftiger. Irgendwann mitten in der Nacht wache ich auf. War da nicht eine kleine Erschütterung. Ja, jetzt wieder. Wir kommen vorne gegen. Es ist zwar eine Holzpier und wir stoßen mit unseren Stevenbeschlag dagegen, so dass dem Steg mehr passieren kann als uns, aber es nervt. Also raus aus der Koje, Blick nach draußen. Scheußliches Wetter! Die Bogenlampen schaukeln im Wind, es heult im Rigg, und der Regen kommt in Böen waage-

recht über den Hafen ins Cockpit. Ölzeug anziehen ? Quatsch! Wir haben Sommer. Nackend raus und an der Heckleine gezerrt. Einige Zentimeter schaffe ich, zu wenig. Josef kommt zu Hilfe. Das nützt auch nicht viel, wir stoßen immer noch vorne gegen. Hält die Muring? Scheinbar ja. Die Maschine muss helfen. Vorleinen werden etwas gefiert, dann der Motor gestartet, Rückwärtsgang rein und die Heckleine kommt lose. Belegen, Motor aus. Das war's. Gute Nacht.

Lohusala ist ein ganz neuer Hafen, eine Marina mit allem drum und dran. Eine Investition für Jemanden der hier Geld verdienen will. Warum auch nicht! Der Hafen liegt günstig vor Finnlands Haustür.

Zwei Restaurants gibt es, ein vornehmes, im Yachthafengebäude und ein rustikales in einem Blockhaus. Aber kein Ort weit und breit, nur Natur zum Baden und Wandern, Kinderspielplatz. Im ‚Sommer‘ sicher sehr schön, bei dem Wetter aber nicht einladend. 2 Tage Regen.

**Freitag, 30. Juli 2004** **Lohusalu – Tallinn (Reval)** **41. Reisetag**  
**1105h** Im Hafen haben wir 8kn Wind aus N. Kaum sind wir draußen legen wir uns auf's Ohr und die Anzeige geht auf 15kn. Wir müssen die G1 einrollen, was ich hasse. Aber es hilft nichts, wir müssen aus der Bucht raus. Um 1250h können wir wieder ausreffen und auf E-Kurs gehen. Der Ltm. Suurupi ist um 1300h vorbei. Jetzt haben wir eine Anlieger in die Bucht von Tallinn. Das Wetter ist immer noch scheußlich, aber es nicht mehr weit. Um 1440h sind wir am Ltm. Vademadal und in der Tallinn laht (Bucht), fallen auf 115° ab und können Pirita anliegen. Nach Einklarierung an der dafür vorgesehen Pier, sind wir um 1555h fest an einem bequemen breiten Fingerschlenkel im Olympia-Hafen Tallinn-Pirita.  
 Tagesweg 25.83 sm Gesamt 1154.26 sm

**Sonnabend, 31. Juli bis** **Tallinn** **42.**  
**Reisetag**

**Montag, 2. August 2004** **44. Reisetag**  
 Wir wollen einige Tage in Tallinn bleiben. Die Stadt soll ja sehenswert sein. Das wird uns bald bestätigt. Plötzlich steht nämlich ein älterer Herr am Boot, spricht uns auf deutsch an und fragt, ob wir nicht Interesse an einer Stadtführung hätten. Das würde €20,00 die Stunde kosten. Wir gucken uns etwas betreten an. Der Mann, ziemlich alt, zerknittert, in Uraltshorts, knotige Beine! Was sollen wir davon halten? Ich kaufe ungern etwas an der Haustür. Er drückt uns eine Visitenkarte in die Hand und meint, wir können uns das ja noch überlegen, er käme morgen früh wieder. Heiki Lubi, Dipl.-Ing., Ph. D., Dozent; Pädagogische Universität Tallinn, steht auf seiner Karte. Als Tourguide! Was es alles gibt  
 Am nächsten Morgen ist Heiki Lubi wieder da - in langen Hosen. Wir nehmen sein Angebot an und wir erleben einen äußerst interessanten Stadtrundgang. Tallinn hat eine außer-ordentlich gut erhaltene mittelalterliche Altstadt, mit Oberstadt, dem Domberg (Toompea)- und Unterstadt, Dom (mit Krusenstern-Sarkophag), vielen Kirchen, prunkvoller orthodoxer Alexander-Newskij-Kathedrale, Stadtmauern mit Türmen, die aussehen als wäre sie von Playmobil. Viele Restaurants, Kneipen, Straßenmusikanten, Maler und Touristen, Leben überall. Tallinn wird gerne und immer mehr von Kreuzfahrtschiffen angelaufen. Heiki redet, erklärt ohne Unterbrechung. Wir laufen von einer Sehenswürdigkeit oder historischem Platz zum nächsten. Auch in das vornehme Renaissance-Hotel geht er mit uns unerschrocken hinein, fährt im Fahrstuhl bis zur Dachterrasse um uns einen grandiosen Ausblick vom höchsten Gebäude der Stadt zu bieten. Nach drei Stunden werden wir entlassen, bezahlen 60,00 €, sind zufrieden und erschöpft und laden deshalb Heiki zu einem ‚A. leCoq‘, unserem Lieblingsbier, in ein gemütliches Straßenlokal ein, wo wir noch viel über die äußerst unbeliebte Besetzung durch die Sowjets erfahren. Estland fühlt sich seit 1991 befreit.  
 Der ‚Olympiakeskus‘, der Yachthafen von Tallin in Pirita ist groß und mächtig. Viel Beton, grün angemalt. Er wurde für die Segelwettbewerbe anlässlich der Olympischen Spiele 1980 gebaut, an die sich niemand erinnert, weil keiner hinging. Es waren Spiele der UdSSR und die wurden vom Westen boykottiert, wegen des Einmarsches der Sowjetarmee in Afghanistan. Es gibt alle Möglichkeiten der Versorgung, Yachtausrüster, Restaurant, Hotel, Wäscherei, Fahrradverleih usw., und auch einen klitzekleinen Supermarkt mit einem in die Ecke verdrängten Kühlschranks für einige wenige Lebensmittel, der ansonsten aber vollge-

stopft ist mit Bier aller möglichen Marken, und Schnaps, Wodka natürlich. Durch Finnen und Schweden aufmerksam gemacht, die unablässig hochgetürmt auf Sackkarren, Berge von Bierkartons zu ihren Yachten schleppten, wurden wir daran erinnert, dass ja Bier und Alkoholika auf der anderen Seite der Ostsee ganz erheblich teurer sind und auch nicht besonders schmackhaft. Also eifern wir den Skandinaviern nach und verproviantieren uns auch mit einigen Kartons ‚A. leCoq‘ und ‚Karelia‘, Wodka und Wein. Gerade eben das, was man so braucht.

