

Michael (Tommy) Albert - SMCÜ ©

"Flaschenpost"

(Erlebnis - Logbuch)

SY "Tin-Tin" - (DD 7357)

Heimathafen: Überlingen / Bodensee

- DAS BALTIKUM - 2009

Törnverlauf:

Polen – Litauen - Lettland - Estland –
Finnland – Åland Inseln – Schweden –
Dänemark - Fehmarn

Crew:

Michael Albert (Skipper)
Hanni Albert (Ehefrau)

Beginn: 02. Mai 2009
Ende: 10. Sept. 2009

Reisebeschreibung (Kurzfassung):

02.05.09	Start: Fehmarn		sm	36,0
03.05.09	Warnemünde		sm	45,6
05.05.09	Barhöft		sm	10,2
07.05.09	Stralsund		sm	24,3
10.05.09	Greifswald		sm	23,8
11.05.09	Wolgast		sm	10,4
12.05.09	Rankwitz		sm	23,0
13.05.09	Ueckermünde		sm	18,6
15.09.09	Swinemünde	- POL	sm	52,0
18.05.09	Kolobrzeg	- POL	sm	33,1
20.05.09	Darlowo	- POL	sm	46,1
22.05.09	Leba	- POL	sm	31,5
25.05.09	Wladyslawowo	- POL	sm	39,7
26.05.09	Hel	- POL	sm	17,8
28.05.09	Danzig	- POL	sm	123,0
02.06.09	Klaipeda	- LIT	sm	25,3
04.06.09	Nida	- LIT	sm	21,7
08.06.09	Kleipeda	- LIT	sm	55,4
10.06.09	Liepaja	- LET	sm	31,7
14.06.09	Pavilosta	- LET	sm	34,7
16.06.09	Ventspils	- LET	sm	64,6
18.06.09	Kuressaare	- EST	sm	46,1
21.06.09	Virtsu	- EST	sm	33,8
22.06.09	Haapsalu	- EST	sm	21,3
24.06.09	Dirhami	- EST	sm	44,5
25.06.09	Lohusalu	- EST	sm	22,3
28.06.09	Tallinn	- EST	sm	40,7
01.07.09	Suomenlinna	- FIN	sm	03,6
03.07.09	Helsinki	- FIN	sm	21,0
05.07.09	Bockfjärden	- FIN	sm	26,4
06.07.09	Flakholmen	- FIN	sm	27,5
07.07.09	Hanko	- FIN	sm	44,7
11.07.09	Jurmo	- FIN	sm	30,4
12.07.09	Kökar	- FIN	sm	38,5
15.07.09	Rödhamn	- Åland	sm	09,6
16.07.09	Mariehamn	- Åland	sm	28,6
18.07.09	Arholma	- SWE	sm	15,6
19.07.09	Norrviken	- SWE	sm	33,8
20.07.09	Stockholm	- SWE	sm	37,0
24.07.09	Rånöhamn	- SWE	sm	28,9
26.07.09	Västerfjärden	- SWE	sm	24,6
28.07.09	Arkösund	- SWE	sm	29,8
31.07.09	Långviken	- SWE	sm	8,8
01.08.09	Båtviken	- SWE	sm	12,1
02.08.09	Idö	- SWE	sm	23,2
03.08.09	Byxelkrog	- SWE	sm	39,0
06.08.09	Kalmar	- SWE	sm	32,7
09.08.09	Grönhögen	- SWE	sm	33,4
14.08.09	Karlskrona	- SWE	sm	54,8

19.08.09	Simrishamn	- SWE	sm	28,7
21.08.09	Ystad	- SWE	sm	54,6
23.08.09	Klintholm	- DAN	sm	16,8
25.08.09	Stubbekøbing	- DAN	sm	36,5
27.08.09	Omø	- DAN	sm	25,6
31.08.09	Rydkøbing	- DAN	sm	15,2
06.09.09	Bagenkop	- DAN	sm	36,2
07.09.09	Burgtiefe (Fehmarn)		sm	2,3
10.09.09	Burgstaken (Fehmarn)			ENDE

Zurückgelegte Distanz (durchs Wasser) sm 1797

Davon unter Segel sm 1215
Davon unter Motor sm 582

Auf See: 56 Tage
In Häfen: 81 Tage

Sicherheitsausrüstung / Navigationsausrüstung:

- Rettungsinsel (4 Pers.)
- EPIRB
- Seenotmunition (Fackeln, Raketen)
- 4 Rettungswesten
- Lifebelts, Sorgleinen
- Rettungsmittel mit Lampe und Wurfleine
- UKW Seefunkanlage
- Wetterempfänger
- Kartenplotter mit AIS-Funktion
- Seekarten für das gesamte Gebiet
- See- und Hafenhandbücher
- Törnplaner

Schiffstyp: Hallberg-Rassy 37
 Bau-Nr. 24
 Baujahr 2004
 Länge: 11,32 m
 Breite: 3,55 m
 Tiefgang: 1,7 m

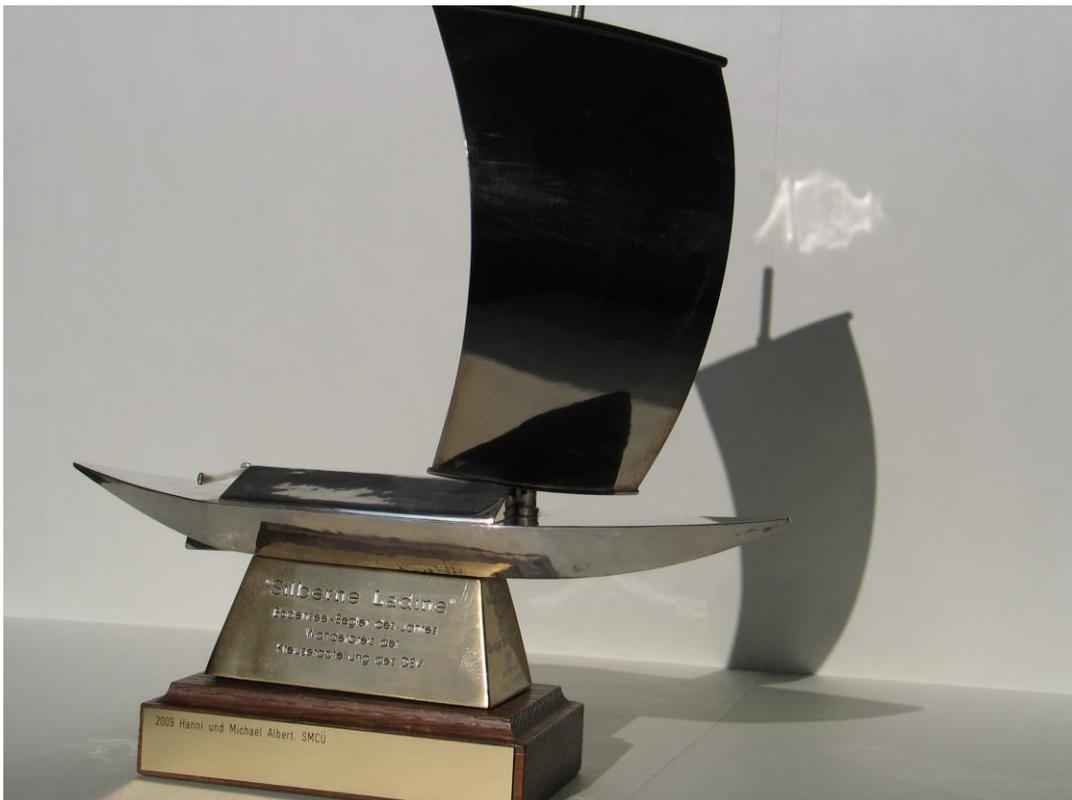
Schiffsname: "Tin-Tin"
Call sign: DD 7357

Vorwort

Hanni und Michael Albert (beide Mitglieder des Segel und Motorboot Club Überlingen - SMCÜ) wurden im Jahr 2009 mit dem Wanderpreis "Silberne Lädine" der Kreuzer Abteilung des DSV durch den Bodensee Segler Verband (bsvb) als

"Bodenseesegler des Jahres 2009"

ausgezeichnet.



Silberne Lädine

BODENSEE-SEGLER DES JAHRES

„SILBERNE LÄDINE“

gestiftet von der Kreuzerabteilung des DSV

Die Jury des BSVb hat

Michael und Hanni Albert, SMCÜ

den 1. Rang in der Wertung des Jahrespreises
„Bodensee-Segler des Jahres 2009“ zuerkannt.

Michael Albert, genannt Mäcki, vom Segel- und Motorbootclub Überlingen wurde zwar 1945 im Binnenland in Leipzig geboren, kam aber bald darauf an den Bodensee und verbrachte in Überlingen seine Kindheit und Schulzeit.

Dort lernte er in der Segelschule unter den Fittichen von Käptn Bruno Raschewski schon als kleiner Knirps das seemännische Einmaleins und das Segeln von der Pike auf. Bereits im Alter von 16 Jahren wurde ihm die Schulyacht „Wappen von Danzig“ als Schiffsführer anvertraut.

Nach dem Abschluss der Schule verpflichtete er sich zur Marine und während seiner seemännischen Grundausbildung verbrachte er auch ¼ Jahr auf dem Schulschiff „Gorch Fock“.

Er absolvierte die Marineschule in Mürwik bei Flensburg und schied nach 6 Jahren mit dem Dienstgrad Kapitänleutnant aus.

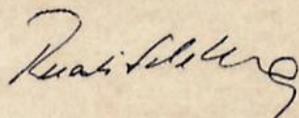
Nach einigen Jahren seglerischer Abstinenz lernte er bei einem Heimatbesuch seine spätere Frau Hanni kennen, die zu der Zeit bei der Segelschule in Überlingen einen Kurs belegt hatte. Hanni zeigte für das Hobby ihres Mannes genauso große Begeisterung und daher wurde 1984 die erste gebrauchte 28 Fuß große Yacht gekauft, welcher später eine Hallberg Rassy 31 folgte.

Die beiden unternahmen ein Dutzend Urlaubstörns auf Nord- und Ostsee mit dem eigenen Schiff. Zwischenzeitlich gab Mäcki sein theoretisches Wissen auch als Ausbilder im Verein und bei der GfS weiter.

Seit 2008 sind Hanni und Mäcki Albert im Ruhestand und unternehmen mit ihrer, inzwischen auf 37 Fuß gewachsenen Hallberg Rassy „Tin Tin“ über das Sommerhalbjahr Langstreckentörns. In diesem Jahr begann die Reise am 02. Mai und führte über Polen, Litauen, Lettland und Estland bis nach Finnland, zu den Aalandsinseln und über schwedische und dänische Gewässer legten sie am 10. September wieder auf der Insel Fehmarn an.

Für diesen außergewöhnlichen Törn in einem sehr rauen Seegebiet mit viel Starkwind und großen Distanzen zwischen den angelaufenen Häfen, wird Mäcki und Hanni Albert der 1. Platz des Jahrespreises Segler des Jahres, die Silberne Lädine für besondere sportliche Leistungen und einer vorbildlichen Seemannschaft verliehen.

Bodensee-Segler-Verband



Ruedi Schellenberg, Präsident
Konstanz, am 14. November 2009



Von Fehmarn nach Danzig - 412 sm

1. Mai 2009

Standort: ϕ 54°24,79N λ 011°12,07E (Burgtiefe, Fehmarn)

Wir, das ist meine segelbegeisterte (Gott sei Dank!) Ehefrau Hanni und ich, der Skipper Tommy. Beide sind wir seit einem Jahr „Zeitmillionäre“, können uns mit Blick auf den Kalender diese Törns "leisten".

Auch dieses Jahr hat die Schiffstechnik mich voll im Griff: Ein neuer Kartenplotter (elektronische Seekarte), ein neuer GPS-Empfänger (zur Positionsbestimmung) und ein neuer AIS-Empfänger (zeigt andere Fahrzeuge ebenfalls auf dem Plotter-Display) werden eingebaut. Es ist mühsam alle Leitungen unsichtbar und zielgenau zu verlegen, um sich dann von der komplexen Funktion dieser neuen Elektronik nach dem ersten Einschalten überraschen zu lassen. Es hat geklappt! Nicht AEG (Auspacken, Einschalten, Geht nicht...), sondern AEF (Auspacken, Einbauen, Funktioniert!!!). Ich bin happy – ein Problem weniger. Weniger Erfolg habe ich mit dem Projekt „Thermostat am Warmwasserboiler“, diese Installation pinkelt nach meiner Verlegung erst mal munter vor sich hin – Gas, Wasser, Sch... - das ist einfach nicht mein Ding.

Hanni hat die Aufgabe, im Mast ein paar Korrekturen bei den Flaggleinen vorzunehmen, die sich vertörtelt hatten. Sie macht das gut und tapfer. Es ist einfach weniger aufwändig, dieses – Hannis - Fliegengewicht mit ihren 53 kg im Bootsmannsstuhl hoch zu ziehen. Für sie würden es nämlich 88 kg sein, die sie bewegen müsste – allerdings hätte *ich* dann die bessere Aussicht.

Heute, am 1. Mai, sind wir dann endgültig durch mit der Technik. Eigentlich könnte es nun losgehen, doch die strammen und saukalten 5 Bft. aus Ost hindern uns vorerst den Kampf gegen Wind und Welle zu beginnen. Ich glaube, wir sind im Laufe des Winters richtige Weicheier geworden.

2. Mai 2009

Standort: ϕ 54°10,89N λ 012°05,27E (Warnemünde)

Fehmarn liegt achteraus, 35 Seemeilen vor uns Warnemünde, unser Ziel. Wir erreichen es am späten Nachmittag, machen traditionell im Alten Strom fest und genießen den Trubel und das rege Treiben auf der Schifffahrtstraße im Mündungsbereich der Warnow, dem Fluss, dem Warnemünde seinen Namen verdankt. Zugegeben, von einem fließenden Gewässer ist hier nichts mehr zu erahnen. Fahren doch große Fähren wie auf eine Perlenschnur aufgereiht ein und aus, als wäre diese Mündung nichts als ein frequenzierter Handelshafen.

Abends, mit viel Gehupe und Getöse, wird eine Viermastbark mit Schlepperhilfe aus dem Hafen bugsiert. An ihrer Besannock weht die weiß-blau-rote Flagge der Russischen Föderation. In der Einfahrt werden die Schlepplinen geslippt. Der Windjammer ist frei, bedankt sich mit drei überlangen Tönen seines Typhons – sein Abschiedsgruß an Warnemünde.

Das Wetter, von DP 07 - der deutschen Küstenfunkstelle - über Seefunk verlesen, verspricht nichts Brauchbares für den nächsten Tag. Wir beschließen einen Hafentag einzulegen und hoffen auf die angesagten 4 bis 5 Bft. aus West, die für Montag erwartet werden. Das wäre *der* Wind aus der richtigen Richtung, perfekt um die Insel Hiddensee zu erreichen.

Aber, es sollte nicht sein. Nachts frischt der Wind aus West kräftig auf, lässt Flaggen im Wind knattern und drückt mit 6 bis 7 Bft. die tanzende „Tin-Tin“ auf die Pfähle der Laufbrücke. Fenderbrett? Nun ja, das liegt tief verstaut in der Backskiste – über, vor und neben ihm nur Vorräte von Flaschen, Dosen, Kisten und Kartons. Ergo: Nachts stehe ich mehrmals auf, klariere die Fender wieder, um das Schiff gegen den hölzernen Pfahl abzufedern.

4. Mai 2009

Standort: ϕ 54°26,05N λ 013°01,88E (Barhöft)

Nach zuerst unschlüssigen Überlegungen laufen wir doch aus, obwohl es draußen pfeift und tobt. Die nächsten Tage soll es nicht ruhiger, sprich nicht besser werden. Die Richtung des stürmischen

Windes stimmt: Er wird uns die 45 Seemeilen, an der Landspitze von Darß vorbei (einem leider immer noch gesperrten Nothafen), an der Westseite der Insel Hiddensee entlang, in die Bodden hineinschieben.

Doch bis dahin ist es ein sehr, sehr ruppiger Ritt. Welle und Wind schräg von achtern, treibt uns dieser stramme Siebener unserem Ziel entgegen. Nur unter Fock rauscht die „Tin-Tin“ über die offene See. Weit und breit kein anderer Segler, nur weit draußen an der Kimm lässt sich manchmal eine Fähre oder ein Frachtschiff erahnen. Wir sind also allein und lassen uns acht Stunden von der Natur „prügeln“. Abends im Hafen von Barhöft liegen wir im Schutz der ansteigenden, bewaldeten Hügel sehr ruhig, jedoch durchgefroren und sehr müde. Jetzt kann kommen was will, auch ohne Fenderbrett...

Die Wetterprognose vom Deutschen Wetterdienst ringt uns einen weiteren Hafentag ab. Starkwindwarnung Nummer 162 für die Südliche Ostsee: West bis Nordwest 7 – 8 Bft., in Böen 10 Bft. Nein, das müssen wir uns nicht antun. So verweilen wir in Barhöft, am Ende der Welt, und harren auf Besserung. Morgen ist auch noch ein Tag, Stralsund wartet.

Am nächsten Tag werden wir kurz nach dem Auslaufen von der Küstenwache aufgebracht. Die Vorgeschichte: Bedingt durch die Starkwindwarnung verlängert sich unser geplanter Aufenthalt um einen Tag. Das wissend, versuchen wir bereits am Nachmittag unseren Obolus – das Hafengeld – los zu werden. Die Öffnungszeiten des Hafenkontors sind großartig angeschlagen, doch nie ist ein Hafenmeister vor Ort. Wir rufen die aushängende Telefonnummer an und bekommen die lapidare Antwort, ein Hafenmeister sei heute nicht anwesend. Nun gut, versuchen wir es am nächsten Morgen



noch mal. Aber auch das ist nach mehrmaligen Versuchen erfolglos. Nun, dann eben nicht. Wir bunkern noch Wasser und verlassen den Hafen gegen Mittag, dem Fahrwasser in Richtung Stralsund folgend. Es dauert nicht lange, da kommt ein Küstenwachboot der Bundespolizei schnell mit schäumender Bugwelle von achtern auf, passt seine Fahrt der unseren an. Auf dem Vorschiff zwei Beamte, die mich darauf hinweisen, dass ich wohl vergessen hätte das Hafengeld in Barhöft zu begleichen. Ich erkläre den Beamten die Situation und zeige mich bereit, nochmals in den Hafen zurückzukehren. Dort aber habe ich getobt – bei unserem Hafenmeister, bewusst, dass es alle (wenigen) Hafensieger und auch die

Besatzung des Küstenwachbootes mitbekommen haben. Zu meiner Entlastung: Umschläge, um das Geld in einem Briefkasten zu deponieren, gab es ebenfalls nicht.

7. Mai 2009

Standort: ϕ 54°19,10N λ 013°05,93E (Stralsund)

Inzwischen liegen wir vor der Ziegelgrabenbrücke, der Landverbindung zur Insel Rügen. Haben das Hafengeld bereits bezahlt (!), eine Chip-Karte für Strom, Wasser und Duschen erhalten und... 7 Euro für 24 Stunden WLAN (Internetzugang) gelöhnt.

