

## Mit „Nordwest“ um die Ostsee Ein 99 Jahre altes Boot hat dazu gerade das richtige Alter

Von Paul Körner und Mieke Kaiser

### Teil 1: Von Wedel bis nach Riga

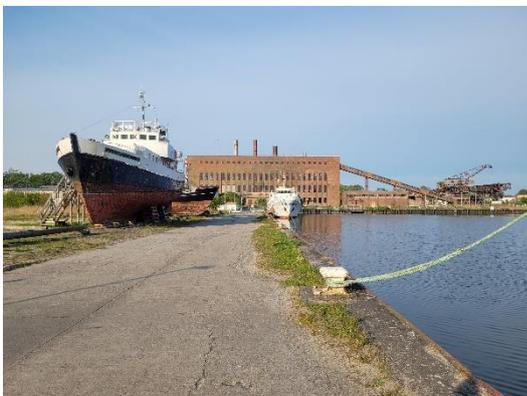


1 Mieke und Paul

Die Idee kam schon im Jahr 2018 bei einem feucht-fröhlichen Abend mit den Jugendwanderkuttern (JWK) in Vordingborg auf: „Wenn wir Abi haben (2018, bzw. 2020), dann segeln wir einmal um die Ostsee!“ Und so wurde den Rest der Saison über immer wieder darüber gesprochen, was alles gemacht und was gekauft werden müsste und wo wir hinwollten. Wir waren auf dem Stammtisch der Ostsee-Segler/-innen in Hamburg und sogar auf der „boot“, um günstig einzukaufen und uns mit Revierinformationen zu versorgen. Und dann, im März 2020: Corona – nichts ging mehr. „Also gut, aufgeschoben ist nicht

aufgehoben, dann halt nächstes Jahr!“ Und wieder... „Dann halt 2022!“ Da kam dann aber das Studium dazwischen und die Tour wurde wieder verschoben... Dieses Jahr war es dann aber so weit, es ging wirklich und wahrhaftig los. Allerdings hatte ich meine zweite Hälfte verloren: Statt mit Jasper vom JWK „Möwe“ (SCOe), der inzwischen in sein Studium eingebunden war, war ich mit meiner Freundin Mieke unterwegs.

Anfang Mai starteten wir von Wedel aus mit der „Nordwest“, dem Familienschiff der Familie Körner (*es war 2023 gerade 99 Jahre alt! Red.*), auf die bekannte Strecke: Die Elbe runter, durch den NOK, an Todendorf und Putlos vorbei, durch den Fehmarnsund bis nach Warnemünde. Anschließend weiter entlang des Darß, Rügen links liegen lassend, durch den Strelasund bis nach Greifswald. Interessant an dieser Strecke war hauptsächlich, dass wir es uns anscheinend schon zu Beginn der Tour mit Petrus verscherzt hatten und von Kiel bis weit über Greifswald aufkreuzen mussten. Eben jener sorgte dann mit angesagten sieben Windstärken von vorne auch dafür, dass wir über den Greifswalder Bodden durch den Peenestrom ins Stettiner Haff fuhren, bevor wir in Świnóujście (Swinemünde) wieder den Weg zur Ostsee fanden. Der Peenestrom war hierbei die erste positive Überraschung der Tour: Viel unberührte Natur, viele nette kleine Häfen mit erstaunlich schönen Orten (z.B. Wolgast), und in Peenemünde viel Historisches zum Entdecken.



2 Alte Versuchsanlage Peenemünde

Die polnische Küste war dann ebenfalls sehr schön: Breite, feine und saubere Strände, dahinter Dünen und dann ein breiter Streifen Kiefernwald. Das Ganze nur hin und wieder (alle 30 – 50 Meilen) unterbrochen durch einen Fluss, an dem dann meistens ein Hafen liegt. Und (fast) jeder Hafen ist ein eigenes Ostseebad mit Strandhäusern, Promenade und oft ebenfalls netten Orten! Das zieht sich aber auch über 250 Meilen bis direkt vor Danzig hin. Und fast genauso weit sind wir auch wieder gekreuzt. Mit den Folgen hätte keiner von uns gerechnet: In Kołobrzeg (Kolberg) fanden wir Frostbeulen an unseren

Händen, sodass die Hälfte der Crew in Skihandschuhen weitersegeln musste. Glücklicherweise in Danzig angekommen war die Erleichterung groß, und auch das Wetter wurde langsam

gnädiger. Denn es wurde das erste Mal so warm, dass wir nicht unbedingt in Pullover und Jacke durch die Stadt laufen mussten.