**Dienstag, 3. August, 2004**                      **Tallinn - Helsinki**                      **45. Reisetag**  
**0845h**                      Wir müssen wieder zur Passkontrolle. Aber wie immer auf dieser Reise, ist das eine einfache, freundliche Prozedur. Der Wind ist anfänglich schwach, kommt aber aus einer sehr günstigen Richtung, nämlich aus Ost. Wir dümpeln in der Tallinn laht im Schwell der ständig zwischen Helsinki und Tallinn hin und her sausenden Schnellfähren, aber ab Ltm. Sillgrund/Insel Aegna nimmt der Wind kräftig zu und bei strahlend blauem Himmel geht es mit leicht geschrickten Segeln in Rauschefahrt nach Helsinki. Um 1508h ist Ltm. Helsinki vorbei, um 1630h sind wir im Schärenfahrwasser bei Ltm. Harmaja und um 1700h machen wir fest an der Zollpier auf der Insel Suomenlinna an. Die Grenzwächter sind freundlich und freuen sich scheinbar etwas zu tun zu bekommen. Um Schnaps und Bier wird sich natürlich nicht gekümmert. Wir kommen ja aus einem EU-Land und Finnland hat die Einfuhrbeschränkungen ganz aufgehoben. Um 1800 sind wir fest am Gästesteg im Norrahamnen/Tjärholmen.

**Mittwoch, 4. August bis**                      **Helsinki**                      **46. Reisetag**  
**Montag, 9. August 2004**                      **51. Reisetag**

Helsinki! Irgendwie habe ich das Gefühl in vertraute Gefilde zu kommen. Nicht nur weil ich in Helsinki schon einmal war, oder ich jetzt nach vier anderen, meine von zu Haus gewohnte €-Geldbörse wieder herausholen kann, nein, auf der anderen Seite der Ostsee ist es doch anders, fremder als das vertraute Skandinavien.

Helsinki Heute ist für mich der Tag der Entscheidung. Ich habe geplant die östliche Ostsee bis nach St.Petersburg zu befahren. Visa haben wir in der Tasche. Aber es spät geworden im Jahr, schon August. Tatjana Bykova hat mich schon vor drei Wochen angerufen und gefragt, wann ich denn endlich käme. Wie weit ist bis St. Petersburg? So um und bei 250 sm ‚one way‘. Macht hin und zurück 500 sm; 10 Tage stramme Segelei, theoretisch (werden sicher mehr), plus Aufenthalt sind das 3 Wochen. Also wären wir erst Ende August wieder hier. Im September von Finnland nach Deutschland segeln? Nicht verlockend! Erst im Oktober ankommen? Das gäbe zu Haus sicher die rote Karte. Wir entscheiden uns: St. Petersburg, nein! Drei Gründe sind letztendlich ausschlaggebend:

Erstens, die Wetterlage. Ein umfangreiches Hoch liegt über dem Nordmeer, festliegend. Reicht von Jan Mayen bis tief nach Russland. Deshalb haben wir seit Tagen strammen Ostwind, der sich laut Wetterprognose des DWD auch erst einmal nicht ändern soll.

Zweitens, da kommen doch drei deutsche Yachten in den Hafen, kommen aus St. Petersburg. Ein Skipper lädt mich zum Bier ein: „Nach St. Petersburg, da muss man doch auf eigenen Kiel hin!“ Recht hat er, denke ich. Ein anderer von den Dreien bittet mich auch auf ein Bier: „Nach St. Petersburg mit eigenem Schiff, muss man nicht haben!“ Endlos dauernde Grenzabfertigung an einer scheußlichen, ungeschützten Pier in Kronstadt, endlose Kanalfahrerei, freundlich angebotener, nicht ablehnbarer, sehr teurer ‚Lotsenzwang‘ zum Yachthafen, wird mir vorgejammert.

Drittens: Wir waren in der ‚Turistinformation‘; Nummer gezogen, in die Schlange eingereiht und irgendwann waren ich dran. „Wie kommen wir nach St. Petersburg?“ „Haben Sie Visa?“ kam es sekundenschnell zurück. „Ja, haben wir!“ Die nette Dame guckt mich erstaunt, etwas zweifelnd an und macht Vorschläge: Per Schiff. Drei-Tage-Reise; man wohnt an Bord. Hört sich gut an, aber der Termin haut nicht hin. Erst in zwei Wochen wäre was frei. Das ist uns zu spät. „Wenn Sie flexibel sind und sich schnell entscheiden können, da sind gerade noch

zwei Plätze frei, morgen früh per Bahn, mit einer kleinen Reisegruppe“. Am nächsten Tag um 0715h sitzen wir im Zug nach Pietari, wie St. Petersburg auf finnisch heißt.

#### 4. Teil - Von Helsinki nach Wedel

**Dienstag, 10. August 2004**                      **Helsinki – Barösund**                      **52.**

**Reisetag**

**0835h**                      Wir sind endlich wieder unterwegs, nach einigen Tagen Großstadtleben. Der Wind weht immer noch aus Ost, es war also nicht verkehrt über Land nach St. Petersburg zu reisen. Der Motor ist auch wieder in Ordnung. Ein netter junger Monteur im Khakihose und weißem Hemd hat die Packung erneuert. Sein Dress blieb sauber, erstaunlich.

Ich will mir noch einen neuen finnische Kartensatz kaufen. Mein alter ist von 1991, das ist ja doch schon recht lange her. Der Hafenmeister hat den Weg zum Schiffsausrüster beschrieben, am besten mit dem Boot hinfahren, zum Yachthafen Lauttasaaren vensatama, dann wenige Meter zu Fuß. Das hört sich gut an, aber wir kommen nicht an Land. Der Hafen ist eingezäunt, keine Tür offen, kein Mensch zu sehen. Also wieder abgelegt und an einer hohen Kaimauer festgemacht. Sofort kommt jemand und will uns wegjagen. Wir sind am Tonnenhof gelandet. Aber ich erkläre mein Begehren und wir können so lange liegen bleiben, erhalte sogar noch eine Stadtplankopie aus den ‚Gelben Seiten‘.