Pünktlich morgens 08:20 Uhr hebt sich die Ziegelgrabenbrücke, um den Drang der westseitigen Segler nach Osten zu befriedigen und den ostseitigen Seglern den nach Westen. Und wo stehe ich? Hier die Antwort: Pünktlich um halb acht beim Hafenmeister vor der Tür, um meine 10,- € Pfand für meine Chip-Karte abzuholen. Es wird acht. Da erscheint er mit halbstündiger Verspätung, verliert nicht ein Sterbenswörtchen darüber, warum er sich so verspätet hat. Das Seewetter über Funk ist nun auch bereits durch, und ich muss hetzen, um die Brücke noch rechtzeitig zu passieren. – Ohne weitere Worte!



Der Weg durch den südlichen Strelasund, hinein in den Greifswalder Bodden, wird erholsam und ist entspannend. Der Wind schiebt uns dem Ziel entgegen: Greifswald - ebenfalls eine alte Hansestadt. Die letzten zwei Seemeilen dorthin ist eine romantische Flussfahrt. Eine alte, zweigeteilte Klappbrücke holländischer Bauart muss zuerst passiert werden. Zu jeder vollen Stunde werden die beiden Teile von zwei kräftigen Männern per Hand hoch gekurbelt. Doch zuvor müssen die Gelenkwellen wie in alten Zeiten mit einer oder zwei Pützen Wasser „geschmiert“ werden. Die Ampelregelung an der engen Durchfahrt ist von moderner Technik und verhindert, dass sich Drängler im Gegenverkehr

zu Havaristen machen. Die Fahrt in dem nur wenig strömenden Flüschen Ryck geht dann durch Wiesen und Haine, seine Ufer werden von Schilf und Röhricht gesäumt.

10. Mai 2009

Standort: ϕ 54°06,02N λ 013°23,45E (Greifswald)

Kurz vor dem Ziel werden die Yachten immer größer, neuer, wuchtiger, die Steuerbords vertäut am Ufer zwischen Steg und Heckpfählen liegen. Die Hanse Werft ist erreicht. Wir fahren in einen kleinen Hafen ein und suchen uns ein Plätzchen längsseits am Steg, direkt neben einem Birkenhain. Es ist früh im Jahr, die Auswahl an freien Liegeplätzen ist groß.

Abends gibt es Schnitzel natur, garniert mit Spiegelei und reichlich Gemüse. Nicht nur das Essen, nein, auch der leichte Rotwein tat sein Übriges, dass es doch noch ein schöner Tag wurde – trotz Hafenmeisterstress am frühen Morgen.

11. Mai 2009

Standort: ϕ 54°03,47N λ 013°47,05E (Wolgast)



Morgens stehen wir zeitig auf, wir wollen spätestens die Brückenöffnung um 10 Uhr nutzen, um die See zu erreichen. Wir möchten weiter, weiter gen Osten. Für die nächsten Tage wird bereits wieder Starkwind aus Nord bis Ost im Trend des Seewetters erwartet. Das passt gar nicht zu unseren Plänen. Also, nichts wie raus hier.

Wir verlassen den Greifswalder Bodden in nördlicher Richtung und steuern dann in den Peenestrom ein. Auch hier schmeichelt die Natur wieder dem Auge, verwöhnt mit satten Frühlingsfarben und ungewohnten Eindrücken. Die ehemalige DDR hat uns ein wunderbares Naturerbe überlassen: vergessene Häfen, Ruinen

von Wachtürmen, verwaiste Steganlagen – alles ist zerfallen und marode, die Natur nimmt es sich zurück und zeigt uns, dass sie sich gegen ehemalige Eingriffe sehr gut zu schützen versteht. Andererseits wurde bei der auf unserem Weg liegenden „Insel-Infrastruktur“, wie Klappbrücke nach Usedom, sowie neue Zufahrt nach Rügen geklotzt und nicht gekleckert. Alles vom Feinsten: Modernste Technik, dann wieder endlose, unbebaute Gebiete, der Schrei der Gänse, das Krächzen der Reiher.

Vor der Peenebrücke bei Wolgast versuche ich die „Tin-Tin“ in einen kleinen Clubhafen einzusteuern. Ganz vorsichtig taste ich mich in Richtung Land. Bei 1,5 Meter Anzeige am Echolot gebe ich auf, ich bin immer noch 100 Meter von den Stegen entfernt. Wohl wissend, dass sich am Grund immer noch Seegras und Algen befinden, die die Tiefenangabe verfälschen, traue ich mich nicht weiter hinein. Ich breche ab, steuere ein paar hundert Meter weiter einen alten Werfthafen an, finde einen Liegeplatz auf 2,6 Meter Wassertiefe mit freier Sicht auf die moderne, leuchtend blaue Klappbrücke, die den „Landratten“ den Weg nach Usedom ebnet. Und eben diese Klappbrücke wollen wir morgen Vormittag passieren. Unser letzter deutscher Hafen wird Ueckermünde sein. Dort wollen wir Lothar mit seiner 23-Fuß Etap treffen - der Einhandsegler, mit dem wir 2008 in Haparanda zusammen trafen.

12. Mai 2009

Standort: ϕ 53°56,10N λ 013°35,97E (Rankwitz)

Doch zuvor laufen wir heute einen kleinen, ehemaligen Fischerhafen auf Usedom an. Lothar hatte ihn uns empfohlen. Erstens gibt es hier das sehr gute aber einfache Fischrestaurant „Alte Fischräucherei“ und viel wichtiger, die Entfernung zur nächsten Brücke ist überschaubar und somit besser planbar. Wir liegen im fast leeren Hafen längsseits an der Spundwand und essen abends Fisch aus der Region: Saibling gebraten, mit großzügiger Gemüsebeilage und gebutterten Kartoffeln. Spitze!

Morgens viertel nach acht heißt es „Leinen los“, auf die nächste Brücke zu, zur Brücke von Zecherin. Pünktlich 09:45 Uhr schalten ihre drei Lichter von weiß – rot – rot auf ein einzelnes Rot: d.h., die Öffnung wird vorbereitet. Dann, bei doppelgrün, geben wir Gas und sind durch. Vor uns tut sich, nach ein paar Seemeilen Revierfahrt, das Kleine Haff auf, Polen ist nicht mehr weit. Ca. 50 Meter von uns entfernt stößt ein Seeadler im Sturzflug zur Wasseroberfläche. Seine gewaltigen Krallen schlagen in die Schuppen eines Fisches. Mit kräftigen Flügelschlägen steigt er wieder hoch – und verliert seine Beute. Da der Wind noch schläft, motoren wir mit langsamer Fahrt unserem nächsten Ziel entgegen: der Marina von Ueckermünde.

Und da der Skipper unterdessen Langeweile zu haben scheint, fällt ganz nebenbei ein Fender außenbords und es ertönt der Ruf: Mann über Bord – zur Übung! Hanni, gerade auf dem Weg ins Cockpit, stürzt wieder an den Kartentisch, aktiviert die MOB-Funktion am neuen Plotter, kommt wieder nach oben und sieht den Fender achteraus schwimmen. Der Autopilot steuert weiterhin unbeirrt geradeaus. Beherzt legt sie hart Ruder. Jetzt steuert sie auf den „Mann“ zu, stoppt die „Tin-Tin“ auf und ruft, „Fender an Bachbord auffischen!“ – Gut gemacht, Hanni. Das gibt auch mir ein Gefühl von Sicherheit.

13. Mai 2009

Standort: ϕ 53°44,16N λ 014°02,99E (Ueckermünde)



Bereits gegen 13 Uhr laufen wir in die Uecker ein, folgen ihrem Lauf bis ins Zentrum von Ueckermünde, machen im Stadthafen längsseits fest und gehen zum Einkaufen. Den Stress, von einem weit außerhalb liegenden Hafen ins Zentrum zu laufen, und dann noch alles im Rucksack an Bord zu schleppen, tun wir uns nicht an. Wir *fahren* mit der „Tin-Tin“ zum Einkaufen.

Beide sind wir schwer bepackt – Hanni mit Klopapier unter dem linken, Rollen von Küchenpapier unter dem rechten Arm. Ich, mit zwei Tragetaschen „beladen“, die eine in der rechten, die andere in der linken Hand. Beide haben wir Rucksäcken auf unseren Rücken, so schleppen wir uns samt Proviant wieder

an Bord. Wir legen wieder ab, schippern die eine Seemeile zurück zur „Marina der Lagunen“, tanken dort „mal eben“ 140 Liter Diesel und lassen den Tag bei Hornfisch in Gele mit Bratkartoffeln

ausklingen. Für morgen hat sich – wie bereits erwähnt - Lothar angemeldet! Wir freuen uns auf dieses Treffen und einen unterhaltsamen Klönschnack“ in Bord der „Tin-Tin“.

15. Mai 2009

Standort: φ 53°54,63N λ 014°15,99E (Swinemünde)

Lothar war annähernd 200 km von Berlin nach Ueckermünde gefahren, um uns zu treffen. O.k., seine 23er Etap liegt auch hier, dennoch haben wir uns gefreut, dass er keine Mühe gescheut hat, alte „Haparandafreunde“ vom Jahr 2008 hier zu treffen.

Immer noch weht ein steifer Nordost und hindert uns, den Weg an Polens Küste fortzusetzen. Heute haben wir zumindest den Sprung von Ueckermünde über die polnische Grenze geschafft. Durchs Kleine Haff, dann durch die Kaiserfahrt, haben wir unsere „Tin-Tin“ nach Swinemünde motort. Hanni wurde ganz nervös, dass all ihr Gelerntes über komplizierte Verfahren des Einklarierens auf polnischer Seite keine Gültigkeit mehr haben sollte. Seit Beginn dieses Jahres haben die Polen erkannt, dass sie Mitglied der EU sind!!! – Kein Wachboot der Polen im Stettiner Haff, keine Pflicht sich über UKW-Seefunk beim Einlaufen anzumelden, die Crewliste wird vom Hafenmeister auch nicht verlangt. Super! Hoffentlich erleben wir nicht doch noch eine Überraschung, das läuft alles so glatt. Im Sportboothafen von Swinemünde steht eine kabbelige See und es weht inzwischen mit 5 bis 6 Beaufort. Dank Bugstrahlruder gelingt es mir auf engstem Raum das Schiff zu drehen, um den Bug im Wind zu haben. Wir liegen längsseits am Schwimmsteg, haben Strom und Frischwasser in unmittelbarer Nähe. Apropos Strom: Seit mindestens 20 Jahren habe ich keine Steckdose mehr ohne Schutzkontakt gesehen. Hier gibt's die noch, an den Stegen, zwei Löcher, eins für die Phase und eins für den Nullleiter – fertig!



Ansonsten ist die Marina sauber, Toiletten und Duschen sind o.k.. Man ist bemüht, den verwöhnten Seglern der EU gerecht zu werden. Und der Preis stimmt: 7,- € pro Nacht, WLAN uneingeschränkt frei, das ist mehr als fair.

Am Sonntagmorgen, dem 17. Mai, pünktlich um 6 Uhr, werden wir vom Nebelhorn der Molenansteuerung Swinemünde geweckt. Im Hafenbecken kann man schemenhaft die anderen Yachten erkennen. Da wir aber sowieso auf den angekündigten Südost- bis Südwind warten, nehmen wir das gelassen hin, während andere Crews nervös, Zigaretten rauchend auf dem

Steg auf und ab gehen. Viele kommen aus Ueckermünde, haben einen Wochenendtörn hierher gemacht und müssen heute wieder nach Hause. Gegen 10 Uhr lichten sich die Nebelschwaden, am Himmel dringt verschwommen und milchig die Sonne durch die Wolken. Es wird freundlicher.

18. Mai 2009

Standort: φ 54°10,78N λ 015°33,50E (Kolberg)

Um 6 Uhr klingelt das Handy, genauer: Seine Weckfunktion wird aktiv. Der Wind hat tatsächlich auf Südsüdwest gedreht. Doch zu *einer* Windstärke Wind zu sagen, ist doch etwas übertrieben. Dafür regnet es, was für eine Wetterlage! Aus Südwest nichts Ungewöhnliches – daher hat übrigens der Südwest, die typische Regenkopfbedeckung der alten Fahrleute und Fischer – seinen Namen. Nordwärts geht es aus der Swinemündung, vorbei am inzwischen leer und verlassen stehenden Zollgebäude, in die Südliche Ostsee, die uns in ein schmutziges Grau einhüllt. Wir meiden auf unserem Kurs nach Kolberg zwei Sperrgebiete, die uns zu einem kleinen Umweg zwingen. Dann brist der Wind doch noch auf, dreht auf Nordwest und schiebt uns mit 4 bis 5 Knoten unserem Ziel entgegen. Auch hier müssen wir wieder in eine Flussmündung einlaufen, in die Parsante. Ein übergroßes Hinweisschild an der Pier „Zoll / Douane – Stop only for yachts“ erinnert auch hier an die

alten Zeiten. Wir als Europäer ignorieren diesen Hinweis und fahren gezielt weiter in das Becken für Sportboote. Dort werden wir von einem freundlichen Hafenmeister empfangen, der unsere Leinen annimmt und auch gleich das Stromkabel verlegt. Er spricht kein Wort Englisch, ganz wenig Deutsch, trotzdem klappt alles vorzüglich. Ich gewinne den Eindruck, dass man hier willkommen ist. Als Zeichen seiner Achtung setzt er an einem ungenutzten Fall des Flaggenmastes gleich die deutsche Gastlandsflagge. Alles in seiner Macht und Obhut Stehendes ist sauber und ordentlich, die Hafenanlage alt aber funktionell. Nun liegen wir längsseits an alten Autoreifen, als sich die Nacht über uns senkt. Morgen dann, werden wir das kleine Städtchen erkunden. Kolberg ist eine grüne Stadt. Aufgelockert durch das Flüsschen Parsante, welches gesäumt von trauernden Weiden und wuchtigen Kastanienbäumen seinen Weg zur Ostsee sucht. Dann, im Zentrum Parks, Fontainen, Straßencafés, reges Treiben. Die Sonne lockt, wir trinken jeder ein polnisches Glas Bier zwischen Marienkathedrale und neugotischem Rathaus.

20. Mai 2009

Standort: φ 54°26,30N λ 016°22,99E (Rügenwalde)

Morgens sind wir wieder die erste der drei deutschen Yachten, die auslaufen. Noch ist der Südwest etwas müde, wird aber nach einer vergangenen Stunde durchaus segelbar. Fock und Groß stehen gut und so geht's auf geradem Kurs raumschots nach Rügenwalde. Pünktlich zur vollen Stunde um 14 Uhr schießen wir um den Molenkopf der Hafeneinfahrt, vor uns schiebt sich die Fußgängerbrücke auf Rollen zur Seite, und wir sind durch. Glück muss man haben, zwei, drei Minuten später und wir hätten eine Stunde in Warteposition ausharren müssen, um die nächste Brückenöffnung wahrzunehmen.

Nun, hier in Darlowo (Rügenwalde), müssen wir unser erstes nautisches Problem lösen: Vor uns auf Ostkurs liegen zwei großflächige militärische Sperrgebiete, die den Weg verbauen. Über Funk fragt Hanni nach den Möglichkeiten diese am morgigen Tage zu passieren. Hanni setzt ihr bestes Englisch ein und bekommt von Darlowo Trafic in fließendem Deutsch die



Antwort, dass morgen ab 15 Uhr freie Durchfahrt sei – na, das hätte ich auch gekonnt...

Doch es kommt anders. Am nächsten Tag erhalten wir nun doch keine Freigabe zum Queren des Schieß- und Übungsgebiets. Hanni versucht immer wieder die Hafenbehörde, den Hafenmeister und auch Darlowo Trafic über Funk zu erreichen – nichts, keine Antwort. Zwei Beamte der Grenzpolizei hören mit, schwingen sich in ihren Dienst-Panda (!) und besuchen uns am Kai. Er, ca. 25 Jahre alt, ein freundliches, verschmitztes Lächeln im Gesicht. Sie, etwa gleichen Alters, etwas Zurückhaltendes ausstrahlend, hält sich im Hintergrund. Beide im strahlend sauberen Kampfanzug, schwarzes Lederkoppel, Handschellen und Pistole am Gürtel, Schildkäppi. Ganz unten, schwarze, blank geputzte Springerstiefel – ein schneidiges Paar. Auch sie versuchen nun vor Ort per Handfunke eine Lösung unseres Problems zu finden, jedoch auch ohne Erfolg. Die Hafenbehörde antwortet nicht. Und so zogen sie wieder ab, die hilfsbereiten Grenzer. Wir waren nun gezwungen, nachts um 2 Uhr auszulaufen, um die 18 Seemeilen des sonst gesperrten Seegebiets hinter uns zu bringen.

Zuvor tobt sich noch ein Gewitter über uns aus, dann, in schwarzer Nacht, verlassen wir unter Motor den Hafen, steuern den kürzesten Weg durchs Sperrgebiet. Wir haben Zeit bis 5 Uhr, dann müssen wir durch sein.

22. Mai 2009

Standort: φ 54°45,87N λ 017°32,96E (Leba)



Endlich: Wir sind durch. Der Morgen graut, die „Tin-Tin“ segelt bei achterlichem Wind Leba entgegen. Doch ohne Herausforderung scheint es kein Abenteuer zu geben. Bei 4 bis 5 Windstärken und einer Lufttemperatur von weniger als 9 Grad, überrollt uns von achtern eine Nebelbank. Die Sichtweite verringert sich auf 200 bis 300 Meter und wir pflügen mit 5 bis 6 Knoten durch die See. Gespenstisch. Beide starren wir in die Suppe und erhoffen rechtzeitig „feindliche Objekte“ zu erkennen. Doch das Seegebiet, fünf Meilen vor der polnischen Sandküste, ist wie ausgestorben. Gott sei Dank! Der Südwest brist weiter auf und so rauschen

wir der nicht unkritischen Ansteuerung von Leba entgegen. Die Sonne bricht durch, der Nebel löst sich auf. Nun gilt es nur noch die zur Versandung neigende Einfahrt gut zu meistern. In den polnischen Warnnachrichten wurde bereits darauf hingewiesen: „Leba estuary, shallow water, navigate with caution!“

Und dennoch haben wir eine kurze Grundberührung mit dem sandigen Boden, stauchen kurz auf, schieben uns über die Sandbank und sind danach wieder im tieferen Wasser. Wie soll man „vorsichtig navigieren“, wenn die Seekarte nicht stimmt – und das 50 Meter vor den Molenköpfen. Zugegeben, wenn die mächtigen Sanddünen hier um Leba an Land wandern, kann man es ihnen unter Wasser schwerlich verübeln... Auf jeden Fall sind wir gut und sicher im Hafen angekommen, haben kurz Kontakt mit dem Zoll - per Zuruf von Land aus, und freuen uns auf ein paar Tage „Landurlaub“.



