

Ostsee-Urlaubstörn 2004

Bootstyp: Etap 30 "Libra"
 Länge 9,10 m
 Breite 3,15 m
 Tiefgang 1,75 m
 Verdrängung 3,6 t
 Segelfläche 50 m²
 Masthöhe 14 m
 Motor 13 kW/18 PS

Crew: Manfred Brandes (63) YCW Berlin / SSV Rostock
 Heidemarie Brandes (62) YCW Berlin / SSV Rostock

Törnübersicht:

			Segeln	Motor
Die.	08.06.2004	SSV Rostock-Gehlsdorf - Darßer Ort West –		
Mi.	09.06.2004	Bornholm / Tejn	128 sm	4 sm
Do.	10.06.2004	Bornholm / Tejn – Ölandrev – Gotland / Vändburg		
Fr.	11.06.2004		158 sm	
Sa.	12.06.2004	Vändburg – Slite / Gotland	38 sm	23 sm
So.	13.06.2004	Hafentag in Slite		
Mo.	14.06.2004	Slite / Gotland – Irben-Straße – Roomassaare /	128 sm	11 sm
Di.	15.06.2004	Saaremaa (Estland)		
Mi.	16.06.2004	Stadtbesichtigung von Kuressaare		
Do.	17.06.2004	Roomassaare - Pärnu	65 sm	14 sm
Fr.	18.06.2004	Stadtbesichtigung von Pärnu und		
Sa.	19.06.2004	Pärnu – Riga (Lettland)	81 sm	10 sm
So.	20.06.2004	Stadtbesichtigung von Riga		
Mo.	21.06.2004	Dauerregen im Hafen von Riga		
Di.	22.06.2004	Riga – Irben-Straße - Ventspils	108 sm	31 sm
Mi.	23.06.2004			
Do.	24.06.2004	Stadtbesichtigung von Ventspils		
Fr.	25.06.2004	Ventspils - Ölandrev - Bornholmgatt – Skillinge (Süd-	287 sm	42 sm
Mo.	28.06.2004	Schweden)		
Di.	29.06.2004	Hafentag in Skillinge		
Mi.	30.06.2004	Skillinge – Arkona – Darßer Ort – SSV Rostock	120 sm	15 sm
Do.	01.07.2004			
	Resümee:	Von insgesamt 24 Urlaubstagen: 18 Tage, 9 Nächte auf See, 6 Hafentage		
		Summe: 1263 sm	1113 sm	150 sm

Liste der Sicherheitsausrüstung und Navigationsmittel

- 4 Automatik-Schwimmwesten mit Lifebelt, 2 mal 8 m lange Sicherheitsleinen in Salinghöhe, 2 Rettungsringe (1 mit Leine), Markierungsboje, Rettungslicht, Blitzlampe, 2 Ankerbälle, Kegel, 3 Radarreflektoren, Nebelhorn, Handscheinwerfer, 2 Lenzpumpen, 2 Anker, Reitgewicht, elektrische Ankerwinch, Schleppleine, Treibanker, Seenotsignale im Notpack, Schlauchboot (Etap ist unsinkbar), 2 Feuerlöscher, Feuerlöschdecke, Bordapotheke + Erste Hilfe-Koffer, Leckpfropfen, fest angeschlagene Bullentaljen, nachgerüstete Backstagen, Spibaumlift, 2 parallele Drahtvorstags, 4 abgestufte Stagreiter-Vorsegel, Spinnaker mit Bergeschlauch, Wurfleine, 2 Pützen, Taucherbrille, Flossen, Neopren-Anzug

- Toplicht, 2-Farben-Positionslicht, Hecklicht, 3-Farben-Licht + Ankerlicht auf Masttop, Steuerkompass, GPS mit Tochterinstrument im Cockpit, Log, Echolot (zusätzlich vorausschauend), Windanzeige, Handwindmesser, Handlot, 2 elektrische Pinnenpilote, DSC-UKW-Funk mit Notruf, Weltempfänger mit Kassettenrecorder, 2 Wetterempfänger für DWD (147 kHz und Kurzwelle), Radargerät, Handpeilkompass, Peilfernglas 7x50, Fernglas mit Bildstabilisator 14x40, Papierseekarten für Fahrtgebiet, Revierhandbücher, Hafenhandbücher, Yachtpilot, Medizin auf See, Segelliteratur, Broschüren der KA, div. Bedienungsanleitungen

Die Navigation erfolgte hauptsächlich nach GPS mit Hilfe eingegebener Wegepunkte und Routen. Das Tochterinstrument erlaubt eine ständige Kurskontrolle im Cockpit. Über die NMEA-Schnittstelle ist auch eine direkte Führung des Autopiloten zum nächsten Wegepunkt möglich, wahlweise nach Umschaltung auf das Windinstrument auch eine Steuerung nach vorgebbarem Windwinkel (Kreuzkurse). Ein älteres Hand-GPS mit internen Batterien war stets betriebsbereit. Durch regelmäßiges Einschalten wird der Almanach aktualisiert und so im Bedarfsfall die Position schneller gefunden. Ein Handpeilkompass war angeschafft worden, nachdem sich im letzten Jahr in kritischer Situation bei GPS-Ausfall das Peilfernglas bei Seegang als untauglich erwiesen hatte. Gelegentlich bei eingeschränkter Sicht oder nachts wurde das Radargerät als weiteres Hilfsmittel zur Navigation und Kollisionsverhütung herangezogen. Der hohe Stromverbrauch verbietet auf langen Segelstrecken jedoch einen permanenten Betrieb. Sehr hilfreich war wieder das Fernglas mit Bildstabilisierung, um frühzeitig Tonnen und Hafeneinfahrten auszumachen, sowie nachts, um die Fahrtrichtung von Schiffen zu erkennen.