Um 1025h sind wir draußen, die Segel gehen hoch und bei herrlichstem Wind und Wetter haben wir ein phantastische Fahrt durch das gewundene Schärpenfahrwasser bis nach Barösund. Kein Ort, einige Sommerhäuser, ein Laden, alles geschlossen. Die Saison ist vorbei. Kein Hafen nur ein ganz neuer Schwimmsteg, wir liegen längsseits. Eine deutsche Yacht kommt, wir nehmen die Leinen an. Können nur Charterer sein, so wie die das Schiff festbinden!

Tagesweg 41.95 sm

Gesamt 1244.53

sm

**Mittwoch, 11. August 2004**                      **Barösund – Hankö**                      **53. Reise-**

**tag**

**0915h**                      T-Shirt-Wetter. Der Wind ist schwach, wird durch die teils hohen Ufer ‚verfremdet‘, d.h. kommt immer von vorn. Wie das so ist in den Schären! Aber das schöne Wetter entschädigt uns für die Motorbootfahrt und ich bin froh, dass der Jockel wieder heil ist. Josef ist ganz aufgeregt über die engen Fahrwasser, hakt jede Tonne ab und erfreut sich an der für ihn fremden Landschaft. Um 1610 sind wir in Hankö, machen einen Stadtbummel und kaufen frischen Fisch und genauso frisches Gemüse auf dem Markt am Hafen.

Tagesweg 33.17 sm

Gesamt 1277,70

sm

**Donnerstag, 12. August 2004**                      **Hankö – Trunsö**                      **54. Reisetag**

**0920h**                      Um 0930 stehen die Segel und wir fangen an uns durch die Schären der Alands zu schlängeln. Das ist gar nicht so einfach. Tonnen gibt es nur an sehr exponierten Stellen, dafür aber viele Baken ‚in Linie‘ und viele Leuchttürme, die abzuhaken sind. Im Logbuch ist notiert: Kurs 290°, viertel Stunde später 246°, dan n 280, 230, 250 Grad. So geht das munter weiter. Irgendwann liegt Rosala hinter uns und wir kommen in ein Hauptfahrwasser. Vanö, Borstö kommen BB hoch, wandern achteraus. Wohin heute Abend?

Das Wetter hat sich verschlechtert, grau, Regen ist zu erwarten. Ich würde gerne mal nach Utö, die südlichste Insel der Alands, aber das ist zu weit ab. Also nach Trunsö, da war ich schon mal, viele Jahre her. Damals stand plötzlich ein Elch vor uns, deshalb heißt sie bei uns die Elch-Insel. Wir laufen unter Motor durch die Enge zwischen Hoga Sandskär und

Kitskär und halten die Richtbaken genau in Linie. Hier ist das richtig eng. Und steinig! Um 1730 sind wir fest an der ‚bereiften‘ Betonpier. Mal wieder das einzige Schiff weit und breit. Die Saison ist vorbei; man erzählt uns stolz, dass ‚im Sommer‘ die Yachten in dicken Päckchen hier liegen. Früher lebten hier noch einige Fischerfamilien auf Trunsö, heute gibt es nur noch Sommerhäuser.

Tagesweg 41.52 sm  
sm

Gesamt 1319.22

**Freitag, 13. August 2004** **Trunsö – Hellsö/Kökar** **55. Reisetag**  
**0845h** Novemberwetter. Freitag, der 13. Na und? Um 0915 sind wir durch die Enge, setzen Segel und gehen auf 265°, später auf 295°. Das Wetter wird wieder besser, der Wind frischt auf und wir machen gute Fahrt, haken dabei Leuchttürme und Baken ab.

Um 1430h geht der Motor an und wir fädeln uns in das Fahrwasser nach Kökar ein. Um 1500h sind wir in Hellsö, einem der drei Häfen auf Kökar, fest.

Tagesweg 31.32 sm  
sm

Gesamt 1350.53

**Sonnabend, 14. August 2004** **Hellsö/Kökar** **56. Reisetag**

Wir machen einen Hafentag auf Kökar. Es ist eine schöne Insel, früher bekannt für Heringsfischerei, aber das ist alles lange vorbei. In Hellsö liegen drei Yachten. Eine holländische Rassy 312 hat ein Klavier an Bord. Die Bordfrau – sie ist Pianistin - gibt ein Konzert, und anschließend trinken wir bei mir an Bord noch einen Wodka. Sie möchten gerne meine OE32 kennen lernen, sagen sie als sie sich selbst einladen. Nach Holland wollen sie dies Jahr nicht zurück. Ihr Schiff soll bei Stockholm an Land und dort überwintern. Sie haben also noch Zeit, trotzdem laufen sie bei viel Wind aus und motoren – knallbumm – genau gegen an. Stundelang sehe ich das Boot bei wild schwankendem Mast in die Wellen knallen. Was das Klavier wohl macht?

In meinem Logbuch habe ich für heute notiert: „Schönes Wetter aber viel Wind aus der falschen Richtung (NW5). Nichts getan!“ Das muss ja auch mal sein.

**Sonntag, 15. August 2004** **Hellsö/Kökar – Mariehamn** **57. Reisetag**  
**0800h**

Das Wetter ist grau und regnerisch. Der Wind hat auf SW rückgedreht, ist also günstig für unseren 300°-Kurs, aber immer noch recht kräftig. Mein Logbuch sagt: „0905h....schwer die Einfahrt in die Schären bei Traunskär zu finden. Tonnen sind schwer auszumachen zwischen den Felsen. Wir sind zu schnell, laufen zwischen 6.6 und 7 kn, deshalb Groß geborgen.“ Später wird des Wetter noch recht schön, der Wind bleibt aber kräftig. Nur unter G1 machen wir gute Fahrt, haken unglaubliche Mengen von Leuchttürmen ab, luvten an, fallen ab, bei sich ständig ändernden Nach-Sicht –Kursen. Um 1450 biegen wir in den Lumparn ein (soll ein Meteoritenkrater sein, habe ich mal gehört), müssen von 1535h bis 1660 vor der Brücke über den Lemströms Kanal warten und sind um 1650h fest in Mariehamn's Osthafen

Tagesweg 39.84 sm  
sm

Gesamt 1390.38

**Montag, 16. August und** **Mariehamn** **58. Reisetag**  
**Dienstag, 17. August 2004** **59.**  
**Reisetag**

Wir wollten nur einen Hafentag machen, es wurden aber zwei, der Wind war nicht günstig für die Überfahrt nach Schweden.

