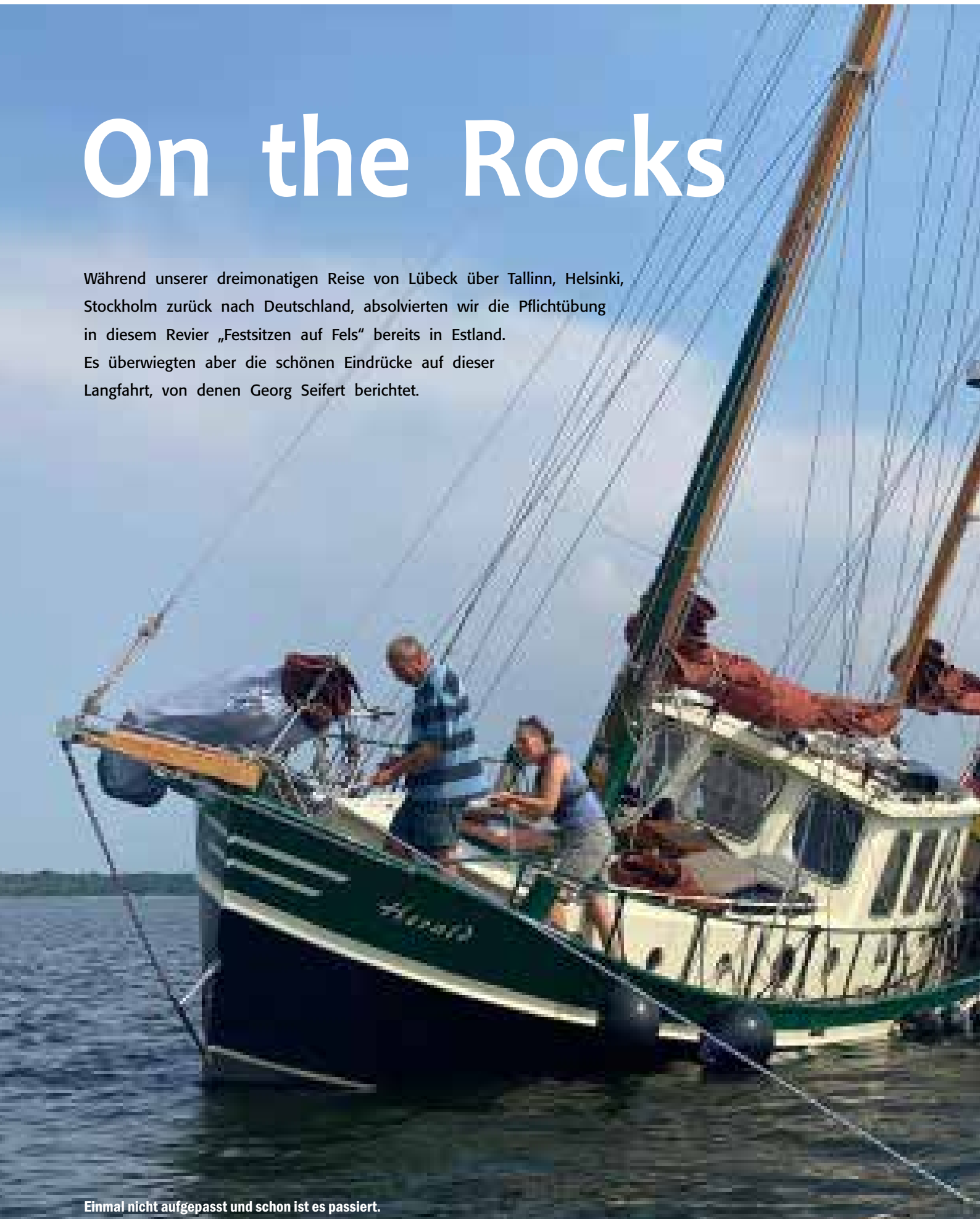


On the Rocks

Während unserer dreimonatigen Reise von Lübeck über Tallinn, Helsinki, Stockholm zurück nach Deutschland, absolvierten wir die Pflichtübung in diesem Revier „Festsitzen auf Fels“ bereits in Estland. Es überwiegen aber die schönen Eindrücke auf dieser Langfahrt, von denen Georg Seifert berichtet.