4 Einfahrt zum polnischen Seebad Kolobrzeg



3 Breiter Sandstrand auf der Kurischen Nehrung

Die Altstadt von Danzig hat uns sehr imponiert, vor allem wenn man sich bewusst macht, dass die historischen Hanse-Häuser tatsächlich alle im zweiten Weltkrieg zerstört wurden und „nur“ Rekonstruktionen sind. Den besten Ausblick über Danzig hat man vom Turm der Marienkirche. Wir waren sogar zweimal oben. Nach nur 1½ Tagen war aber schon unser Windfenster da, um den langen Sprung nach Klaipėda zu wagen. Und



6 Blick von der Marienkirche über die Altstadt von Danzig



5 Segeln vor den großen Dünen der Kurischen Nehrung

so blieb unser Aufenthalt in Danzig doch kürzer als gedacht. Die lange Tour vorbei an Russland war ziemlich unproblematisch, wie wir in unserem zweiten Bericht die Erfahrungen zur Passage beschrieben haben. Nachdem wir in Klaipėda lange ausgeschlafen und eingekauft hatten, ging es auch schon am selben Tag weiter ins Kurische Haff. Petrus hatte nämlich für später in der Woche Sturm versprochen, zu dem wir gerne wieder zurück in der Stadt an der Memel-Mündung sein wollten. Halbwinds ging es zunächst nach Nida auf der Nehrung an der Westseite des Haffs. Hier

fühlten wir uns mit breiten Stränden, großen Dünen, Kiefernwäldern (alles nochmal größer als in Polen) und bunten Holzhäusern schon

fast wie in Skandinavien. Obgleich sehr touristisch, lohnt sich der Ausflug auf die Nehrung auf jeden Fall!



7 Dorf und Fluss Minija in der Memel-Mündung

(diesmal der gleichnamige Fluss) hoch, führt durch sehr wildes Marschland mit unendlichen Mengen an Vögeln. Der Ort selbst ist auf beiden Seiten des Flusses gebaut und besteht nur aus je einer Häuserreihe am Wasser, jedes mit eigenem Anleger. Und trotzdem gibt es einen relativ großen Hafen, mit guter Infrastruktur für nur 10 € Liegegeld je Nacht. Nur auf die Tiefe muss man achten, denn während die Memel und die Minija überall breit und tief genug sind, sind die Liegeplätze teilweise etwas flacher. Der Hafenmeister konnte uns aber, nachdem wir uns vorher zu flache Plätze ausgesucht hatten, auch mit 1,95m Tiefgang problemlos unterbringen.

Das Kontrastprogramm hatten wir dann am nächsten Tag: Ein kurzer Schlag auf die Ostseite des Hafes brachte uns nach Minija im Memel-Delta. Der Spitzname des Ortes „Das Venedig von Litauen“ ist zwar etwas übertrieben, trotzdem sind der kleine Ort und das ganze Delta auf jeden Fall ebenfalls eine Empfehlung wert. Der Weg bis zum Hafen, erst die Memel, dann die Minija



8 Der tiefste Liegeplatz: Der, der am flachsten aussieht

Tags darauf ging es zurück nach Klaipėda, wo wir zwei Tage erst bei Flaute, dann bei Sturm aus Nord mit einer Radtour auf der Nehrung und einem Putztag auch gut rumgebracht haben. Immer noch hoch am Wind segelten wir dann bei 4-6 Bft aus NO nach Liepāja in Lettland und tags darauf bei östlichen Winden weiter nach Pāvilosta. Dieser sehr schöne Ferienort hat in der deutschen Ostsee-Tourenszene heimliche Prominenz entwickelt, da der Hafenmeister seit Jahren regelmäßig Lettland und Estland auf der „boot“ in Düsseldorf präsentiert. Hafenmeister und Ort haben es einigen Deutschen so sehr angetan, dass sie teilweise ihre Ostsee-Runden schon dort beendeten und seit Jahren jeden Sommer nur nach

Pāvilosta fahren oder sogar ganz dort auf dem Schiff wohnen. Insgesamt also eine sehr kuriose Mischung. Über Ventspils ging es weiter nach Roja im Rigaischen Meerbusen.