Vorbemerkungen zum Törn

Nach unserem sehr erfolgreichen Törn vor zwei Jahren nach Mariehamn, Helsinki und Tallin war damals aus Zeitgründen (nur 3 Wochen Urlaub) im östlichen Teil der Ostsee noch eine große „weiße“ Fläche auf unserer persönlichen Landkarte übrig geblieben. Auch in diesem Jahr war der zeitliche Rahmen durch zwei Eckpunkte festgelegt: 20h-Wettfahrt Anfang Juni auf dem Berliner Müggelsee (letztes Mal mit eigenem Jollenkreuzer) und „Rund Bornholm“ mit Segelfreunden anlässlich der Warnemünder Woche Anfang Juli genau 4 Wochen später. Ein weiteres Handicap, das für so manchen einen Segelurlaub zu zweit überhaupt fragwürdig erscheinen ließ, war, dass meine Frau sich im Januar und März d. J. zwei Operationen unterziehen musste (Bandscheibenvorfälle der Lenden- und der Halswirbelsäule). Wenn schon Segelurlaub, dann nur unter der Bedingung, dass sie von allen körperlichen Anstrengungen bei Segelmanövern entbunden wäre. Das Ziel der Reise sollten die neuen EU-Länder sein, die Baltischen Republiken und die polnische Ostseeküste. Dabei wollte ich die gleiche Strategie anwenden, die sich in den letzten 3 Jahren als erfolgreich erwiesen hatte: sofern das Wetter es zulässt, in möglichst großen Etappen das Hauptziel (diesmal Riga) anstreben und dann die Rückfahrt entsprechend der verbliebenen Zeit gestalten. Wir haben Riga tatsächlich erreicht, ganz ist meine Rechnung aber doch nicht aufgegangen, wir mussten schließlich auf den Besuch von Litauen und Polen verzichten.

Dienstag 08.06. und Mittwoch 09.06. SSV Rostock bis Tejn/Bornholm

Am Montag nach der 20h-Wettfahrt haben wir eingepackt, letzte Vorräte gekauft und sind mit dem Auto von Berlin nach Rostock gefahren. Dienstag nach dem Frühstück legen wir ab. Noch bevor ich Segel gesetzt habe, meldet Heidi: der Motor hat kein Kühlwasser. Also: Motor aus, um Schlimmeres zu verhüten und das Groß erst mal durchsetzen. Während Heidi steuert, öffne ich die Wasserpumpe, deren Impeller ich zwar immer überprüft, aber wohl schon einige Jahre nicht mehr getauscht habe. Zur Überraschung ist er noch absolut intakt. Deckel wieder zu, Motor starten, das Kühlwasser kommt wieder. Es bleibt das einzige technische Problem des ganzen Urlaubs. Mögliche Erklärung: Beim Belüftungsventil der Seewasserkühlung habe ich das Gummipflättchen entfernt, weil es festkleben kann und dann die Gefahr besteht, dass über den Auspuff Wasser in den Motor gesaugt wird. Ein Kontrollschlauch führt in den Cockpit-Abfluss, und hier kam heute kein Wasser. Wahrscheinlich war nur das kleine Loch im Belüftungsventil vorübergehend verstopft. Ich hätte den Motorraumdeckel öffnen sollen, um zu sehen, ob durch das Seewasserfilter Wasser angesaugt wird.

Wir setzen jetzt auch die Fock 1 und segeln 1½ Stunden auf der Warnow, dann hinaus auf die Ostsee. Uns auf den Fersen am Ausgang der Molen ist die Katamaran-Fähre „Delphin“. Bei Westwind anfangs bis 15 kn (4 Bft) geht es zügig Richtung Darßer Ort. Dort setzen wir 15.30 Uhr den Spinnaker. Der Wind flaut weiter ab. Gegen 19 Uhr berge ich das schlagende Großsegel, eine Stunde später auch den Spi. Eine Stunde hält der Motor mit Leerlaufdrehzahl das Boot steuerfähig. Dann kommt leichter Wind aus N auf, ich setze wieder Groß und Fock. Nachts 1 Uhr werde ich müde, Heidi, die etwas geschlafen hat, löst mich ab, das Steuern ist Sache des Autopiloten. Aber kaum eine Stunde später muss ich wieder raus und wenden, der Wind hat auf O gedreht. Er dreht weiter auf SO, wir können jetzt Bornholms Norden Hammerodde anliegen. Dann frischt es über 15 kn auf, ich bin weiterbeschäftigt und ziehe gegen 4 Uhr ein Reff ein. Mit jetzt rund 6 kn Fahrt erreichen wir 13.30 Uhr Hammerodde. Gemäß meiner Strategie könnten wir jetzt zügig weitersegeln, Da der Wind eher noch zunehmen soll, wünscht Heidi eine Verschnaufpause. Wir laufen 15 Uhr Tejn an, weil wir diesen Hafen noch nicht kennen. Das war jedoch keine gute Entscheidung: es gibt in diesem relativ großen Fischereihafen keine Fischrögerie und auch keinen Geldautomaten, um am nächsten Morgen das Hafengeld in dänischen Kronen bezahlen zu können.