Einmal nicht aufgepasst und schon ist es passiert.



Kanalfahrt mit Frauenpower

Ende Mai konnten nach Erneuerung der Bordelektronik meine Frau nebst Töchtern und Freundin die 500 Kilometer lange Reise von Duisburg nach Lübeck über die Kanäle starten. Sonnenschein jeden Tag, wenig Verkehr und ab und an eine Schleuse ließen die Binnenfahrt nicht zu langweilig werden.

Der Urker Kotter HERALD blubbernd mit 1.500 Umdrehungen des Sechs-Liter-Diesels dezent dahin, ab dem Mittellandkanal ist es auch landschaftlich schön und so sind die rund zehn Stunden Fahrzeit pro Tag gut auszuhalten. Schiffsführung und Navigation erledigt Tochter Jule souverän, eine ältere Ausgabe „Vom Rhein zur Nord- und Ostsee“ ist der Wegweiser und wie sich herausstellt immer noch aktuell. Das neu installierte AIS zeigt frühzeitig Überholer und Entgegenkommer an, sehr schön das die Berufsschiffahrt Binnen ausnahmslos mit diesem System ausgerüstet ist.

Übernahme in Lübeck

Unsere große Sommerreise beginnt dann in Lübeck, wohin ich mit dem Pkw und beladen mit Vorräten anreise, während die Töchter und Freundin nach Hause fahren. Christa und ich bleiben noch einen Tag in der Hansestadt, Maststellen und Segel anschlagen ist angesagt. Durch die Stadt gefahren und nach Travemünde verholt stellen wir erstmalig fest das die Häfen recht leer sind, kein Stress beim Liegeplatz suchen, das entspannt. Auch keine Ausflugsboote oder Kreuzfahrtschiffe, Corona lässt grüßen. Das soll sich die ganze Reise wiederholen: Kaum Yachten aus anderen Ländern in den Häfen, keine Kreuzfahrer in den üblichen Touristenhochburgen, alle Yachthäfen recht leer – zum Leidwesen der auf die kurze Sommersaison angewiesenen Hafencities und deren Gewerbebetriebe.

Seemeilen und Wind

Und hier endet bereits der „normale“ Reisebericht, denn man kann die

Eindrücke und Erfahrungen eines drei Monate langen Törns nicht auf wenigen Seiten darstellen. Und es interessiert auch nicht wirklich wie viele Meilen bei welchem Wind versegelt wurden. Nur soviel: Die ersten acht Wochen im Osten hatte es immer um die 30 Grad Celsius und keinen Wind, es war leider kein einziger Segeltag dabei. Beginnen wir also mit den Impressionen einer langen Sommerreise.

McPomm

Seit 1990 sind wir immer wieder in Mecklenburg-Vorpommern, auch liebevoll McPomm genannt, und Polen gesegelt. Schon gewaltig was sich seit dem Mauerfall und der Perestroika dort geändert hat, wenn auch nicht alles im positiven Sinne. So sind vor allem Aufbauarbeiten wie Straßen, Brücken und Bauwerke augenfällig, und neue und modernisierte Häfen gibt es zu besuchen. Das viele Betriebe und landwirtschaftliche Genossenschaften schließen mussten führte auch zu einer Abwanderung der Bevölkerung in den vermeintlich goldenen Westen.

Für uns Segler ist es von Vorteil das nahezu die gesamte Küste Sperrgebiet war und so sehr viel unberührte Natur bis heute verblieben ist. Abseits der großen Städte und seelenlosen neuen Marinas finden sich vor allem rund um Rügen und im Achterwasser wunderschöne kleine und kleinste naturnahe Häfen und Ankerplätze.

