

## Sieben Wochen Starkwind...

und obendrein zwei Magenkranke

Der Sommer 2008 ließ sich so schön an, dass man schon meinte, er würde immer so weiter gehen. Vielleicht war er für die meisten tatsächlich schön, und selbst wir können nicht direkt klagen. Aber Aeolus hatte seinen Windsack prall aufgefüllt und entleerte ihn ab Mitte Juli unermüdlich und knatternd. Das macht dann doch zu schaffen und wirft manche Pläne um.

Dabei war unser Plan für diesen Sommer so gut durchdacht, und wir waren so gut vorbereitet, dass ein Scheitern nicht im Bereich des Möglichen schien. Aber man gut, dass wir nicht nur einen „Plan B“ sondern sogar einen „Plan C“ im Gepäck hatten.

Hier soll gar nicht die ganze Tour haarklein erzählt werden. Festhaltenswerter ist vielmehr, was der Wind alles mit uns angestellt hat. Der Plan war in groben Zügen: Meine Frau Renate und ich wollten unsere OTIUM in zwei Wochen von der Elbe nach Danzig segeln, das schien uns gut machbar. Dann sollte sie zurück reisen und zwei Freunde sollten dort an Bord kommen. Mit denen, also nun zu dritt, sollte es in drei Wochen durch die baltischen Länder nach Finnland und durch den finnischen Schärenarchipel nach Stockholm gehen. Dabei wollten wir wenn möglich die interessanten Hauptstädte Riga, Tallin und Helsinki besuchen. Allerdings, diese Option hatten wir vorsichtigerweise in unsere Überlegungen eingestellt, könnte man bei Zeitknappheit Riga überspringen („Plan B“) und durch weitere Abkürzung sogar Tallin und Helsinki („Plan C“). Jedoch mussten wir zu festem Zeitpunkt in Stockholm sein, da die Heimflüge der beiden Mitsegler und die Anreise eines neuen Mitseglers unverrückbar gebucht waren. Schließlich sollte als letzte und „leichte“ Etappe die Rückreise zu zweit absolviert werden, wofür wir uns zwei Wochen vorgenommen hatten. Ein geringes Überziehen war dabei hinnehmbar. Wenn man täglich etwa 50 bis 60 Meilen segelt, ist nicht nur die Rundreise gut zu schaffen, sondern es bleiben auch genügend Ruhepausen und Reserven. So schien es mir, und letztlich ging die Rechnung auch auf. Aber Aeolus hat uns allerlei Hindernisse in den Weg gelegt.

Bereits ganz zu Beginn, noch in Burgtiefe auf Fehmarn, mussten wir drei Tage vor Starkwind liegen bleiben. Damit war bereits ein guter Teil an Reserve aufgezehrt. Einen weiteren Tag mussten wir in Swinemünde abwettern. Dazu setzte ab Stralsund eine anhaltende Ostwindlage bei schönstem Sonnenschein ein, die uns erkennen ließ, wie lang die polnische Küste sein kann, wenn man sie aufkreuzen muss. Und nicht nur das. An jedem Tag entwickelte sich ab Mittag eine Thermik, die den Wind auf Starkwindstärke von 5-6 Beaufort auffrischen ließ, was einem das Kreuzen ja nicht gerade angenehmer macht. Die täglichen Etappen wurden kürzer. Wir bangten um den Mannschaftswechsel-Termin in Danzig. Aber man lernt sich anzupassen. Wir starteten immer frühmorgens,



Bei viel Wind über die Pommersche Bucht

um nicht so viel von der nachmittäglichen Starkwindphase abzubekommen, und das führte uns dann doch noch rechtzeitig zum Ziel. Kräfte schöpften wir in den schönen polnischen Häfen, die voller Betriebsamkeit waren, bei Spaziergängen und frischem Fisch vom Kutter. Danzig war schließlich Krönung und Belohnung des ersten Reiseabschnitts.