Wir sehen uns das hübsche, saubere, aber trotz vieler Touristen und einiger neuer open-air-Biergärten immer noch etwas steril wirkende Mariaanhamina an, besichtigen natürlich den 1903 gebauten Flying-P-Liner ‚Pommern‘ den der aländische Reeder Gustav Erikson bis 1939 bereederte und in Fahrt hielt. Ein gewaltiges Schiff, wenn man zu den 50 m hohen Masten hin aufschaut, die 3.240qm Segelfläche tragen konnten oder in dem riesigen Laderaum steht, in den 4.050 tons hinein passten. Eine sehenswertes Ausstellung über die ‚Pommern‘, ihre Reisen und über die ‚Große Zeit der Windjammer‘ ist an Bord untergebracht.

Im Westhafen treffen wir unseren Holländer wieder. Trotz Motorbootfahrrerei ist er auch nicht weiter gekommen.

Wir fragen nach einem Fischladen. „Ja, beim Fischereihafen! Sie brauchen nur diesen Weg am Ufer weiter geradeaus gehen, dann sehen sie das schon.“ Es wurde eine schier endlose Lauferei, konnten dabei aber seeseitig, wie Kreuzfahrtschiffe aussehende Fähren bewundern, die, aufgereiht wie auf eine Perlenkette, von und nach Mariehamn strömten.

Im Fischladen wurden wir für unsere lange Wanderung entlohnt durch herrlich frischen Lachs, Kräftor und Räucherfisch .

**Mittwoch, 18. August 2004                      Mariehamn – Kapellskär                      60. Reisetag  
0835h**

Ein sehr grauer Tag. Leichter Wind aus NE lässt uns ‚hoch ‚ran‘ schnell durch das Nebenfahrwasser vom Osthafen bis Stora Lokskär kommen. Ab Ltm. Nyhamn müssen wir auf 240° gehen, platt vor den Wind, und durch den Schwell der ständig vorbeirauschen-den Fähren beginnt eine fürchterliche Schaukelei. Die Alands sind Zollaushand, Ziel für ‚Butterfahrten‘.

Später wird es schwachwindig und wir müssen den Motor zur Hilfe nehmen. Um 1530h sind wir zwischen den Ltm. Tjärven und Söderarm, passieren eine ½ Stunde später Remmargrundet und laufen um 1715h durch die ganz enge Fahrrinne nach Kapellskär ein. Eine Gästebro nur für uns. Wir machen längsseits fest. Die Festmachebojen können wir mal wieder missachten. Kein Ort, nichts. Plumps klo. Ein Naturschutzgebiet zieht sich um die Bucht. Einkaufsmöglichkeiten und Duschen bietet eine naher Campingplatz. Wir nutzen beides nicht, genießen dafür die Ruhe und einen phantastischen Sonnenuntergang.

Tagesweg 40.77 sm  
sm

Gesamt 1431.15

**Donnerstag, 19. August 2004                      Kapellskär – Stockholm                      61. Reisetag  
0830h**

Wir tasten uns durch die enge Einfahrt und drehen nach StB in das Stockholm-Fahrwasser ein. Es ist bedeckt. Der Wind weht mit 13-15 kn aus SE, das bedeutet halben Wind. Unter G und G1 machen wir schnelle Fahrt, haken aus Sicherheitsgründen die vielen Ltm auf der Karte ab. Um 1345h wird bei Ytterbystrand die G1 eingerollt und unter Maschine drehen wir in das enge Kodjupet ein und passieren bei vorlichem Wind die Festung Vaxholm. Dann können wir wieder bis fast in den Vasahafen segeln; erst beim Ltm. Blokkhusudden/Djursgaarden sind wir durch die hohen Ufer so abgedeckt, dass die Maschine zur Hilfe genommen werden muss. Um 1625h sind fest im Wasahammen.

Tagesweg 41.06 sm  
sm

Gesamt 1472.21

**Freitag, 20. August 2004                      Stockholm/Vashammen                      62. Reisetag**

Wir bleiben natürlich in Stockholm. Ich muss Josef ja was bieten. Er war noch nie in dieser Gegend und noch nie in Stockholm. Also gehen wir erst einmal in die (für Segler) Hauptattraktion Stockholms, das Vasa Museet. Glatte 4 Stunden nehmen wir uns für dieses außerordentlich interessante Museum, bestaunen die ‚Vasa‘ und die Ausstellungen, die das Seemannsleben der damaligen Zeit zeigen.

Abends gehen wir in die Gamla Stan, die Altstadt, treppauf, treppab um schlussendlich im ‚Zum Fanziskaner‘ zu landen, von dem ich Josef, meinen Bayern, nicht fortziehen konnte. Das Essen war bayerisch, gut und schwedisch teuer. Na ja, wenn man in Schweden ‚isst‘, kennt man die Preise.

**Sonnabend, 21. August 2004                      Stockholm – Saltsjöbaden                      63. Reisetag  
1445h**

Wir nutzen den Vormittag um uns mit einigen Grundnahrungsmitteln, frischem Fisch und Gemüse usw. zu verproviantieren. Dann geht es bei kräftigem SW-Wind schnell ostwärts, raus aus dem Hafengebiet. Um 1535 sind wir beim Ltm. Kungshamn, bergen die Segel und laufen in den engen, hübschen Skurussundet ein. Ein Stunde später sind wir durch, sind bei Kyrkogaardsudden, fahren unter Segeln bis in das Baggens Stäket. Um 1715h sind fest an einer grün markierten Gast-Heckboje in Saltsjöbaden. Im Vergleich zu meinem letzten Besuch hier: Tote Hose; alles geschlossen, keine anderen Gastyachten.

Tagesweg 11.31 sm  
sm

Gesamt 1483.52

**Sonntag, 22. August 2004**                      **Saltsjöbaden – Dalarö**                      **64. Reisetag**  
**0950h**

Schöne Segelei bei teils kräftigen Böen! Wir können gerade noch G und G1 tragen und ziehen teilweise das Deck durchs Wasser. Josef steuert und ich kümmere mich um die ‚Schärenavigation‘. Es gibt flache Stellen, einige sehr enge Durchfahrten, manchmal schlecht zu erkennen vor den bewaldeten Ufern, aber es klappt alles hervorragend. Um 1150h sind vor Dalarö, bald nehmen wir die Segel weg und machen um 1255 fest im Gästhamnen des Dalarö Batklubb. Gutes Liegen, nette Leute, die sich freuen einen Gast zu haben. Wir spazieren durch den hübschen Ort bei frischem Wind und wechselhaftem Wetter. Abends nehmen wir einen kleinen Imbiss im Restaurant des Clubhauses zu uns und sehen Olympische Spiele im TV. Schöner Tag!

