

Ostsee-Urlaubstörn 2002

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 (61) YCW Berlin / SSV Rostock
 Heidemarie Brandes (60) YCW Berlin / SSV Rostock

Törnübersicht:

			Segeln	Motor
Frei. bis Die.	14.06.2002 18.06.2002	SSV Rostock-Gehlsdorf - Darßer Ort - Bornholm Gatt – Ölandrev – westlich Gotland – Köpmansgrund – Mariehamn/Ålandinseln	485 sm	2 sm
Die. Mi.	18.06.2002 19.06.2002	Besichtigungen u. a. „Pommern“, Schifffahrts-Museum Seemanns-Quartier; Fahrrad-Tour über Schäreninseln		
Do. Frei.	20.06.2002 21.06.2002	Mariehamn – Hango Mittsommernacht	132 sm	
Sa..	22.06.2002	Hango - Helsinki	80 sm	6 sm
So. Mo.	23.06.2002 24.06.2002	Stadtbesichtigung Helsinki		
Die.	25.06.2002	Helsinki – Tallin; Stadtbesichtigung	48 sm	
Mi. bis Sa.	26.06.2002 29.06.2002	Tallin – Kreuzkurs bis westlich Hiiumaa (Dagö) und Saaremaa (Ösel) – WSW-Kurs nach Slite/Gotland	335 sm	
So. bis Do.	30.06.2002 04.07.2002	Slite – Kreuzkurs bis Ölandrev – Hanö Bugt bis vor Simrishamn – Bornholm Gatt – Darßer Ort – Warnemünde - SSV Rostock-Gehlsdorf	412 sm	6 sm
	Resümee:	Von insgesamt 21 Urlaubstagen: an 18 Tagen, in 13 Nächten (330 Stunden) auf See 3 Tage, 7 Nächte im Hafen, 2 Nachtansteuerungen Durchschnittsgeschwindigkeit 4,55 kn Rostock bis Tallin Distanz Log = Karte = 750 sm Tallin bis Rostock Log = 750 sm; Karte = 550 sm		
		Summe: 1506 sm	1492 sm	14 sm

Liste der Sicherheitsausrüstung und Navigationsmittel

- Schwimmwesten: 4 Automatik mit Lifebelt, 2 Feststoff, 2 für Kinder, Schlauchboot (Etap ist unsinkbar)
- 2 Rettungsringe (1 mit Leine), Markierungsboje, Rettungslicht, Seenotsignale im Notpack, Nebelhorn, 2 Handscheinwerfer, Blitzlampe, 2 Ankerbälle, Kegel, Radarreflektor am Mast und 1 Reserve
- 2 Feuerlöscher, Brandschutzdecke, Bordapotheke + Erste Hilfe, Leckpfropfen, 2 Lenzpumpen
- 2-Farben-Positionslicht, Hecklicht, Toplicht, 3-Farben-Licht + Ankerlicht auf Masttop
- Steuerkompass, Log, Echolot, Windmessenanlage, UKW-Sprechfunk, Weltempfänger mit Kassettenrecorder, Navtex-Empfänger (unterwegs ausgefallen), GPS mit Tochterinstrument im Cockpit und MOB, elektrischer Pinnenpilot
- Peilfernglas 7x50, Peilkompass, Fernglas mit Bildstabilisator 14x40, Handlot, Wurfleine, 2 Pützen, Taucherbrille, Flossen, 3 Anker, elektrische Ankerwinde, Schleppleine
- Papierseekarten, Revierhandbücher, Hafenhandbücher, Yachtpilot, Medizin auf See, Segelliteratur, Broschüren der KA, div. Bedienungsanleitungen

Seemannschaft bei Zweimanncrew

Vor dem Ablegen werden grundsätzlich die Automatik-Schwimmwesten angelegt. Für den Gang aufs Vorschiff (bei Seegang auf allen Vieren) zum Reffen, zum Wechsel der konventionellen Stagreiter-Vorsegel oder Setzen des Spinackers, picken wir uns in eine am Mastfuß befestigte etwa 4 m lange Sicherheitsleine ein. Zwei parallele Drahtvorstags ermöglichen einen schnellen Wechsel der Vorsegel. Ein Bergeschlauch für den Spinnaker hat sich nicht recht bewährt. Er ist wohl zu eng. Geht man direkt auf Vorwindkurs (vor Autopilot), macht uns das Setzen und Bergen der 55 m² im Windschatten des Großsegels keine besonderen Probleme. Von großem Vorteil (auch beim Ausbaumen eines normalen Vorsegels bei raumem Wind) ist ein sog. Spibaumlift mit einer 4 m langen Schiene an der Mastvorderkante. Seit mehreren Jahren haben sich fest angeschlagene Bullentaljen vom Großbaum zu den Püttingen der Wanten auf Deck bewährt. Sie verhindern nicht nur Patenthalsen, sie wirken auch als Niederholer und fixieren den Großbaum in Mittschiffslinie beim Auftuchen des Großsegels. Nachgerüstete Backstagen beim 7/8-Rigg vergrößern zwar das Handling bei einer Wende, geben aber auch Sicherheit bei plötzlichen Böen und starkem Wind von hinten. Vor allem sollen sie den Zug auf das doppelte Vorstag erhöhen und den Durchhang verringern.