Ein Wort noch zu den Einreiseformalitäten, die das Segeln in Polen in der Vergangenheit ja bekanntlich etwas beschwerten. Polen wie auch die baltischen Staaten sind ab Ende



2007 Mitglieder des Schengen-Abkommens. Obwohl alle Häfen Seegrenzen und damit Außengrenzen der EU sind, verzichten diese Länder nunmehr, wie Skandinavien und Deutschland schon lange, auf jegliche Ein- und Ausreiseformalitäten bei Sportbooten. Es wird allerdings gerne gesehen, wenn man sich in Polen in jedem Hafen über UKW beim „Kapitanat“ meldet. Auch sonst ist eine Aufmerksamkeit der Grenzpolizei zu spüren. Die Hafenmeister notieren gewissenhaft den Schiffsnamen sowie den letzten und den nächsten Hafen. Offenbar wird das kontrolliert. Aber wir empfanden

In Danzig vor dem Krantor

keinerlei Unannehmlichkeiten, nur Freundlichkeit. Übrigens sind die Lebensmittel- und Restaurantpreise geringfügig niedriger als bei uns, jedoch sind die Hafengelder ganz westlich.

Noch unter dem Eindruck der scharfen Maßnahmen der Vergangenheit, hatten wir uns mit Dokumenten gut ausgerüstet, vorsorglich sogar Crewlisten angefertigt. Man weiß ja nie. Europäischer Feuerwaffenpass für die Signalpistole und Internationaler Bootsschein als Eigentumsnachweis waren beschafft. Aber nie wurden wir nach irgend etwas gefragt, Uniformierte kamen nicht in unsere Nähe. Crewlisten gehören nun endgültig der Vergangenheit an. Es ist ein freies Gefühl, in Polen und im Baltikum zu reisen, nicht anders als in Skandinavien. Und der Wind weht ja überall.

Der Wind war es auch, der uns zu Beginn des zweiten Reiseabschnitts nochmals drei Tage in Danzig festhielt. Die kann man dort zwar bequem verbringen. Wenn die wunderschöne Altstadt besichtigt ist, bieten sich Zoppot und Oliwa an, und man kann feststellen, dass Danzig auch weniger ansehnliche Stadtteile wie jede andere Großstadt hat. Aber wir hätten auf diese Bekanntschaften eigentlich viel lieber verzichtet und wären losgesegelt. Als das dann zu gehen schien, mussten wir in Hel, gerade knapp 20 Seemeilen von Danzig entfernt, wieder wegen Starkwinds aufstoppen und einen weiteren Hafentag einlegen. Jetzt schien der Zeitplan endgültig in Gefahr.

Als wir dann zum Absprung nach Klaipeda, dem ehemaligen Memel, ansetzen können, dreht sich Aeolus freundlicherweise um, sodass aus dem Ost- ein Südwestwind wird und spendet reichlich aus seinem Sack. Das ist einerseits gut, denn wir wollen die 100 Meilen außen um die 12-Seemeilen-Zone der russischen Oblast Kaliningrad möglichst schnell schaffen, andererseits entwickelt sich sehr schnell eine mächtige See, und meine beiden Mitsegler bezeichnen sich als schonungsbedürftig. Gundolf sind gerade die Fäden einer



Darmoperation gezogen worden und Günter hat sich, wie er vermutet, einen Magenvirus zugezogen. Beide verlangen ständig nach „magenfreundlichen“ Speisen und Getränken. Knäckebrot und Hühnerbrühe gehen gut.

Das Ännchen von Tharau in Klaipeda

Am nächsten Morgen schießen wir nur unter gerefftem Groß bei hohem Schwell zwischen die Molenköpfe von Klaipeda. Der längste Tagesritt ist geschafft und ebenfalls die Magenkranken und der Schiffer. Als wir erleichtert in der Marina festmachen, nehmen Jörn Groth und Frau unsere Leinen entgegen. Große Überraschung! Denen passt der SW nun gar nicht, denn sie wollen dahin, wo wir herkommen. Aber uns kommt die Richtung gerade

recht und so nehmen wir den anhaltenden Starkwind gerne in Kauf. Am nächsten Morgen beim Auslaufen schaufeln wir uns so viel Wasser über Deck und Cockpit, dass nichts trocken bleibt und auch ein beträchtlicher Teil seinen Weg ins Schiff hinein findet. Ich fühle mich in alte Holzschiffstage versetzt. Die Magenkranken stöhnen. Aber, das muss ich

ihnen lassen, sie bewahren immer gute Stimmung. Ich versorge sie mit leichter Kost, und sie sind fröhlich. Da kann kommen was will.