9 Der kleine Hafen von Roja

Roja selbst ist ein netter kleiner Hafen und dem zugehörigen Ort merkt man langsam an, dass man in die Nähe von Rīga und seinen Satellitenstädten kommt.

Eben jenes war dann auch unser nächstes Ziel, und so erreichten wir an Tag 30 die erste Hauptstadt.

In Rīga liegt der Hafen Andrejosta zwar schön nah am Stadtzentrum, uns haben aber die



10 Blick auf die historische Altstadt von Riga

große Straße direkt nebenan, die anscheinend fehlenden (?) Sanitäreinrichtungen und die Party-Bars in die City-Marina auf der anderen Flusssseite getrieben. Abends fiel uns auf, dass wir schon seit Tagen zu wenig getrunken und vom Wasser immer Bauchschmerzen bekommen hatten. In guter Kutter-Manier hatten wir uns in Wedel einen Schwung Flaschen gekauft, die wir seitdem am lokalen Leitungswasser auffüllten. Eine kurze Recherche ließ uns erkennen, dass das Wasser sowohl in Litauen als auch in Lettland überhaupt nicht zum Trinken geeignet ist. Morgens wurde also neben Brot (gar kein so leichtes Thema, denn in Polen, Litauen und Lettland werden eigentlich alle Brote mit Kümmel gebacken) auch erstmal Wasser in Flaschen gekauft. Ab Estland ist das Wasser dann zum Glück wieder trinkbar...



11 Rigaische Version der Bremer Stadtmusikanten

Nach dem Frühstück brachen wir in die Stadt auf. Inzwischen waren die hohen Temperaturen, die in Hamburg schon länger herrschten, auch bei uns angekommen! Und so schwitzten wir ordentlich, während wir nur in T-Shirt und kurzer Hose die sehr schöne Altstadt erkundeten. Es gab eine Überraschung, die uns spontan nach Deutschland zurückversetzte, als wir auf einmal vor den Bremer Stadtmusikanten standen. Tatsächlich ist Bremen Partnerstadt von Rīga und hat 1990 der Hauptstadt des Ex-Sowjetstaats eine Interpretation der Skulptur geschenkt, die den Fall des Eisernen Vorhangs zum Thema hat. Nachdem wir uns auf dem Zentralmarkt mit Erdbeeren (2,99 €/kg) eingedeckt hatten, ging es wieder zurück an Bord. Nach knapp sechs Stunden Stadthitze wurden das erste Mal die Badehosen ausgepackt, obwohl es schon die zweite Juniwoche war, und wir kühlten uns mit einem Bad in der nur 12°C warmen Daugava ab. Der zweite Tag in Rīga wurde mit einem Großeinkauf, Wäschewaschen und Aufräumen effektiv genutzt, wobei der Tag

erschreckend schnell zu Ende ging. Abends wurde uns das erste Mal bewusst, dass es schon länger hell blieb als zuhause. Den dritten Tag in Rīga fuhren wir mit dem Bus Richtung Westen, um das Kalnciema-Viertel außerhalb des Zentrums zu besuchen und auf dem Bauernmarkt ein bisschen einzukaufen, unter anderem traditionelles Brot ...mit Kümmel! Anschließend folgte ein weiterer Abstecher auf den Zentralmarkt für weitere Obsteinkäufe, bevor wir das Eiscreme-Festival (Saldējumas Festivāls) zum Ziel machten. Das erwies sich



12 Das farbenfrohe Eisfestival von Riga

zum Ende unserer Zeit in Rīga als Highlight! Ein schöner Park mit viel Freiraum, vielen Ständen, Aktionen, Musik und natürlich Eis bis zum Umfallen. Und das für 50 ct oder 1 € pro Kugel, Waffel oder Eis-Wurst (ein lettisches Phänomen, anstelle von größeren Portionen Eis in Plastik-Schalen). Entsprechend groß war der Andrang, und so ist als Nachteil anzumerken, dass es für die Menschenmengen tatsächlich zu wenig Eis-Stände gab! Mit Eis vollgestopft gingen wir zurück zum Hafen und besuchten dann noch die Mündung der Daugava. Am Folgetag segelten wir Richtung Estland.