Das Navigieren auf offener See erfolgt mit Papierseekarten und einem GPS-Gerät (Baujahr 1993) anhand eingegebener Wegepunkte. Ein GPS-Tochterinstrument im Cockpit neben dem Kompass erlaubt eine ständige Kontrolle der Kursabweichung (Nav-Menü) durch den Rudergänger. Die am Echolot abgelesene Wassertiefe, Seezeichen und markante Landmarken dienen zur Kontrolle der Position. Regelmäßige Eintragungen ins Logbuch ermöglichen im Notfall den Übergang zur Koppelnavigation. Der Autopilot kann über eine Schnittstelle NMEA 183 mit dem GPS gekoppelt werden. Das Boot wird dann direkt zum nächsten Wegepunkt geführt. Hoch am Wind haben wir bei exaktem Segeltrimm den Autopiloten fest auf Standby geschaltet. Ändert sich die Windstärke und die Krängung des Bootes, muss allerdings die Pinnenlage etwas korrigiert werden. Im Prinzip könnte der Pinnenpilot auch elektronisch mit einem Windinstrumenten-System gekoppelt werden, allerdings müssten beide Hersteller identisch sein, denn jeder hat sein eigenes Bus-System.

Vorbemerkungen zum Törn

In diesem Jahr unternehmen wir den dritten Anlauf, Finnland als Urlaubsziel zu erreichen. Wie in den beiden Vorjahren blieben auch in diesem Jahr von den ursprünglich geplanten 4 Urlaubswochen, bedingt durch berufliche Verpflichtungen meiner Ehefrau, nur 3 Wochen übrig. Es scheitert auch das Bemühen, einen dritten Mann mitzunehmen. Den hat dann der Pinnenpilot zuverlässig ersetzt. So starten wir zu zweit mit ausreichend Proviant und dem Vorsatz, die nächsten Tage ohne anzuhalten an all denjenigen Häfen vorbeizusegeln, die wir aus früheren Fahrten schon kannten. Wachwechsel erfolgt nach dem Prinzip, sich schlafen zu legen, sobald einer von uns Anzeichen von Müdigkeit verspürt. Schon am zweiten Tag hat sich ein Rhythmus eingependelt. Bei Problemen, wie Segelwechsel oder Ausweichmanövern kann meine Frau mich zu Hilfe rufen.

Der Start erfolgt schon relativ gelassen, bald hat das Leben an Bord seinen eigenen Rhythmus und der Optimismus wächst. Es fehlt der Stress, abends irgend einen bestimmten Hafen erreichen zu müssen, sich vorher anhand des Hafenhandbuchs zu orientieren, und dann steht nicht die Frage: "Wo ist wohl ein Stand frei?" So gibt es auch keine Notwendigkeit, den Motor zu starten, wenn mal Flaute ist. Ebenso haben auch gelegentlicher Regen oder Starkwind immer ein Ende. Das Besondere an der Hinfahrt ist, dass die Nächte immer kürzer und nicht mehr richtig dunkel werden. Die Mittsommernacht am 21. Juni erleben wir in Hanko. Um Mitternacht bleibt im Norden der Himmel hell wie sonst bei uns eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang. Sehr eindrucksvoll sind die Sonnenaufgänge auf See. Ganz langsam färbt sich der Himmel im Nordosten rot, kleine Wölkchen werden an der Unterseite schon von der Sonne angestrahlt, und dann steigt sie über den Horizont.

Windstärkentabelle

Bft	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kn bis	3	6	10	15	21	27	33	40	47	55	63	>64

Freitag 14.06. bis Dienstag 18.06. Rostock - Mariehamn/Ålandinseln

Am Donnerstagnachmittag kaufen wir in Berlin noch die letzten Vorräte ein (das meiste habe ich eine Woche vorher schon an Bord verstaut), packen fehlende Sachen und fahren noch spät abends nach Rostock zu unserer „Libra“. Am Freitagvormittag wird in Ruhe gefrühstückt und das Schiff klar gemacht. Zum Mittagessen gehen wir in die Vereinsgaststätte. Unseren Stegnachbarn verkünden wir beim Ablegen: „Und jetzt segeln wir kurz mal nach Helsinki.“

Bei Westwind 9 kn ziehen wir gleich nach dem Ablegen um 13.30 Uhr auf der Warnow die neuen Segel (Fock 1 und durchgelattetes Groß) hoch und sind 1½ Stunden später an der Ausfahrt Warnemünde. Der Wetterbericht hat früh noch Starkwind Stärke 6 aus West abnehmend 4 prophezeit. Der Wind dreht auf NW, bleibt aber bei 10 kn, maximal 14 kn. Gegen 20 Uhr haben wir Darßer Ort erreicht, können etwas abfallen und ziehen bei weiter abflauendem Wind den Spinnaker. Der bleibt die ganze Nacht hindurch stehen, erst als der Wind morgens auf SO dreht, wird er runter geholt und eingepackt. Ein besonderes Erlebnis war der Sonnenaufgang nördlich Kap Arkona. Ich mache Foto- und Film-Aufnahmen, während Heidi schläft.

Sonnabendvormittag setzt für 3 Stunden leichter Regen ein. Nachmittags passieren wir das Bornholmsgatt. Reger Schiffsverkehr in beiden Richtungen und Fährverkehr zwischen Schweden und Stockholm verlangt ständige Aufmerksamkeit. In der Hanöbukten können wir für einige Stunden bei Wind aus SW die Fock nach luv ausbaumen. Bei Sonnenuntergang sehen wir im Fernglas die Felseninsel Utklippan. Später bleibt das Licht des Insel-Leuchtturms achteraus, voraus erscheint das Licht des „Langen Jan“ an der Südspitze Ölands. Ich habe den Kurs so dicht wie möglich unter Land über das flache Ölandrev gelegt, um das Verkehrstrennungsgebiet zu meiden. Um 3 Uhr wird es heller, Heidi löst mich ab. Im vergangenen Jahr waren wir auf der Rückfahrt nachts um die Südspitze Ölands gekreuzt und sind am Nachmittag mit Fahrrädern von Grönhögen zum „Langen Jan“ gefahren. Deshalb kommt Heidi alles sehr vertraut vor, als sie hier jetzt den Sonnenaufgang erlebt. Auf der Ostseite Ölands wähle ich einen schnurgeraden Kurs von 30° NNO vorbei an Gotland und Gotska Sandön.