Tagesweg 14.24 sm

1497.76 sm

**Montag, 23. August 2004**                      **Dalarö – Ankarudden**                      **65. Reisetag**  
**1015h**

Das Logbuch: „Viel Wind aus W gegenan, teils geschrickt. Zwischen 15 und 20 kn Wind, in den Böen auch 24 kn. Gut, dass wir ein Reff im Groß haben und die G2 fahren. Tolles Wetter, Sonnenschein.“ Wir segeln durchs Schärenfahrwasser südwärts,

durch Ornö, Üto und später durch Ränö und Nattarö geschützt, haben deshalb keine Welle und laufen um die 7.5 kn. Kurs so um und bei 230°. Wie gehabt, Josef steuert (ist begeistert) und ich kümmere mich um die Navigation. Um 1430h wird es eng. Ltm Viksten und Bake Kastbaden sind an BB. Wir müssen die Segel wegnehmen und steuern durch ganz enge Fahrwasser nach Ankarudden. Riesige Felsen, algen- und tangüberwuchert, deutlich zu sehen in dem kristallklarem Wasser, scheinen am Rumpf vorbeizuschrammen. Josef ist nervös. Um 1520 sind wir fest an einer langen einsamen Betonpier in Ankarudden. Ein Schiff des ‚Sjöfartsvärket‘ kommt. Wir werden – so scheint es uns – erstaunt gemustert. Was wollen die denn noch hier? Auch hier, alles zu und verrammelt. Es wird windstill, die Sonne scheint immer noch, es ist warm und der Abend lädt zu einem schönen Spaziergang.

Tagesweg 28.80 sm  
sm

Gesamt 1526.56

**Dienstag, 24. August 2004**                      **Ankarudden – Oxelösund**                      **66. Reisetag**  
**0900h**

Herrliches Wetter, blauer Himmel, leider zu wenig Wind. Nachdem wir uns durch die Engen N von Landsort gemogelt und Stora Gräskär passiert haben, versuchen wir zu segeln, aber da wir mehr treiben als fahren, muss die Maschine ran. Um 1100h kommt Wind aus östlichen Richtungen auf und wir haben eine schöne, aufregende Segelei durch die Schären. Passieren die Enge bei Längön, den Sävsundet, kommen durch die ‚Stendören‘ und sind um 1500h beim Lt. Korsholmen/Oxelösund. Plötzlich tauchen zwei Schlepper an BB hinter der Bjurhals auf, mit straff gespannten Leinen; dann auch das was sie ziehen: Ein riesiger Bulker! Das der hier reinpasst! Er will an den Kai des Stahlwerkes, wir können gerade noch dazwischen durch rutschen. Um 1550h sind wir fest am Gästesteg im Badhusviken. Auch hier nichts mehr los. Vier Yachten verlieren sich im Hafen. Die Tankstelle ist geschlossen.

Tagesweg 28.65 sm  
sm

Gesamt 1555.21

**Mittwoch, 25. August 2004**                      **Oxelösund**                      **67. Reisetag**

Der Wetterbericht hat richtig ‚mistiges Wetter‘ versprochen und auch eingehalten. Viel Wind aus Ost und stundenlanger Regen, schlechte Sicht. Hafentagwetter! Erst am Nachmittag wird es besser, so dass wir noch zu einem Stadtbummel kommen. Wir gönnen uns ein delikates Abendessen an Bord mit in Olivenöl und Knoblauch frittierten Räkör und in Wein gedünstetem Lachs mit Creme fraiche. Bei dem Wetter muss man sich was gönnen.

**Donnerstag, 26. August, 2004**                      **Oxelösund – Flatvarp**                      **68. Reisetag**  
**0930h**

Das Wetter ist immer noch mies. Sprühregen, schlechte Sicht, mäßiger Wind aus W bis SW. Trotz großer Unlust entschließen wir uns auszulaufen – und stellen fest, dass die ‚Bottle Imp‘ völlig verdreckt ist. Schwarzbrauner Grus über all! Der Massengutfrach-

ter hat gestern den ganzen Tag über Erz gelöscht. Er liegt in Luv. Also, erst einmal Rein-schiff.

Wir setzen noch im Hafen Segel und los geht es. Kaum sind wir um Femöre herum und auf Kurs wird der Sprühregen heftiger und die Sicht verschlechtert sich rapide. Wir haben 7 sm freies Wasser vor uns, bevor wir wieder in das Schärenfahrwasser kommen. Einige sehr kleine Schären und zwei Tonnen müssen wir unbedingt treffen. Nach GPS und Karte passieren wir einige Tonnen und Baken, sehen aber nichts. Der Sprühregen macht uns zu schaffen, alles ist nass, die Karte, die Brille. Der Wind nimmt stetig zu, die Sicht weiter ab. Wir rauschen mit über 7 kn durch die Waschküche; das ist zu schnell. Ich packe das Gross ein und muss später noch die G1 reffen, um langsamer zu werden. Ich überlege schon umzu-kehren und nach Oxelösund zurückzufahren, da sehe ich doch einen hellen Streifen am Ho-rizont und bald verbessert sich die Sicht. Der kleine Ltm. N. Hankskärsb: taucht auf, dann auch die Tonnen bei St. Alen und bald sind wir durch die Enge bei Arkö. Das Wetter bessert sich, die Segel werden wieder gesetzt und wir haben noch ein schönes Segeln auf dem un-gewohnt leeren ‚Highway E4‘, wie die Schweden das Schärenfahrwasser hier nennen. Um 1850h sind wir fest in dem ehemaligen Fischerhafen Flatvarp an einer langen Betonpier. Eine deutsche Yacht ist schon da, später kommt noch ein Schwede, den wir schon ein paar Mal getroffen haben. Er erzählt uns, dass es hier im ‚Sommer‘ brechen voll ist. Nicht nur am Kai, sondern auch viele Ankerlieger bevölkern die geschützte Bucht. Jetzt haben wir den

Hafen und die Natur fast für uns allein. Kein Hafenmeister stört mit der Frage nach ‚Ham-navigitt‘, dafür gibt es aber auch kein Wasser, kein Diesel oder Verpflegung. Plumpsklo.