Es ist noch Zeit genug, wir wandern reichlich 4 km bis Allinge zurück, holen uns Geld und essen jeder 2 geräucherte Heringe, dazu ein Glas Bier. Auf dem Rückweg habe ich weiche Knie, ein hoher Preis für die 2 Heringe. So bin ich schließlich auch nicht unzufrieden, nachts im Hafen schlafen zu können, zumal es zwischendurch regnet.

Donnerstag 10.06. und Freitag 11.06. bis Vändburg/Gotland

Bei trübem Wetter starten wir gegen 10 Uhr. Mit Westwind um 15 kn laufen wir bei ausgebaumter Fock und Groß reichliche 6 kn. Als Ziel habe ich im GPS die Irbenstraße, den Eingang zum Rigaischen Meerbusen eingegeben. Zwischenzeitlich nimmt der Wind mal bis auf 10 kn ab, die Sonne kommt, es bleibt die nächsten Tage aber immer bei westlicher Windrichtung. Im neuen Wetterbericht ist von einem Tief bei Süd-Norwegen mit Ausläufer nach Polen und Trog über dem Skagerrak die Rede, sowie von Gewitterböen bis 8 Bft am Freitag. Ich ändere den Kurs etwas nördlicher Richtung Gotland, um abhängig von der Wetterentwicklung einen Hafen anlaufen zu können. Etwa um Mitternacht passieren wir das Ölandrev (Außenseite Verkehrstrennungsgebiet). An der Ostküste von Öland gibt es nur wenige kleine Häfen, meistens nur für geringen Tiefgang. Gegen Mittag liegt die Südspitze Gotlands vor uns. Jetzt ziehen erste Wolken auf. Bis Slite, dem offiziellen schwedischen Zollhafen auf der Ostseite Gotlands können wir es heute nicht mehr schaffen. Auch Herrvik wäre zu weit. Ein gut geschützter Hafen ist Vändburg im Süden. Dort legen wir schon kurz nach 14 Uhr an. Außer ein paar Fischkuttern sehen wir nur ein einziges einheimisches Segelboot. Nicht lange nach dem Anlegen kommen 2 Männer in Uniform und stellen sich als schwedische Coast Guard vor. Ich erkläre, dass wir von Rostock über Bornholm kommen und nur wegen der Gewitterwarnung angelegt hätten. Eigentlich wollten wir direkt nach Riga. Eine halbe Stunde später sind die Herren noch einmal da und erklären uns, dass wir, wenn wir in ein Land außerhalb des Schengener Abkommens ausreisen wollten, in Slite oder Visby zur Passkontrolle müssten. Die wäre jeden Tag von 10 bis 11 Uhr besetzt. Die Gewitterböen sind dann doch nicht gekommen, es kam durch unseren Entschluss im weiteren aber zu nicht beabsichtigten Verzögerungen, die im Endeffekt den Verzicht auf Litauen und Polen zur Folge hatten. Abends machen wir noch einen Spaziergang. Der Ort besteht aus verstreut liegenden Gehöften, die grobenteils in Ferienhäuser umfunktioniert sind. Dazwischen eine kleine hölzerne Bock-Windmühle. Auf einer Weide sehen wir Jungrinder. Es ist noch keine Urlaubssaison, die Gaststätte ist geschlossen. Wir begegnen nur wenigen Menschen, morgen ist Wochenende. Zurück zum Boot kommt die Hafenmeisterin mit dem Auto vorbei. Sie äußert sich befremdet über den Amtseifer der Coast Guard. Andererseits haben die gesetzlichen Vorschriften auch einen berechtigten Hintergrund angesichts der Problematik illegaler Einreisen von Ausländern.

Sonnabend 12.06. Slite/Gotland

Bis Slite sind es 60 sm. Wir legen um 8 Uhr ab. Beim Setzen der Segel kommen wir der an Backbord liegenden Untiefe Lillegrund bedenklich nahe. Mit Westwind 12 kn laufen wir in sicherem Abstand parallel zur Küste. Nach ca. 2 Stunden kommt ein schnelles Motorboot von hinten auf, es ist die Coast Guard von gestern, wir winken uns gegenseitig freundlich zu. Mittags dreht der Wind auf NO, d. h. Kreuzen gegenan. Bei abflauendem Wind setze ich nachmittags noch die Genua. Gegen 17.30 Uhr ist es mit dem Segeln vorbei. Vor der Insel Östergarn querab von Herrvik starten wir den Motor. Zwei Jahre vorher sind wir hier auf der Rückfahrt von Tallin bei 30 kn Wind von vorn (7 Bft) mit 3. Reff und Fock 2 mühsam gegenan gekreuzt. Damals haben wir erfahren, was Düseneffekt heißt. Heute fahren wir stundenlang unter Motor, um schließlich 22 Uhr Slite zu erreichen. Wenn wir nicht zur Passkontrolle müssten, hätten wir schon in Herrvik anlegen können.