Bis in Höhe Gotland empfangen wir den Seewetterbericht noch auf Langwelle 177 kHz (Deutschland Radio Berlin), nördlich davon schalte ich auf Kurzwelle 6005 kHz um. Auf Kanal 16 werden auf Englisch Vorhersagen von Stockholm Radio angekündigt. Um sie und weitere nautische Informationen zu hören, muss man den Kanal der jeweiligen Küstenfunkstelle suchen. Statt der Westlichen und Südlichen Ostsee ist jetzt die Zentrale und Nördliche Ostsee unser Revier. Die Vorhersagen sprechen von westlichen Winden zwischen 4 Bft und 6 Bft. Real haben wir W bis NW um 20 kn. Mit meistens einem Reff und Fock 1, manchmal auch ein zweites Reff oder Fock 2 laufen wir mit halbem Wind meistens über 6 kn. Am Himmel sind Sonne und Wolken. Sonntagabend haben wir am 3. Tag Visby querab. Das war im vorigen Jahr unser Umkehrpunkt nach 8 Tagen.

Ich werde müde, Heidi übernimmt die Wache. Gegen Mitternacht ruft sie mich. Eine schräg von achtern aus Visby ausgelaufene Fähre ist wenige 100 m neben uns. Ich fahre sofort eine Q-Wende, um die Fähre am Heck zu passieren. Auf dem neuen Kurs sehen wir, dass die Fähre aufgestoppt hat. Kurze Zeit später nimmt sie wieder Fahrt auf, um in Richtung Stockholm zu entschwinden.

Unser Boot hat einen relativ großen in einem ovalen Plastgehäuse befindlichen Radarreflektor an der Vorderseite des Mastes. Später in einem Gespräch mit Seglern erfahre ich, dass diese Art, der vom Hersteller vorgesehenen Befestigung, einen toten Winkel nach achtern hat. Ich werde also einen Zusatzreflektor für den Masttop bauen, der direkt nach hinten gerichtet ist.

Nördlich von Gotland zeigt das Echolot eine Tiefe von über 100 m, dann setzt die Anzeige zeitweilig aus. Westlich von uns liegt die tiefste Stelle der Ostsee mit 469 m. Am Montagnachmittag flaut der Wind ab und dreht auf SW. Wir ziehen für einige Stunden den Spi. Dann muss er wieder runter, der schwache Wind hat vorübergehend auf O gedreht. Ich ziehe mich aus, um mich mit ein paar Pützen Seewasser zu „duschen“. Dann lasse ich mich noch von der Sonne bescheinen. Irgendwann wird mir kühl, ich merke es wohl erst etwas zu spät, denn an den nächsten Tagen meldet sich ein Hustenreiz.

Die 4. Nacht ist ruhig, erst morgens kommt wieder Wind aus W. NO des Leuchtturms Svenska Högarma außerhalb der Stockholmer Schären habe ich einen Wegpunkt nahe dem Köpmansgrund gelegt, bei dem wir unseren Kurs morgens 3:30 Uhr direkt nach N ändern. Mit Speed von ca. 5 kn passieren wir um 6 Uhr den Leuchtturm Flötjan am Eingang zur Ålandsee. Vier Stunden später laufen wir in das Schärenfahrwasser ein und machen Montag um 12 Uhr am Zollsteg in Mariehamn auf den Ålandinseln fest.

An Land steht ein Abfertigungshäuschen, es ist jedoch unbesetzt. In all meinen Revier- und Hafenhandbüchern steht, dass man als ausländische Yacht verpflichtet ist, die in den Karten verzeichneten Zollrouten einzuhalten und einzuklarieren. Über Funk rufe ich den Zoll und sage, dass wir direkt aus Rostock in Germany kommen. Ich verstehe die auf Englisch gegebene Antwort nicht recht, aber anscheinend interessiert man sich für uns gar nicht. Heidi hat inzwischen an Land den Hafenmeister gefunden. Der hat ihr erklärt, dass Finnland ebenso wie Deutschland dem Schengener Abkommen beigetreten ist und deshalb die Passkontrolle bei einer, nicht über ein Drittland erfolgten Einreise, entfällt. Also können wir uns in die Marina verholen. Dabei müssen wir das Anlegemanöver nochmals wiederholen, weil die Achterleine zur Muringtonne zu kurz ist. Am nächsten Tag kann ich beim Hafenmeister einen 80 cm langen Haken mit Schnappverschluss für ca. 80 € kaufen, wie er von vielen skandinavischen Seglern benutzt wird. Heidi erscheint der Preis zwar etwas hoch. Ich glaube, sie hat für ihre ungezählten Ansichtskarten an alle Verwandte und Freunde sicher noch mehr Geld

ausgegeben. Als dann in den folgenden Häfen das Anlegen an Muringtonnen zum Kinderspiel wird, hat sie mir bestätigt, dass der Kauf doch richtig war. Wir glaubten, uns nach 4 Tagen nonstop ein Mittagessen im Hafenrestaurant verdient zu haben. Zwei normale Gerichte und zwei Glas Bier kosteten gleich 50 €. Als Hafengebühr haben wir für 2 Nächte 36 € bezahlt.