## Teil 2: Erfahrungsbericht zur Passage entlang Kaliningrad

Im Rahmen unserer Ostsee-Runde stand nach Polen zwangsläufig die Passage entlang der russischen Küste nach Klaipėda an. Aufgrund der aktuell schwierigen politischen Situation war die Anspannung vor der 125 sm langen Passage natürlich entsprechend groß. Hier sind unsere Erfahrungen, die vielleicht nicht unbedingt zum Nachmachen anregen, aber doch zumindest interessant sind.

Das Abenteuer beginnt schon bei der Routenplanung, für die auf jeden Fall genügend Zeit eingeplant werden muss.



13 Ausschnitt aus Seekarte vor Kaliningrad (Dank an NV-Verlag)

Grundsätzlich gibt es drei Optionen: Die erste, durch die russischen Hoheitsgewässer, haben wir aus naheliegenden Gründen nicht in Erwägung gezogen. Zwar haben grundsätzlich in den Hoheitsgewässern (12 sm vor der Küste) (fast) aller Länder Schiffe das Recht zum „friedlichen Durchgang“, aber naja... Dann bleibt die Abwägung, ob die Ausschließliche Wirtschaftszone (200 sm bzw. Gewässermite) (AWZ) ebenfalls gemieden oder die Passage hindurch gewagt werden soll. Die AWZ ist zwar kein russisches Territorium mehr, sondern zählt offiziell zur Hohen See, trotzdem ist es Gebiet unter russischer Aufsicht. Hier sprechen wir von nochmal ca. 50-60 sm zusätzlicher Strecke. Ein Bekannter aus Danzig auf der gleichen Tour sagte sehr passend: „Russen oder 50 Meilen mehr.“

Nachdem die Optionen bekannt sind, kann in die Planung eingestiegen werden. Den Wind lassen wir hier mal außen vor. Dass man nicht 125 sm kreuzen will, sollte den meisten Tourensegler/-innen klar sein. Wir nutzten die Seekarten Serie 6

vom NV-Verlag als Grundlage. Beim Blick in die Karte fallen eine Unmenge an Schießgebieten, Warngebieten, Sperrgebieten und unbefeuerten Großtonnen auf. Allein hier einen Überblick zu bekommen, dauert etwas. Dabei wird deutlich, dass es, wenn man durch

die AWZ fährt, sinnvoll ist, tagsüber in russischem Gebiet zu sein. Außerdem sind von den ganzen Schießgebieten eigentlich nur Nr. 65/65A und Nr. 117 interessant. Ersteres liegt an der Grenze zu Polen, letzteres umfasst unschönerweise die gesamte russische AWZ. Informationen über die Sperr-, Warn und Schießgebiete können über NAVTEX empfangen werden. Für alle ohne Empfänger stellt Sjöfartsverket, die Schwedische Schifffahrtsbehörde, alle aktuellen NAVTEX-Meldungen für die Ostsee auf seiner Website zur Verfügung. Hierbei ist zu beachten, dass die Russen zwar nur *dangerous for shipping* schreiben, auf Nachfrage eines befreundeten Seglers aber klargestellt haben, dass die Durchfahrt trotzdem verboten ist. Zum Glück ist über die Wochenenden aber keines der Schießgebiete aktiv. Stattdessen war nur ein kleines Gebiet gesperrt, das aber leicht zu umfahren sein sollte. Bei genauerer Betrachtung der Karte fällt ein Wegpunkt auf, WP5229, der sehr einladend weit weg von der russischen Küste liegt. Tatsächlich ist dieser zwar außerhalb des russischen Territoriums, beim Ansteuern des oder Fahren vom Wegpunkt nach Klaipėda kommt man aber durchaus in die Hoheitsgewässer... Also muss doch noch selbst gearbeitet werden, aber nach zwei bis drei Stunden stand unsere Route durch die AWZ außerhalb der Hoheitsgewässer und gesperrten Gebiete fest.

Für die Passage selbst holten wir uns Verstärkung in Form von Miekas Vater, der über Pfingsten das kleine russische Abenteuer einer Elbtour bei Flaute vorzog. Eine dritte Person war für uns deswegen besonders wichtig, weil „Nordwest“ keinen Autopiloten hat und entsprechend die gesamte Zeit von Hand gesteuert werden muss.