Sonntag 13.06. Slite/Gotland

Wir sind das einzige Gästeboot in Slite. Wir duschen, frühstücken, es ist strahlender Sonnenschein. Der Hafen mit der großen Zementfabrik, aus deren Schornstein kaum sichtbar Dampf und Abgase aufsteigen, ist uns von früher vertraut. Um 10.10 Uhr kommt der Beamte der Passkontrolle mit dem Auto vorgefahren. Er schließt das Büro auf, entschuldigt sich für die Verspätung und dass er nur seine Pflicht zu erfüllen hat. Ein Blick in unsere Pässe, eine kurze Notiz auf einem Zettel und ein Stempel in eine vorhandene Crew-Liste, in 5 Minuten ist die Prozedur beendet, wir verabschieden uns, das Büro wird wieder geschlossen. Vor 2 Jahren sind wir hier aus Tallin kommend eingereist. Erst im nachhinein war uns damals bewusst geworden, dass wir hätten einklarieren müssen. Wie auch diesmal hatte sich kein Hafenmeister sehen lassen, das Zollbüro war geschlossen. Auf einem Schild war eine Telefonnummer angegeben, die man anrufen sollte. Jetzt könnten wir ablegen, ein frischer Wind schätzungsweise 5 Bft aus N steht quer zur Hafeneinfahrt und verursacht etwas Schwell. Im Wetterbericht ist von Windstärke 6 bis 7 die Rede. Ich will nichts erzwingen, also beschließen wir, das schöne Wetter an Land zu genießen, wo es allerdings nichts für uns Neues zu entdecken gibt. Wir holen schwedische Kronen aus dem Bankautomaten, kaufen im Supermarkt Obst und in einem kleinen Laden am Hafen frischen Fisch für das Mittagessen. Auch danach hat das Wasser vor der Hafeneinfahrt immer noch leichte Schaumkronen. Wir können uns nicht zum Ablegen entschließen. Statt dessen bummeln wir entlang des abwechslungsreichen Ufers, u. a. vorbei an einem noch kaum belegtem Campingplatz und Bungalows. In

einem Kunsthandwerkladen kaufen wir hölzerne Eierbecher für unser Boot und künstlerisch gestaltete Ansichtskarten. Am Abend sind wir zu müde, um in die Nacht hinauszufahren.

Montag 14.06. und Dienstag 15.06. durch die Irbenstraße nach Roomassaare auf Saaremaa/Estland

Heute hält uns nichts mehr. Der Himmel ist bewölkt. Bei ablandigem Wind sind um 8 Uhr die Segel gesetzt. Nach kurzer Zeit messe ich 20 kn Wind von hinten, zuviel für volle Besegelung. Nur unter ausgebaumter Fock 1 laufen wir 6 kn. Nach einer Stunde setzt Nieselregen ein. Gestern hätten wir bei gleicher Windstärke Sonnenschein gehabt. Es baut sich eine von achtern auflaufende Welle auf, gelegentlich schwappt mal etwas Wasser ins Cockpit. Trotzdem kann der Autopilot den Kurs mit der üblichen Schlangenlinie halten. Nachmittags lockert die Bewölkung zeitweilig auf, der Wind wird schwächer, wir setzen auch das Groß. Dann dreht der Wind umlaufend anfangs N, dann S. Wegen einer schwarzen Wolke reffen wir prophylaktisch für eine Stunde. Dann stellt sich für die Nacht S-SW um 10 kn ein. Vor dem Eingang zur Irbenstraße ändere ich den Kurs noch etwas, um die auf direkter Linie liegenden vorgelagerten mit beleuchteten Tonnen gekennzeichneten Untiefen zu umgehen. Sie sind mit rund 10 m Wassertiefe für unseren Tiefgang zwar keine unmittelbare Gefahr, es könnte sich aber unangenehmer Seegang aufbauen. In den frühen Morgenstunden haben wir den Eingang der Irbenstraße erreicht. Wir halten uns nördlich des Hauptfahrwassers, kreuzen die NW-Zufahrt mit dem großen Irbes-Leuchtturm. Dann segeln wir in Richtung NO mit Kurs auf Roomassaare, wobei ausreichend Abstand vom flachen Ufer der Insel Saaremaa zu halten ist. Der Wind wird immer schwächer, voraus zieht ein Gewitter durch. Um 13 Uhr starten wir den Motor, kurz vor 16 Uhr haben wir angelegt. Roomassaare liegt 4 km südöstlich der Inselhauptstadt Kuressaare. Auch als Zollhafen ausgewiesen liegt 10 km westlich der Fischereihafen Nasva. Neuerdings und noch nicht in meinen Hafenhandbüchern erwähnt, aber in den estnischen Sportbootkarten eingezeichnet, gibt es direkt in Kuressaare eine Marina für 60 Boote, zu erreichen über eine schmale 2 sm lange Baggerrinne. Unklar ist nur, ob dort auch eine Zollabfertigung möglich ist. In Roomassaare war sie schnell erledigt. Der freundliche Hafenmeister verständigt die Beamten per Handy, die sind knapp ½ Stunde später da, keine 10 Minuten an Bord ist alles erledigt, sofern man Crewlisten vorbereitet hat. Gebühren wurden nicht verlangt. Um in die Stadt zu gelangen, kann man mit dem Bus fahren. Die erforderlichen 10 Kronen leiht uns der Hafenmeister. Bei ihm gibt es auch eine Mappe mit Prospekten und einen Stadtplan. Die Fahrt verschieben wir auf morgen. Ein Bummel in der Umgebung des Hafens, der hauptsächlich der Holzverladung dient, führt zu einem Campingplatz mit z. Z. einem Wohnwagen. Als weitere Alternative gibt es nur die Chaussee in die Stadt.