Beeindruckend ist der rege Fährverkehr im Hafen. Oft legen gleich 2 Fähren hintereinander an. Eine halbe Stunde später erscheinen die nächsten zwei, und die beiden anderen müssen sich sputen, den Platz frei zu machen. Auf engstem Raum drehen sie nach dem Ablegen.

Dienstag 18.06 bis Donnerstag 20.06 Aufenthalt in Mariehamn

Am Nachmittag erkunden wir die Stadt. Wir finden eine Touristeninformation, erhalten einen Stadtplan und weitere Prospekte. Es ist noch Zeit, sich im Åland-Museum über Geschichte, Land und Leute zu informieren. Außer dem Westhafen als Zoll- und Fährhafen gibt es einen Osthafen mit einer großen Marina. Dorthin gelangt man mit dem Boot aber nur auf einem ziemlichen Umweg durch die Schären. Es gibt dort ein sog. See-Quartier, eigentlich eine Art Arbeitsbeschaffungs-Projekt mit Handwerksbetrieben und einem Museum für traditionellen Holzbootsbau. Es werden historische Boote und Segelschiffe (z. B. der Zweimaster „Linden“) rekonstruiert.

Am Mittwoch besichtigen wir die 95 m lange Viermastbark „Pommern“. Sie wurde 1903 in Glasgow gebaut, 1903 an die Hamburger Reederei F. Laeisz verkauft und erhielt ihren jetzigen Namen als eine der „Flying-P-Liner“. Nach 1923 bis zum 2. Weltkrieg gehörte sie zur Großsegler-Flotte des Ålander Reeders Gustaf Erikson. Seit 1953 ist sie Museumsschiff und wird von der Stadt in ihrem Originalzustand erhalten. Gleich daneben befindet sich das umfangreiche Schifffahrtsmuseum. Eine besondere Sehenswürdigkeit ist der Kapitänssalon der Bark „Herzogin Cecilie“.

Per Fahrrad geht es noch einmal zum See-Quartier, das am Vorabend schon geschlossen war. Dann nutzen wir das schöne Wetter, um auch von der Umgebung der Stadt einen Eindruck mitzunehmen. Über mehrere durch Brücken verbundene Inseln fahren wir nach Süden.

Im Hafen machen wir die Bekanntschaft eines Seglerehepaars aus Stockholm. Sie wollen ihren Urlaub im Åland-Archipel verbringen. Für die schwedisch sprechenden Ålander ist Stockholm viel näher als Helsinki. Sie haben eine weitgehende Autonomie, ein Regional-Parlament und eine eigene Flagge.

Donnerstag 20.06. und Freitag 21.06 Mariehamn – Hanko

Bei noch gutem Wetter legen wir vormittags ab mit Ziel Helsinki. Die ersten Seemeilen durch die Schären sind uns bekannt, dann wähle ich einen Kurs, der per GPS-Wegepunkte östlich der Insel Långskär an Untiefen und Inseln vorbei in Richtung SO führt. Wir sehen einen anderen Segler weiter voraus und begegnen einem Fischerboot. Kurz danach taucht eine Reihe schwarzer Fähnchen vor uns auf. Vorsichtig nähern wir uns einer und erkennen erst aus nächster Nähe eine Leine mit kleinen Schwimmern in beide Richtungen. Wir drehen ab zum nächsten Fähnchen, dort dasselbe. Wir fahren von Fähnchen zu Fähnchen, endlich sind wir an dem letzten. Jetzt heißt es erst einmal den Standort genau in die Seekarte einzutragen und zu prüfen, ob wir von hier sicher den alten Wegepunkt ansteuern können. Mit einem Holeschlag sind wir wieder auf der geplanten Linie.

Da wir die Nacht durchsegeln wollen, vermeiden wir den kürzeren und sicher auch interessanteren Weg durch die Schären. Bei südlichem Wind Stärke 3 bis 4, zeitweilig mit Reff 1 und auch mal Fock 2 statt der üblichen Fock 1 sind wir abends südlich Utö und können einen Kurs direkt nach Osten wählen. Inzwischen hat es sich bewölkt. Heidi übernimmt die erste Hälfte der Nacht. Der Wetterbericht am Abend brachte eine Starkwindwarnung. In der Nördlichen Ostsee soll der Wind von W 5 Bft über SW nach NO 6 Bft bis 7 Bft und dann wieder auf NW drehen. Gegen Morgen dreht der Wind auf SO und flaut stark ab, ich setze sogar die Genua. Doch es setzt starker Luftdruckfall ein, das Differenzbarometer zeigt fast -3 hPa/h. Dann nimmt der SO Wind wieder zu, ich muss die Segel wieder wechseln, und es beginnt etwas zu regnen. Der nächste Hafen ist Hanko, wir ändern den Kurs nach NO. Die unkompliziertere Hauptansteuerung aus SO ist zwar weiter, aber außerdem kommen wir aus internationalen Gewässern und sollten folglich den Zollweg nehmen. Als der Hafen schon in Sicht ist, kommt von einer der Inseln ein Schlauchboot auf uns zugerast. Es ist die Küstenwache, ich drehe bei. Auf die Frage nach dem „Woher“ antworten wir per Zuruf: „Aus Rostock über Mariehamn“. Damit ist das „Einklarieren“ erfolgt.