Polen

Die meisten Häfen längs der polnischen Küste, bis auf Hela (Hel), liegen in Flussmündungen, was das Einlaufen bei starkem auflandigem Wind so ab 5 bis 6 Beaufort gefährlich bis unmöglich macht. Nun ist die Distanz zwischen zwei Yachthäfen auch für tiefgehende Yachten nicht so groß als das sie nicht sicher in einigen Stunden zu bewältigen wäre, und es lohnt sich.

Im Sommer scheint die halbe Bevölkerung an den breiten, langen Stränden mit herrlich weißem Sand Urlaub zu machen. Auffällig sind die vielen bunten Geschäfte



Kanalfahrt – na und?!



Kuressaare: Auch hier die typischen Ziegelbauten.

in den Badeorten, gepackt voll mit kreisbuntem Strandzubehör, Eis- und Waffelbuden an jeder Ecke, Spielmöglichkeiten für Kinder überall: Ein ideales Urlaubsland für Eltern mit Kindern.

Unverständlich ist, das es dort nur wenige Gastyachten aus anderen Ländern hat, zudem Polen nach wie vor ein sehr preiswertes Urlaubsland ist, mit freundlichen und hilfsbereiten Menschen und langen warmen Sommern.

Alle Häfen an der Küste haben ihren speziellen Reiz, aber ein Muss sind die die strahlend weißen und bis zu 40 Meter hohen Dünen bei Leba, auch die polnische Sahara genannt. Wer den steilen Aufstieg vom Fußweg auf die Lontzke Düne geschafft hat und noch Luft hat, geht weiter bis zur Ostsee und nimmt ein Bad zur Erfrischung.

Und natürlich darf Gdansk (Danzig) nicht fehlen: Die aufwendig und perfekt restaurierte Altstadt, fußläufig von der Marina gegenüber dem Krantor gut zu erreichen, lohnt auch für zwei Tage oder mehr. Man kann zwar auch an der Kaianlage am Krantor festmachen, aber dort

ist nach unserem Geschmack nachts einfach zu laut und rummelig.

Litauen

Den einzigen Ostseehafen Litauens, Kleipeda, haben wir diesmal ausgelassen, denn dort waren wir schon vor Jahren einmal, und er ist nicht wirklich ein Highlight. Sehr lohnenswert hingegen ist die Kurische Nehrung, von Kleipeda aus erreichbar. Bis Nida an der Grenze zu Russland waren wir und auch im Memeldelta. Wenn es sich ausgeht: Da muss man gewesen sein! Diese enormen Dünen, noch größer als in Leba, dichte Wälder mit gewaltig hohen geraden Bäumen, die Nehrung – eine Augenweide. Das Thomas Mann dort sein Sommerhaus hatte, wir verstehen ihn.

Lettland

Von Hela aus sind wir, da Russland seine Grenzen geschlossen hatte und somit Kaliningrad (Königsberg) für uns ausfiel, direkt über 150 Seemeilen nach Lettland ausgelaufen. Herrlich warm, absolut kein Wind, und bis

auf die unheimliche Begegnung mit einem Militärkonvoi völlig problemlos. Das war schon spannend: Unseren Kurs kreuzten nachts mehrere Kriegsschiffe hintereinander, keine Beleuchtung, kein AIS, selbst das Radar zeigte nur matschige Echos. Plötzlich fühlen wir uns wieder wie in Deutschland, alles aufgeräumt mit vielen Neubauten, keine südlich anmutende Ferienstimmung wie in Polen mehr, und ziemlich leere Yachthäfen. Besucht haben wir Lipeja (Libau) und in Ventspils (Windau), die alte Hansestadt Riga als Hauptstadt haben wir auf unserer Runde nicht besucht – zu sehr haben die Inseln im Rigaischen Meerbusen gelockt, dazu später mehr.