Mittwoch 16.06. Stadtbummel in Kuressaare

Per Bus sind wir bei schönem Sommerwetter in 10 Minuten in der Stadt. An einem Geldautomaten erhalte ich trotz EC-Symbol weder per EC- noch per Master-Card Geld. In Riga war das später problemlos möglich, hier ist wohl noch keine Verbindung nach Deutschland geschaltet. Eine Wechselstelle ist aber schnell gefunden. Kuressaare, deutsch Arensburg, hat einige historische Sehenswürdigkeiten: Rathaus mit einem restaurierten Leinwand-Deckengemälde, gegenüber das einzige erhalten gebliebene Eichamt, Kirchen der unterschiedlichen Konfessionen und die sehr gut erhaltene Bischofsburg. Kuressaare ist auch Kurort mit ausgedehntem Stadtpark, hat neue Hotels, ein Einkaufszentrum und ansprechende Restaurants, z. B. in einer alten Windmühle. In der neuen Marina sehen wir ganze 2 Segelboote. Den Besuch des Museums in der Bischofsburg ersparen wir uns, eigentlich möchte ich heute noch weiter segeln Richtung Pärnu. Die 80 sm sind als Tagestour normalerweise nicht zu schaffen. In einer sonnigen Ecke vor dem Eichamt, das jetzt Restaurant ist, essen wir noch. Der Bus zum Hafen fährt gleich nebenan ab. Als wir 16 Uhr zurück sind, hat der Wind so aufgefrischt, dass es uns für eine Nachtfahrt zu viel ist. Im neuen Restaurant des Segelclubs trinken wir ein Bier und machen später Abendbrot. In Roomassaare und auch in der Stadt hatten wir mehrere kurze Begegnungen mit einem finnischen Segler-ehepaar mit einer neuen Bavaria. Wir sollten uns noch 2 mal wiedertreffen, in Riga und in Ventpils.

Donnerstag 17.06. nach Pärnu

Nachts werde ich wach. Es wird schon hell. Ich öffne die Luke, der Wind hat abgeflaut. Kurz nach 4 Uhr haben wir abgelegt. Der Weg in Richtung SO vorbei an der Insel Abruka, abgegrenzt mit mehreren Untiefentonnen, sieht auf der Seekarte einfach aus. Im GPS habe ich nur einen Wegpunkt 8 sm voraus programmiert. Gleich nach dem Segelsetzen haben wir zunächst doch einige Probleme, uns zu orientieren. Der Westwind anfangs noch bis 10 kn nimmt weiter ab. Nach Kursänderung Richtung O setzen wir den Spi. Vier Stunden später kurz nach 10 Uhr frischt es in einem Regenschauer auf, der Spi geht runter. Danach ist wieder Sonne aber Flaute. Mehrere Stunden fahren wir mit dem Motor. Nachmittags können wir wieder bis gegen 19 Uhr unter Spi fahren. Dann frischt es wieder kräftig auf, Gewitterschauer ziehen rechts und links von uns über Land vorbei. Außerdem müssen wir jetzt Richtung NO. Unter Fock 1 und einem Reff im Groß jagen wir mit über 6 kn bei halbem Wind Richtung Pärnu. Ein zuvor auf Reede gelegener Frachter überholt uns noch vor der Hafeneinfahrt. Um 22 Uhr legen wir beim Pärnu-Yachtclub an, unterstützt von einem einheimischen jungen Segler, der noch an seinem Boot arbeitet. Im Gebäude ist eine Rezeption. Zur Anmeldung wird die in Roomassaare abgestempelte Crewliste

kopiert. Wir erhalten eine Chipkarte für Duschen und Sauna und für die Stadtbesichtigung am nächsten Tag ein Prospekt in deutsch, das über 60 Sehenswürdigkeiten ausweist und beschreibt. Im Restaurant trinken wir bis kurz vor Mitternacht jeder ein großes estnisches Bier.

Freitag 18.06. Stadtbesichtigung Pärnu, Ablegen nach Riga

Für den Stadtgang haben wir auch diesmal gutes Wetter. Das über 750 Jahre alte Pärnu ist nicht nur Hafenstadt (Holzumschlag) sondern auch Kurort und neuerdings Universitätsstadt. Durch Bombardierungen im 2. Weltkrieg wurde das Stadtzentrum stark zerstört, inzwischen sind viele historische Wohnhäuser aufwendig rekonstruiert worden. In dem deutschen Prospekt ist deren Geschichte einzeln beschrieben. In der Nähe des Yachthafens sind Reste der Stadtbefestigung. Für das Wochenende laufen Vorbereitungen für ein Open-Air-Konzert. Es gibt ein Theater, 1967 gebaut, und ein ganz modernes Konzerthaus mit viel Glas, 2002 eröffnet. Neben 2 orthodoxen Kirchen sehen wir noch die Elisabethkirche. An die frühere Nikolaikirche erinnert nur noch ein Gedenkstein in der Nähe des Rathauses. Mittags essen wir in einem ungarischen Restaurant echte Gulaschsuppe. Es werden Erinnerungen an Urlaubsreisen nach Budapest und an den Balaton vor über 30 Jahren wach.