Die polnische Welt ist eine andere Welt – für uns. Wir suchen Einkaufsmöglichkeiten und stellen fest, dass sklep - Laden, piwo - Bier, dziekuje - danke und guten Tag - dzien dobry heißt, nur um einmal die wichtigsten Dinge zu nennen. Nun möge man sich aber nicht einbilden, dass das, was man da ausspricht, jeder Pole respektive Polin versteht. Weit gefehlt. Am Sinnvollsten ist es, mutig einen Laden zu betreten, gar nicht nach englischen oder deutschen Sprachkenntnissen zu fragen, sondern gleich mit freundlicher Miene auf das gewünschte Teil zu zeigen und mit den Fingern deren gewünschte Menge anzuzeigen. Das klappt. Anfangs ist das etwas gewöhnungsbedürftig, funktioniert aber bestens. Supermärkte, wie wir sie kennen, in denen man in aller Ruhe gewünschte Dinge aussuchen, betrachten, bestimmen und entschlüsseln kann, sucht man in den kleineren Städten vergebens. Statt derer reihen sich Mini-Läden, einer am anderen, nacheinander auf, von denen die unterschiedlichsten Artikel und Waren feilgeboten werden. Was im Einzelnen angeboten wird, zeigt sich erst dann, wenn eine genaue Inspektion der dicht an dicht gestapelten Ware stattgefunden hat. Und so kamen wir heute zu Teigtaschen, mit Käse gefüllt, etwas gealtertem Blumenkohl, Matjesheringen, Milch, Butter und verschiedenen Wurst- und Schinkensorten, sagten artig „dziekuje“ und bezahlten relativ wenig für all diese Esswaren. Nun liegt es an uns, das Beste in gekonnter Zusammenstellung daraus zu zaubern. Unser Auflauf aus Kartoffeln, Tomaten und Blumenkohl, überbacken mit Käse hat zumindest sehr gut gemundet. Und gesund war er angeblich auch, weil fleischlos – sagt zumindest Hanni...

Am nächsten Tag werden die Klappfahrräder hervorgeholt und zusammengebaut. Es wird die erste Testfahrt, wenn man mal vom Fahren zwischen den Regalen im Niemeyer-Laden zu Kiel absieht. Unser Ziel werden die riesigen Wanderdünen im Slowinzischen Nationalpark sein, übrigens auch ein Weltkulturerbe, das es zu schützen gilt. Der Weg führt uns durch Kiefernwälder auf befestigten Wegen, die nur von Fußgängern, Radfahrern und den eigens zur Personenbeförderung eingesetzten Elektro-Gespannen befahren werden dürfen. Fast zehn Kilometer haben wir gestrampelt, um dann den letzten Kilometer durch feinen Sand watend, zwischen bis zu 50 Meter hohen Dünen die Ostsee zu erreichen. Das ist die Pommersche Sahara - imposant!

25. Mai 2009

Standort: ϕ 54°47,84N λ 018°24,95E (Wladyslawowo...)

... oder auch Großendorf. Es liegt noch einige Seemeilen vor uns und wird unser nächster Hafen sein. Morgens gegen 9 Uhr laufen wir aus Leba aus, zuvor haben wir Wasser gebunkert, die „Tin-Tin“ klar zum Segelsetzen gemacht. So laufen wir wieder einmal einige hundert Meter flussabwärts, der See entgegen. An Steuerbord kommt uns auf der Mole der Mann vom Zoll entgegen, fragt uns rufend, wohin wir als nächstes wollen und wie viele Personen an Bord seien. Das war's dann auch schon. Wieder auf See, begleitet uns an Steuerbord endloser Sandstrand. Zwischen dem Hintergrund der dunkelgrünen Wälder und dem Vordergrund der blauen See, zieht er sich als endlos weißes Band am Küstenstreifen entlang. Hin und wieder sehen wir in der Ferne ein paar Menschen den Strand entlang wandern oder auch ein Pferdegespann mit Bollerwagen, dessen Kutscher auf der Suche nach Schätzen Ausschau hält, die die Wellen der Ostsee angespült haben könnten. Hier in Polen kann man alles gebrauchen.



Am Nachmittag erreichen wir Wladyslawowo. Ein im Gleichtakt blinkendes Richtfeuer führt uns auf korrektem Weg zwischen den Molenköpfen hindurch in einen großen Fischereihafen. Trawler (Schleppnetzfisher) neben Trawler sind hier „geparkt“, bestimmt mehr als hundert. Für uns Segler gibt es eine separate Anlegestelle, die ganz deutlich an der Betonmole mit großen Lettern „FOR YACHTS ONLY“ gekennzeichnet ist. Unser nächster Weg führt uns zum „Bosman“ (Hafenmeister), der unsere „Tin-Tin“ in seinem Büro über die Überwachungskamera heran zoomt, freundlich unsere Daten aufnimmt, und uns dann einen schönen Tag wünscht.

Als wir nach dem Hafengeld fragen, schüttelt er nur den Kopf und winkt ab. Super! – Aber da haben wir die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Nach kurzer Zeit erscheint eine junge Dame samt Belegdrucker am Schiff, anscheinend von der Gemeinde entsandt, und kassiert stolze 42 Zloty – gegen Quittung. Wir haben den Eindruck, dass der Preisanstieg von West nach Ost nicht unerheblich ist. Trotzdem sollten wir nicht meckern, 42 Zloty, das sind gerade mal 10 €.

Am späten Nachmittag läuft dann noch ein zehn oder elf Meter langer Seefahrtskreuzer ein. Die Crew: ein Ausbilder samt weiblicher Begleitung, und zwei jugendliche Pärchen. Das Schiff entsprechend alt, geschätzte 50, 60 Jahre. Karweelbeplankt, Holzmast, aufgesetzte Achterkajüte. Rollfock und Landanschluss sind Fremdwörter. Doch ihre Seemannschaft - vom Feinsten. Nach dem Einlaufen wird aufgeklärt, das Großsegel und die Fock werden ein- nicht aufgetucht und beigebändselt – nach dem Vorbild der Rahsegler. Der Schiffsführer scheint zufrieden und lässt nach ein paar kleinen Korrekturen „Klar Deck überall“ – also Freizeit – zu. Abends auf der Hafemole wird gegrillt. Spartanisch eben, wie in alten Zeiten, ich erinnere mich.

Vor uns liegen – wieder einmal – zwei Sperrgebiete. Auch die Hafenbehörde hat keine bessere Nachricht, wir müssen sie umfahren. D.h., 12 Seemeilen unnötigerweise nach See hinaus, dann weit draußen die eigentliche Strecke von 18 Seemeilen gen Osten fahren, um danach wieder die Spitze der Halbinsel Hel anzusteuern. Es nervt. Nun sind die Häfen an der polnischen Küste nicht gerade zahlreich und entsprechend weit voneinander entfernt, so fordern diese großflächigen Sperrgebiete zusätzlich noch meilenweite Umwege.

27. Mai 2009

Standort: ϕ 54°36,14N λ 018°48,00E (Hel)

Wir liegen im Hafen von Hel. Die modernen Schlenkel lassen die „Tin-Tin“ gerade eben so hineinpassen, in der Breite. Die Fender müssen bereits gequetscht werden, damit sie ihren Dienst versehen können. Ein futuristisches, eiförmiges Gebilde, sorry, Gebäude in blau-weiß, beherbergt die Touristinformation und die Sanitäreinrichtungen für die Hafenerleger. Wir sind die einzigen. Dennoch,



oder aber gerade deshalb ist der Hafenmeister schnell bei uns, um zu kassieren. Ich hatte Recht, je höher der Wert der Längengrade, desto höher das Liegegeld. Hier in Hel, gelegen auf der gleichnamigen Halbinsel, sind es bereits 45 Zloty. Auf jeden Fall liegen wir nun bereits in der Danziger Bucht, gewissermaßen vor der Haustüre Danzigs. Unser letzter und wohl bedeutsamster polnischer Hafen ist nicht mehr weit, keine 20 Seemeilen von uns entfernt. Während Regentropfen auf unsere Kuchenbude trommeln, genießen wir den Tag als Faulenzertag: lang schlafen, lesen und Musik hören.

28. Mai 2009

Standort: ϕ 54°20,95N λ 018°39,58E (Danzig)

Wir queren ein Verkehrstrennungsgebiet (vorschriftsmäßig, nämlich rechtwinklig!), fahren in das Fahrwasser nach Danzig ein. Und melden uns bei... Nein, machen wir's doch mal korrekt. UKW-Kanal 14: „Port Control Gdansk, this is the German sailing yacht „Tin-Tin“ - my position: starboard boy November five – destination Gdansk Marina – can we proceed? – over.“ Port Control Gdansk antwortet sofort, fragt nach, woher wir kommen und wie viele Personen an Bord seien. Daraufhin bekommen wir die Freigabe, zur Marina zu fahren. Hanni macht das so professionell, dass ich sie danach zum Oberfunker befördere ☺.



Beim Passieren des Ehrenmals, gelegen an Backbord auf der Westerplatte, dippen wir unsere Flagge als Ehrenbezeugung für die 1939 beim Einzug in Polen gefallenen Soldaten. Wir folgen dann den Windungen des Fahrwassers, vorbei an Werften und Kohlenhalden, bis ins acht Kilometer entfernte Zentrum. Die Marina ist widererwarten recht gut belegt für diese Jahreszeit. Wir finden dennoch ein Plätzchen.

Als wir fest sind, prasselt der Regen abermals vom Himmel. Schnell, mit ein paar eingespielten Handgriffen, wird die Kuchenbude aufgebaut. Geschafft! Das Danziger Krantor wacht (fast) über uns, ist es doch keine 200 Meter von uns entfernt. Und der Regen nimmt kein Ende...

Am Pfingstsonntag, bei strahlendem Sonnenschein, bestimmt Joanna unseren Tag. Eine feuerrote, langhaarige Polin, hat in Deutschland Germanistik studiert und lebt förmlich in ihrer Aufgabe als Stadtführerin von Danzig. Wir erfahren fast alles über die Geschichte Danzigs mit seinen kleinen

Anekdoten und Geschichten, seinem wirtschaftlichen Aufstieg und den wörtlichzunehmenden Zerfall zum Ende des 2. Weltkrieges. Inzwischen ist der größte Teil der Altstadt wieder als liebevoll gestaltete Kopie, unter Verwendung der Originale aus dem Trümmerschutt, entstanden. Danzig ist sehenswert. Die Danziger sind freundlich, weltoffen - haben gelernt mit ihrer wunderbaren Stadt Geld zu verdienen. So auch die ca. 35-jährige Joanna, die zumindest während der Touristenzeit gut „Kohle“ macht. Alles in Euro, bar auf die Hand - versteht sich – aber sie war Ihr Geld mehr als wert.

Von Danzig nach Tallinn - 525 sm



01. / 02. Juni 2009

Standort: Auf See (Pommersche Bucht)

Mehr als 120 Meilen Seeweg trennen uns von Litauen, genauer von Klaipeda. Einen Ausweichhafen gibt es nicht, es sei denn, für den Notfall Kaliningrad, das ehemalige Königsberg. Die russische Seegrenze jedoch werden wir tunlichst meiden, sie weit umfahren. Wir erweitern sie einfach von den bestehenden 12 auf 13 Seemeilen, um auf der sicheren Seite zu sein. Es gibt genügend Seglergeschichten – und die sind kein Seemannsgarn – über Grenzüberschreitungen und den russischen Reaktionen. Das Wetter soll sich laut Prognose die nächsten Tage deutlich verschlechtern und auf Stakwindstärke aus Nordwest aufbrisen. Darauf sollten wir nicht warten, bei Nordwest ab sechs Bft ist Klaipeda für Yachten nicht mehr anzulaufen. Vor der Einfahrt wird dann die See branden, Grundseen werden entstehen und der nächste Hafen wäre dann nochmals 35 Seemeilen weiter weg. Eine Horrorvorstellung. Also wird das momentane Schwachwindfenster genutzt, um 20 Stunden unter

Maschine diese Strecke zu bewältigen.



Wir erleben eine spiegelglatte See, die das sich ständig ändernde Bild von Himmel und Wolken als bewegtes Farbspiel wiedergibt. Wir erleben auch einen kitschigen Sonnenuntergang, als der rote Feuerball an der Kimm eintaucht. Langsam senkt sich gegen 23 Uhr die Nacht über uns. Unsere „Begleiter“, ein monumentaler Schleppverband von drei

Schleppern und einem Ponton mit zig Metern hohen stehenden Gittermasten, bleiben achteraus. Sie sind unserer Marschfahrt von 6,5 Knoten nicht mehr gewachsen. Gegen Mitternacht: Der Halbmond wirft ab und zu sein Licht auf unser Umfeld und lässt einen „Wachhund“ der Russischen Föderation

schemenhaft erscheinen. Seine Lichterführung ist korrekt, dennoch bekommt man ein komisches Gefühl in der Magengegend, als er um uns herum schleicht. Gegen Mitternacht haben wir die Seegrenze von Russland erreicht. Die Aktivitäten im Funk nehmen zu. Andere unbekannte Schiffe werden von der russischen Navi Control gerufen, mit der Aufforderung, sich zu identifizieren. Zwei deutsche Yachten werden gestoppt, sie haben sich eine halbe Seemeile zu weit in russisches Gebiet gewagt. Wir erfahren am nächsten Tag von diesen, unseren Liegeplatznachbarn, wie das abgelaufen ist: Sie versuchten im Konvoi eines der unzähligen Warngelände zu umfahren, kamen dabei auf russisches Gebiet, wurden per Funk aufgefordert ihr Schiff zu stoppen. Ein Sonderkommando von zwei Militärs und einem Dolmetscher kamen mit ihrem Schlauchboot längsseits, vernahmen die Betroffenen, schrieben Berichte, ermahnten das in Zukunft zu unterlassen. Das ganze Unterfangen dauerte eineinhalb Stunden und kostete – man höre und staune – keine Strafe.

Morgens, als die Dämmerung einbrach, waren wir dann vor litauischem Gebiet und motorten, motorten, motorten – der Sonne entgegen. Von achtern aufkommend wollte uns dann noch ein Kreuzfahrtschiff namens „Princess Daphne“ übermangeln, überlegte sich das dann doch noch und passierte in langsamer Fahrt unsere „Tin-Tin“ im Abstand von ein- bis zweihundert Metern an Backbord.

Dann, vor Litauens Toren, folgte das Theater mit der Border Control auf Kanal 73 über Funk. Keiner versteht richtig Englisch und wir kein Litauisch. Nach ewigen Hin und Her durften wir dann ungeschoren passieren: „You can proceed!“

03. Juni 2009

Standort: ϕ 55°42,39N λ 021°07,64E (Klaipeda)

Was sind Crewkameraden? Kurz: Alle Marineoffiziere, die zur gleichen Zeit als Matrosen O.A. bei der Marine „angeheuert“ und viel „Freud und Leid“ zusammen durchgestanden haben – Truppenübungsplatz Nordoe, Segelschulschiff „Gorch Fock“, Marineschulen, u.a. Flensburg-Mürwik. Und die trifft man auch, wenn man, wie Hanni und ich, das Baltikum besegelt und in Klaipeda einläuft. Sein Name ist Dirk, verheiratet mit einer bezaubernden Litauerin, wohnhaft in Klaipeda. Erst über E-Mail, dann über Handy wird ein „date“ vereinbart, und so sieht man sich nach fast 45 Jahren wieder. Beide, er und ich, inzwischen ergraut. Die Erinnerung aneinander kommt erst spärlich, dann arbeitet das Gehirn im Hintergrund, die Bilder vom Gegenüber werden Minute für Minute klarer. Ein interessanter, unterhaltsamer Abend, ohne Pathos, einfach erfrischend.

Die „Tin-Tin“ liegt im Hafen der Marina Smiltyne. Dann, beim Hafenmeister der Schock: 40, ich buchstabiere: v-i-e-r-z-i-g Euro werden für zwei Nächte Liegezeit verlangt und das in Litauen. Das sind (fast) Mittelmeerpreise. Nur gut, dass unser Törn nicht sehr viel weiter nach Osten geht. Meine Theorie bestätigt sich: Mit zunehmenden Längengraden wird es immer teurer. Schau'n wir mal wie es wird, wenn wir ab Finnland wieder westwärts fahren... ☺

Als kleine „Aufmunterung“ brist es auf 7 Bft auf, die Welle steht genau in die Hafeneinfahrt. Die „Tin-Tin“ hüpfert und springt, reißt an den Leinen. Beim Nachbarn in Luv löst sich die Vorleine. Da kommt Freude auf. Ich springe auf dieses Boot und sichere diese Leine wieder – Gefahr gebannt! Der Regen prasselt an Deck, es ist Schietwetter.

Am nächsten Tag entscheiden wir uns für ein neues Abenteuer. Das Kurische Haff dehnt sich von Klaipeda südwärts, also in Richtung russischer Grenze aus. Die Krux: Es ist teilweise sehr flach. Wir lesen in Büchern darüber, studieren die Seekarten, befragen den Plotter. Es sollte für uns reichen, mit der Tiefe. Das Haff ist gut betonnt und so legen wir los, bzw. ab. Segelnd, bei bis zu 7 Bft, nur unter Fock rauschen wir durchs Kurische Haff. Dann, als es über die Flachs geht, bei Wassertiefen von zweieinhalb Metern, sind meine Nerven nicht stabil genug. Die Fock wird eingerollt, die Maschine gestartet. Jetzt ist mir wohler. Gegen 3 Uhr nachmittags liegen wir, kurz vor der russischen Grenze, im Hafen von Nida. An Backbord die „Sindbad“, an Steuerbord die „Nirwana“, beides Yachten aus Deutschland, die wie wir die „Baltik-Runde“ durchziehen möchten.

Abends sind wir auf der „Nirwana“ auf ein Glas Wein von der Crew eingeladen. Wir verspäten uns, da wir die Zeitumstellung (plus eine Stunde) schlichtweg verschlafen haben. Der Wind pfeift weiter kräftig aus West, die Temperatur fällt wieder auf acht Grad – es ist schweinekalt. Hanni möchte mal wieder Wärme haben – Mittelmeer !?! (im Vertrauen, ich auch - aber Mittelmeer ???)

05. Juni 2009

Standort: ϕ 55°18,12N λ 021°00,49E (Nida)



Wir erkunden die großen Dünen, das Sommerhaus von Thomas Mann, den alten Friedhof. Dieser im wilden Gelände in Hanglage, licht von verkrüppelten, hohen Kiefern durchwachsen. Als bleibende Erinnerung an den Gräbern kaum Kreuze. Statt derer, Grabbretter in verschiedenen Formen, inzwischen von Wind und Wetter verwittert. Wir besuchen die aus roten Backsteinen gebaute nebenstehende Kirche. Sie überzeugt durch ihre Schlichtheit. Wir sind allein, nur der Klang der Orgel lässt uns

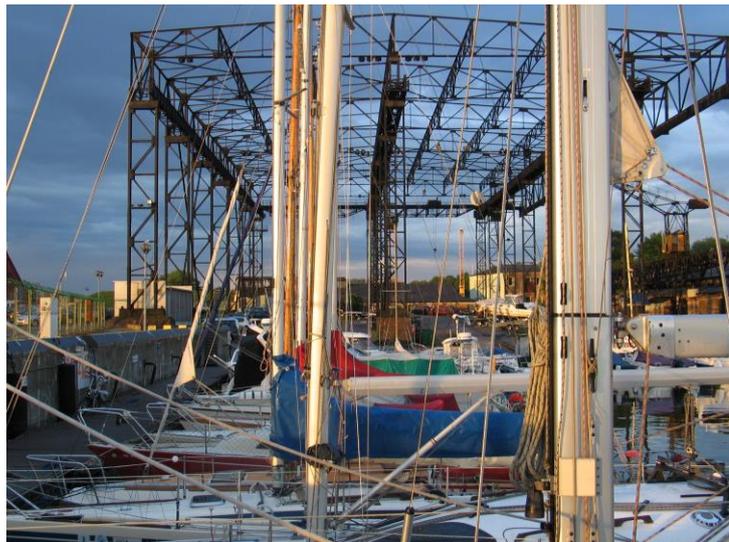
innehalten. Durch die in Blau gehaltenen gotischen Fenster dringt kaltes aber dennoch freundliches Licht.