Estland

So sind wir auch von Ventspils aus direkt in den Rigaischen Meerbusen. Im Frühjahr gab es im Fernsehen eine Dokumentation über die Frauen auf Kihnu, welche mit alten russischen Militärmotorrädern und klassischem Webrock unterwegs sind (siehe <https://visitkihnu.ee/de>). Sehr interessant fanden wir dies, also



BU

eines der Ziele für dieses Jahr, und auf dem Weg dorthin lockte eine weitere abgeschiedene Insel, Ruhnu. Dort ist wirklich der Hund begraben, viel Natur, ein winziger Laden der das Allernotwendigste führt, und ab und an eine Fähre zum Festland. Der Hafenmeister sagt er habe hier nach Jahren in der Großstadt Frieden und Ruhe gefunden und geht nicht mehr weg. Wir bleiben fünf Tage und können das nachvollziehen! Zeitig, zwei Tage vor Beginn des jährlichen Festes erreichen wir Kihnu. Und sind erstaunt das auch hier der Hafen nahezu leer ist. Wartet ab sagt der Harbourmaster, das ändert sich noch – und zum Wochenende kommen tatsächlich noch einige Yachten. Kihnu hat aufgrund der lebendigen Traditionen und des Dialektes von der UNESCO den Status eines Kulturerbes der Menschheit erhalten, und das von uns besuchte Mare-Festival im Sommer belegt dies. Auf der Weiterreise gen Norden erwischt es uns: Ein einsamer Felsen liegt in unserer Fahrtrichtung genau vor der Ansteuerungstone. Diese ausgemacht und freudig da-

rauf zugehalten – BONG – sitzen wir auch schon hoch und trocken. Das Echolot zeigt 0,60 Meter, wir haben aber 1,60 Meter Tiefgang, entsprechend ist die Lage. Zwei Minuten nicht richtig aufgepasst, sehr ärgerlich, zudem kein Schiff weit und breit auszumachen ist. Wir probieren alle Tricks: Segel setzen um die Schräglage zu erhöhen, fieren das Beiboot nebst Anker, der erwartungsgemäß auf Fels nicht hält, bis ein einsamer Mensch im Ruderboot kommt und uns Hilfe anbietet. Er ruft per Mobiltelefon noch Verstärkung aus dem nahen Yachthafen in Form eines Motorbootes herbei, als ein Segler in Sichtweite kommt wird dieser auch herangerufen. So sind wir nach zwei bummeligen Stunden dann endlich wieder frei. Mal gut das wir einen stählernen Langkieler haben, denn außer abgekratzte Farbe am Kiel nichts passiert. In Estland besuchen wir noch Kuresaare (Arensburg), ein ehemaliger Bischofssitz mit Burg, im Mittelalter unter Herrschaft des Deutschritterordens. Burg und Städtchen sind nett, aber wir wollen weiter ►

Internet an Bord

Drei Monate an Bord – da ist einiges anders als auf einem Urlaubstörn. Wir brauchen nun keine Nachrichten, Fernsehen oder deutsches Radio, von daher gehe ich da nicht drauf ein. Aber Internet benötigen wir schon da auch von unterwegs noch ‚gearbeitet‘ werden muss und auch der Kontakt zu den Lieben daheim nicht abreißen soll. Zu diesem Zweck habe ich einen SIM-Karten-Router, der als Access Point und zudem als WiFi-Extender arbeiten kann, mit entsprechenden Außenantennen installiert. SIM-Karten der ausländischen Provider kosten nicht viel und sind ohne Formalitäten nahezu überall erhältlich, teils haben wir 15GB für 5 Euro bekommen. Nicht verschwiegen werden soll das die Einrichtung des Routers, wenn auch keine Raketenwissenschaft, so doch nicht trivial ist. Ein wenig Ahnung muss man schon mitbringen. Die Mobiltelefone arbeiten natürlich, da wir uns innerhalb der EU bewegt haben, im kostenfreien Roaming weiter.



BU ...

Unsere Navigationselektronik

Vor Beginn der Reise hatten wir die alte Navigationselektronik auf dem Schiff erneuert. Mit AIS, Doppler-Radar und Plotter ist die Navigation, auch nachts, kein Problem, verleitet jedoch zur Unachtsamkeit wie der Kontakt mit einem einsamen Felsen vor Estland bewiesen hat.