Für die Weiterfahrt nach Riga (90 sm) wollen wir die Nacht nutzen. Zum Ausklarieren melden wir uns in der Rezeption des Yachtclubs, ½ Stunde später sind die Formalitäten erledigt. Noch vor 18 Uhr fahren wir aus der Mündung des Pärnu-Flusses.

Sonnabend 19.06. nach Riga

Eine Stunde haben wir SW-Wind von vorn mit 12 kn, der Motor bleibt solange an. Dann dreht er auf W, flaut aber auch ab. Unter Groß und Genua können wir anliegen. Nachts kommt der Wind dann sogar aus nördlichen Richtungen. Ich kann die Genua ausbaumen. Mit 3 bis 4 kn Fahrt geht es kontinuierlich voran. Abhängig von leichten Windänderungen ist der Spibaum gelegentlich zu schiffen und das Groß zu halsen. Beeindruckend in diesen nördlicheren Breiten sind die weißen Nächte und die schönen Sonnenaufgänge. Tagsüber ziehen wir an der langen Angelleine einen Wobbler als Köder hinterher. Heidi strickt, plötzlich ruft sie: Meine Wolle! Die schwimmt achteraus. Ich starte unter vollen Segeln den Motor und kehre um. Heidi warnt noch wegen der Angelschnur, ich habe aber schon die Wolle am Bootshaken. Als ich mich wieder der Angel zuwende, ist die Schnur samt Wobbler in der Schraube und somit der Preis für die gerettete Wolle. Übrigens war Angeln in diesem Jahr absolut erfolglos.

Bei der Ansteuerungstonne melde ich mich auf Kanal 9 bei Riga Traffic an, um 18.30 Uhr segeln wir zwischen den Molenköpfen in die Mündung der Daugava. Eine Stunde können wir noch segeln, dann reicht der Wind nicht mehr. Noch eine Stunde mit Motor, nach 8 sm flussaufwärts legen wir 20.30 Uhr im Segelhafen Andrejoska an neuen Schwimmstegen an. Der Hafemeister begrüßt uns, das Einklarieren ist wie gewohnt ½ Stunde später in 10 Minuten erledigt. Ab Pärnu waren wir 27 Stunden unterwegs.

Sonntag 20.06. Stadtbesichtigung in Riga

Es ist ideales Sonntagswetter, als wir uns auf den Weg ins Altstadt-Zentrum machen. Auf dem Plan vom Hafemeister ist der Segelhafen nicht mehr drauf. So machen wir einen unnötigen Umweg, finden dann aber doch die große Hängebrücke über die Daugava und damit den richtigen Anschluss. Das Schloss ist jetzt Sitz der Präsidentin. In die Anglikanischen Kirche gehen die Leute zum Gottesdienst. Wir stehen wenig später auf dem Domplatz. Geld gibt es mit Karte aus einem Automaten der vielen Banken. In der Nähe des Doms befindet sich ein Denkmal Herders, an der Rückseite des Doms ein Standbild des Bischoffs Albert, der als Gründer Rigas vor 800 Jahren gilt. Am Rathausplatz imponiert das wiederaufgebaute Schwarzhäupterhaus und die Petrikirche. In einem Fahrstuhl gelangt man auf deren Turm und hat einen herrlichen Rundblick. Stundenlang gehen wir kreuz und quer durch die Gassen. Überall sind die Menschen in Sonntagsstimmung. Das Mittagessen ist auf Heidis Wunsch mal wieder chinesisch, am späten Nachmittag genießen wir ein Bier vor einem Lokal. Die große Oper steht am Rande der Altstadt. Auf der anderen Seite des Stadtkanals mit seinen Grünanlagen befindet sich das 1935 errichtete Freiheitsdenkmal mit der Frauengestalt „Milda“ auf einer 42 m hohen Säule. Im Stadtpark ist die pompöse russisch-orthodoxe Kirche zu finden. Auf dem Rückweg zum Segelhafen machen wir noch einen Umweg über die Elisabet- und die Alberta-Strasse. Dort sind inzwischen viele alte Jugendstilhäuser aufwendig restauriert worden. Teilweise werden sie als ausländische Botschaften genutzt.

Zurück im Hafen treffen wir das finnische Ehepaar aus Roomassaare. Zusammen trinken wir in der Clubgaststätte ein Bier und unterhalten uns.

Montag 21.6. Dauerregen in Riga

Als wir morgens aufwachen, regnet es in Strömen. Das bleibt auch den ganzen Tag so. Wir bleiben im Hafen. Ich lese, nach Moitessier: „Der verschenkte Sieg“, jetzt Arved Fuchs: „Kälter als Eis“ über die Nordostpassage. Heidi schreibt Ansichtskarten. Um die zu einem Briefkasten zu bringen, sind wir über eine Stunde unterwegs. Briefkästen sind in Riga eine Seltenheit. Entsprechend lange waren die Karten dann auch nach Deutschland un-

terwegs. Im Gegensatz zum gestrigen Sonntag herrscht in der Stadt allgemeine Geschäftigkeit. Die vielen Autos machen einem als Fußgänger ein Überqueren der Straße fast unmöglich. Wieder an Bord plane ich unsere Rückfahrt durch die Irbenstraße. Für den Westteil habe ich keine Detailkarte. Das ist Anlass, bei unseren finnischen Bekannten zu klopfen, die heute auch nichts unternehmen können. So wird daraus ein etwas längerer Aufenthalt an Bord der „Vela“ von Hilka und Jasko aus Helsinki. Jasko war viele Jahre beruflich in Bayern und Österreich tätig, er spricht sehr gut deutsch, Hilka sagt so gut wie kein Wort, unser Eindruck ist, dass sie aber alles versteht.