14 Auslaufen aus Danzig, los geht's!

Das Auslaufen in Polen (UTC +2) am Pfingstsonnabend gegen 1845 UTC selbst war relativ unkompliziert. Man muss sich, trotz einiger Verwirrung des Hafenmeisters, nicht bei der Küstenwache abmelden, außer wenn man tatsächlich nach Russland will. Die polnischen Gewässer selbst waren ziemlich unspektakulär. In der Grenzregion wurden wir (wahrscheinlich) einmal von einem Boot der Küstenwache aus einiger Entfernung mit einem Scheinwerfer angestrahlt und ein andermal fuhr ein Fahrzeug mit Blaulicht durch die Gegend (auch in großer Entfernung); insgesamt hat sich aber niemand für uns interessiert.

Der Wechsel von der polnischen in die russische AWZ um 0250 UTC war kein Weltuntergang, das Wasser war immer noch blau und die Sonne stand schon wieder über dem Horizont. Wir haben uns nicht über Funk angemeldet, obwohl dies teilweise empfohlen wird, vor allem in den Territorialgewässern. In dem gesperrten

Gebiet aus der NAVTEX-Meldung 256/23 lag ein großes russisches U-Boot, was dann schon für ein leicht sonderbares Gefühl gesorgt hat. Gegen 0710 UTC hat ein Boot der russischen Küstenwache ein Schiff mit Koordinaten angesprochen. Allerdings leider nur auf Russisch. Der Vater von Mieke kann zum Glück ein bisschen russisch und konnte daher heraushören, dass wahrscheinlich wir gemeint waren. Auf Nachfrage wurde dann auf Englisch bestätigt, dass wir das Fahrzeug von Interesse sind. Wissen wollten die dann aber auch nur, woher, wohin und wie viele Personen an Bord waren, nichts Weiteres.

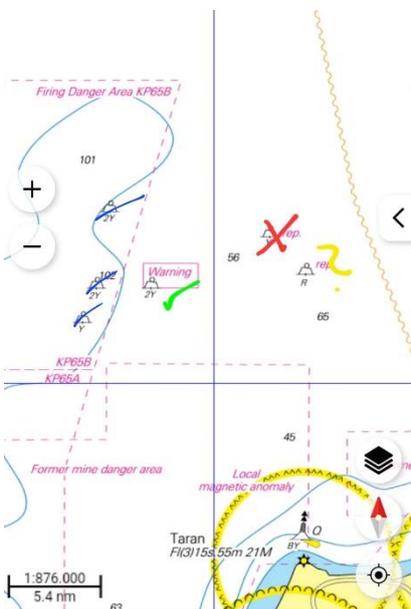


16 Sonnenaufgang kurz hinter der russischen Grenze



17 Besuch von der russischen Küstenwache

Nach der relativ positiven Erfahrung mit dem Grenzschutz blieben als letzte Hürde die unbefeuerten Tonnen. Die sind tatsächlich da. In dem beiliegenden Kartenausschnitt sind verschiedene Tonnen verschieden markiert. Die blau markierten haben wir nicht gesehen, weil wir zu weit weg waren. Das grüne Pärchen war das erste, was uns am Horizont erschien. Dabei handelt es sich um große Tonnen/Pontons, die wir aus einigen Meilen Abstand entdeckt und mit dem Fernglas ganz gut gesehen haben. Die rot markierte ist höchstwahrscheinlich nicht da, von der waren wir angeblich 50 m weg und haben sie nicht gesehen. Eine verlässliche Aussage zu der südlichen (gelbes Fragezeichen) können wir nicht treffen. Mit Fernglas und Peilen konnten wir sie nicht finden, während wir das andere Pärchen in ähnlicher Entfernung gut sehen konnten, vielleicht unterscheidet sich aber auch die Bauart. Wir haben nämlich mit dem Fernglas noch eine weitere Tonne gefunden, die nirgendwo verzeichnet ist (weder NV-Verlag noch Navionics). Diese Tonne war auch von der Bauart her anders, die war rund (Durchmesser etwa 2 m?), etwa einen Meter hoch und (wahrscheinlich) komplett aus Metall.