Besonderes Augenmerk habe ich auf das AIS gerichtet. Ja, die Berufsschiffahrt ab 300 Tonnen fährt (mit Ausnahme vom Militär) mit AIS, und es ist eine wirkliche Hilfe beim Einschätzen wenn man ein Verkehrstrennungsgebiet zu kreuzen hat. Aber die Mehrzahl der Yachten und Fischkutter fährt kein AIS, ich würde sagen weniger als 40 Prozent, und das macht AIS eben nur zu einer Hilfe, bietet keine wirkliche Sicherheit vor Kollisionen.

Und noch eines: Wir fahren seit Jahren Radar, schon beim alten Gerät waren die Segelyachten erst sehr spät (rund 1 sm voraus) zu erkennen – denn kaum jemand fährt einen hinreichenden Radarreflektor. Die ab und an gesehenen Röhren am Achterstag sind nach meinen Beobachtungen fast wirkungslos! Man darf nicht vergessen: Der Rumpf, und das auch nur bei Metallbooten - Kunststoff gibt kein Echo, geht in der Seegangsentrübung des Radars unter. Der meist ovale Mast streut das Radarsignal, da kommt fast nichts zurück. Wir fahren seit Jahren einen hinreichend großen Radarreflektor aus Aluminium auf dem Masttop – denn bei selbst leichtem Seenebel aufgrund von Temperaturunterschieden Luft zu Wasser ist ein Schiff erst sehr spät zu sehen. Und das nimmt man selbst kaum wahr – bis plötzlich ein Schatten aus dem Dunst auftaucht.

nach Tallinn, was bis 1918 noch Reval hieß.

Die riesige Burganlage in Tallinn wurde ebenfalls von den Deutschrittern errichtet, und sie wurde wie auch die Altstadt von Tallinn, nie zerbombt. Sie präsentiert sich daher wie aus dem Märchen. Für uns das Highlight der Reise!

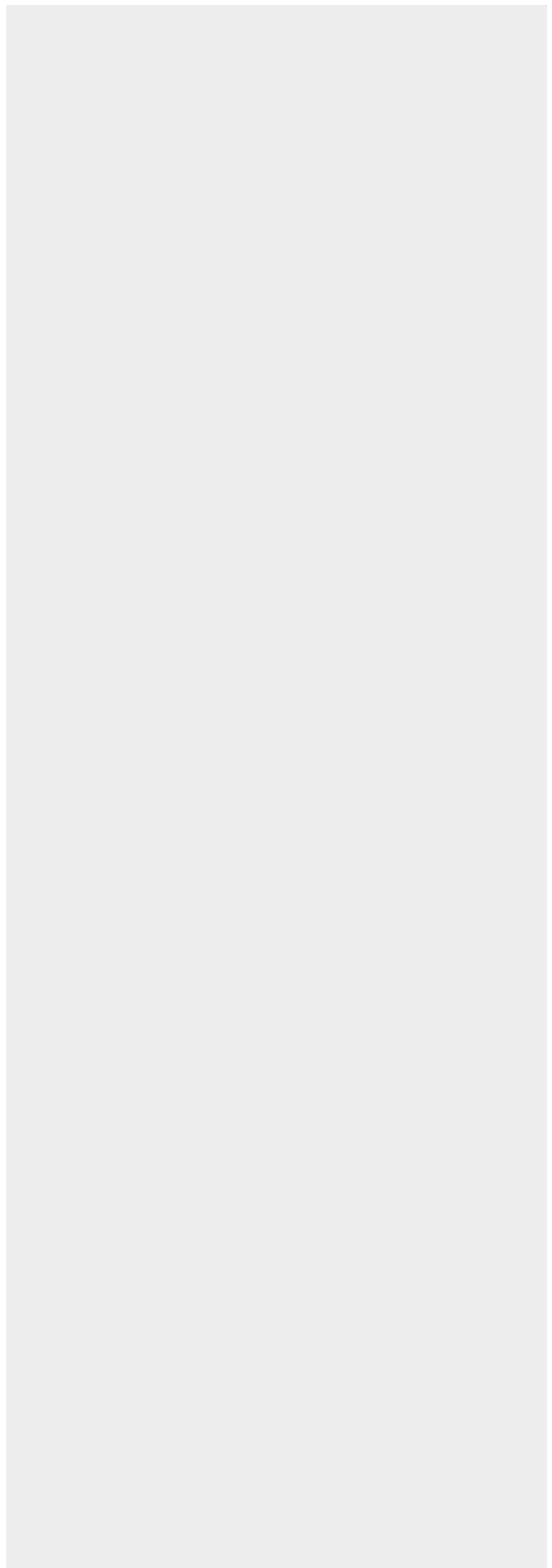
Weiter geht es ein Stück nach Osten, leider ist die russische Grenze immer noch dicht, so dass wir nicht nach St. Petersburg kommen, also Kurs Nord in die finnischen Schären.