Dienstag 22.06. und Mittwoch 23.06. nach Ventpils

Heute ist wieder Sonnenschein. Unser Ziel ist Ventpils in 120 sm, also mit Nachtfahrt. Jasko und Hilka wollen auch weiter aber nur bis Roja. Um 10.30 Uhr legen wir ab. Bei leichtem SW-Wind setzen wir das Groß und können die Genua ausbaumen. Zwei Stunden später passieren wir die Molen der Daugava-Mündung. Am Nachmittag frischt es kurz auf, dann aber umlaufender Wind und Gewitter links und rechts von uns. Wir bergen das Vorsegel und nehmen für 3 Stunden den Motor zur Hilfe. In der Nacht haben wir wieder Wind aus W bis SW, gegen Morgen sogar bis zu 18 kn. Kurz nach 4 Uhr passieren wir den Leuchtturm Kolka, von jetzt an sind wir in der Irbenstraße, Wind von vorn, also kreuzen. Wir halten uns im wesentlichen südlich der Schifffahrtslinie, der Schiffsverkehr hält sich aber auch in Grenzen. Nachmittags bei Sonnenschein, als wir den Ausgang der Irbenstraße fast erreicht haben, wird der Wind schwächer. Unter Genua kommen wir noch um die Ecke, für die letzten 3 Stunden muss wieder der Motor weiterhelfen. Von hinten kommt ein Segelboot auch unter Motor auf. Ich erkenne eine finnische Flagge, im Gegenlicht kann ich trotz unseres guten Fernglases nicht den Namen lesen. Wir winken einander zu. Knapp 2 sm vor Ventpils melde ich mich per Funk bei Traffic Control an. Kurze Zeit später kommt eine Rückfrage in klarem Deutsch, den Bootsnamen zu wiederholen. Außerdem habe man 2 Radarechos. Ich erkläre, dass vor uns eine finnische Jacht fährt. Der Hafen liegt an der Mündung des Flusses Venta. Der Yachthafen befindet sich im geschützten Becken des Fischereihafens. Beim Anlegen um 20 Uhr steht der Hafenmeister an der Pier und nimmt jedem einlaufenden Boot die Leinen ab. Das Festmachen an den Muringtonnen ist für uns kein Problem mehr, seit wir vor 2 Jahren in Mariehamn einen zu verriegelnden Bojen-Haken aus Niro-Rohr gekauft haben. Uns erwarten 2 Überraschungen: vor uns hat die „Vela“ mit Jasko und Hilka festgemacht und an Land steht ein junger Mann aus Bremen, der sich über meine Radarreflektoren informieren möchte. Zur Erklärung sagt er, dass seine Firma die gesamte baltische Küste mit neuester Radartechnik ausrüstet. Nachdem ich ihn zufrieden stellen konnte, wird an Bord der „Vela“ das Wiedersehen gewürdigt. Dabei erklärt Jasko, dass in dem gestrigen Gewitter beim Anlaufen von Roja sein Autopilot und das damit gekoppelte Windinstrument ausgefallen sind. Am nächsten Vormittag bemühen wir uns beide, die Ursache zu ergründen. Nach dem Einschalten gibt der Autopilot kurz eine Fehlermeldung: Seataalk defekt, dann bleibt das Display dunkel. Mit einem Multimeter messe ich eine viel zu hohe Stromaufnahme, Diagnose: Elektronik defekt. Jasko wollte eigentlich noch bis Rostock in diesem Sommer. Er entschließt sich, nach Helsinki zurückzukehren, da für das neue Boot noch Garantie besteht. Wieder zu Hause haben wir eine Ansichtskarte erhalten, dass die Instrumente auf Garantie repariert wurden.

Donnerstag 24.06. Stadtrundgang in Ventpils

Es wird Zeit, sich konkrete Gedanken über die Rückfahrt zu machen. In 8 bis 9 Tagen müssten wir zurück in Rostock sein. Der Mittelfristwetterbericht hat nur W bis SW im Programm, für heute sogar Starkwind. Eine Weiterreise parallel zur Küste bis Kleipeda und dann entlang der polnischen Küste mit Hafenaufenthalten erscheint nicht mehr machbar. Der Entschluss steht fest: so bald wie möglich Kurs Richtung Bornholm. Nach dem vergeblichen Reparaturversuch des Autopiloten der „Vela“ begeben wir uns in die Stadt. Direkt neben dem Hafen beginnt zwar ein schöner Badestrand, die Wassertemperatur lag aber immer so um die 12°C. Auffällig sind die größtenteils neu gepflasterten Straßen und saubere Grünanlagen. Die Stadtseite des Flusshafens ist mit künstlerisch interessanten Skulpturen gestaltet. Sehenswürdigkeiten sind eine russisch-orthodoxe und eine Barock-Kirche sowie das Museum in einer Burganlage. Heute ist ein Feiertag, die Straßen relativ leer. Nur ein kleiner Supermarkt im Zentrum ist geöffnet. Wir haben vor einem Restaurant platz genommen und gerade bestellt, da kommen Jasko und Hilka um die Ecke. So wird es ein geselliges Mittagessen. Zurück im Hafen überlegen wir, ob wir abends noch auslaufen. Ankommende Segler sind leicht gestresst, der Hafenmeister rät uns ab. Ich möchte noch ausklariieren, um evtl. früh starten zu können, die lettische Zollbeamtin lässt sich aber nicht darauf ein.