15 Russische Tonnen ist nicht zu trauen (Danke NV-Verlag)

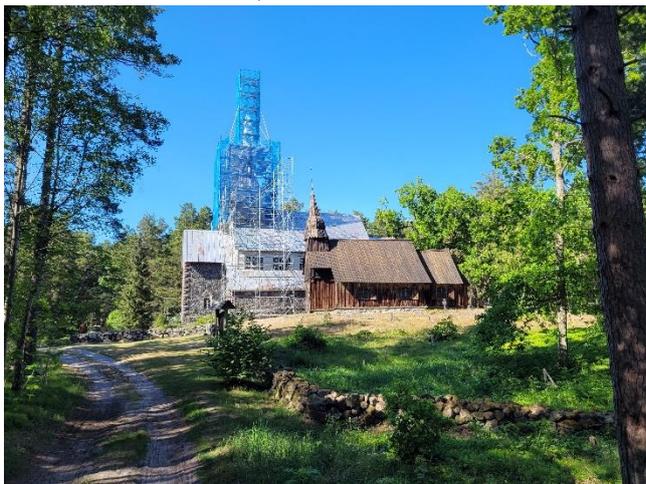
Um 1250 UTC haben wir dann die Grenze nach Litauen (UTC +3) überfahren und waren aus dem Größten raus. Das größte Problem in Litauen war, dass der Wind etwa 20 sm vor der Küste einschloß und wir die letzten Stunden motoren mussten. Überraschend kompliziert und verwirrend war dann das Anmelden in Klaipėda über UKW. Die Seekarte spricht vom Anmelden auf Kanal 10 bei *Port Control Klaipėda*, also los. Hierbei stellte sich ein weiteres Problem heraus, nämlich der starke Akzent der Funkstellen. *Port Control* war anscheinend etwas verwirrt von unserem Anliegen und hat uns dann nur auf Kanal 09 und eine andere Funkstelle verwiesen. Beim zweiten Ruf stellte diese sich als Verkehrszentrale *Radio 5* heraus. *Radio 5* war dann aber auch nur von unserer Länge (11 m) enttäuscht und hat uns ohne weitere Informationen an *border patrol* auf Kanal 73 verwiesen. *Border patrol* hört aber nicht auf den Namen *border patrol*, sondern heißt *Impuls 3*, wie wir dann dem IMRAY-Ostsee-Buch entnehmen konnten. Nachdem wir das richtige Rufzeichen hatten, wurden wir dann auch erhört, wobei nur Personen und letzter Hafen von Interesse waren. Anschließend wurden wir zum dritten Mal entlassen, diesmal aber ohne neuen Kanal. Und so konnten wir um 1730 UTC erfolgreich in unserem Zielhafen festmachen und endlich, nach knapp 23 Stunden, in die Kojen fallen.

Auch später noch kam das Thema der Passage immer wieder im Gespräch mit anderen auf, wobei die Erfahrungen doch teilweise sehr unterschiedlich waren. Zwei grundverschiedene Varianten wollen wir hier am Ende erwähnen: Zum einen war da das Paar, das die Hälfte der Strecke ganz außen herum unter Motor gegen den Wind gelaufen ist. Als dann aber der Wind kam, setzten sie den Gennaker und legten sich schlafen. Andersrum hat ein Segler, den wir in Rīga trafen, die Sperrgebiete einfach ignoriert und bei Sichtung der ersten russischen Kriegsschiffe diese über UKW angesprochen. Er musste dann eine Stunde warten, während vor ihm Schießübungen durchgeführt wurden. Dann durfte er passieren und hinter ihm wurde weitergeschossen. Davon war er aber nicht sonderlich beeindruckt, im Gegenteil war er nur begeistert, wie professionell die Russen mit ihm umgegangen waren.

Es gibt also offensichtlich verschiedene Wege, nach Litauen zu kommen, es sei euch überlassen, welcher der überzeugendste ist...

### Teil 3: Von Rīga nach Nord-Finnland

*(An diesem Bericht hat Jan Hörth mitgearbeitet)* Der zweite Monat unserer Ostsee-Runde begann an der Mündung der Daugava auf dem Weg von Rīga nach Ruhnu, einer estnischen Insel mitten im Rīgaischen Meerbusen. Hoch am schwachen Wind erreichten wir einen Hafen, der sehr nach dänischer Südsee aussieht, während das Dorf eher denen in den polnischen Dünen ähnlich ist. Viel Sand und Kiefern, ein verstreutes Dorf mit Straßen, ebenfalls aus Sand, und mit einer historischen Kirche von 1644 direkt neben einer neueren



18 Neue und alte Kirche von Ruhnu

denn nur diese sorgte für minimale Luftbewegung.