Tagesweg 44.60 sm  
sm

Gesamt 1599.81

#### **Freitag, 27. August 2004**

#### **Flatvarp – Västervik**

**69.**

##### **Reisetag**

**1125h**

Der Wind kommt leider genau gegen an, so dass wir motoren müssen. Dafür ist aber das Wetter schön und wir genießen die ruhige Fahrt durch die schönen Schären. Jo-sef ist begeistert, solche Landschaft kennt er nicht. Wir denken darüber nach uns einen An-kerplatz hier im Skägard zu suchen. Aber der Wetterbericht schließt viel Wind für die Nacht nicht aus, will sich aber nicht festlegen und deshalb gehen wir nach Västervik. Auch hier das gleiche Bild: Der sonst so gut besuchte und lebhafteste Yachthafen, menschenleer. Alle Lokale und Butiken, sind nicht nur geschlossen, sondern richtig verrammelt. Trostlos. Der Hafen-meister kommt täglich nur für eine Stunde. Wir leihen uns den Schlüssel für die Sanitarräu-me von einer Rassy mit englischer Flagge – und sparen das Hafengeld. Um keine Melan-cholie aufkommen zu lassen, gehen wir in die Stadt, essen prima zu Abend, wie immer Fisch und treffen die Crew der ‚Brise‘ aus Flensburg, die wir schon seit Helsinki immer mal wieder sehen. So ist das eben an der ‚E4‘.

Tagesweg 22.73 sm  
sm

Gesamt 1622.54

#### **Sonnabend, 28. August 2004**

#### **Västervik – Oskarshamn**

**70. Reisetag**

**1015h**

Schönes Wetter, SW 10 kn. Wir machen los und setzen das Gross, müssen aber erst einmal unter Maschine durch den Blockholmssundet, das Lusärnafjärden und den ganz engen Sparösund mit seinen hoch aufragenden Felswänden, ehe wir segeln können. Am Ltm. Bussgrundet setze ich jetzt auch die G3, zum ersten mal auf dieser Reise, und der Motor hat Pause. Logbuch: „Erst ganz gut durch die Schären, dann offen und Wind von vorn, hackige Kreuz unter G3 und Gross.“ Ein Leuchtturm nach dem anderen wird im Log-buch notiert, abgehakt! Um 1820h werden die Segel geborgen und um 1855h sind fest im schönen Yachthafen Ernemar Hamn.

Tagesweg 45.97 sm  
sm

Gesamt 1668.51

#### **Sonntag, 29. August 2004**

#### **Oskarshamn – Borgholm/Öland**

**71. Reisetag**

**1030h**

Logbuch: „Morgens schwimmend Wasserpass und Spiegel ge-schruppt. J. war fleissig!“ Das war wohl das erste mal auf dieser Reise, dass wir ‚gebadet‘ haben. Das Wetter ist wie gestern. Zwar hat der Wind etwas abgenommen, dafür aber leider

auf S gedreht. Mit G und G2 kreuzen wir schlicht um schlicht den Kalmar Sund runter. Das geht auch wunder-schön mit der Ayi: Klar zur Wende, Steuerseil aushaken, ree,! Neuen Kurs einstellen, ein-haken, auf anderen Bug weiterfahren. Das bringt richtig Spaß. Vor der Einfahrt nach Borg-holm liegen einige ‚Klamotten‘, wir nehmen die Segel weg und sind um 1800h fest in einem Yachthafen, an dem eigentlich ein großes Schild ‚Geschlossen‘ stehen müsste. Es ist wirk-lich alles zu: Kein Hafenmeister, kein Wasser, keine Toiletten, sogar die Muringbojen sind eingezogen. Tankstelle natürlich auch geschlossen. Und das in einem Hafen der in der Sai-son immer übervoll ist. Als ich zuletzt auf dem Weg nach Norden hier vorbeikam, sah ich nur einen Mastenwald und habe deshalb auf das Anlaufen verzichtet. Im Abendrot machen wir noch einen Gang durch eine Stadt, die sich schon für den Winterschlaf zurecht gemacht hat.

Tagesweg 40.08 sm  
sm

Gesamt 1708.59

**Montag, 30 August 2004**

**Borgholm – Kalmar**

**72. Reisetag**

**0805h** Wir haben eine schnelle und unkomplizierte Reise runter nach Kalmar. Bei 10 kn Wind aus SE und unter G und G2 sind wir schnell da. Wir brauchen dringend Wasser und Diesel.

Tagesweg 17.60 sm  
sm

Gesamt 1726.19

**Dienstag, 31. August bis**

**Kalmar**

**73. Reisetag**

**Mittwoch, 1. Sept. 2004**

**74. Reisetag**

Wetterbedingter Hafentag. Es weht mit guten 6 Windstärken aus SW, genau gegen an. Das müssen wir nicht haben. Außerdem ist heute, am 31.8., der letzte ‚Tankstellentag‘ dieser Sai-son. Wir bunkern voll, 40 ltr. Diesel und nehmen auch Wasser. Ist doch immer beruhigend,

wenn die Tanks voll sind. Inzwischen haben sich doch einige Yachten im Ölandshamnen eingefunden. Die meisten unter deutscher Flagge, aber auch einige Schweden von der Westküste, auch der aus Flatvarp, unser Brite aus Västervik und mal wieder die ‚Brise‘. Man kennt sich inzwischen. Bei Aprilwetter - Sonne, Schauer, Wind und Gewitter – besichtigen wir das Schloss, lassen uns auf der Burgmauer die Ohren abwehen, besichtigen die ‚Gamle By‘ und das Kalmar Sjöfartsmuseum, kaufen Dorschfilet für das Abendessen und lassen es uns gut gehen.

**Donnerstag, 2. Sept. 2004**

**Kalmar – Sandhamn**

**75.**

**Reisetag**

**0830h**

Das Wetter hat sich beruhigt. Wir laufen hoch am Wind den Kalmarsund hinunter und machen gute Fahrt. Wir freuen uns schon auf Utklippan oder gar Bornholm; der Wetterbericht hat günstige Winde angesagt. Die Enttäuschung ist groß; am Ende des Sundes, Kristianopel liegt querab, schläft der Wind langsam ein. Die See wird zu Blei. Wir müssen das tun, was alle tun, die mit uns – vor oder nach – aus Kalmar ausgelaufen sind, den nächsten Hafen anlaufen! Und das ist Sandhamn, ein Fischereihafen, unattraktiv, aber noch in Betrieb, mit Eiswerk und einige Kuttern. Um 1705 sind wir da. Zum ersten mal kaufe ich Fisch direkt vom Kutter, so wie früher. Die Dorschfilets wanderten in die Auflaufform, zusammen mit Zwiebeln, Paprika, Knoblauch und Kartoffeln, mediteran gewürzt, in dann in den Backofen. Sehr lecker! Was der Käpt'n alles so kann!