Eine Unsicherheit haben wir noch, nachdem wir an einigen Schären vorbei sind: Wo geht es in den Gästehafen? Die Einfahrt ist durch eine dem Festland vorgelagerte Insel verdeckt. Erst als ein Boot um die Ecke uns entgegen kommt, finden auch wir den Weg. Gastplätze gibt es an einer kleinen Insel, von der man per Motorboot-Shuttle an Land kommt. Daneben ist noch ein Steg direkt am Land, wo wir noch freie Plätze finden. Ein hilfsbereiter Holländer ruft uns zu: „Ich helfe Sie!“ und empfiehlt uns einen Platz gegenüber, da der angekündigte Starkwind aus NW kommen soll.

Ein Problem haben wir noch zu lösen: als ich bei der Ansteuerung von Hanko die Åland-Flagge gegen die finnische Gastlandsflagge tauschen will, finde ich sie nicht. Vor drei Jahren habe ich Flaggen von allen Ostsee-Ländern bestellt. In Hanko kaufen wir sie bei der Hafen-Tankstelle. Später zu Hause finde ich meine Bestellung, die finnische Flagge war damals nicht lieferbar.

Heute am Freitag ist Mittsommernacht. In Hanko versammeln sich einige tausend Jugendliche, die aus der ganzen Umgebung mit Autos anreisen. Viele haben sich mit fortschreitendem Abend alkoholisch nicht mehr unter Kontrolle. Eine besondere Attraktion ist ein Holzfeuer ab 22 Uhr auf einer kleinen schwimmenden Plattform zwischen den Schären. Wir kommen mit einem finnischen Seglerpaar in unserem Alter ins Gespräch. Sie haben ihr Boot in Helsinki. Auf dem Rückweg von den Felsen breche ich mir fast die Kochen. Auf den letzten 2 m ist Sand auf den Steinen, ich komme ins Rutschen, kann mich noch durch einen Luftsprung retten. Ich frage Heidi: „Könntest du das Boot alleine nach Hause segeln, wenn ich jetzt verletzt gewesen wäre?“

Sonnabend 22.06 Hanko – Helsinki

Bis Helsinki sind es über den Finnischen Meerbusen rund 100 sm. Das ist zuviel für eine normale Tagesfahrt. Deshalb ziehen wir auch diesmal das nicht viel kürzere Schärenfahrwasser gar nicht erst in Betracht. Der Vorabend war etwas lang geworden, und so haben wir es am Morgen nicht so eilig wie die Holländer neben uns, die auch nach Helsinki wollen.

Der Wind weht frisch aus West, beim Ablegen 13 kn, später bis 20 kn. Ein Reff im Groß und Fock 1 bei östlichem Kurs erlaubt bald das Ausbaumen der Fock. Mit 6 kn bis 7 kn Fahrt sind wir schon gegen 21 Uhr am Leuchtturm Helsinki. Bis zur Stadt sind es nur noch 15 sm nach Norden. Doch jetzt flaut der Wind ab und die Sonne, die den ganzen Tag geschienen hat, geht unter. Zwischen den verschiedenen Gasthäfen der Stadt entscheiden wir uns wegen der Nachtansteuerung für den Helsingfors Segelclub auf der Insel Lauttasaari westlich des Zentrums. Die „Weißen Nächte“ im Juni und die befeuerten Inseln und Tonnen erleichtern es uns, den Weg zu finden. Kurz nach Mitternacht ist das Boot fest.

Sonntag 23.06. und Montag 24.06. Aufenthalt in Helsinki

Am Sonntag Vormittag treffen wir auf dem Vereinsgelände einen finnischen Segler. Er zeigt uns die offenen Toiletten und Duschen. Der Hafenmeister wohnt in einem kleinen Häuschen vor dem Verein. Als wir uns nach dem Frühstück zu einem Stadtgang aufmachen, öffnet er die Tür in Turnhose und Filzlatschen. Wir sagen, dass wir 2 Tage bleiben wollen und gehen ohne weitere Formalitäten. Am Abend klingeln wir wieder, und die Tür zum Verein wird uns aufgeschlossen. Erst am Montag bezahlen wir in dem kleinen Büro die Liegegebühr.

Am ersten Tag laufen wir zu Fuß ins Zentrum, am zweiten Tag haben wir einen Stadtplan und nehmen Bus und Straßenbahn. Die erste Sehenswürdigkeit ist die Agricola-Kirche mit ihrer schlanken Turmspitze, benannt nach dem finnischen Reformator. Es beginnt gerade der Gottesdienst. Wir setzen uns und folgen der Zeremonie. Heidi geht schließlich sogar zum Abendmahl. Beim Verlassen der Kirche werden auch wir wie die anderen Besucher vom Pfarrer persönlich verabschiedet. Unser Mittagessen sind taufrische Schrimps in einem Selbstbedienungs-Restaurants. An vielen Stellen der Stadt liegen Boote direkt an der Uferpromenade ohne besondere Sicherheitsvorkehrungen. An einer Insel östlich des Zentrums sehen wir die zwei holländischen Boote, die am Vortag in aller Frühe in Hanko abgelegt hatten. Wir sind ihnen später noch einmal in Tallin begegnet. Noch etwas weiter entdecken wir ein deutsches Boot mit zwei älteren Seglern, die auch von Hanko kamen, allerdings durch die Schären. Wir winken hinüber und werden an Bord zu einem Bier eingeladen. Es sind Mitglieder des Berliner Yachtclubs vom Wannsee. Das Boot heißt „Chinchilla“, der Eigner war mal Kürschner. Wir erzählen, dass wir auch aus Berlin sind und dort im Yachtclub Wendenschloß zu Hause. Man fragt uns, ob wir Herbert Puhmann kennen. Er ist vor mehreren Jahren als Westberliner in unseren Verein an der Dahme gewechselt. Grüße, die wir ausrichten sollen, haben ihn leider nicht mehr erreicht, er ist im Sommer verstorben. Beim Rückweg zum Boot begleitet uns Nieselregen.