Bei anhaltendem Starkwind brausen wir die lettländische Küste entlang, besuchen Liepaja (Libau) und Ventspils (Windau). Riga, das wie eine Brustwarze am äußersten Ende des großen Busens liegt, der seinen Namen trägt, haben wir aus unserem Plan gestrichen. Zu viel Zeit ginge verloren. Wir machen uns gleich nach Estland auf. Die Häfen sind in diesem Gebiet nicht eng gesät. So wählen wir am Ende eines windreichen Tages, als sich auch noch ein Gewitter entlädt, in Ermangelung besserer Angebote am Süden der Insel Saareema (Ösel), eine alleinstehende Betonpier. Sie ragt rechtwinklig ins Wasser und verspricht ein wenig Schutz vor dem Schwell. Die Sicht ist vor Regen fast null, und wir tasten uns vorsichtig heran. Die Pier ist etwa drei Meter hoch und unregelmäßig mit Autoreifen bestückt. Gundolf vergisst seine Beschwerden und erklettert sie waghalsig,



guter Turner, der er ist, um die Leinen festzumachen. Der dichte Regen ist zum Platzregen geworden. Da löst sich aus einem Haus am Ufer eine Gestalt, kommt seelenruhig ohne Mütze, ohne Schirm, ohne Mantel, ohne Ölzeug, nur mit einem Arbeits-Overall bekleidet, auf diese für Yachten unmögliche Anlegestelle, verlangt 20 Euro Hafengeld und verschwindet wieder. Ach richtig, er schreibt sogar eine tiefend nasse Quittung aus.

Kein Vergnügen, an dieser wüsten Pier in Montu/Saareema zu liegen

Weiter geht's bei Starkwind und Böen bis 30 Knoten quer über den Rigaischen Meerbusen und in die estländische Inselwelt hinein. Die Inseln sind größer als die finnischen und schwedischen Schären, stark bewaldet, offenbar wenig bewohnt, rauh und sehr schön. Ruhiges Wetter und viel Zeit – wir hätten uns hier gerne umgesehen. In Virtsu finden wir einen sehr kleinen, aber immerhin geeigneten und geschützten Übernachtungshafen.

Der nächste Morgen begrüßt uns mit sechs Beaufort aus Süd, aber Sonne. Unsere Route führt uns erst nach Norden, dann nach Osten durch Schärenengewässer. 60 Seemeilen sind hier eine normale Distanz zwischen Häfen. Nun ja. Die Magenkranken sind zäher, als man meinen sollte. Dann also los. Es hat weiter aufgebrist. Wir setzen nur die kleine Arbeitsfock und rauschen mit 7-8 Knoten dahin, kommen kaum mit der Navigation nach. Unser Zielhafen, Dirhami, ist bei der Windrichtung eine Notlösung. Man muss eine ca. zwei Meilen lange, teils sehr schmale und kaum betonnte Rinne gegen die Windrichtung hineinfahren. Eine Ansteuerungstonne hat es wohl mal gegeben, aber der Berichtiger hat sie in der Seekarte durchgestrichen und „missing“ daneben geschrieben („fehlt“). Finde ich sehr aufmerksam. Als wir dort ankommen, geht eine Schauerbö mit vollen acht Windstärken über uns hinweg. Wie sollen wir bloß in diesen Hafen hineinkommen? Mir wird ganz schlecht, auch ohne magenkrank zu sein. Zunächst wettern wir die Bö unter Maschine ab. Währenddessen lege ich zwei Wegepunkte fest, einen an der imaginären Ansteuerungstonne und den anderen am Molenkopf. Sehen kann man nämlich weder Mole noch irgendwelche Gebäude bei dem Wetter. Dann, als der Wind etwas nachlässt, geht es los. Die See kommt schräg von vorn und lässt uns mächtig taumeln. An Backbord brandet es nicht weit entfernt über die Felsen. Der Kurs ist schwer zu halten. Wie genau ist eigentlich unser GPS? Wir machen bei voller Motorleistung nur drei Knoten Fahrt über Grund. Dann stehen wir kurz vor der engsten Stelle. Mir ist das Maul trocken. Doch, oh Wunder, die Magenkranken sind aufmerksam! Günter ruft: „Da ist eine Peilung am Ufer!“ Nun sehe ich sie auch. Wir stehen genau drauf. Links und rechts gischtet und brandet es über den Steinen. Kurze Zeit später sind wir im Schutz der Mole. Der Hafenmeister und andere empfangen uns hilfsbereit. Sie haben uns draußen beobachtet und sind voller