Tagesweg 40.97 sm  
sm

Gesamt 1767.16

**Freitag, 3. Sept. 2004**

**Sandhamn – Skillinge**

**76. Reisetag**

**0730h**

Morgens kein Hauch Wind, aber alle laufen aus, wir auch. Es waren nur Deut-sche im Hafen, die Schweden sind wohl alle gestern noch weitergefahren. Draußen ist der Wind ganz gut, W 3-4 und wir träumen immer noch von Bornholm. Aber querab Utklippan können wir den Kurs nicht mehr halten und wir fallen ab auf die Südküste Schwedens. Das war gut so. Der Wind wird ‚daddelig‘. Aber wir segeln noch so vor uns hin bei herrlichstem Sonnenschein, keine Wolke am Himmel. Später wird es aber doch zu flau und wir müssen einige – zu viele – Meilen unter Motor fahren. Es wird spät und dunkel und es ist

schwierig die Einfahrtsrinne nach Skillinge zu finden. Ein schlecht zu erkennendes Richtfeuer weist uns den Weg durch die überall herumliegenden Steine. Um 2025h machen wir fest.  
 Tagesweg 65.82 sm  
 sm  
 Gesamt 1832,98

**Sonnabend, 4. Sept. 2004 Skillinge – Smygehamn 77. Reisetag**  
**0945h**

Skillinge ist idyllisch. Wir gehen einkaufen im einzigen Krämerladen des Dorfes und versuchen – erfolglos – einen Geldautomaten zu finden. Da der Wetterbericht weiterhin schwache Winde verspricht, holen wir uns noch 20 Ltr. Diesel von einer Autotankstelle und über meine Creditcard einige Schwedenkronen. Die Bootstankstelle im Hafen ist abgeräumt. Dort wo sie laut Hafenhandbuch sein soll, sind nur noch Rostspuren der Fundamente zu sehen.

Es wird ein mühsamer Tag, nahezu die ganze Zeit fahren wir unter Maschine. Aber was soll's. Wir haben September und irgendwann wollen auch wir nach Hause. Um 1650 machen wir in Smygehamn fest, lesen an einem Haus ‚Röget Fisk‘, spüren Hunger und machen uns nach oben auf den Weg. Das war Glück! Um 5h macht der Laden zu; wir waren die letzten Kunden die bedient wurden. Der Fisch, Aal und Makrele war unglaublich frisch, zergingen auf der Zunge. Mit Schwarzbrot aus der Dose, Bier und Wodka wurde das ein tolles Mahl.

Ein Schild weist darauf hin, dass man doch freundlicherweise ab 1900h das Hafengeld im Clubhaus bezahlen möchte. Wir machen uns auf den Weg: Großes Hallo! Auf schwedisch und deutsch wird uns klar gemacht: „Heute nix Hamnavgift!“ Der Smygehamn Batclub hat Absegeln. Jedes der Clubmitglieder hat seine eigene Verpflegung mitgebracht. Natürlich Kräfter, Salate, eingelegten Fisch und alles was die Schweden so essen, dazu Schnaps (!) und Bier und Gesang. Wir waren eingeladen, mussten überall mitessen, mittrinken und mitsingen. Wie furchtbar! Aber letztendlich war es doch ein wunderschöner Tag mit schrecklich netten Leuten.

Tagesweg 38.04 sm  
 sm  
 Gesamt 1871.02

**Sonntag, 5. Sept. 2004 Smygehamn – Klintholm 78. Reisetag**  
**0830h**

Als ich früh morgens den Kopf aus der Luke steckte sah ich – nichts! Alles grau um mich herum; war ich noch benebelt von gestern Abend? Nein, es war richtiger Nebel. Pottendick! Nicht einmal die Hafeneinfahrt ist zu sehen. Wir warten. Ganz plötzlich fängt der Nebel an zu steigen, löst sich auf. Wie ein Vorhang der sich nach oben hebt. Ltm. Kullgrund ist wieder zu sehen. Also nichts wie los. Es wird sonnig, ein leichter Wind kommt aus Ost auf; es reicht zum Segeln. Mit 4-5 kn steuern wir 230° Richtung Moen. Plötzlich, aus dem immer noch über der See liegenden Dunst, taucht BB ein großes Schiff auf, kommt näher – Kollisionskurs! Was machen? Ist klar, weiterfahren. Wir haben Vorfahrt. Das Schiff kommt immer näher und näher, direkt auf uns zu. Ich werde nervös, aber jetzt muß ich Kurs und Fahrt beibehalten! Daumenpeilung, Peilung steht nicht mehr! Es ist die ‚Deutschland‘. Wir kommen vor ihr weg.. Die haben zwar nicht den Kurs geändert, aber die Fahrt fast vollständig aus dem Schiff genommen. Im 30m-Abstand segeln wir unter dem Bug der ‚Deutschland‘ durch. Passagiere drängeln sich an der Reling, rufen „Juchhu!“ und winken uns fröhlich zu. Ob der Kapitän seinen Gästen mal eine Segelyacht so mitten auf See zeigen wollte? Wir glauben das einfach mal, und fühlen uns geehrt.

1645h sind wir an Moens-Klint vorbei, haben das rote Leuchtfeuer Stb. querab, packen die Segel ein und sind um 1725h fest im Yachthafen. Einige Charteryachten sorgen für Leben und unterhalten mit amüsanten Anlegemanövern. Es ist noch schön und wir gehen baden. Mein ‚Seawater-Shampoo‘ sorgt für Sauberkeit und Frische.

Tagesweg 43.55 sm  
 sm  
 Gesamt 1914.57

**Montag, 6. Sept. 2004 Klintholm – Burgtiefe 79. Reisetag**  
**0730h**

Wir sind früh los, haben einiges vor uns. Der Wetterbericht hat uns E-SE 3 versprochen, später NW drehend 4, eigentlich gute Aussichten - aber bei ‚Aussichten‘ blieb es! Anfänglich versuchen wir es noch mit segeln, aber irgendwann wurde das ein hoffnungsloses Unterfangen: Mehr treiben als fahren. Also, es folgt der Griff zum Zündschlüssel-

sel und mit 5.5 kn steuert uns der ‚Helmsman‘ über eine bleierne, glasige Ostsee. Kimm und See verlieren sich im Dunst. Um 1300h sind wir an der Tn. Kroghagedyp bei Gedser und eine ½ Std. später an Ltm. Rödsand Rende vorbei. Nach Gedser einzulaufen haben wir verworfen und steuern weiter nach Fehmarn. Um 1755h ist Ltm. Staberhuk querab und um 1850h sind wir fest, im - durch die vielen Charterer immer noch belebten – Yachthafen Burgtiefe.