Der Montag ist wieder schön. Vom monumentalen Hauptbahnhof aus begeben wir uns vorbei an Parlament und der Finnlandia-Halle (KSZE 1973 und 1975, später noch mal 1992) zum sog. Felsendom, einer modernen halbunterirdischen Kirche. Wir fragen einen Passanten nach dem Weg zum Denkmal des finnischen Komponisten Jan Sibelius. Er zeigt uns die Richtung. Kurze Zeit später hält sein Auto neben uns, wir dürfen mitfahren und erhalten interessante Empfehlungen. Das Denkmal aus lauter Niro-Rohren ist eine symbolische Orgel.

Auf dem Weg zurück zum Zentrum kommen wir am Olympiastadion vorbei. Die für 1940 geplanten Spiele fanden erst 1952 statt. Vor dem Stadion steht ein Denkmal des bedeutendsten finnischen

Langstreckenläufers Paavo Nurmi. Mir ist aus der Kindheit der Tscheche Emil Zatopek in Erinnerung, der damals, glaube ich, den Marathonlauf gewann.

Das eindrucksvollste Bauwerk ist die evangelische Domkirche hoch über der Stadt. Unweit davon die russisch-orthodoxe Uspenski-Kathedrale. Schließlich war Finnland einschließlich der Åland-Inseln seit Napoleons Zeiten Russische Provinz bis zur Unabhängigkeit 1918 durch Feldmarschall Mannerheim.

Am späten Nachmittag machen wir eine zweistündige Schiffsrundfahrt vorbei an den Hafenanlagen mit Fähr-Terminal, der ehemaligen schwedischen Festungsinsel, auf der ein Kirchturm als Leuchtturm dient und durch die Schärenlandschaft mit Wald, Wochenendhäusern, Saunen und modernen Wohnvierteln östlich der Stadt. Auf dem Rückweg zu unserem Boot kehren wir noch in einem irischen Pub zu einem Glas Guinness-Bier ein. Erinnerungen an eine Flugreise nach Dublin werden wach.

Dienstag 25.06. Helsinki – Tallin

Wir stehen schon vor Sonnenaufgang auf und legen um 4.30 Uhr ab. Der abendliche Wetterbericht verheißt Wind um W 4 Bft bis 5 Bft. Zur Ausfahrt benutzen wir das westliche Nebenfahrwasser. Auf dem Finnischen Meerbusen fahren neben uns in beiden Richtungen Fähren am laufenden Band. In der Bucht von Tallin halten wir uns an der rechten Seite leicht außerhalb des Verkehrstrennungsgebietes. 2 sm vor dem Fährhafen melde ich mich per Funk beim Traffic-Control und gebe an, dass ich zum Yachthafen Pirita will. Die Antwort ist kurz: „o. k. I see you.“ Daraufhin queren wir das Verkehrstrennungsgebiet rechtwinklig. Ein Anruf an Pirita Marina auf Kanal 16 wird nicht beantwortet. Unter Segel fahren wir in den Vorhafen des ehemaligen Olympiahafens von 1980 und können die Segel in Ruhe bergen. Dann geht's zum Steg der Zoll- und Passkontrolle. Die Prozedur erfordert das Ausfüllen eines amtlichen Formulars, vorgedruckte Crewlisten habe ich bei mir. Nach Entrichten der fälligen Gebühr gibt es einen Stempel in den Reisepass. Im Gästebassin finden wir zwischen zwei finnischen Booten Platz. Beim Hafenmeister bezahlen wir die Liegegebühr und können auch gleich 20 € in Estnische Kronen tauschen (1:15). Um 14 Uhr ist alles erledigt.

Das Angebot eines älteren Herren, uns für 30 € durch die Altstadt zu führen, lehnen wir ab. Es fahren mehrere Busse pro Stunde die 6 km bis ins Zentrum. Nach wenigen Schritten sind wir auf einem Markt. Heidi würde gerne ein modisches und auch preiswertes Leinenkleid kaufen. Ich sehe zum einen keine zwingende Notwendigkeit, möchte mich für die nächsten Stunden auch nicht gleich mit einem Gepäckstück beschweren und als Hauptargument: unser Euro-Bargeld ist in Finnland schon ziemlich zusammengeschmolzen. Dort hätten wir am Geldautomaten sicher neue Euros erhalten, hier wenn überhaupt nur estnische Kronen, die auf der Weiterreise nicht mehr zu verwenden wären.

Durch die z. T. von einer Stadtmauer umgebenen Altstadt von Tallin, dem mittelalterlichen Reval, laufen wir zunächst etwas ziellos, bis wir außer Ansichtskarten auch eine Broschüre in deutsch mit Stadtplan kaufen können. So finden wir schließlich den Weg auf den Domberg mit Schloss (Regierungsgebäude), lutherischer und russisch-orthodoxer Kirche. Auf dem Rückweg kommen wir auch zum Marktplatz mit dem restaurierten Rathaus. Wir verweilen kurz und hören einem Jugendorchester zu. Nur mit Mühe finden wir ein tschechisches Bierlokal zum Schwejk wieder. Leicht beschwingt von 1 Liter Schwarzbier und pflastermüde geht es per Bus zurück zum Segelhafen. Dort angekommen treffen wir die beiden holländischen Boote aus Hanko wieder. Wir unterhalten uns auch mit einer deutschen Mannschaft, die gerade aus St. Petersburg zurückgekommen ist.