Mitgefühl. Man soll sowas nicht machen. Aber manchmal hat man keine Wahl. Wir haben einen Drink verdient.

Hanko, ein Segelparadies

Trotz sehr guter Etmale in den letzten Tagen wird die Zeit jetzt knapp. Plan C tritt in Aktion. Tallin und Helsinki werden schweren Herzens geopfert. Wir rauschen über den Finnischen Meerbusen und sind in Hanko, Finnland.

Nun geht es durch den Archipel der Turku-Schären und der Åland-Inseln Richtung Stockholm. Der Wind behält die gleiche Richtung, nämlich Süd bis Südwest, aber er wird über den Inseln gebremst.



Wir kommen in großen Sprüngen voran. Sind in den baltischen Gewässern ohnehin nicht so viele Segler unterwegs, so ist es in Finnland wegen der späten Saison ebenfalls ziemlich leer. Wir genießen freie Auswahl bei den Liegeplätzen, abendliche Sauna und wunderbares Segeln. Die Magenkranken erholen sich.

Viele freie Plätze in einem fast  
Leeren Wasa-Hafen vor dem  
Wasa-Museum

Pünktlich erreichen wir Stockholm und liegen in einem - wer hat das schon erlebt - leeren Wasa-Hafen.

Nun soll es also nur noch mal eben nach Hause gehen. Günter und Gundolf erreichen frohgemut ihre Flugzeuge, und Freund Aka, als Wachablösung, trifft ein. Er hat die Wettervoraussage studiert und zieht ein bedenkliches Gesicht. Starkwindgefahr in der nördlichen Ostsee mit SW-W 5-6 und Schauer- und Gewitterböen. Kennen wir bereits. Nur ist ein Gewöhnungseffekt nicht zu verzeichnen.

Bis Dalarö, unserem ersten Hafen nach Stockholm, bieten die Schären ganz guten Schutz. Dann wird es freier gegen Süden. Aber der Wetterbericht – obwohl er wie täglich Starkwind und schwere Schauerböen voraussagt – spricht von Nordwest. Das soll uns recht sein. Nur irrt er sich diesmal. Der Wind dreht auf Süd. Wir fahren durch sehr enge Schärenfahrwasser und suchen abends eine im Handbuch als „traumhaft“ bezeichnete Ankerbucht auf. Die einzige Öffnung geht ausgerechnet nach Süden. Um etwas Schutz zu haben, gehen wir sehr weit ans Ufer und haben auch noch Grundberührung. Wir träumen von einer guten Marina.

Es ist uns wichtiger, voran zu kommen, als schöne Plätze aufzusuchen. Dazu bietet sich das Wetter auch nicht an. Mit einem Reff im Großsegel und kleiner Fock geht es bei kräftigen westlichen Winden südwärts. Fyrudden und Figeholm heißen unsere Häfen. Überall finden wir Platz mit reichlicher Auswahl. Wenn man zu zweit segelt, und das bei viel Wind und ständiger Arbeit an den Schoten, ist das Navigieren in den Schärengewässern ganz schön anstrengend. Abends bereiten wir unsere Konservenmahlzeiten zu, trinken noch einen Rotwein und fallen früh in den Schlaf.