Tagesweg 68.73 sm  
sm

Gesamt 1978.30

### **Dienstag, 7. Sept. 2004**

### **Burgtiefe – Holtenau**

### **80. Reisetag**

**0800h**

80. Reisetag! In der Zeit fahren andere um die Welt! Na ja, ich habe ja auch schon einiges hinter mich gebracht. Ein schöner Tag beginnt. Wir nehmen noch Wasser und die schon geöffnete Bootstankstelle lädt geradezu zum Diesel bunkern ein. Um 0910h sind bei Tn. Burgtiefe 1 und haben bei 9 kn Wind aus N und mit ‚vollen Plünnen‘ einen schönen Anlieger durch den Fehmarnsund. Leider fängt der Wind langsam an rückzudrehen, erst auf NW, dann auf WNW. Schiet! Das auf uns zubrausende Sicherheitsboot rufen wir rechtzeitig auf Ch.10 und erklären, dass wir alles im Griff haben. Für uns ist ohne Belang, das Schießgebiet zu umfahren, wir müssen sowieso kreuzen. Ich stelle mal wieder fest, dass Kreuzen scheinbar völlig aus der Mode gekommen ist. Es sind einige Yachten Richtung Kieler Förde unterwegs, aber wir sind die einzige unter Segel. Alle anderen schrammen unter Motor am Rande des Sperrgebietes entlang. Dabei fahren wir immer so um die 5 kn!

Nach vielen Schlägen und erschöpfender Kurbelei an den Winschen, stehen wir um 1850 bei Tn. 2. Der Wind hat spürbar nachgelassen und der Dampferschwell tut das Seinige um die Fahrt aus der ‚Bottle Imp‘ zu nehmen. Es fängt bereits an zu dämmern und so motoren auch wir die letzten Meilen in die Förde hinein. Um 2025h, jetzt ist es dunkel, machen wir am Kreuzersteg in Kiel-Holtenaus fest. Ein schöner Segeltag liegt hinter uns und ich lade meine Mitsegler Josef zum obligatorischen ‚Captains Dinner‘ ins Restaurant ‚Kanalpackhus‘ ein. Ein wunderbares Steak vom Ochsen und Gänsekeule in Sauer werden verzehrt und einige – endlich mal wieder frisch gezapfte - Biere getrunken, aber ein ‚deutscher‘ Preisschock, war es auch! Dafür hätte ich Josef in den neuen, baltischen EU-Ländern viermal einladen können.

Tagesweg 57.29 sm  
sm

Gesamt 2035.59

### **Mittwoch, 8. Sept. 2004**

### **Holtenau – Brunsbüttel**

### **81. Reisetag**

**0715h**

Wir sind früh hoch, so eine Kanalfahrt zeiht sich ja immer so fürchterlich. Das Wetter ist herrlich, windstill, strahlende Septembersonne. Wir rufen mehrmals die Schleusen-obrigkeit auf dem vorgegeben Kanal. Keine Antwort! Die Alte Schleuse sieht aus als hätte sie sich zum Winterschlaf fertig gemacht und ich gehe, den Sichtkontakt suchend, auf Warte-position vor die Neue Schleuse. Nach einer langen Zeit des Kreisedrehens, plötzlich der bekannte Befehlstone aus meinem Bordlautsprecher! Was ich denn da so mache, vor der Neuen Schleuse? Die Alte Schleuse würde doch auf mich warten! Ich da also hin, das Tor ist offen, wir rein und das Tor geht zu. 0745h. Wir sind nicht nur die einzige Yacht, sondern das einzige Schiff!. Seit über 40 Jahren fahre ich zweimal pro Jahr durch den Kanal, aber das habe ich noch nie erlebt.

Um 0800h sind aus der Schleuse und gehen auf Marschfahrt. Es ist warm, die Sonne knallt vom Himmel. Josef steuert, das lässt er sich nicht nehmen, ist ja auch spannend für einen Bayern, der noch nie in seinem Leben hier war. Ich liege mit einem Buch auf dem Vorschiff, während Josef ehrfürchtig die Überholer und Entgegenkommer bewundert Auch die Marine kommt vorbei. Das Leben könnte schlechter sein! Um 1715h sind wir fest im Kanalhafen Brunsbüttel. Ziemlich voll!, der Hafen!

Wir machen noch einen ausgedehnten Spaziergang durch das inzwischen ganz nett gewordene Brunsbüttel und an der Elbe entlang. Evergreen fährt aufwärts. Ein ‚Aha-Erlebnis‘ für Josef. „Was, sooo breit ist die Elbe, hätte ich nicht gedacht!“

Schön ist es in der Koje zu liegen, einschlafen zu wollen, und die mahlenden, polternden Schraubengeräusche der ‚dicken Pötte‘ zu hören

Tagesweg 53.36 sm  
sm

Gesamt 2088.87

**Donnerstag, 9. Sept. 2004****Holtenua – Wedel****82. Reisetag****0725h**

Die übliche Hektik! Viele laufen aus um sich vor der Alten Schleuse zu drängeln. Wir auch. Um 0725h sind wir in der Schleuse, um 0825h wieder raus. Wind SE 7 kn, Sonne. Wir kreuzen, teils mit ‚langem Bein‘ und die Tide läuft – erst einmal – mit. Es ist zwar etwas mühsam und wir sind mal wieder die Einzigen die segeln. Alle anderen haben es gar nicht erst versucht.

Es ist schön nach so langer Zeit mal wieder grüne Deiche, weiße Schafe und rotgeringelte Leuchttürme zu sehen. Um 1245 sind wir bei Bielenberg, der Strom hat gekentert und über Grund kommen wir nicht mehr voran. Bevor wir anfangen uns hier in den Strudeln zudrehen, entschließen auch wir uns die Maschine anzuwerfen. Um 1655h sind wir fest in Wedel an unserem Liegeplatz. Den Hafenmeister Jan-Peter Rüpke habe ich rechtzeitig gebeten, mein Schild auf ‚Rot‘ zu drehen.

Eine lange, schöne, interessante und auch - in vielerlei Hinsicht – lehrreiche Reise hat ihr Ende gefunden. Acht unterschiedliche Gastflaggen habe ich gesetzt – die Aland Inseln - eingeschlossen und, mit Russland, neun Länder besucht.

Tagesweg 38.63 sm

Gesamt 2127.50

sm