Am Mittwochvormittag nach einem kräftigen Regenschauer besichtigen wir noch die Ruine des Brigitten-Klosters in der Nähe unseres an der Flussmündung der Pirita gelegenen Yachthafens.

Mittwoch 26.06. bis Samstag 29.06. Tallin – Slite / Gotland

Nach dem Mittagessen an Bord legen wir ab und müssen zunächst noch ausklarieren. Als Zielhafen nennen wir Ventspils (Windau) in Lettland. Bei Wind aus W um die 20 kn und 2m Welle verlassen wir den Hafen mit 2 Reffs und Fock 2. Etwa 2 Stunden segeln wir in nördlicher Richtung dem Verkehrstrennungsgebiet folgend. Dann wenden wir, um südlich der vorgelagerten Insel Naissaar durch die Enge zu kreuzen. Das ist sehr mühselig, da uns Schiffsverkehr mehrfach zum Ausweichen zwingt. Gegen Abend haben wir es geschafft, der Wind nimmt auf ca. 15 kn ab, 1 Reff genügt. Es gibt noch eine kleine Havarie: wir liegen gerade mal wieder auf Kollisionskurs mit einem Frachter, da fliegt bei einer Wende der Klappschäkel der Großschot auf dem Traveller auf und ist verbogen. Zunächst genügt ein mehrfach durchgezogenes Bändsel, später in Slite richte ich den Schäkel mit einem Schraubstock.

Nach Mitternacht kann ich das Groß ganz ausreffen, gegen Morgen auf Fock 1 wechseln. Der Wind geht bis auf 10 kn runter und dreht über SW nach S. Nur vorübergehend hat die Kreuzerei ein Ende. Tagsüber frischt es wieder auf, ein Reff und Fock 1 bei 17 kn Wind sind angemessen. Abends sind wir nordwestlich der Insel Hiiumaa (Dagö), die dem Rigaischen Meerbusen vorgelagert ist. Zur Nacht

frischt der Wind sogar auf, wir ziehen das 2. Reff ein und wechseln auch auf Fock 2. Der Wind dreht wieder auf SW, ich wende und kann annähernd südlichen Kurs halten. Am Morgen befinden wir uns westlich der Insel Saaremaa (Ösel). Hier ist es 15 sm neben der Insel relativ flach, zwischen 20 m und 10 m. Der Wind dreht gegen Mittag wieder zurück fast auf Süd. Ventspils werden wir heute vor Sonnenuntergang nicht mehr erreichen. Die Windprognose für die nächsten Tage lautet um SW Stärke 4 bis 6. Wir haben noch eine Woche Zeit für die Rückfahrt bis Rostock. Damit besteht kein Grund zur Hektik. Wenn die Windrichtung so bleibt, haben wir aber auch nicht die Zeit, noch mehrere Häfen des Baltikums zu besuchen. Um 14.30 Uhr wenden wir und nehmen direkten Kurs auf Gotland. Heidi wünscht sich dringend einen Hafen.

Der Wind erreicht zeitweilig bis zu 25 kn. In der Nacht fahre ich einige Wenden, um Frachtern mit Nord – Süd Kurs aus dem Wege zu gehen. Der Sonnabendvormittag beginnt mit strahlendem Sonnenschein, der Wind ist moderat um 10 kn. Um 11 Uhr haben wir in Slite auf Gotland festgemacht.

Slite ist der einzige Zollhafen an der Ostküste der Insel. Hier müssten wir in die EU wieder einklarieren, das Zollhäuschen ist aber unbesetzt und auch den Hafenmeister kriegen wir nicht zu Gesicht. Im Gespräch mit einem Berliner Segler-Ehepaar wird uns hier erst bewusst, dass wir in Helsinki vor der Abfahrt nach Tallin hätten ausklariieren müssen. Für die Aus- und Einreise aus bzw. nach Deutschland haben wir zwar eine gültige Grenzerlaubnis und Freistellung von der zollamtlichen Überwachung, hier gelten jedoch die schwedischen Gesetze.

Da die Schweden nicht auf Euro umgestellt haben, suchen wir als erstes einen Geldautomaten, kaufen im Supermarkt ein und lassen uns Fünf-Kronen-Stücke für die Dusche am Hafen herausgeben. Zum (späten) Mittagessen wird der frisch gekauften Lachs gebraten. Er schmeckt so gut, dass Heidi abends, als der Supermarkt immer noch nicht geschlossen hat, nochmals welchen kauft. Sie brät ihn zwei Tage später auf See bei 3 m hohen Wellen. Wir haben zwar eine Kühlbox aber kein Eisfach an Bord.

Neben dem Hafen befindet sich eine große moderne Zementfabrik. Sie verursacht kaum Staub und Lärm. Westlich davon ist ein riesiger Kalksteintagebau. Ein Abendspaziergang wird mir nach reichlich einer Stunde sehr schwer. Die Knie sind mir lahm von der Schaukelei der letzten Tage. Die Bänke im Cockpit waren vom Spritzwasser nass. Setzt man sich hin, ist der Hintern durch das moderne atmungsaktive Ölzeug in Kürze feucht und kalt. So habe ich viel gestanden und mich am Niedergang festgehalten. Ich grübele noch über eine bessere Lösung nach, vielleicht ist ein eingearbeitetes Sitz-Pad die Lösung.

Sonntag 30.06. bis Donnerstag 04.07. Slite – Rostock

Der Wetterbericht gibt Starkwindwarnung SW 6 Bft bis 7 Bft. Im Hafen von Slite sind es bis zu 15 kn. Wir setzen nach dem Ablegen erst mal Fock 1 und Groß. Sehr bald haben wir über 20 kn Wind, dazu Fock 2 und 2 Reffs. Wir machen einen Holeschlag vor der gut 1 sm breiten Durchfahrt bei der östlich vorgelagerten Insel Östergarn. Durch den Düseneffekt haben wir 30 kn Wind von vorn. Ich ziehe vorübergehend sogar das 3. Reff ins Groß.