Finnland

Nach sechs Stunden Überfahrt haben wir die Schären östlich von Helsinki erreicht, und tasten uns vorsichtig ins Inselgewirr vor. Wieder ein Kulturschock: Auf nahezu jeder Schäre, und sei sie noch so klein, steht mindestens ein Ferienhaus. Wehende Fahnen zeigen an ob das Haus ge-



rade bewohnt wird. Eine Unzahl an hochmotorisierten Sportbooten rast knapp an uns vorbei. Die Finnen haben offensichtlich Urlaub und die nahe Hauptstadt Helsinki sorgt für Verkehr und volle Yachthäfen. Aber es gibt derart viele kuschelige Ankerplätze, oftmals mit Mooringbojen der norwegischen Seglervereinigung versehen, das es immer einen landschaftlich schönen und auch ruhigen Platz für die Nacht gibt. Nach einem Abstecher über Porvoo, wo wir neue Verbraucherakku erwerben müssen, steuern wir Helsinki an. Schon in Estland haben uns Finnen den Hafen des NJK, Nyländska Jaktklubben, dringend als Muss empfohlen. Und sie haben Recht: Auf einer Insel direkt vor der Innenstadt gelegen, mit einem Clubhaus das keiner Villa nachstehen muss, bietet dieser Hafen des ältesten und größten Yachtclubs Finlands alles was das Herz 





Der Schaden des Rammings hält sich in Grenzen.

begehrt. Günstig zudem, wir sind nicht nur vom Liegegeld überrascht, sondern auch von der herzlichen Aufnahme.

Mit der clubeigenen Minifähre lassen wir uns am nächsten Tag übersetzen. Unsere Tochter Jule nebst Göttergatte Christian sind eingeflogen, um mit uns für zwei Wochen über die Alandschären nach Stockholm zu segeln.

Einen Tag gönnen wir uns noch für einen ausgiebigen Stadtbummel.

Aland-Schären

Mit der Ankunft der Beiden endet leider auch das seit neun Wochen unfassbar sonnige Wetter, so motoren wir gegen flauen Wind und Regen durch die tausenden Inseln und Inselchen.

Mariehamn hat sich seit meinem letzten Besuch schwer verändert: Viele Neubauten, neuer Yachthafen und die POMMERN liegt im ebenso neuen Museumshafen – immer einen Besuch wert.

Die Überfahrt nach Schweden ist wieder einmal ohne Wind, gottlob regnet es nicht, und so suchen und finden wir im Stockholm vorgelagerten Schärenarten einen

Ein paar Tipps

Auch zwei 11kg-Flaschen Gas sind einmal leer. Seit Lettland hatten wir versucht die eine leere Flasche füllen zu lassen, was trotz aller Mühen schlicht unmöglich war. Das Befüllen mit nicht landesüblichen Anschlüssen ist nicht erlaubt und somit gehen die wenigen erreichbaren Füllstationen kein Risiko ein, selbst wenn wir einen passenden Adapter gehabt hätten. Wir waren andererseits auch nicht gewillt zwischen 100 bis 130 EUR für eine neue Flasche zu bezahlen, zuzüglich neuer Anschlüsse an das bordseitige System. Deutsche Gasflaschen gibt es schlicht nirgendwo, mit einer Ausnahme: Im Stockholmer Yachthafen beim Wasa-Museum.