Auf dem Weg zum Schiff treffen wir auf eine Bernsteinhändlerin. An ihr kommen wir nicht vorbei, ohne uns ein paar kleine „Handschmeichler“ zugelegt zu haben. Ich bin überrascht von dem geringen Gewicht der „Steine“ aber sie sollen ja schwimmen.

Am Sonntagmorgen kommt Stress auf. Nicht bei uns. Die Litauer müssen nach Hause, morgen ist Arbeitstag. Und es saut aus Nordost mit 6 bis 7 Bft. Auch wir wollten eigentlich wieder nordwärts segeln, doch im Haff bildet sich schnell eine ruppige, steile See. Bereits im Hafen kämpfen die kleinen Yachten mit ihren schwachen Einzylindern tapfer gegen Wind und Welle. Doch sind die Molenköpfe erstmal achteraus, wird der eine oder andere kleine Fetzen an Segel gesetzt und ab geht's, am Wind, auf der Kreuz gen Klaipeda. Das Fahrwasser ist eng, an seinen beiden Seiten wird's schnell flach. Wie flach, das weiß nur der Einheimische. Da wir aber keine Insider des Haffs sind, eine Karte hilft da recht wenig, verbummeln wir den regnerischen Tag – wir müssen ja morgen nicht zur Arbeit. Am Montag soll's zwar auch noch regnen, aber der angesagte Wind wird dann auf Ost-südost gedreht haben. Das wäre ein schöner Halbwindtrip, im Regen, zurück nach Klaipeda.

Er hat wunschgemäß gedreht und uns segelnder Weise zum zweiten Mal nach Klaipeda geschoben. Inzwischen habe ich auch den Respekt vor den Flachwasserzonen verloren und so lief es dann moderat durchs betonnte Fahrwasser. Der Schwan, er war mir schon bei der Tour nach Nida aufgefallen, hing immer noch baumelnd 27 Meter über uns, als wir die Hochspannungsleitungen unterquerten.

In Klaipeda haben wir dann im Hafen einer Werft festgemacht und somit war der kurze Weg ins Stadtzentrum gesichert. Das „Ännchen von Tharau“ wacht immer noch auf ihrem Brunnensockel auf dem Theaterplatz, das Kopfsteinpflaster ist immer noch holperig und uneben, und durchaus ansehenswerte litauische Damen stolzieren gekonnten Schrittes eben über dieses grobe Kopfsteinpflaster mit ihren kurzen Röckchen, schlanken Beinen und stilettartigen high heels. Dann entdecken wir noch eine mit schmiedeeisernen Geländern versehene alte Klappbrücke, an deren Stäben und Verzierungen unzählige Bügelschlösser eingerastet, also verschlossen sind. Da alle Schlösser mit einer Gravur (Initialen, Namen, Herzchen oder Blumen) versehen sind, muss dies eine Bedeutung haben, die wir aber noch nicht enträtseln konnten.)* Ich vermute, dass im darunter liegenden Flussbett die dazu gehörigen Schlüssel versenkt worden sind. Sachen gibt's!?!



)* Dirk, mein Crewkamerad und Fremdenführer von Klaipeda schreibt per eMail:

Hallo Tommy,

ich grüsse Dich und Deine liebe Frau (...).

Die Schlösser zeigen, wer als frischgebackenes Ehepaar über diese Brücke gegangen ist und sich ewige Treue geschworen hat. Zum Zeichen wird dann jeweils ein Schloss angebracht und der Schlüssel ins Wasser geworfen.

Ein Litauer allerdings hat mir mal bedeutet, dass er durchaus noch einen Reserveschlüssel für den Fall aller Fälle besäße!

Herzliche Grüsse, auch von Jolanta,

Dirk

10. Juni 2009

Standort: φ 56°30,74N λ 021°00,84E (Liepaja)



Fast 60 Seemeilen sind zu bewältigen. Zuerst herrscht Flaute, ergo: Motor an. Doch dann, nach 2 Stunden Lärm, ist es uns vergönnt die Segel zu setzen und mit einem frischen Halbwinder durch den Nebel zu pflügen. Die Sicht ist nicht ganz so schlecht wie damals vor Leba, sie pendelt sich bei 300 bis 500 Metern ein. Damit kann man leben, da ja, bekanntermaßen, hier wenig Verkehr ist. Die „Tin-Tin“ macht einen Spitzenspeed von 8,5 Knoten durchs Wasser. Der nach Norden setzende küstennahe Strom tut sein Übriges und legt nochmals einen halben Knoten drauf. Das bedeutet, dass wir

teilweise mit über 9 Knoten Fahrt über Grund dahin rauschen.

Bei unsichtigem Wetter finden wir die Fahrwassertonnen und die breite Einfahrt nach Liepaja. Ein alter Industriehafen, viel Schrott, alte abgewrackte Trawler, ausgemusterte Kriegsschiffe säumen den Weg. Ganz im letzten Eckchen haben einsichtige Leute für Segler eine Anlegemöglichkeit geschaffen. Es ist großer Andrang in dieser besagten Ecke. Wir landen den „Glückstreffer“ und laufen mit den Booten der „Baltic Open Regatta '09“ ein, liegen dann im Päckchen mit zwei anderen deutschen Yachten. Der Platz, direkt an der Brücke, wird uns vom umsichtigen, gut Englisch sprechenden Hafenmeister über Funk zugewiesen. Die 40 (!) Yachten sind *die* Attraktion in Liepaja. Ich glaube, morgen wird im Fernsehen über uns berichtet!!! Die Pier wird bevölkert von promenierenden Schaulustigen, ein paar Kinder kommen mit wehleidigem Gesicht zum Betteln und auch der rüdigigen Hafenkatzte müssen wir den Zutritt an Bord mit strengem Blick und erhobenem Zeigefinger verbieten.

Zu guter Letzt noch die Wetteraussichten für Freitagnachmittag, die uns wieder einmal zum Grübeln bringen: Südwest 7, in Böen 8, See 2,5 m, Regen. Da wollten wir eigentlich auslaufen, um unseren „Kurs Nord“ weiter zu verfolgen. Was soll's, wir haben Zeit... Der nächste Hafen wird – irgendwann – Pavilosta sein, immer noch in Lettland gelegen.

13. Juni 2009

Standort: noch Liepaja (Lettland)

Wir bereuten es nicht, dass wir in Liepaja zwei Tage länger fest saßen. Der Wind kam nicht in vorhergesagter Stärke und so hatten wir die Muße, die Stadt „zu erwandern“. Die Wege waren weit, die Eindrücke groß, die Gegend teilweise einsam. Erkennen konnten wir, ob die äußerlich oftmals total

vergammelten Häuser bewohnt waren, an ihren blank geputzten bzw. verdreckten Fenstern. Die Straßenbahn war gezwungen die vermutlich ehemalige Prachtstraße teilweise im Schrittempo zu befahren. Die Schienen hatten sich an einigen Teilstrecken so weit abgesenkt, dass sonst die Gefahr des Entgleisens bestanden hätte. Auch die einheimischen Autofahrer kannten besagte Stellen und verhielten sich – ihrem Auto zuliebe – recht defensiv.

Dann aber lockte noch ein Markt, besser eine Markthalle samt einem überdachten Gemüsemarkt: Blumen, Früchte, Fisch, Fleisch, Geflügel, Erdbeeren im Überfluss – eine riesige Auswahl von Naturprodukten. Es war überwältigend. Hanni wollte alles kaufen. Und so haben wir uns geeinigt, nur die für uns notwendigen Dinge (und ein bisschen mehr ☺) einzukaufen. Mit Händen, Mimik, Anzahl der Finger und einem Gemisch von Deutsch und Englisch ist es uns gelungen, das Gewünschte zu bekommen. Die Menschen sind freundlich und geschäftstüchtig.

14. Juni 2009

Standort: φ 56°53,29N λ 021°10,34E (Pavilosta, Lettland)

Am Sonntagmorgen wollen wir weiter. Neben uns im Päckchen, die holländische Yacht „El Niño“. Sie macht ebenfalls noch keine Anstalten zum Aufbruch. Es ist wieder mal „Schietwetter“. Hanni und ich verpacken uns in Ölzeug. Dann motoren wir durch den langen, kanalartigen Hafen der offenen See entgegen. Schon von weitem sehe ich, wie sich die Brandung an den Molenköpfen bricht und senkrecht empor steigt. Da draußen erwartet uns etwas...

Die ersten zwei bis drei Seemeilen müssen wir gegenan stampfen. Die See ist wild und hoch. Die

„Tin-Tin“ schaufelt kräftig Wasser über Deck, zwei bis drei Meter wird die Wellenhöhe wohl sein. Hanni wird immer ruhiger und auch etwas bleich um die Nase. Nennen wir es mal „Heimweh“, was an und in ihr arbeitet. Selbst Kekse helfen ihr da nicht. Und als ich ihr dann



auch noch einen Schluck Rum aus der Buddel in Aussicht stelle, kann sie darüber gar nicht lachen. Nach dem Verlassen des Flachwassers können wir abfallen und die Fock ausrollen, um auf Nordkurs zu gehen. Nun wird das Schiff stabiler und damit auch ruhiger. Schauerartig ergießt sich immer wieder Regen über uns. Unser Ziel: Pavilosta. Auch hier liegt der kleine Hafen in einer Flussmündung, nämlich in der Saka. Und davor tobt die See wie in einem Hexenkessel. Die Brandung läuft auf, der Fluss schiebt dagegen. Da gibt es nur eines: Mit über sieben Knoten unter Motor durch diese Zone zu rauschen, um steuerfähig zu bleiben, bis wir nur noch von Flusswasser umgeben sind. Erst dann darf die Fahrt aus dem Schiff. Zugegeben, meine Nerven waren gespannt, wie unsere Oberwanten. Die Einfahrt war nicht breit, ich schätze 30 bis 40 Meter aber beidseitig mit klotzigen Gesteinsquadern und aufgestapelten Natursteinen befestigt. Die „Tin-Tin“ eierte in diesem „Wildwasser“ untabil hin und her, mit schäumender Bugwelle, ständig kurz davor aus dem Ruder zu laufen. Wir beide waren erleichtert, als unser Schiff sicher am Steg fest war - und lagen dort wie in Abrahams Schoß.

Der Hafen an sich ist trist und einsam. Die Duschen im Container, ein Provisorium. Das Hafengeld human. Wir erkunden die Gegend, dürfen aber nicht in die Wälder hinein. Warnschilder weisen auf die Gefahr von überalterten Explosivkörpern hin. Ein Erbe der Russen? So beschränken sich unsere Wege auf das Fischerdörfchen, welches, wie so oft in den Baltischen Staaten, zwischen vergammelter Bruchbude und mit viel Liebe erbauten Neuem alles zu bieten hat. Das Heruntergekommene überwiegt allerdings, ist es nur das fehlende Geld?

16. Juni 2009

Standort: ϕ 57°23,64N λ 021°32,04E (Ventspils, Lettland)

Am nächsten Morgen, es ist strahlender Sonnenschein, lösen wir die Leinen. Nur über dem Flussbett, achteraus, stehen einige Nebelschwaden. Draußen auf See das tiefe Blau der Zentralen Ostsee. Die Dünung rollt gleichmäßig und immer noch ein bis zwei Meter hoch aus Südwest und lässt die „Tin-Tin“ geigen. Unser Kurs ist auf Ventspils gerichtet. Wir wollen gerade Segel setzen, da kommt von achtern eine dunkle Nebelbank auf uns zu und überrollt uns. Wir sind wieder einmal gefangen in den widrigen Wetterbedingungen der weitläufigen östlichen Ostsee.

Wetter, immer wieder das Wetter – *das* zentrale Schlüsselwort für diese Seegebiete. Nie habe ich so deutlich erfahren müssen, dass hier ein Tief nach dem anderen „ungebremst“ über die Weite der See läuft, um dann über Land – Litauen, Lettland, Estland - einzufallen. „Wetterfenster“ heißt das Schlüsselwort, um das sich hier täglich alles dreht. Nur in diesem (passenden) „Wetterfenster“ haben



wir – und die anderen Segler natürlich auch – eine Chance, das nächste Ziel zu erreichen.

Und so hat es uns wieder mal erwischt: Statt strahlendem Sonnenschein mit einer frischen, achterlichen Brise, hüllt uns der Seenebel ein. Doch die Sonne ist stärker. Nach fast zwei Stunden Blindfahrt löst er sich auf und die Ansteuerung in den Hafen von Ventspils ist unproblematisch. Dort angekommen, sind wir nicht gerade begeistert von seinem industriellen Flair. Direkt daneben stößt eine Fischräucherei ungefiltert

dicken, schwarzen Qualm aus. Wir haben aber Glück: Die Rauchschwaden ziehen mit dem Wind von uns weg. Dafür ist das Liegegeld auf europäischem Hyper-Niveau: 25 Euro pro Übernachtung! Die Toiletten und Duschen sind unter aller Sau. Unser englischer Nachbar drückt sich zurückhaltend britisch aus: „The showers are a little bit dirty“. Mein Kommentar: „a little bit???“

Am nächsten Tag erkunden wir die Stadt. Wie schon oft erleben wir eine positive Überraschung. Die Stadt zeigt sich von ihrer „grünen Seite“. Viele kleine Parks, in denen sich Künstler mit Ideenreichtum etablieren durften, lockern das Stadtbild auf. Die „Lielais Posppekts“, eine *der* Hauptstraßen, überrascht uns mit beidseitigen Fußgängeralleen. Und das alles mit altem, dichtem Baumbestand. Dann wieder in der Altstadt das leidige Übel: Die betagten Holzhäuser verkommen, die Fenster verrottet, hier fehlt oftmals nur ein Pott Farbe und der Wille zur Erhaltung der pflegenswerten Fassaden.

Falsch gedacht. Bereits am Nachmittag hat sich ein Maler mit Rolle und Farbe an besagtem völlig vergammelten Hafenmeister- und Sanitärgebäude zu schaffen gemacht. Geht doch, dachte ich so bei mir. Aber als ich dann am nächsten Morgen den Gang zur Dusche betrat, war das Grausen groß: Die teilweise abgeblätterte Farbe wurde nur übergerollt, selbst schuppenartig hoch stehende Altfarbe wurde nicht entfernt sondern nur zugekleistert. Unvorstellbar!

16. Juni 2009

Standort: ϕ 58°14,70N λ 022°28,28E (Kuressaare, Estland)

Und so haben wir dann nach zwei Übernachtungen fluchtartig den penetrant nach geräuchertem Hering stinkenden Hafen verlassen – die Flucht auf See. Anfangs läuft es nicht so gut – mangels Wind. Doch dann drückt der Südwest mit 3 bis 4 Bft durch und schiebt die „Tin-Tin“ ihrem nächsten Ziel entgegen, dem über 60 Seemeilen entfernten Hafen von Kuressaare. Abermals wird eine neue Gastlandsflagge gesetzt. Blau, Schwarz, Weiß für Estland, steht jetzt unter unserer Steuerbordsaling.

Es dauert keine zwei Stunden, da meldet sich Riga Rescue Radio mit einer Starkwindwarnung für unser Seegebiet, der Zentrale Ostsee: 7 Bft aus Südwest. Kann uns nur recht sein, ist schließlich Wind von achtern. Nachdem die Fock immer wieder einfällt, wird sie geborgen. Nur unter dem Großsegel laufen wir mit bis zu 8,5 Knoten durchs Wasser. Eine über zwei Meter hohe Windsee schiebt von achtern kräftig mit. 15 Seemeilen vor dem Ziel müssen wir anluven und uns in flacheres Wasser begeben. Da sind die 69 Quadratmeter des Großsegels einfach zu viel. Wir beide kämpfen



gegen Wind und Welle, um das Segel zu bergen. Dann wird statt des Groß' die Fock ausgerollt, und so erreichen wir das Ziel nach fast 12 Stunden anspruchsvollem Segeln. Wir haben heute etwas „getan“.

Zum Abendessen gibt es auf die Schnelle Nudelpfanne, bestehend aus – wie der Name schon sagt – Spirellis, Paprikastreifen, Tomatenachteln, Erbsen, Zwiebelwürfeln, einer klein gehackten Knoblauchzehe und Schinkenwürfeln. Dazu ein, zwei oder

auch drei Gläser Rotwein, so genießen wir den inzwischen verregneten Abend im Hafen an Bord. Das Ankommen ist eben doch das Schönste am Segeln...

21. Juni 2009

Standort: noch Kuressaare (Lettland)

Am ersten Tag spazieren wir eine kleine Runde in der Nähe des Hafens. Eine alte Burg, erbaut Anfang des 14. Jahrhunderts, von Festungsanlagen umgeben, weckt mein Interesse. Ein mächtiges eisernes Falltor, an schweren Ketten hängend, schwebt über dem Eingang zur Burg. Die Mauern der Burg, rundherum glatt, hoch, unbezwingbar.

Vom Hafenmeister erhalten wir die Adresse einer Gasfüllstation im Ort. Das läuft hier alles ganz unproblematisch. Die leere 5-Kilo-Flasche kommt in den Rucksack, den Stadtplan in den Händen, so „laufe“ ich mein Ziel an. Zweieinhalb Kilometer Fußmarsch hin und diese auch wieder zurück sind auch mal eine Abwechslung für alte Seefahrer. Überhaupt, der Service im Hafen ist unbeschreiblich. Der Hafenmeister freundlich, Englisch sprechend, immer hilfsbereit. Die Sanitäreinrichtungen sauber, gepflegt. Es liegen Welten zwischen Ventspils, diesem Gammelloch und dieser hiesigen sauberen Marina. Und preislich? Billiger! 20 Euro pro 24 Stunden, da kann man nicht klagen.

Und dennoch, wir müssen weiter, so schön es auch hier ist. Hanni ist nicht gerade glücklich, als wir nach drei Tagen morgens um 7 Uhr die Leinen lösen. Wieder haben wir das lange, gerade Fahrwasser zu passieren. Links und rechts, nicht weiter als in 10, 20 Meter Entfernung, stehen die Möwen und Schwäne auf ihren kurzen Beinen und wir bangen um eine gute Durchfahrt ohne Grundberührung. Hat es von See kommend geklappt, sollte es jetzt, auslaufend, auch wieder gelingen. Aber das komische Gefühl in der Magengegend bleibt.

Unser nächstes Ziel ist Virtsu, ein trister Fähranleger mit ein paar Liegeplätzen für die Segler. Unser freundlicher Hafenmeister in Kuressaare hat uns abgeraten – dort sei es viel zu laut. Jede halbe Stunde kämen und gingen die Fähren. Egal, auf dem Weg nach Tallin müssen wir mal Zwischenstation machen, wir werden es überleben.