Wie schon erwähnt, stelle ich hoch am Wind den Autopiloten auf Standby und reguliere die Pinnenstellung so, dass wir zwischen 30° und 40° zum scheinbaren Wind fahren. Das sind 45° bis 50° zum wahren Wind bei etwa 5 kn Speed durchs Wasser. Ein Holeschlag am Nachmittag bringt uns noch mal in die Nähe der Ostküste von Gotland, dann fahren wir bis 22 Uhr wieder SSO. Am Montagmorgen um 7 Uhr haben wir mit Westkurs erst die Südspitze Gotlands querab. So vergeht noch ein Tag und eine Nacht mit Kreuzkursen bei Wellen von schätzungsweise 3 m, bis wir auch die Südspitze von Öland geschafft haben. Obwohl ab und zu Wasser bis ins Cockpit überkommt, das Boot zuweilen wie auf Beton ins Wellental knallt und die Schottwände innen ständig knarren, gewöhnen wir uns an die Situation und bewundern, wie das Boot die Wellenberge hoch läuft und bergab meistens auch weich in den Seegang einsetzt. Wir kreuzen mehrfach die Route der Schiffe, die um die Südspitze von Öland nach Norden oder Nordosten fahren bzw. von dort kommen. Es heißt also ständig Ausschau halten.

Eigentlich wollen wir noch einen Hafen auf Bornholm anlaufen. Der Wind hat südlicher gedreht, so dass das Kreuzen erst mal vorbei ist. Nachdem wir Dienstagmittag Utklippan hinter uns haben, ändert sich der Wind wieder auf SW und flaut bis unter 10 kn ab. Wir geraten immer tiefer in die Hanöbuk. Simrishamn oder ein Hafen in der Nähe sind vielleicht noch anzuliegen. Vorher wird es Abend. Der Wetterbericht 21:05 Uhr auf 177 kHz verspricht für Mittwoch moderate 4 Bft bis 5 Bft aus SW bis S, als Trend für Donnerstag S 6 Bft aber für Freitag W 6 Bft bis 7 Bft. Obwohl wir noch einen Tag Reserve haben, entschieße ich mich weiterzusegeln. Heidi ist zwar enttäuscht, sieht aber die Notwendigkeit ein. Sie legt sich in die Hundekoje, für mich wird es eine lange, anstrengende und inzwischen wieder recht dunkle Nacht. Dazu gibt es im Bornholmsgatt Schifffahrt aus unterschiedlichen Richtungen und für mich mehrere Ausweich-Wenden. Als es hell wird, übernimmt Heidi die Wache. Am Vormittag

kommt uns noch ein Schleppnetzfisher in die Quere. Das vorn gesetzte „Stundenglas“ erkenne ich nur dank unseres Fernglases 14 x 40 mit elektronischer Bildstabilisierung.

Darßer Ort können wir bei wechselndem Wind bis 15 kn aus S direkt anliegen. Mittwochabend 23 Uhr passieren wir die West-Tonne, jetzt geht es zügig auf die Einfahrt Warnemünde zu. Wir erreichen sie 3:20 Uhr. Ich bin hundemüde. Heidi sagt: „Leg dich hin. Die Tonnen auf der Warnow kenne ich inzwischen auswendig.“ Dreimal sind wir in den letzten 4 Jahren nachts aus dem Urlaub zurückgekommen. Die 6 sm bis Rostock-Gehlsdorf fahren wir unter Motor, den wir die ganze Fahrt nur für Hafenansteuerungen benutzt haben. Kurz vor 5 Uhr am Donnerstag sind wir im Heimathafen des SSVR zurück.

Das sind eigentlich 2 Tage zu früh. So können wir aber noch 2 Familienfeiern wahrnehmen. Als wir im Verein erzählen: „Wir waren in Helsinki und Tallin“ kommt die Bemerkung: „Ach, seid ihr mal kurz mit der Fähre hin gefahren?“

Und dann ist Sonntagabend das Skippermeeting zur Seeregatta „Rund Bornholm“ im Rahmen der Warnemünder Woche. Unsere Freunde aus Berlin werden Sonntagvormittag anreisen. Zu viert werden die rund 300 sm nonstop ein „Spaziergang“ gegenüber den 1500 sm der letzten 20 Tage.

Nachbemerkung:

Diese Fahrt wurde im Fahrtenwettbewerb mit einer Reihe von Preisen honoriert:

- Goldmedaille der Kreuzerabteilung des Deutschen Seglerverbandes für den Fahrtbereich See
- Wanderpreis der Kreuzerabteilung für die sportlichste Leistung 2002 im Bereich der Ostsee
- Goldmedaille des Berliner Seglerverbandes für den Fahrtbereich See
- Kapitän-Horn-Gedächtnispreis der Schiffergilde zu Berlin
- 3. Platz im kumulativen Fahrtenwettbewerb des Berliner Seglerverbandes und 2. Platz im Revier Dahme
- 1. und 2. Platz im Fahrtenwettbewerb des Yachtclubs Wendenschloß (YCW Berlin)

Dabei wurde von uns diese Urlaubsfahrt als die stressärmste aller bisherigen Fahrten empfunden, weil an den meisten Tagen das sonst notwendige Erreichen eines Hafens entfiel und auch praktisch keine technischen Probleme oder Havarien auftraten.