Freitag 25.06. bis Montag 28.06. nonstop bis Skillinge

Früh um 6 Uhr sind auch schon andere Segler wach, die heute weiter wollen. Der Wind hat sich beruhigt, zusehends kommt die Sonne raus. Die Zollbeamtin ist bald zur Stelle, kurz nach 7 Uhr legen wir ab. Als wir die Leinen einholen, erscheint Jasko im Cockpit, wir winken uns zum Abschied zu. Im Vorhafen setzen wir Groß und Genua bei südlichem Wind 8 kn. Vormittags frischt es bis zu 15 kn auf. Statt Genua nehmen wir Fock 1 und ein Reff. Nachmittags können wir ausreifen, abends fahren wir eine Stunde mit Motor. Nachts frischt es immer mehr auf, gegen Morgen regnet es, für einige Stunden habe ich die Fock geborgen, wir segeln nur mit Groß Reff 2.

Am folgenden Tag dreht der Wind über SW auf W. Rund 20 sm südöstlich der Südspitze Gotlands wenden wir vormittags auf Südkurs, mittags wieder auf Westkurs, wobei ich auf Fock 2 und Reff 2 wechsele. Abends weit östlich von Öland müssen wir ein Notausweichmanöver vor der Fähre „Finnline-Carrier“ fahren. Die nächste Nacht wird ruhiger. Wir können ausreffen, die Fock wechseln, gegen morgen sogar auf Genua. Sonntagvormittag ist wieder eine Stunde der Motor dran. Am frühen Nachmittag sind wir in der Höhe der Südspitze von Öland. Bis hierhin haben wir wegen Wind von vorn etliche Wenden gefahren. Jetzt laufen wir auf die Westküste des Kalmarsunds zu, noch 2 Wenden. In der 2. Nachthälfte dreht der Wind auf NW, jetzt können wir endlich direkten Kurs auf das Bornholm gatt laufen. Um den Dampfern aus dem Wege zu gehen, halte ich mich möglichst weit nördlich. Montagmorgen mitten in der Hanö-Bucht ist wieder Flaute. Um 6 Uhr starten wir den Motor. Für die kommende Nacht und den nächsten Tag ist wieder Starkwind aus W angesagt. Ein Hafen an der schwedischen Südküste ist unser Zwischenziel. Um 15 Uhr legten wir nach 329 sm in Skillinge an.

Dienstag 29.06. in Skillinge

Montagnachmittag kaufen wir Fisch. Prompt gibt es ein Regenschauer. Auf ein Abendessen im Restaurant verzichten wir wegen der exquisiten Preise. Heidi bereitet unseren eigenen Fisch zu. Das Wetter bleibt auch dienstags wechselhaft, wir beschließen abzuwarten und gehen spazieren. Interessant ist ein kleines privates Museum direkt am Hafen. Nach und nach legen mehr und mehr Boote an. Wir machen die Bekanntschaft eines netten Ehepaares aus Holland, Jan und Emmy, und werden an Bord zum Bier eingeladen. Das in jahrelanger Arbeit selbst ausgebaute Boot ist sehr wohnlich und um einiges größer als unser.

Mittwoch 30.06. und Donnerstag 01.07. nach Rostock

Heute 8 Uhr geht es weiter. Alle evtl. Zwischenziele haben wir gestrichen. Das Ziel ist Rostock. Am Sonnabend ist in Ludwigslust Schultreffen von unserer ehemaligen Oberschule, am Sonntag kommt die Crew für „Rund Bornholm“ aus Berlin, abends ist das Skippermeeting, Montagfrüh der Start. An der Ecke von Sandhamaren kommt der Kapeffekt mit W 20 kn, also 2 Reffs ins Groß. Bis zum späten Nachmittag haben wir zwischendurch nur einmal für 2 Stunden auf Reff 1 ausgerefft. Wegen einer Fähre fahren wir ein Ausweichmanöver. Ansonsten führt uns der Kurs immer weiter südlich statt westlich. 10 sm östlich Kap Arkona wenden wir, inzwischen haben wir SW-Wind. Es hat abgeflaut, ausreffen und auf Genua wechseln. Kurz nach 20 Uhr passieren wir die Tonne Arkona. Gegen Morgen gibt es Gewitter und Regen. Für 2 Stunden wieder Reff 1 und Fock 1, dann geht es an Darßer Ort vorbei, bei umlaufendem Wind bis 10.30 Uhr nur mit Motorunterstützung. Der aufkommende Wind dreht von SO auf W, wir können bei Sonnenschein bis Rostock durchsegeln. Um 14 Uhr passieren wir die Molen Warnemünde, um 16 Uhr sind wir zurück im SSVR in Rostock-Gehlsdorf.