22. Juni 2009

Standort: $\phi 58^{\circ}57,51N$ $\lambda 023^{\circ}31,70E$ (Haapsalu, Estland)

Und wir haben es überlebt. Für Bodenseesegler: Man kann sich das folgendermaßen vorstellen. Liegeplatz Staad, neben dem Fähranleger, nur ohne trennende Spundwand. Die Fähren natürlich drei, vier Nummern größer. Deren PS-Zahl entsprechend mehr, eben Seeschiffe - das Mahlen der Schrauben heftiger, der Schwell deutlich stärker. Und trotzdem liegen an diesem kleinen

Schwimmsteg immer wieder fünf bis zehn Yachten, die den Weg nach Nord oder Süd für eine Nacht unterbrechen wollen. So wie wir auch.

Morgens, die Sonne wärmt uns und sorgt endlich einmal für gemäßigte Temperaturen, geht's über Flachs und durchs Fahrwasser zum nächsten Hafen, nach Haapsalu. Wir finden einen freien Platz mit Heckboje, vorn mit dem Bug zum Schwimmsteg. Ein freundlicher finnischer Nachbar hilft und nimmt die Vorleinen an. Es hat aufgebrist. Der Windmesser zeigt 4-5 Bft. Die Welle am Liegeplatz kommt von achtern, ist nicht sonderlich groß, ballert aber kontinuierlich unter das Heck der „Tin-Tin“. Na, das wird eine Nacht werden...

Aber zuerst fordert unsere Aufmerksamkeit das Hafenfest zu „Mittsommer“. Sogar ein Animator wurde engagiert, der zugegebenermaßen, seine Sache sehr gut gemacht hat. Mit – für unsere Ohren – harter Aussprache, bestehend aus vielen, vielen rollenden R versteht er es, seine Zuhörer in seinen Bann zu ziehen. Auch wir hören und staunen, wenn es um das Kegeln mit abgesägten Birkenaststücken geht. Das Tauziehen mit einem



armdicken Tampen begeistert die Mitwirkenden und Anwesenden. Am Rande des Hafens wird ein großer Scheiterhaufen entzündet, der wegen des kontinuierlich wehenden Windes hell lodernd abbrennt. Dann war da noch das im Sitzen auszutragende Kräftemessen, bei dem sich jeweils zwei Männer mit Klammergriff um ein Meterstück, ebenfalls von Birkenholz, „streiten“. Sorry, *Männer* war nicht ganz korrekt. Zu fortgeschrittener Stunde haben sich an die Aufgabe des Kräftemessens dann auch die Mädels gewagt. Mit überschwänglichem Ruf wurde dann „Applausi“ eingefordert, wenn einer der Teilnehmer den anderen besiegt hatte. Diesen „Applausi“ sollten sie haben. Übrigens, „Applausi“ war das einzige Wort, welches wir von der estnischen Sprache an diesem Abend verstanden haben... Die Nacht war, wie befürchtet, laut an unserem Liegeplatz, die kleinen aber nicht zaghaften Wellen klatschten ununterbrochen unter das Heck der „Tin-Tin“. Nun habe ich ja einen gesunden Schlaf, aber was zu viel ist, ist zu viel.

Am nächsten Morgen pfeift es weiterhin mit 5 Bft aus Nordnordost. Inzwischen haben sich die Reihen auf den Liegeplätzen gelichtet. So beschließen wir unsere „Tin-Tin“ zu verlegen – mit dem Bug in den Wind. Vorn an einer Boje, achtern am Schwimmsteg. Beide waren wir stolz, diese Aufgabe bei auflandigem Wind – mit der Hilfe eines Holländers auf dem Steg – erfüllt zu haben. Doch, es hat nicht sollen sein: Nun lagen wir in vorderster Front mit der „Tin-Tin“, haben den anderen – durchaus dankbaren – Liegeplatznachbarn die Wellen gebrochen und... hatten es genauso laut wie am Tag zuvor.

24. Juni 2009

Standort: ϕ 58°57,51N λ 023°31,70E (Dirhami, Estland)

Da hilft nur eines: Auslaufen, um einen ruhigeren Hafen anzusteuern. Das haben wir frühzeitig am nächsten Morgen auch getan, haben uns bei strahlendem Sonnenschein und frischem Nordost segelnder Weise verabschiedet, um dann vom Regen in die Traufe zu kommen. Der Hafen Dirhami, gelegen am Finnischen Meerbusen, sollte die Erlösung sein. Der Schwimmsteg war neu, aus Beton, doch die gesamte Versorgung (Strom, Wasser) war noch nicht installiert. O.k., kein Problem, wir sind autark. Als dann über Nacht, vom Nordost, wieder die Welle unter unser Heck polterte, hatte ich „die Faxen dicke“. Ergo: Morgens wird ausgelaufen, um einen besseren (?) Hafen anzusteuern. Dieser liegt dann weiter östlich, auf unserem Weg nach Tallinn, durchaus im Rahmen der Route. Er heißt Lohusalu, wird in Büchern als „unbedingt ansteuerungswürdig“ gepriesen.

25. Juni 2009

Standort: ϕ 59°24,14N λ 024°12,27E (Lohusalu, Estland)

Aber bis dahin sollte das Ziel zuerst einmal „erkämpft“ werden. Mit einem Reff im Großsegel und am Vorstag die Arbeitsfock, kämpften wir drei („Tin-Tin“, Hanni und ich) gegen Wind und Welle bei 5 bis 6 Bft. Eigentlich sollten es nur knappe 30 Seemeilen bis zum Zielhafen werden, doch die Praxis sieht oft anders aus. Es wurden 44! Wohl gemerkt, bei strahlendem Sonnenschein und einer See, die Zeit und Muse hatte, sich von St. Petersburg bis zu uns aufzubauen. Kreuzender Weise haben wir das Ziel erreicht, kurz davor in Lee eines Kaps die Segel geborgen und beigebändselt, um den „Affentanz“ des



Bergens in mächtiger See zu vermeiden.

Das Einlaufen erfordert dann unsere ganze Aufmerksamkeit. Es gilt genau in einer Deckpeilung durch die beidseitigen klotzigen Steine zu navigieren. Ein gestrandetes, inzwischen vom Salzwasser stark zerfressenes Wrack in zweihundert Metern Entfernung an Backbord, zeigt die Gefährlichkeit dieser Einfahrt. Doch wir haben gute Sicht, allerdings eine brandende Welle von achtern, und - einen Kartenplotter an Bord!!!

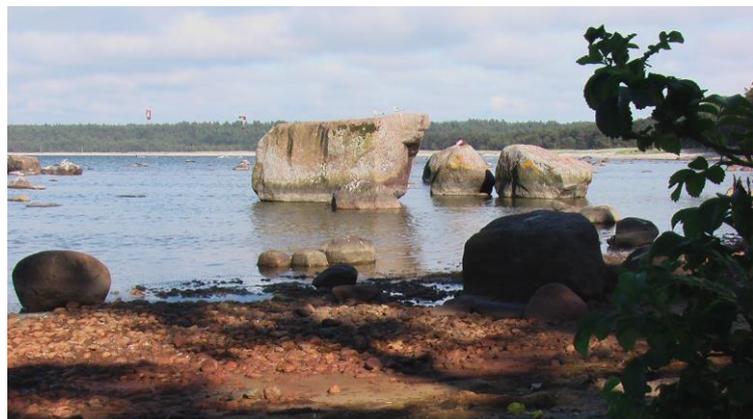
Der Hafen? Na ja! Es wird in und an den Servicegebäuden viel gebaut und renoviert. Der Hafenmeister hat einen Glaspalast mit übergroßem Tresen und bester Aussicht erhalten. Aus dem ersten Stock, erreichbar über *seine* Wendeltreppe, kann er die höchstens 15 Gastplätze gut überwachen. Ein Hohn, der sich im Liegegeld widerspiegelt: 23 Euro. Ich hoffe nur, dass die Baltischen Staaten langsam aufwachen, denn mit diesem Preis/Leistungsverhältnis werden sie kaum Zukunft haben. Andererseits gibt es in diesem Revier kaum Alternativen, und das nutzen sie schamlos (oder geschäftstüchtig?) aus.

Wir beide sind inzwischen soweit, dass wir uns bereits jetzt auf geordnete, überschaubare „europäische“ Verhältnisse freuen und dieser Willkür entrinnen können. Tallinn wird, wenn alles gut verläuft, unser letzter Hafen im Baltikum sein. Mal sehen, was uns dort erwartet.

Doch noch sind wir hier, auf der Halbinsel Lohusalu und suchen eine Einkaufsmöglichkeit. Jörn Heinrich schreibt in seinem *Küstenhandbuch Baltikum*, dass nach zwanzig Minuten Fußweg ein Supermarkt zu finden sei. Als wir dann allerdings zwanzig Minuten mit den Rädern unterwegs waren, hatten wir Zweifel über die richtige Richtung – und drehten um. Wieder im Hafen, schickte man uns abermals in die gleiche Richtung, aus der wir kamen. Und so erreichten wir den „Supermarkt“, einen kleinen Tante-Emma-Laden, nach insgesamt neun Kilometer radeln. Leider gab es weit und breit keinen Geldautomaten – der sollte erst in 17 Kilometer Entfernung im nächsten größeren Ort zu finden sein – konnten aber im „Tante-Emma-Laden“ mittels Visa-Card bezahlen. Gott sei Dank!

Samstagabend, bei 12 Grad Celsius und einer mäßigen Brise aus Nordnordost, haben wir warme

Jacken an. Die Esten stört diese zugige Umgebung nicht. Sie tragen teilweise – zumindest die jüngeren – nur T-Shirts und ... tanzen sich warm. Auf einer übergroßen, verandaähnlichen, holzbeplankten Tanzfläche direkt am Hafen ist Stimmung im Freien. Die Kapelle spielt im Schutz einer Überdachung. Die Einheimischen kommen in Scharen, und das nicht nur mit Booten. Nein, auch der Parkplatz ist rappellvoll, als pünktlich um 21 Uhr zum Tanz aufgespielt wird. Und pünktlich um 21 Uhr ist auch die



Tanzfläche voll von tanzfreudigen Paaren. Wir staunen, reihen uns für ein paar Runden ein und genießen diese Ausgelassenheit. Ein wunderschöner Abend, allerdings in nordischer Kälte, geht zu Ende.

28. Juni 2009

Standort: ϕ 59°28,02N λ 024°49,78E (Tallinn, Estland)

Die Reise von Lohusalu nach Tallinn wurde mangels Wind eine reine Motorbootsfahrt. Zwei Windstärken, und diese von vorn, laden nicht gerade zu einem Segeltörn ein. Und so liefen wir dann



auch schon gegen 13 Uhr im ehemaligen Olympiahafen (von 1980) ein. Auch hier alles marode und heruntergekommen. Ein dominanter Sowjetstern grüßt von seinem Monument die einlaufenden Schiffe. Das längst erloschene Olympische Feuer lassen wir an Steuerbord und laufen auf Empfehlung anderer Segler gleich in das Hafengebäude des „Kalevi Jachtklubi“ ein, bekommen einen guten Liegeplatz am Schlingel

zugewiesen, erkunden Duschen und Sauna und genießen den Großeinkauf im **echten** Supermarkt. Ein Supermarkt, wie wir ihn aus der Heimat kennen. Das Angebot ist riesig, Frischfleisch, Fisch, Wurst, Käse. Unsere Augen gehen über, so etwas haben wir lange nicht zu sehen bekommen. Und das alles in nur zehn Geh-Minuten vom Schiff entfernt. Jetzt wird ein „Rundschlag“ gemacht, beim Einkauf.

Der nächste Tag. Mit dem Bus geht's in das sieben Kilometer entfernte Zentrum von Tallinn. Die Altstadt ist sehenswert, allerdings voller Touristen. (Wir vergessen oftmals, dass wir ja auch zu dieser Spezies Mensch gehören) Die schmalen Gassen mit ihren alten aber gepflegten Häuserfronten laden zum Bummeln ein. Auf dem Berg der Dom, erreichbar über eine steil ansteigende Kopfsteinpflasterstraße, in der malende „Künstler“ ihre „Kunstwerke“ feil bieten. Alles Ramsch. Ebenfalls auf dieser Anhöhe, über den Dächern der Stadt, die russisch-orthodoxe Kathedrale. Ich, ansonsten nicht der begeisterte Kirchenbesichtiger, war überwältigt vom wuchtigen Prunk dieser Kathedrale. Gold, Gold, Gold – mächtige Leuchter, klotzige aber reich verzierte Säulen. Filmen



oder Fotografieren war verboten, das wurde auch überwacht. Wieder im Freien, bot eine Aussichtsplattform ein Panorama über die alte Stadt, die weit verzweigten Ka der Fährschiffe und Kreuzfahrer, samt der Tallinner Bucht, mit ihrem regen Schiffsverkehr.

Von Tallinn über die Ålands nach Stockholm - 320 sm



01. Juli 2009

Standort: φ 60°08,78N λ 024°58,98E (Suomenlinna, vor Helsinki)

Mit dem Wind haben wir Glück. Er weht mäßig aus der richtigen Richtung, um Finnland zu erreichen, nämlich aus Ost-Nordost. Endlich können wir segeln. Das Verkehrstrennungsgebiet, in dem der gesamte Ost-West-Verkehr zwischen der Ostsee und St. Petersburg läuft, überqueren wir vorsichtshalber mit Maschinenkraft. Eine freie Durchfahrt ist für die Nord-Süd-Passage vorgesehen. Hier „knallen“ dann, im wahrsten Sinne des Wortes, die Schnellfähren mit 38 Knoten (!) von Tallinn nach Helsinki und umgekehrt über die See. Und wir mitten drin. Dank AIS (Automatic Identification System) haben wir den Überblick nicht verloren und können uns umgeben vom hektischen Treiben der Großschifffahrt, nordwärts durchmogeln.

Aber dann lassen wir's laufen. Mit einem Schrick in der Schot nähern wir uns Meile für Meile der finnischen Hoheitsgrenze. Die estländische Gastlandsflagge wird durch die finnische ersetzt. Vorgelagerte Leuchttürme und Baken weisen uns den Weg zwischen Untiefen und Schären in Richtung Helsinki.



Der Schärengarten hat uns wieder. Nach vielen Wochen der „weiten Strecken“ ist das Revier wieder überschaubarer geworden. Die vielen kleinen Inseln und Schären wirken heimelig auf uns. Man fühlt sich geborgen. Weit hinter uns liegt die raue Südöstliche und Zentrale Ostsee mit ihren zwei bis drei Meter hohen Wellen, ihrem Grau in Grau, ihrer Kälte, ihrem Nebel. Wir sind in einer anderen Welt angekommen und nutzen deshalb eine vor Helsinki liegende kleine Inselgruppe zum „Ankommen“. Wir möchten nicht gleich wieder Großstadt, Lärm, Betrieb um uns herum haben. Hier, auf der alten Festung Soumenlinna, läuft die Waschmaschine für uns, es gibt eine kleine Kneipe direkt „vor der Haustür“ und Gemütlichkeit vor Ort. Abends, pünktlich um 21 Uhr, bläst ein Trompeter zur Flaggenparade. Er steht auf der Plattform des nahe gelegenen Kirchturms. Dieser Turm ist gleichzeitig Leuchtturm. An seiner obersten Spitze, direkt unter dem christlichen Kreuz, ist dieses bereits unter einer Glaskuppel aktiv. Die Finnen und wir nehmen die Nationale, wir zusätzlich die Gastlandsflagge, nieder. Von Dunkelheit jedoch ist noch keine Spur. Und so haben Hanni und ich noch viel Zeit an diesem lauen Sommerabend unseren gut gekühlten Weißwein im Cockpit zu genießen.

03. Juli 2009

Standort: ϕ 60°10,19N λ 024°58,46E (Helsinki)

Doch so soll es nicht bleiben. Am folgenden Morgen ist der Himmel in dunkles Grau gehüllt. Kurze Zeit später fallen die ersten Tropfen. Herrschte gestern fast subtropisches Klima, so hüllt man sich heute bereits wieder in warme Jacken. Der Wind pfeift aus Nordwest. Seglerisch haben wir damit kaum ein Problem: Unser Ziel Helsinki ist nur drei Seemeilen von uns entfernt. Dieses kurze Stück wird motort. Der sehr zentral gelegene Nordhafen wird unsere neue Heimat. Der Hafenmeister gibt sein O.k., wir dürfen auf Platz A 47 liegen bleiben. Da Hanni aber Steg C mit Steg A verwechselt hat, müssen wir später doch noch verholen. Da kommt bei mir Freude auf... O.k., Schwamm drüber.

Da wir jetzt, in Helsinki, unseren östlichsten Hafen auf einer geographischen Länge von 024°58,5' Ost erreicht haben, gönnen wir uns einen „Einlaufsekt“ und feiern diesen Etappensieg. Ab jetzt geht's langsam wieder in Richtung Heimat, also Kurs West bis Süd. Dann hört zu unserer Freude der Regen auf und die Sonne kommt langsam durch, der Himmel wird blau. Hanni macht ihren geliebten Mittagsschlaf (nach dem Einlaufsekt!). Morgen, am Samstag, werden wir dann Helsinki erkunden – für heute ist „Daddel du...“



Helsinki hält einem Vergleich mit Stockholm nicht stand. Die finnische Hauptstadt ist eine Großstadt, der das Flair dazu fehlt. Natürlich hat auch sie eine russisch-orthodoxe Kirche, doch zur Wuchtigkeit der tallinner fehlt ihr einiges. Auch sie - die Hauptstadt Finnlands - hat eine alte Markthalle. Jedoch kommt diese an die urige Vielfältigkeit, an das Leben und Treiben der von Lipaja nicht heran. Der tägliche Markt unter freiem Himmel ist gut sortiert und belebt, das angeblich größte Kaufhaus Skandinaviens

STOCKMANN ist eben "nur ein Kaufhaus". Fähren kommen und gehen, verbinden Helsinki u.a. mit Stockholm und Tallinn.

Und dann der Sportboothafen. Strom und Wasser an den Stegen, das ist in Ordnung. Leider findet sich nur jeweils eine Dusche und eine Toilette für Sie und Ihn, die Technik heruntergewirtschaftet, kaum funktionstüchtig. Der Zugang zum Hafen ist nur über den täglich wechselnden Code möglich, das ist gut so. Abends laufen zwei Wachmänner durchs Gelände und über die Stege, man hat ein sicheres Gefühl. Hafengeld: 30,- Euro pro Übernachtung, das ist nicht wenig, aber für eine Landeshauptstadt zu erwarten.

Wir beschließen diesen Hafen nach zwei Tagen wieder zu verlassen. Am Sonntagmorgen um sieben scheint die Sonne. Es ist acht Grad warm. Nein, warm kann man eigentlich dazu nicht sagen, es ist über Null und a...kalt. Wir heizen zum Frühstück - und das am 5. Juli!!!

05. Juli 2009

Standort: ϕ 59°59,66N λ 024°27,61E (Ankerplatz, Bockfjärden)

Wir folgen dem Innenfahrwasser durch die Schären. Das Navigieren mit dem neuen Plotter ist ein Kinderspiel. Nur unter Fock laufen wir die ca. 20 Seemeilen durch die Schären zum ausgewählten Ankerplatz. Da es Sonntag ist, haben wir regen Bootsverkehr auf den betonnten Wegen zum Ziel. Meist sind es Motorboote, die mit strammer Fahrt und lässigem Zuwinken an uns vorbei düsen. Sie sind sehr freundlich, die Boots-Finnen. Bereits am frühen Nachmittag erreichen wir unsere Ankerbucht. Mit langsamer Fahrt taste ich mich hinein und lasse den Anker auf weniger als fünf Meter Wassertiefe fallen. Bereits beim Hineinfahren entdecken wir eine HR 36 und eine HR 29, die auch diese Bucht auserwählt haben. Lesen wir alle drei die gleichen Seehandbücher?!? Darin wird nämlich dieser Ort als sicherer Ankerplatz empfohlen.