Der Kauf von Lebensmittel ist kein Problem, selbst im kleinsten Hafen hat es einen winzigen Laden wo man das notwendige bekommt. So haben wir auch keine großen Vorräte mitgenommen. Lebensmittel kosten im Osten weniger, in Schweden und Finnland leicht mehr als bei uns.

Liegegebühren sind schon ab Polen deutlich niedriger als in Deutschland oder gar Dänemark, das zieht sich bis Schweden hin durch.

Treibstoff (Diesel) kostet ähnliches wie in Deutschland. Wenn man sich aber wie wir mit null Wind bei großen Distanzen rumschlagen muss ist ein großer Dieseltank, wir fahren 500 Liter, von Vorteil. Ebenso Wasser: Nicht in jedem Hafen gibt es die gewünschte Qualität, und so haben wir im Zweifel im örtlichen Supermarkt oder Dorfladen die überall erhältlichen 5-Liter-Kanister für den allfälligen Aufguss von Kaffee und Tee erworben. Auf vielen kleinen Inseln gibt es keine Möglichkeit den Müll loszuwerden, also große Müllsäcke mitnehmen. Oft ist es untersagt die Bordtoilette zu benutzen: Gerade die Finnen lieben es vom Boot an der Mooring oder vor Anker ins kühlende Nass zu springen und eine Runde um das Schiff zu schwimmen. Ein Fäkalientank ist hier nicht nur entspannend sondern Pflicht!

netten, kleinen Liegeplatz bei einem Restaurant auf einer winzigen Schäre.

Schweden

Genau wie vor Helsinki steht auch hier steht auf jedem Felsen ein Ferienhaus. Die Anfahrt nach Stockholm ist echt spannend da Hunderte von Fähren Zubringerdienste fahren.

Im Yachthafen im Zentrum bekommen wir einen Liegeplatz, direkt am Vasa-Museum. Natürlich müssen wir die VASA besuchen, ein Schlachtschiff aus 1628, die auf der Jungfernfahrt nach wenigen hundert Metern sank. Auch die Altstadt von Stockholm hat ihre Reize, anders als Helsinki das einfach zu „neu“ aussieht.

Heimweg

Hier gibt es wenig zu berichten: Ob des schlechten Wetters, viel Regen

und wenig Wind, motoren und segeln wir die Nacht durch und erreichen im letzten Büchsenlicht Kalmar. Seltsam, alles hat geschlossen, kein Mensch zu sehen und kaum Yachten im Hafen. Wie vor Jahren schon mal festgestellt, werden in Schweden so ab Mitte August die Bürgersteige hochgeklappt, niemand ist jetzt mehr unterwegs.

Weiter geht es nach Rønne auf Bornholm und von dort direkt nach Thiessow auf Rügen, wo wir ein paar Tage bleiben. Es stürmt ganz nett und wir wissen um die unangenehm steilen Wellen bei Wind im Greifswalder Bodden.

Am letzten Tag unserer dreimonatigen Reise erreichen wir bei bestem Sommerwetter Greifswald, wo wir unseren HERALD aus dem Wasser nehmen – nicht zuletzt um die Schrammen vom estländischen Felstroll zu begutachten.

Fazit

Steht im kurzen Urlaub das Seglerlebnis an erster Stelle, ist es für uns bei längerer Reise das Erleben von Natur, Land und Leuten. So haben wir ab und an einen Mietwagen genommen, oder Fahrräder im Hafen (Leihfahrräder sind fast immer vorhanden), oder sind auch viel gewandert.

Drei Monate zu zweit, ohne Fernsehen, Nachrichten oder Zeitung, und dazu auf einem relativ kleinen Schiff: Das geht gut!

Nach wenigen Tagen weiß man nicht einmal mehr was für ein Wochentag ist, und nach der Rückkehr stellen wir fest, nicht wirklich Wichtiges versäumt zu haben. Entschleunigung pur.

Und besser als mit viel Zeit und einem Schiff kann man Leute und Küste nicht kennenlernen. 