Nach Figeholm sind die Schären zu Ende. Es geht in den freien Kalmarsund. Wie täglich sagt der Wetterbericht Starkwind an. Und es kommt auch so. Aber aus Nordwest ist er uns willkommen und wir machen schnelle Fahrt nach Kalmar. Abends verspricht uns der DWD wiederum Starkwind für den nächsten Tag. Wie beruhigend. Aber diesmal kommt es anders. Wir treffen auf Sonnenschein, schwache Winde aus südlichen Richtungen und

rasant steigendes Barometer. Wer hat hier einen Fehler gemacht, Aeolus oder der DWD? Irgendjemand hat hier ein Hochdruckgebiet übersehen. Zunächst müssen wir motoren, aber dann reicht es zum Kreuzen. Erst kurz vor dem Dunkelwerden kommen wir in Utklippan an.

Und es bleibt schön! Bei leichten östlichen Winden segeln wir über eine Hanö-Bucht, wie man sie selten erlebt. Uns schwant Böses. Und tatsächlich erreicht uns in Simrishamn die neue Starkwindwarnung. Wir müssen einen Tag dort bleiben, bei Südost 6-7 steht eine solche Brandung auf die Hafeneinfahrt, dass wir nie herausgekommen wären. Am Folgetag gelingt uns bei kräftigem West die Umsegelung Sandhammerens und des Schießgebietes, das wir wegen falsch verstandener Beschreibung viel zu weit umfahren und kreuzen nach Gislövsläge. Abermals müssen wir bei West 6 im Hafen bleiben, und zwar diesmal zwei Tage. Es reicht langsam.

Dann dreht der Wind auf Südwest, und wir wollen einfach nicht länger abwarten, auch wenn immer noch Starkwind angesagt ist. Nach Klintholm müssten wir kommen können. Schon im Hafen binden wir das erste Reff ein, aber draußen überraschen uns bald volle sechs Windstärken. Wir stecken ein weiteres Reff ein und knüppeln über eine aufgewühlte See. Als wir Klintholm erreichen, brauchen wir erstmal etwas Ruhe, aber die finden wir in einem ungewohnt leeren Hafen. Bei Starkwind geht es weiter über Gedser nach Burgtiefe, aber alles wird leichter zu ertragen, da wir teils unter dem Schutz von Falster segeln und über den Fehmarnbelt auch bequem anliegen können. Fast sind wir zu Hause. Nur noch das kleine Stück nach Holtenau. Aber das hat es wieder einmal in sich. Das Wachboot am Schießgebiet Todendorf weist uns ganz östlich um die Warntonnen, was zunächst einfach ist, aber dann müssen wir einen weiten Weg bei Südwest 6 mit Schauerböen von 7 in die Kieler Förde hinein aufkreuzen. Noch in der Friedrichsorter Enge schickt uns Aeolus einen besonders kräftigen Furzer aus seinem Sack und drückt uns platt auf die Seite.

Doch schließlich ist der Kanalhafen erreicht. Der Rest nach Hause ist Routine. Auf der Elbe atmen wir auf. Was für ein schönes Gewässer! Aeolus lässt die letzten Winde entweichen, bevor er seinen Sack zumacht.

Warum ich das erzähle? Nun, einerseits waren wir durch Karsten Möllers Bericht angelockt, der fast dieselbe Reise 2005 mit BOTTLE IMP gemacht hat, und die wir nachmachen wollten. Andererseits wollte ich zeigen, dass den besten Absichten manchmal ganz ungewöhnliche Einfälle des Windgottes entgegenstehen. Wenn wir uns nicht zwingende Meilensteine auf unserer Route vorgenommen hätten, dann hätten wir vielleicht abgebrochen, als es noch ging. Aber dann wären wir um dieses Erlebnis ärmer gewesen.