Am späten Nachmittag kommt das Schlauchboot mit dem Eigner der 36er Hallberg-Rassy namens „Balu“ längsseits und lädt uns zu einem Sherry zu sich an Bord ein. Nette Geste, so etwas haben wir in unserer langjährigen Segelpraxis noch nie erlebt (das mit dem Schlauchboot...). Dankend nehmen wir an und so plaudern wir beide mit Florian und Jose über dies und das, die Eigentümlichkeiten unserer Schiffe und die Behandlung der Teakdecks.

Es wurden dann doch zwei Sherrys. Als wir gegen 20 Uhr wieder an Bord der „Tin-Tin“ sind, können wir auf einen wunderbaren Segeltag – begleitet von dem einen oder anderen harmlosen Regenschauer – zurück blicken. Jetzt, um 23 Uhr, geht die Sonne hinter den bewaldeten Schären unter, der Wind ist bereits eingeschlafen – wir werden bald folgen.

06. Juli 2009

Standort: ϕ 59°56,27N λ 023°47,48E (Ankerplatz, Flakholmen)

Morgens geht es weiter, dem Fahrwasser folgend, zum nächsten Ankerplatz. Auch für diesen Platz hat uns der „Große Heinrich“ – so nennen wir das Küstenhandbuch des Verfassers Jörn Heinrich – wieder einen Tipp gegeben: Flakholmen. Nachmittags, nach einigen Stunden Fahrt, taste ich mich wieder einmal zwischen den Schären hindurch in eine Ankerbucht. Inzwischen haben wir gelernt, dass die Qualität des Ankergrundes bereits an der Uferbeschaffenheit abzulesen ist. Schilf am Ufer – guter Ankergrund, Geröll und Felsen am Ufer – Ankergrund ungeeignet. Und so suche ich, frei nach diesem Leitsatz, einen geeigneten Ankerplatz und finde ihn auch. 150 Meter vor einem Schilfgürtel fällt das Grundeisen. Nochmals kurz auf zurück, um den Anker einzugraben, nun hält er gut und sicher. Doch, nach weniger als einer halben Stunde kommt ein kleines Motorboot längsseits, ein Finne. Er bittet uns doch hier nicht zu liegen, da der Abstand zu seinem Haus zu gering sei. Ich rechne in Gedanken: 150 Meter zum Ufer, dann nochmals 150 Meter zu seinem Haus ergibt 300 Meter. Nun gut, wir sind Gäste in diesem Land, akzeptieren das und verlegen an einen neuen, einsameren Platz. Hier haben wir dann unsere Ruhe.

07. Juli 2009

Standort: ϕ 59°49,13N λ 022°58,05E (Hanko)

Am nächsten Morgen wird im Meer „geduscht“, bei ca. 16 Grad. Nach dem Frühstück geht's weiter in Richtung Hanko, dem finnischen Mekka der Segler. Diese Südwestecke Finnlands wird von den Seglern stark frequentiert. Es ist *der* Dreh- und Angelpunkt, ob man aus Helsinki, Tallinn, den Ålandinseln oder Turku kommt, hier muss man durch. Unser Weg führt uns zunächst



aber durch ruppige See und „giftige“ Felsen, eben durchs Schärengebiet, welches sich hier aber nach See hin öffnet. Nach und nach frischt der Wind auf, kommt aber achterlich. Dann beginnt es kräftig zu regnen. Die Sicht nimmt ab, ist aber noch ausreichend, um die nächste Tonne rechtzeitig zu erkennen. Dicht neben der „Tin-Tin“ werden immer wieder

Felsgebilde von der See umspült. Es ist unheimlich. Wir verlassen uns auf die Betonung (die nicht immer sofort und souverän zu interpretieren ist) und auf unseren Kartenplotter - ein Segen! Hanko kommt im Regen recht voraus in Sicht. Was wird uns da erwarten? Der Wind steht natürlich wieder einmal ungebremst vierkant auf den Hafen und weht mit 6 Bft aus Südost. Das Hafenbecken ist weitläufig und voll. Ich fahre eine Ehrenrunde, erspähe ein Plätzchen zwischen einem Motorboot und einem Schlenkel – nichts wie hinein. Der Wind am Liegeplatz kommt von vorn, zwei junge Männer helfen, nehmen die Vorleinen an, Hanni ist erleichtert (und nicht nur sie). Und es pfeift mit 6 bis 7 Bft. Der Regen prasselt in Sturzbächen auf die inzwischen aufgebaute Kuchenbude. Wir sind glücklich noch einen guten Liegeplatz bekommen zu haben. Die „Tin-Tin“ und auch die Nachbarschiffe tanzen im Schwell des Hafens. Ist egal, hier liegen wir sicher, wenn auch unruhig, denke ich bei mir. Nachdem es über Nacht abgeflaut hat, sendet Turku Radio am nächsten Vormittag abermals eine Starkwindwarnung: Nordost, 6 bis 7 Bft. Wir beschließen daraufhin einen weiteren Hafentag hier zu bleiben und wollen abwarten. Aber: Das wird eine Nacht!!!

09. Juli 2009

Standort: immer noch Hanko

Warum? - Wir sind eingeweht. Immer wieder pfeifen die Böen durch den Hafen und bringen die Riggs zum Jaulen. Gegenüber an der Außenmole, zerlegt der Wind innerhalb weniger Minuten eine Genua. Nun hängen nur noch Fetzen am Vorstag. Neben mir wickelt eine Böe das Rollgroßsegel aus dem Mast. Der Nachbar reagiert schnell, rollt es wieder ein und sichert es dieses Mal. Bei einer anderen, längsseits liegenden Yacht platzt ein Fender. Überall ist hektisches Treiben an Bord, es werden zusätzliche Leinen ausgebracht und Ruckdämpfer hervorgekramt. Auch wir beschäftigen uns lieber an Bord, um schnell – im Fall der Fälle – eingreifen zu können. Wir finden keine Ruhe für einen Landgang.

Dann: Der Wind legt zu. Am späten Nachmittag kommt durch die Hafensecurity Notfallplan A zur Anwendung. Alle Yachten und Motorboote die am verankerten Schwimmsteg liegen, werden vom Hafenmeister auf eine Evakuierung vorbereitet: *„Wir sind sicher, dass der Steg hält. Aber, sollte er auf Drift gehen, handeln Sie nur auf unsere Anweisung. Als Nothafen wird der Privathafen im Nordwesten des gleichen Beckens angelaufen. Sind Sie bitte in ständiger Bereitschaft und halten Sie ein Messer bereit. - Thank you.“*



Jetzt pfeift der Wind aus Südost, drückt die Welle vierkant in das Hafenbecken und damit zielgenau auf unseren Schwimmsteg. Der schlingert und bewegt sich wellenförmig unter der Last des Windes, der Welle und aller Schiffe, die an ihm reißen. Fender sind ausverkauft im naheliegenden Shop. Wir halten „Fender- und Leinenwache“ im Cockpit der „Tin-Tin“.

Eine im starken Schwell liegende Yacht wird samt ihrer driftenden Heckboje auf die Betonmole gedrückt. Ein Kreuzer der Küstenwache versucht sie freizuschleppen, kommt aber nicht an sie heran. Und so schrammt sie die Mole entlang, bis es ihr gelingt, eine Schleppverbindung zum Kreuzer herzustellen. Sie wird an einen anderen – sichereren – Platz verlegt.

Gegen 22 Uhr ertönt dann aus dem Lautsprecher der Funkanlage: „Mayday, Mayday – Our sailing yacht is on the rocks. – Position: Near the entrance to Hanko harbour.“ Die Rettungskette läuft an, dann die erlösende Nachricht: „The ship is damaged but she is moving.“ Da kommt sie auch schon in den Hafen. Eine polnische Ketsch, ein Stahlschiff, wird dort vom Rettungskreuzer unterfangen und gleich in ein anderes, nahes Hafenbecken, vermutlich mit Werft, geschleppt.

Der Wind, inzwischen bei dauerhaften 8 Bft angelangt, lässt keine Ruhe aufkommen. Ich halte allein unter der Kuchenbude Wache – Hanni habe ich ins Bett geschickt, vertreibe mir die Zeit mit Singen - Shantys, Schlager, alles was mir so einfällt. Keinen stört's, das Heulen des Sturms überlagert alles. Inzwischen hat er, der Wind, auf Süd gedreht. Nun steht die Welle nicht mehr direkt in die Einfahrt. Aber die acht Windstärken legen die „Tin-Tin“ stark auf die Seite. Folge: Die Fender sind entweder zu tief am Schlenkel oder sie werden nach oben gedrückt. Der Schlenkel hüpfert und springt, die „Tin-Tin“ hüpfert und springt – verdammter Wind, hör' doch endlich auf!!! Morgens gegen 4 Uhr lege ich mich dann auch aufs Ohr, ins vorgewärmte Bett. Es ist etwas ruhiger geworden, 6 bis 7 Bft. Die größte Gefahr, dass die Verankerung des Schwimmstegs nicht halten könnte, scheint gebannt. Einen Tag später verlassen wir den Hafen in westlicher Richtung. Diese Ausfahrt hat es in sich. Gespickt mit zig Kardinalzeichen, also Untiefentonnen, verlangt sie höchste Konzentration – und das morgens um acht. Durch die Schärenwelt folgen wir dem gut betonnten Fahrwasser zur Insel Jurmo.

11. Juli 2009

Standort: φ 59°49,65N λ 021°35,05E (Jurmo)

Eine Felsinsel, oder besser Schäre (?), mit kargem Bewuchs (blanker Granit mit etwas Heidekraut) wird unsere Heimat für eine Nacht. Wir erklimmen den höchsten „Berg“ der Insel – ist schwer zu schätzen, aber mehr als 15 Meter über dem Meeresspiegel werden es wohl nicht gewesen sein. Ein Schwimmsteg bietet Platz für ca. 20 Yachten, Grundwasser gibt es nur aus einer 100 Meter entfernten Handpumpe, Strom ist Luxus – also nicht von den Seglern nutzbar. Wir sind umgeben von Finnen und Schweden. Eine zweite deutsche Yacht liegt in unmittelbarer Nähe. Kinder toben über den Steg und



übers Land. Die Schweden, anwesend mit einer Gruppe von Booten, lassen gemeinsam ihren König hochleben, rufen „Hurra, Hurra, Hurra, Hurra“, heben die Schnapsgläser und kippen deren Inhalt in ihre Kehlen. Abends, pünktlich um 21 Uhr, gehen die Flaggen nieder und Ruhe kehrt ein.

Am nächsten Morgen wollen wir auslaufen, stehen um 7 Uhr auf, schauen aus dem Niedergang über den Hafen, in den Nebel. Ich vermute, dass dieser sich nach ein, zwei Stunden aufgelöst haben wird. Ich behalte Recht. Gegen halb zehn verlassen wir dieses Idyll, rollen die Genua aus und folgen dem empfohlenen Weg zur Insel Kökar, dem ersten Eiland der Åland-

Inseln. Ab jetzt fahren wir deren Gastlandsflagge unter der Saling: blauer Grund, mit gelb-rotem Skandinavienkreuz. Die Ålands gehören zu Finnland, aber man redet Schwedisch (gut für mich!) und,... sie sind „ein bisschen eigenständig“ – die Äländer.

12. Juli 2009

Standort: φ 59°55,29N λ 020°54,80E (Kökar)



Die Empfehlung dieses Hafens haben wir dem Handbuch entnommen, die Fotos waren einladend. Die Krux, die Einfahrt zieht sich mehr als zwei Seemeilen durchs Land, führt kreuz und quer durch ein Gewirr von Felsen und Steinen. Eine "Betonnung" – das Wort ist bereits übertrieben, - gibt es erst die letzten paar hundert Meter in Form von roten und grünen „Bohnenstangen“, die im Grund

stecken. Wir schaffen es zum Naturhafen, Dank mit weißer Farbe auf Felsen gemalter Deckpeilungen, in langsamer Fahrt, mit Konzentration... - ohne Grundberührung. Wir werden belohnt mit „Natur pur“, liegen auf einem sicheren und ruhigen Liegeplatz samt Strom und Wasser. Die Technik leicht veraltet, neun Schiffe hängen über Verteiler und nochmals Verteiler an einer 16 Ampere Schmelzsicherung – ich wusste gar nicht, dass es diese noch gibt. Später tauscht der Hafenmeister die alten Wasserschläuche gegen neue blaue aus. Siehe da, die europäische Trinkwasserverordnung ist auf den Åland-Inseln angekommen...

Wegen des von skandinavischer Natur umgebenen Hafens beschließen wir einen Tag länger hier zu bleiben, um am nächsten Tag eine dreistündige Schärenfahrt mit einem Ausflugsboot zu machen. Doch es soll nicht sein, von Südwesten fällt eine Regenfront ein, die uns die Lust auf Sightseeing vergehen lässt. So genießen wir die absolute Ruhe des Hafens, legen einen „Faulenzertag“ ein, verbringen einen weiteren Tag zwischen Wald, Wiese, Blumen und Granit.

17. Juli 2009

Standort: ϕ 59°59,13N λ 020°06,12E (Rödhamn)

Unser Nachbar, der Skipper einer finnischen Yacht, empfiehlt uns vor seinem Auslaufen noch den Naturhafen Rödhamn aus folgenden Gründen: Erstens läge er nur neun Seemeilen vor Mariehamn (welches ja unser letztes Ziel der Ålands sein wird) und zweitens sei das ein sehr schöner Naturhafen, dessen Besuch Pflicht sei. Wir nehmen diesen, seinen Rat an und bereuen es nicht.

Zwischen felsigen Schären sehen wir von weitem die Masten einzelner Segelboote. Rechtzeitig packen wir unsere Segel weg und laufen vorsichtig unter Motor in dieses Revier ein. Vor einem zehn Meter hohen, lang gezogenen Granitberg befindet sich ein stabiler Holzsteg, an dem wir mit Heckboje in einer Lücke zwischen zwei Segelbooten festmachen können. An Backbord und an Steuerbord liegen Schweden – nein, die kleinere Yacht an Steuerbord fährt nur unter schwedischer Flagge, die „Besatzung“ ist deutsch. Ein Einhandsegler, der seit 12 Jahren die schwedischen Schären besegelt. Auch er sucht gleich Kontakt, das haben Einhandsegler so an sich. Das erinnert mich an zwei Sprüche, die der mit uns befreundete Einhandsegler Lothar so von sich gegeben hat: 1.

Rettungsweste tragen? – das verlängert doch nur das Leiden... 2. Draußen auf See rede ich oft mit mir selbst, wenn ich aber anfangs mit mir zu schimpfen, wird es Zeit, dass ich wieder unter Leute komme...

Und so liegen wir bereits am späten Nachmittag in der Gemeinschaft mit den anderen Booten, erkunden die Schäre, wandern bergauf steigend über ausgewaschene, glatte Felsen zum Lotsenhaus und haben beste Aussicht über die Weite des Archipels. Wieder an Bord, spielt neben uns auf dem Nachbarboot der Hafenmeister persönlich „Dragspel“ (Ziehharmonika). Es wird mitgesungen, die Gläser werden erhoben. An Land, auf den Klippen, wird gegrillt, ein guter Essensgeruch breitet sich über die Yachten aus und steigert unser Hungergefühl. Yachten, Yachten, Yachten – bis



in die Abendstunden kommen sie herein und finden Dank des umsichtigen Hafenmeisters alle noch ein Plätzchen. Viele gehen auch vor Anker und liegen sicher im Schutz der Schären. Pünktlich um 21 Uhr bläst ein Trompeter zur Flaggenparade, alle machen bei dieser seemännischen Tradition mit. Hanni rollt die Nationale ein und verharrt, wie die anderen Männer auch auf dem Achterschiff, bis der Bläser seine Töne ausklingen lässt. Die Nacht wird ruhig, obwohl der eine oder die andere kräftig den stets gefüllten Gläsern zugesprochen hat.

16. Juli 2009

Standort: ϕ 60°05,94N λ 019°55,38E (Mariehamn)

Morgens ist allgemeine Aufbruchstimmung im Naturhafen Rödhamn. Es rasseln Ankerketten beim Aufholen des Grundeisens, einige Motoren blubbern leise vor sich hin, Bojenhaken werden ausgehängt. Auch wir lassen uns anstecken, verlassen nach 8 Uhr unseren Liegeplatz und werden vom Wind durch die Åland-Inseln nach Mariehamn geschoben. Nach nicht ganz drei Stunden haben wir die Viermastbark „Pommern“ – das fest liegende Museumsschiff - an unserer Steuerbordseite und befinden uns somit unmittelbar am Westhafen von Mariehamn. Der Trick ist nicht neu: Will man einen stark frequentierten Hafen anlaufen, ist es besser, sich unweit vor ihm „auf Lauer zu legen“, um dann am nächsten Vormittag, wenn viele auslaufen, einen Liegeplatz zu ergattern. Rödhamn, unser Naturhafen, musste dafür herhalten, war er doch nur weniger als zehn Seemeilen von Mariehamn entfernt.



Hier in Mariehamn haben Hanni und ich eine Pflicht zu erfüllen. Gaby, unsere Präsidentin des Segel und Motorboot Club Überlingen hat uns - die Mitglieder mögen sich erinnern - zur Verabschiedung einen Clubstander übergeben, mit der Bitte, ihn im dortigen Clubhaus einen Ehrenplatz zukommen zu lassen. Nun ist das Clubhaus für solche Anlässe nicht mehr „zuständig“, wohl aber das Büro des Hafenmeisters. Dort habe ich dann – nach Rücksprache mit dem Hafenmeister - unserem Stander einen Ehrenplatz ausgesucht und ihn auch gleich zwischen Brasilien und Dänemark dauerhaft befestigt. Auftrag erfüllt!

18. Juli 2009

Standort: ϕ 59°50,68N λ 019°07,42E (Arholma, Ankerbucht)

Es läuft phantastisch auf der Überfahrt von den Ålands zu den schwedischen Schären. Mit einem Schrick in der Schot lassen wir die „Tin-Tin“ bei vier Windstärken und wenig Welle laufen. Eine halbe Seemeile vor dem Erreichen des schwedischen Schärenürtels bergen wir das Groß und segeln unter Fock weiter. Die letzten paar hundert Meter tasten wir uns langsam unter Motor in das Flachgebiet zur im Osten gelegenen Bucht von Arholma durch. Dort liegen bereits einige Yachten. Der erste und der zweite Versuch schlagen fehl, der Anker hält nicht. Mit dem dritten haben wir endlich Erfolg und liegen fest und damit sicher. Abends bekommen wir noch Besuch von Eilt (ein ostfriesischer Vorname) und Helga, die wir zum Sherry eingeladen haben. Dieses Paar segelte ebenfalls die „Baltische Runde“ wie wir auch, hat ihre Katze „Maunz“ an Bord und meidet das schwedische Festland wegen der diesbezüglich strengen Zollbestimmungen. Als wir dann gemütlich beim „Drink“ sitzen, kommt ein Ruderboot mit zwei jungen Leuten längsseits und fragt, ob wir am nächsten Morgen frische Brötchen zum Frühstück wünschten. Das nenne ich geschäftstüchtig!

19. Juli 2009

Standort: ϕ 59°39,23N λ 018°50,05E (Norrviken, Ankerbucht)

Zur nächsten Ankerbucht wird wieder gesegelt. Wegen der vielen Knicke, die das Fahrwasser macht, verzichten wir auf das Großsegel und begnügen uns mit der Genua. Da wir teilweise „hoch ran“ müssen und die Böen 5 Bft erreichen, sind wir trotzdem recht schnell unterwegs. Wir erreichen die Ankerbucht von Norrviken am Nachmittag. Auch hier liegen bereits ein paar Yachten, teilweise sogar mit Heckanker, den Bug am Felsen. Wir nehmen das vom letzten Jahr bekannte Plätzchen, heute

zwischen einer 42er und einer alten 26er Hallberg-Rassy. Dazu gesellt sich am frühen Abend noch eine 31er – man könnte meinen, es sei ein Rassy-Treffen vereinbart worden. Da dem aber nicht so ist, macht jeder sein eigenes Ding und ignoriert den Nachbarn.



Morgens um 4 Uhr 30 schleichen wir uns von dannen, nur Winsch und Kette rattert und rasselt, der Motor brummelt. Das Aufschlagen meiner Pütz im Wasser macht noch den meisten Lärm. Kette und Anker sind so voller lehmigem Boden, dass ich sie mit mehreren Pützen Wasser immer wieder sauber spülen muss, bevor der Modder übers Ankerspill

im Kettenkasten landet. Dann dreht der angesagte Starkwind voll auf, kommt aus Südwest, also von vorn. Uns bleibt nur gegenan zu motoren, zum Kreuzen fehlt uns jeglicher Raum und – um ehrlich zu sein – auch der Ehrgeiz.

20. Juli 2009

Standort: ϕ 59°19,59N λ 018°05,58E (Stockholm, Vasahamn)

Im breiteren Fahrwasser vor Stockholm herrscht reger Verkehr. Kleine Schnellfähren schießen mit 12, 15 Knoten durchs Wasser. Großfähren und Kreuzfahrer tasten sich langsam ins Zentrum. Dazwischen wir. Von achtern kommt ein kleiner Küstenkreuzer der Schwedischen Marine auf. Von seinem Signaldeck richtet der Signalmaat seinen Morsescheinwerfer auf uns und fängt an, im Vorbeifahren zu morsen. Was will er? Lang, lang ist's her, dass ich das lesen konnte. Vereinzelte Buchstaben kann ich interpretieren aber zu ganzen Wörtern reicht es nicht mehr. Als er offensichtlich mein verdutztes Gesicht sah, legte er die Lampe weg und winkte mir freundlich zu. „Stoppen Sie Ihr Schiff oder wir schießen scharf“ kann es also nicht geheißsen haben.



Der Vasahamn von Stockholm gehört auch zu dieser Kategorie Häfen, die man bereits vor 12 Uhr anlaufen sollte, möchte man im Sommer sicher einen Liegeplatz erobern - oder man muss auf großes Glück vertrauen. Da wir das Glück nicht herausfordern wollten, hatten wir uns bereits in der Ankerbucht für die Variante „4 Uhr wecken“ entschieden.

Nun ist heute aber Starkwind und somit lässt auch bei den im Hafen liegenden „Familienseglern“ der Drang nach „weiter, weiter“ deutlich nach. Wir laufen also gegen Mittag ein, drehen unsere Suchrunden in den engen Gassen zwischen den Schwimm-Pontons. Der Hafen ist voll. Nein, ein Platz lacht uns an, doch er scheint mir etwas eng geraten. Nach dem Motte Probieren geht über Studieren drücke ich die „Tin-Tin“ langsam hinein. Reicht es noch für die Fender? Nein, sie werden über die Schlengel nach oben gedrückt, und ich fange mir eine „schöne“ Schramme über ein paar Meter an der Steuerbordseite ein. Der Schlengel war an seinem Ende nur mit einem Eisenbügel versehen, ohne jeglichen Schutz. Na ja, ist passiert, untergegangen sind wir deshalb nicht...

In Stockholm laufen Waschmaschine und Trockner ohne Unterbrechung im 24-Stunden-Takt. Der Grund:

Die Nutzung ist als Service im 200-Kronen-Liegegeld (ca. 21,- €) enthalten. So flitzt auch Hanni zwei Nachmittage lang zwischen Boot und Waschstube hin und her, kann auf diese Weise sieben (!)

Maschinen saubere Wäsche als Erfolg verbuchen. Sie schimpft hin und wieder über diese „blöde Arbeit“, danach huscht dann doch ein Lächeln über ihr Gesicht – geschafft!

Aber auch unsere „Freizeit“ kommt nicht zu kurz. Habe ich mich bisher immer erfolgreich geweigert, das Vasa-Museum zu besuchen, nach dem Motto, was soll ich alte Planken bestaunen, so nehme ich (endlich!) den Rat eines schwedischen Ehepaares an, dieses monumentale Denkmal zu besichtigen. Pro Person geben wir 10,- € an der Kasse ab, gehen durch eine Pendeltür und kommen in einer mächtigen Halle bei der „Vasa“ an. Ich bin überwältigt. Ein riesiges altes Holzschiff steht im Original vor mir, nur die Masten sind in ihren oberen zwei Dritteln gekappt. Auf Emporen, die in mehreren Ebenen integriert sind, kann dieses gewaltige Monstrum von Schiffsrumpf besichtigt werden. Diese Wuchtigkeit mit seinen filigranen Schnitzereien zu beschreiben wird mir nicht gelingen, deshalb mein Rat: Ein Besuch in Schwedens Hauptstadt Stockholm verpflichtet zur Besichtigung des Vasa-Museums! Glaubt mir!

Dann war da noch eine musikalisch untermalte Militärparade im Hof des Königlichen Schlosses, deren Akteure sich redlich bemüht haben, an den Drill der Engländer heranzukommen. Fast hätten sie's geschafft.

Ach ja, in Stockholms Edelkaufhaus NK haben wir das teuerste Brot unseres Lebens gekauft: einen Luzerner Laib, 750 Gramm, für 5,80 €. Geschmeckt hat er gut, endlich mal ohne süßenden Sirup.



< Wachsoldat der Königl. Garde

Der Troll >
selbst in Stockholm treibt er sein Unwesen



Von Stockholm nach Fehmarn - 540 sm

24. Juli 2009

Standort: ϕ 58°56,26N λ 018°10,53E (Rånö, Ankerbucht)

Eigentlich sollte es die Insel Utö werden, auf der wir übernachten wollten. Sie liegt am Schärenfahrwasser, von Stockholm kommend in südlicher Richtung. Doch es sollte nicht sein. Bereits am frühen Nachmittag war der Hafen gerammelt voll. Sicherlich, ein Schwede hätte noch ein Plätzchen gefunden, indem er sich in eine schmale Lücke gedrängt und die anderen Boote zur Seite gepresst hätte. Das ist aber nicht unser Ding und so haben wir fluchtartig den an sich schönen, kleinen Hafen hinter uns gelassen, sind sechs Seemeilen weiter gen Süden motort.

Als die dort stehende Bake deutlich erkennbar ist, halte ich auf die leicht bewaldeten Felsen zu. Noch ist eine Einfahrt nicht auszumachen. Die Felsen und Klippen werden immer wuchtiger, kommen näher. Mastspitzen tauchen zwischen den Baumwipfeln auf. Bingo, hier ist die Einfahrt. Vorsichtig lasse ich die „Tin-Tin“ durch die Einfahrt gleiten. An beiden Seiten ragen rotbraune, ausgewaschene Felsen aus der See – sie sind zum Greifen nahe. Dann öffnet sich eine Bucht, gesäumt von flachem Fels, Schilf und Wäldern. Der Schutz gegen alle Winde ist perfekt. Auf vier Metern Wassertiefe fällt der Anker und hält gut. In der weitläufigen Bucht von Rånö liegen ca. 20 Yachten, teils vor Anker oder mit Heckanker am Felsen. Abends fährt ein Schlauchboot langsam kreuz und quer durch die liegenden Boote, es ist ein fliegender Händler. Der eine oder der andere winkt ihn heran, um seine Bordvorräte aufzufrischen oder den Kindern ein Eis zu gönnen. Wir sind noch gut versorgt und haben keinen Bedarf.

26. Juli 2009

Standort: ϕ 58°44,10N λ 017°26,63E (Västerfjärden, Ankerbucht)

Nach zwei Tagen auf Rånö wollen wir weiter. Unser Weg führt zu einer neuerlichen Ankerbucht namens Västerfjärden. Beim ersten Anlauf vor Anker zu gehen, verschätze ich mich und liege nach dem Fieren von 25 Meter Kette zu dicht am Hintermann. Also: Anker wieder auf, die gleiche Prozedur von Beginn an. Dann hat's geklappt, wir liegen in freiem Raum, haben Platz zum Schwögen. Am späten Nachmittag bekommen wir Besuch. Zuerst erscheint „Lizzy“, eine 39er Rassy, wenig später die „Alubella“ mit Helga und Eilt. Abends trifft man sich zur Boddell-Party auf der „Aluminium-Schönheit“,



jeder bringt etwas zum Knabbern und Trinken mit. Drei kleine Dingis hängen am Heck im plätschernden Gewell, während „die Erwachsenen“ im Cockpit einen lustigen, unterhaltsamen Abend verbringen. Es wird fast Mitternacht. Bei stockdunkler Nacht geht's auf den Heimweg. Unser Beiboot „Tinni“ bringt uns wieder sicher an Bord der „Tin-Tin“. Als Zeichen des guten Ankommens schalte ich die Ankerlaterne ein. Auch bei „Lizzy“ geht das Licht an. Alle sind wieder auf ihrem Schiff – gute Nacht.

28. Juli 2009

Standort: ϕ 58°29,53N λ 016°56,43E (Arkösund)

Morgens um 9 Uhr sind wir die ersten die Anker auf gehen. Die „Lizzy“-Crew schwimmt bereits um ihre Yacht, die „Alubella“ schläft noch. Wir schleichen aus der Bucht und nehmen Kurs auf Steendörren (übersetzt: die Steintür), eine enge Passage, die im Schärenfahrwasser von allen Schiffen passiert werden muss. Umsichtig fährt Hanni den Zickzack-Kurs durch Tonnen, Felsen und Steinen. Nach 500 Metern sind wir durch. Das Nadelöhr ist passiert.

Im Hafen von Arkösund geht es eng zu. Dennoch finden wir einen Platz zwischen zwei Schlegeln. Es herrscht ein reges Kommen und Gehen. Schwedische Motorbootfahrer sind ständig in Unruhe. Sie legen an, machen fest – und, nach zwei bis drei Stunden legen sie wieder ab. Wohin sie zu

fortgeschrittener Stunde fahren, wissen wir nicht. Vermutlich machen sie dann, nachdem sie Strom und Wasser gebunkert haben, in nur ihnen bekannten Buchten an Felsen und Heckanker fest. So haben Kinder, Hunde und Katzen freien Auslauf und stören an Bord nicht die abendliche Ruhe der Eltern.

Wir genießen den Luxus von Strom, Wasser und der Möglichkeit zu duschen. Das sind uns 180 Kronen pro Übernachtung Wert, nachdem wir ein paar Tage ohne Landkontakt durch Ankerbuchten vagabundiert sind. So ergänzen wir unsere Vorräte vom nahegelegenen Supermarkt und sind dann wieder gut gerüstet für das Verweilen in schwedischer Wildnis.

Abends schnippt mir dann, offensichtlich vom deutschen Nachbarboot, ein junger Mann eine noch glühende Kippe aufs Kajütdach, die dort deutliche braune Brandspuren im Geelcoat hinterlässt. Sein Kommentar am nächsten Morgen: Achselzucken... Meinen Kommentar behalte ich lieber für mich: Idiot!

31. Juli 2009

Standort: φ 58°02,54N λ 016°44,71E (Långviken, Ankerbucht)

Nach einem schönen Segeltag bei strahlendem Sonnenschein laufen wir in die Ankerbucht Långviken ein. Wieder sind wir umgeben von schwedischer Natur: Bewachsene Felssteilhänge zur einen, dichte Bewaldung zur anderen Seite. Wir liegen mitten in einem Naturschutzgebiet das befahren werden darf, wenn bestimmte Regeln eingehalten werden: Kein offenes Feuer, Haustiere nur an der Leine, keinen Müll hinterlassen – alles Selbstverständlichkeiten, an die sich hier jeder hält. Die Bucht ist tief und schmal und so lasse ich den Anker auf 10 Meter Tiefe fallen, gebe alle Kette und grabe ihn ein. Der hält!

Über uns schwebt ein Fischadler zu seinem Horst, schade, dass wir ihn nicht beim Fischen beobachten können. Zwei schwedische Yachten gleiten in der Dämmerung in die Bucht, lassen ihre Heckanker fallen, streben mit dem Bug zu den Felsen und machen vorn mit überlangen Leinen an zwei Bäumen fest. Der Bordhund geht noch mit Frauchen „Gassi“. Dann kehrt Ruhe ein. Wir entzünden unsere Petroleum-Ankerlaterne, hängen unseren Gedanken nach und genießen den Übergang zur Nacht. Ja, nun ist es vorbei mit den hellen Nächten der nördlichen Breiten, es wird gegen Mitternacht wieder dunkel.

01. August 2009

Standort: φ 57°54,77N λ 016°47,27E (Bådsviken, Ankerbucht)

Es ist bereits August geworden. Vor ziemlich genau 14 Wochen, es war der 2. Mai, sind wir von Fehmarn aus gestartet, haben viel erlebt in dieser Zeit. Kleine und auch, Gott sei Dank, ein paar wenige große Abenteuer. Ab und zu müssen wir uns die Bilder auf dem Laptop ansehen, um das Erlebte Revue passieren zu lassen.



Heute fällt unser Anker in einer uns bekannten Bucht: Bådsviken. Bereits im Vorjahr haben wir hier für eine Nacht Schutz gesucht. Im Scheitel der Bucht befinden sich ein paar wenige Bootshäuschen, dahinter, auf einer grünen Anhöhe, das dazugehörige Sommerhaus. Wir halten einige hundert Meter Abstand und gehen mitten in der Bucht vor Anker. Nicht ein zweites Mal wollen wir uns bitten lassen doch den Abstand zum angrenzenden Anwesen zu vergrößern. Neben uns schwimmt ein weißer

Plastikkanister, der anscheinend als Markierung eines Fischernetzes dient, wobei völlig offen ist, in welche Richtung es ausgelegt ist. Nun hoffe ich, dass sein Netz nicht von unserem Anker „versenkt“ wurde. Am nächsten Morgen kommt die Entwarnung: Ein alter Mann rudert zu diesem, seinem Netz und birgt den Fang.

Das morgendliche „Duschen“ über die Badeleiter stellt dann gewisse Anforderung an Mut und Tapferkeit. Das Wasser ist so kalt, als ob es von einem Gebirgsfluss durchflutet würde. Wir haben es vorsichtshalber nicht gemessen, aber mehr als 11, 12 Grad hat es sicherlich nicht gehabt. Nun fehlt heute dummerweise auch die sonst wärmende Sonne, es herrscht ungemütliches Grau vor.

02. August 2009

Standort: ϕ 57°42,22N λ 016°45,85E (Idö)

Västervik, tief in den Schären gelegen, lassen wir aus. Der Grund - unter anderem - unser letztjähriges „Drama“, bei dem Hanni beim Anlegen eine Muring-Boje mit ihrem Haken verfehlte und ich daraufhin quer trieb und als Folge eine Boje mit meinem Propeller versenkte. Hanni meinte: „Nein, nie wieder diesen Hafen, diese Bojen mögen mich nicht!“



Und so haben wir es vorgezogen in den Schären zu verweilen und die Insel Idö anzulaufen. Wir haben gut daran getan. Ein wunderschönes Inselchen mit guten Liegemöglichkeiten und viel wilder Natur, die von uns bei einem Rundgang erkundet werden will. Wie von Riesenhand „hingepfeffert“ liegen Felsen und Steine wild verstreut. Dazwischen suchen überwiegend Kiefern, aber auch vereinzelt Birken, Halt in den Felsritzen. Karges Moos und grau-gelbe Flechten überdecken teilweise die felsigen Flächen. Hin und wieder wird der Blick freigegeben zum Wasser, zu den Schären. Einfach phantastisch!

02. August 2009

Standort: ϕ 57°19,69N λ 017°00,35E (Byxelkrok)

Da der Wind am nächsten Morgen für unser Weiterkommen sehr günstig weht – nämlich aus Ost-Nordost mit 4 Bft – setzen wir Segel und überqueren die See in Richtung zur Insel Öland. Es ist ein Genuss, die „Tin-Tin“ auf geradem Kurs, ohne Hindernisse, ohne Flachstellen, ohne Schären einfach laufen zu lassen. Mit halbem Wind von Backbord pflügt sie mit über 6 Knoten durch die See. Eine Restdünung sorgt für schaukelnde Bewegung, stört uns aber nicht, bei dieser guten Fahrt.

Nach knapp fünfstündiger Reise stehen wir vor dem Tonnenpaar von Byxelkrok, einem kleinen Hafen an der Nordspitze der Insel Öland. Reges Treiben zwischen den roten Buden, den Molen und auf den Stegen zeigt die Beliebtheit dieses ehemaligen Fischerhafens. Die Fischerboote, es sind nur noch einige wenige, sind an eine Innenmole verbannt, der Rest der Hafenanlage steht den Seglern und Motorbooten zur Verfügung. Frischer Fisch, frischgebackene Brötchen, Kunsthandwerk, Kaffee oder Bier, all diese Angebote machen den Reiz dieses kleinen Buden-Dörfchens hier am Hafen aus. Wir genießen zum Frühstück die frischen Brötchen und gönnen uns nach „langer Zeit dieser Entbehrungen“ wieder mal ein süßes Teilchen – lecker! Und so lassen wir zweieinhalb Tage die Seele baumeln - wandern, putzen die verdreckte „Tin-Tin“ (entweder hatten wir keine Zeit oder kein Süßwasser), waschen Wäsche oder genießen auch nur das immer aktuelle „Hafenkino“.



07. August 2009

Standort: φ 56°39,58N λ 016°21,74E (Kalmar)

Nach einer 50 Seemeilen langen Motorfahrt sind wir froh, dass der Hafen von Kalmar noch einige gute Liegeplätze bereit hält. Im innersten Winkel des Hafens, direkt neben der „Svenska Sjöräddning“ (Schwedische Seerettung), liegen wir zwischen Boje und Pier. Die Sommersonne knallt erbarmungslos auf uns nieder. Die Schweden genießen, wie üblich, die brennenden Sonnenstrahlen, um ihre Körper in kürzester Zeit mit möglichst viel (Sonnen)Energie vollzupumpen. Hanni und ich verstecken uns derweil im letzten Rest Schatten, den unsere Sprayhood wirft.

Abends ist es dann angenehm, im kühlenden Ostwind bei einem Glas Rotwein dem regen Treiben im und am Hafen zuzusehen. Ab 22 Uhr steppt hier der Bär. Es geht laut zu, wenn das letzte PS beim Beschleunigen aus dem getunten Auto herausgeholt wird. Das Recht der Jugend. Und wieder bleibt ein Millimeter Reifenprofil auf Kalmars Boulevard, wenn die Räder der „heißen Öfen“ durchdrehen. So liegen wir doch noch vergleichsweise ruhig im allerletzten Eckchen und „genießen“ die abgeschwächte Version dieses Straßentheaters.

Am nächsten Nachmittag - es ist Samstag - scheint eine hochkarätige Regatta der Ylinge hier in Kalmar zu Ende gegangen zu sein. Niederländer, Dänen, Österreicher, Schweizer, Deutsche und Amerikaner waren am Start. Zumindest wollten alle neben uns an den Kran, um ihre Boote auf die Trailer zu verladen, um den Heimweg anzutreten. Stellt man folgende Logik auf: Zieleinlauf, auf kurzem Weg zum Hafen, dann zum Kran, so sind unsere deutschen Segler sicherlich im letzten Viertel angekommen – zumindest waren sie unter den Letzten am Kran...



09. August 2009

Standort: φ 56°15,46N λ 016°23,83E (Grönhögen)

Morgens kurz nach acht verlassen wir das noch schlafende Kalmar. Der Wind ist passend, er kommt aus Nordost und lässt einen Schrick in der Schot zu. Voller Euphorie beschließe ich bis zur Schäre Utklippan durchzusegeln. Das sind immerhin fast 60 Seemeilen. Doch ich habe meine Planung ohne Rasmus' Zustimmung gemacht. Nach zwei Stunden schnellem Segeln müssen die Schoten nach und nach immer dichter geholt werden. Der Wind hat auf Südost gedreht. Nach dichtgeholteten Schoten bleibt in letzter Konsequenz nur noch das Abfallen. Der Kurs auf Utklippan ist nicht mehr zu halten. Und so landen wir wieder einmal an der Südspitze Ölands, in Grönhögen. Beide sind wir froh nach dem „lebhaften“ Kalmar wieder in einem ruhigen, verschlafenen Hafen festgemacht zu haben.

„Unser“ Plätzchen ist noch frei, nur „unser“ Hafenmeister Dieter – ein ausgewanderter Deutscher – ist inzwischen in Pension. Und so liegen wir längsseits, an alten Lkw-Reifen an der Mole. Mehr als ein, zwei Übernachtungen sollten es nicht werden, doch es kommt anders. Am geplanten Auslauftag weht und schauert es aus Südwest. Wir müssen nicht weiter, also bleiben wir hier. Unser Ziel die Schäre Utklippan wird auf den nächsten Tag verschoben. Der Wind dreht über Nacht recht und legt ordentlich zu. Unsere „Tin-Tin“ eiert herum und zerrt und reißt an den Leinen. „Unser“ Plätzchen ist wohl doch nicht so optimal bei westlichen Winden. Schwell steht im Hafen und spielt mit uns. Passieren kann nicht viel, außer dass wir schwarze Streifen von den Lkw-Reifen am Rumpf bekommen. Aber da sind ja noch die Fender dazwischen.

Unsere Schwedenkronen werden langsam knapp, und so beschließen wir mit dem Bus in das 35 Kilometer entfernte Mörbylånga zu fahren, um dort am Automaten „nachzubunkern“. Das Wetter spielt mit, die Sonne scheint, der Wind weht mäßig – in Mörbylånga. Als wir nachmittags wieder zurück und an Bord sind dreht er erneut auf. Wir messen 8 Bft. Nun sitzen wir schon den dritten Tag in Grönhögen fest. Was soll's, es gibt Strom, Wasser, Duschen und einen kleinen Lebensmittelhändler in

unmittelbarer Nähe. Und, das Liegen im Hafen ist mit 120 Kronen sehr preiswert – das sind etwa 11 Euro.

Doch es kommt dicker! Inzwischen haben sich die Windsee und damit die vorhandene Dünung kräftig aufgebaut. In unserem Hafenteil wird es langsam ungemütlich. Die „Tin-Tin“ drückt mit ihren 9 Tonnen den in Ketten hängenden Lkw-Reifen platt. Auch das jetzt ausgebrachte Fenderbrett rettet uns nicht mehr. Wir müssen hier weg! Hanni läuft zu dem Nachbarn und bittet diese, uns die Leinen anzunehmen, wenn wir uns – im gleichen Hafen, andere Mole – zwischen die Fischkutten verlegen werden. Das Manöver klappt ohne Probleme. Nun liegt die „Tin-Tin“ weiter innen zwischen den Kutttern, quasi in Abrahams Schoß. Jetzt kann es draußen kacheln wie es will.

Und als dann das Tief durch ist, überredet uns der bärige Hafenmeister noch einen Tag länger zu bleiben – ohne fälliges Liegegeld. Des Rätsels Lösung: Nach vier Liegetagen gibt die Gemeinde einen Tag gratis dazu. Das nehmen wir gerne an und bedanken uns bei ihm mit einer Dose Bitburger. Unser Nachbar von der „Kleine Meerjungfrau“ ist anscheinend ein begeisterter Elektronik- und Computereffreak. Zweimal am Tage kommt er mit den neuesten Wetterinformationen über die Mole gelaufen – ausgedruckt versteht sich. Schön und gut – wir lassen uns anstecken von seinen „Negativberichten“. So sollte bis Mitte nächster Woche „fast die Welt untergehen“, wettermäßig natürlich. Aber heute haben wir beschlossen, wieder unser eigenes Wetter über Seefunk bzw. Handy einzuholen und uns unabhängig von Windpfeilen auf einem ausgedruckten DIN A4 Papier wieder dem eigenen Fingerspitzengefühl und der eigenen Nase zu vertrauen, mit dem wir ja immerhin zig Jahre zur See gefahren sind. Nach dem Motto „Bangemachen gilt nicht“ haben wir heute Grönhögen hinter uns gelassen, obwohl die Prognosen nicht vom Feinsten waren. Gut, die See war nicht glatt, der Wind nicht schwach und dennoch sind wir gut in Karlskrona angekommen. Mut haben wir bewiesen, als wir zu einer vorgelagerten Brücke mit 18 Metern Durchfahrts Höhe kamen. Meine Berechnungen haben eine Gesamthöhe der „Tin-Tin“ über Wasser von 18,1 Metern ergeben, die UKW-Antenne mit eingerechnet. Hanni schloss kurz vor der Durchfahrt die Augen und ich war (fast) sicher, dass das reichen wird. Übrigens, es hat gereicht!

14. August 2009

Standort: φ 56°10,12N λ 015°35,46E (Karlskrona)

Eigentlich hatten wir beide mit der Schärenfahrt abgeschlossen, doch es kam eben anders. Unser geplanter Törn über die offene See, Grönhögen - Utklippan – Bornholm, musste leider entfallen, weil die Windrichtung und Stärke absolut nicht passten. Und nun liegen wir im überfüllten Karlskrona, genießen den Abend und dulden den Trubel um ein Match Race, das übers Wochenende hier ausgetragen wird.

Doch ein Gutes hat es auch. Im Rahmen dieser Regatta hat die Schwedische Marine im Hafen einige Schiffe und U-Boote gezeigt, die Deutschen waren mit dem Schiff „Seeadler“ der Fischereiaufsicht vor Ort, und ein russischer Großsegler ließ die Besucher über seine Oberdecks schlendern. „Open ship“ hieß diese maritime Show.

Am nächsten Tag, einem Sonntag, haben Hanni und ich nach altem Brauch die Stadt wieder „erwandert“. Zum Abschluss musste noch das Marinemuseum herhalten, dann waren unsere Füße rund.

Nun unsere Planung für den nächsten Tag: Ein langer Schlag nach Simrishamn soll es werden. Die Aussichten dafür sind nicht schlecht, der Wind dreht bereits jetzt von Südwest auf West. Das würde dann ein Anlieger von über 55 Seemeilen werden – schau'n wir mal...



18. August 2009

Standort: noch Karlskrona

Die Sonne scheint und es pfeift und pfeift und pfeift mit 7 Bft, draußen sicherlich noch mehr. Nun sitzen wir schon vier Tage im Hafen fest und hoffen auf einen Winddreher oder eine Abschwächung der Windkraft. Die Prognosen sind gut, doch die Realität sieht jeden Tag anders aus. Hanni wird unruhig und will weiter, nach Hause. Sie befriedigt ihre Sehnsucht nach „Heimat“, indem sie zu LIDL geht und einkauft. Deutsche Produkte: Nürnberger Bratwürste, Jagdwurst, Schwarzwälder Schinken. Morgen, ja morgen wird der Wind auf Nordwest drehen und schwächer werden – sagen die Meteorologen. Das wäre unsere Chance. Wir planen den Absprung und werden um 5 Uhr aufstehen, um die fast 60 Seemeilen nach Simrishamn gut hinter uns zu bringen. Dann wären wir einen Schritt bzw. eine Etappe weiter.

19. August 2009

Standort: φ 55°33,60N λ 014°21,29E (Simrishamn)

Morgens um 5 Uhr hetzt und drängelt Hanni, pocht auf Eile, macht Dampf. Mit strammem Schritt läuft sie vor mir auf dem Schwimmsteg zur Dusche. Links und rechts kommen die Crews an Deck und machen ihre Schiffe auslaufklar. Wir sind nicht die Einzigen, auch nicht die Ersten. Der heute ausgebliebene Starkwind hat uns alle bewegt unverzüglich unseren Hafenkoller zu therapieren: raus, raus, raus – nur weg von hier. Wir laufen unter Segel mit Unterstützung der Maschine. Der Weg ist weit aber kurzweilig. Unterwegs haben wir auf dem Plotter das AIS-Signal eines Küstenwachbootes der Schweden. Ich setzte vorsichtshalber den schwarzen Kegel, um uns als „Motorboot“ zu kennzeichnen. Die Schweden sind normalerweise in solchen Dingen recht großzügig aber,... sicher ist sicher. Auf hoher See, weit ab von allen Ufern, kreuzt ein Trawler unseren Kurs. Wir geben ihm Raum. Inzwischen sind wir mit der „Kustbevakning“ (Küstenwache) in engem Sichtkontakt. Sie scheinen irgendwelche Übungen durchzuführen und zeigen kein Interesse an uns. Nach 55 Seemeilen erreichen wir Simrishamn, wir sind weiter! Dort empfangen uns heimische Klänge: Ein „Schwäble“ samt Ehemann liegen mit ihrer 42er Faurby neben uns. Nett zur Abwechslung *diese* Sprache zu hören, statt Polnisch, Litauisch, Lettisch, Estnisch, Finnisch, Schwedisch oder auch Englisch. Abends brist dann endlich der angesagte Südostwind auf – zu spät, uns nützt er nichts mehr. Vielleicht steht er ja noch zwei, drei Tage länger durch – das wäre der richtige Wind nach Ystad oder auch weiter bis Klintholm, zur Insel Møn. Doch heute genehmigen wir uns wieder einen Hafentag, genießen das „Hafenkino“ und das Pfeifen des Windes im Rigg. Es weht bereits wieder mit 6 Bft im Hafen, die uns allerdings das Wohnen und Leben an Bord bei strahlendem Sonnenschein erträglich machen. Lang, lang ist's her, dass wir gefroren haben...

21. August 2009

Standort: φ 55°25,53N λ 013°48,87E (Ystad)



Die Dünung steht hoch, als wir den Hafen verlassen. Da wir diese Besonderheit vor der Einfahrt von Simrishamn bereits kennen, haben wir wohlweislich im Hafen bereits alles verstaut und verzurrt. Steht hier in diesem Seegebiet zwei Tage ein steifer Ost- bis Südostwind, läuft die See auf den schnell ansteigenden Grund auf und bricht sich in mächtigen Brandungswellen. So wurde hier die „Tin-Tin“ in der Vergangenheit bereits von vorn nach achtern überspült und tanzte wie ein Korken in der See. Heute war es verhältnismäßig harmlos,

wohl auch deshalb, weil Hanni, im Gegensatz zu damals, bereits pflichtgemäß ihre Gummistiefel angezogen hatte. Der kräftige Südost war – ihr erratet es bereits – wieder eingeschlafen und so „kämpften“ wir uns mehr recht als schlecht um die Hook bei Sandhammaren in Richtung Ystadt. Die Welle war noch deftig, doch der Wind hatte sich verabschiedet. Unter Deck schepperten und klapperten alle Teile, die nicht durch Handtücher in den Schapps abgepolstert waren. Dazu kam der Regen – ergo: Auf diesen Tag hätten wir verzichten können.

23. August 2009

Standort: φ 54°57,26N λ 012°27,83E (Klintholm)



Weiter, weiter, weiter... Auch diese 55 Seemeilen über die offene See, weg von Schweden, Ziel Dänemark, sind nicht berauschend. Der Wind gegen Null, die See mit mäßiger Welle, bzw. Dünung. Und so motoren wir – wieder einmal – in Richtung Møn, auf die Kreidefelsen zu. Bereits aus einer Entfernung von 20 Seemeilen sind sie deutlich an der Kimm zu sehen. Aber ein anderer Effekt scheint mir erwähnenswert: An Backbord, 20 bis 30 Grad, ist ebenfalls Land zu sehen. Aber an Backbord gibt es hier kein Land. Nein, nicht ganz richtig. Natürlich gibt es auch hier Land. Nur, das ist noch weiter

entfernt als die Insel Møn. Dort befindet sich Falster mit seiner südlichsten Spitze Gedser. Die Entfernung dorthin, ca. 40 Seemeilen. So weit kann man nicht „hinter die Kimm“ schauen. Also muss es sich um eine Fata Morgana – bekannt aus Wüsten-Erzählungen – gehandelt haben. Als wir uns dann Møn nähern, verschwindet dieser trügerische Effekt wieder.

Der Hafen Klintholm ist bekannt für seine Beliebtheit bei vielen Seglern. Er ist Dreh- und Angelpunkt für das gesamte Revier. Desto verwunderlicher ist es, dass hier nicht viel los ist. Zugegeben, das Preis-/Leistungsverhältnis stimmt hier nicht ganz, aber die Betreiber scheinen zusätzlich noch ein betriebswirtschaftliches Problem zu haben oder gehabt zu haben. So hörten wir bereits im Mai dieses Jahres über Funk, dass Wasser und Strom dort in der Marina momentan nicht zu haben sei. Man hatte ihnen einfach – im wahrsten Sinne des Wortes – den Hahn zugedreht. Nun scheint alles wieder im Lot, zumindest haben wir hier und heute Wasser und Strom erhalten.

25. August 2009

Standort: φ 54°53,52N λ 012°02,90E (Stubbekøbing)

Der Südost ist der passende Wind, um wieder weiter südlich zu segeln. Er weht mit 5 Bft, hat eine ordentliche Welle aufgebaut und lässt uns endlich wieder segeln. Die „Tin-Tin“ läuft gut durch die See, schaufelt Wasser über den Bug und geht mit 7,5 Knoten bei halbem Wind zügig voran. Unsere Besegelung: Fock und volles Groß. Da kommt Freude auf. Die Entfernung zum Ziel, durch den Grønsund, ist überschaubar. Es liegen nur ca. 16 Seemeilen vor uns. Ein Katzensprung. Ja, der „Dampf“ ist raus bei uns beiden. Wir streben noch ein Treffen mit Freunden im Großen Belt oder der Westlichen Ostsee an: mit der „alive...!“, der Ex „Tin-Tin“, unserer alten HR 312. Immer wieder erfreuen wir uns am guten Zustand unserer alten Liebe und, dass sie von den neuen Eignern Olli und Moni auch ordentlich rangenommen wird – wenn's denn sein muss...

28. August 2009

Standort: ϕ 55°10,25N λ 011°09,68E (Omø)

Unsere weitere Planung ist der annähernd direkte Weg nach Hause. Der Hafen der Insel Omø muss es aber noch mal sein. Die Sonne scheint, der Wind passt. Morgens um 8 Uhr legen wir in Stubbekøbing ab, passieren zwei 26 Meter hohe Brückendurchfahrten und lassen die „Tin-Tin“ laufen. Sie macht gut Fahrt bei halbem, manchmal auch leicht achterlichem Wind. Nur wenige Segler sind noch unterwegs, Skandinavien bereitet sich auf den Winter vor. Trifft man jetzt noch seglerische Aktivisten, so sind das meist Deutsche. Nach fast sieben Stunden – und das immer über einen Bug – machen wir auf der Insel Omø fest. Platz gibt es genügend, der Hafen ist nur zu 20 % ausgelastet. Uns stört das nicht, nein, ganz im Gegenteil. Auf dem endlos scheinenden Weg vom Hafen zum kleinen Kaufmannsladen hält ein Däne mit seinem Auto neben uns und lädt uns zur Mitfahrt in den 2 Kilometer entfernten Ort ein. Wir nehmen dankend an, besorgen das Nötigste und sind nun wieder für die nächsten Tage versorgt. Im Hafeneck kaufen wir uns dann noch zwei dicke Schollen, die abends mit Blattspinat und Salzkartoffeln unser köstliches Mal werden. Der Wetterbericht „verspricht“ uns Starkwind und Regenschauer aus Südwest. Wir bauen die Kuchenbude auf, uns kann nichts mehr aus der Fassung bringen. Im Gegenteil: Lass es doch Pfeifen, wir haben Strom, Wasser, einen Fischladen am Hafen und einen Kaufmann im Dorf. Was soll's? Und der angesagte Wind *kam* aus Südwest. Begleitet von Schauerböen, die den Regen auf unsere Kuchenbude prasseln lassen, harren wir geduldig drei Tage aus. Dann brechen wir auf. Der neue Kurs lässt uns obligatorisch den Großen Belt queren, der seine erhabenen 2-Meter-Wellen auf uns wirken lässt. Doch hinter der westwärts liegenden Insel Langeland wird es dann eher schlimmer. Die See, kurz und steil, aggressiv, überspült unser Schiff. Wir kämpfen uns weiter in Richtung Rudkøbing durch und machen dort gegen 14 Uhr fest.

01. September 2009

Standort: ϕ 54°56,51N λ 010°42,68E (Rudkøbing, Langeland)

Ja, wenn wir wollten, könnten wir in zwei Tagen zu Hause, nämlich auf Fehmarn, sein. Aber noch steht das Grillfest mit der „alive...!“ aus, welches „die Crew“ der „Tin-Tin“ bestreiten wird. Das Fest wird vermutlich in Marstal gefeiert, aber noch muss die „alive...!“ gegen den nimmer endenden Südwestwind ankämpfen, um sich die Steaks und Würstchen redlich zu verdienen.

Wir unterdessen liegen faul im Hafen, lassen den Wind pfeifen und freuen uns auf unser Zuhause am Bodensee.

Nur noch wenige Häfen wollen wir auf der letzten Etappe anlaufen: Marstal, Bagenkop, Kiel (Hanni hat Shopping verdient!). Und von dort aus geht's auf direktem Weg nach Fehmarn ins Winterlager.

Also lassen wir's gut sein mit unserem „Logbuch“ oder auch unserer „Flaschenpost“. Wir haben viel, nein, sehr viel erlebt, bedanken uns für die Geduld und das Interesse unserer „Reisebegleiter“, nämlich bei euch, die ihr uns – via Internet – immer zur Seite gestanden habt. Ihr wart immer unser Bindeglied zur Heimat.



Tschüss bis spätestens Mai 2010, dann aber von der Nordsee.

Hanni & Michael (Tommy) Albert
SY „Tin-Tin“