Insgesamt erinnert das ganze Revier mit vielen kleinen Inseln und Häfen sehr an die dänische Südsee, wobei sowohl an Land als auch auf dem Wasser deutlich weniger los ist. Immerhin gibt es sogar Jazz-Festivals, um die Sommertour-Erfahrung komplett zu machen.

Kommt man an die estnische Nordküste, wird die Landschaft etwas steiniger, aber zum Glück nicht flach. So konnten wir der Flaute, die uns durch ganz Estland getragen hatte, am Ende (wieder einmal) mit Kreuzen entkommen und erreichten Tallinn. Ein guter, zentraler

von 1912. Ebenfalls bei Leichtwind ging es weiter nach Kuresaare auf der Insel Saaremaa und dann bei Flaute die Küste von Bucht zu Bucht Richtung Norden. Hier konnten wir das Phänomen der Thermik noch mal sehr intensiv vertiefen,



19 Flautenschieben in Estland

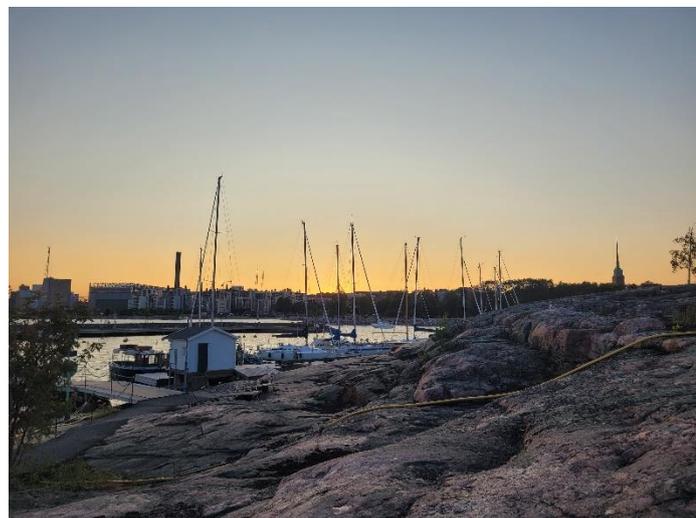


20 Blick über die Altstadt von Tallinn

Hafen, leider an einer Baustelle. Die Stadt selbst war ein weiteres Highlight. Das Stadtzentrum ist relativ klein, dafür sind noch viele Spuren aus dem Mittelalter zu erkennen: Alte Stadtmauern, teilweise sogar mit rekonstruiertem Wehrgang, historische Häuser mit Wappen der Handelsgilden, viele alte, kleine und große Kirchen und teilweise Plätze und Restaurants, die so erhalten oder wiederhergestellt wurden, dass sie auch schon vor 700 Jahren so ausgesehen haben können. Und überall sind Spuren zu erkennen, wie die alte Substanz heute modern wiederverwendet wird. Besonders sei

hier das Roter-Mann-Quartier genannt, in dem alte Fabrikanlagen mit moderner Architektur in ein sehr lebenswertes Fleckchen

Erde verwandelt wurden. Nach einigen Tagen segelten wir dann auf einem flotten Halbwinder nach Helsinki, wo wir Mittsommer auf einer Hafen-Insel direkt vor der Stadt gefeiert haben, mit dem Hafenmeister, der eigentlich nur Fährrkapitän war, und einigen Vereinsmitgliedern. Dieses Fest, der Alkoholkonsum der Finnen und die erste finnische Sauna waren dabei Erfahrungen für sich. Während uns Helsinki als Stadt leider etwas enttäuschte, so hatte es doch immerhin einen großen



21 Mitsommernacht in Helsinki

Yachtausrüster zu bieten, wo wir die noch fehlenden finnischen Seekarten und einen Hafenfürher kaufen konnten. Und dann ging es los, rein in den finnischen Schärengarten!

Das Erste, was uns auffiel, war, dass es sehr viel voller war. Das mag zum einen an Finnland liegen, zum anderen aber vor allem daran, dass mit Mittsommer die Urlaubssaison beginnt. Wobei „voll“ hier auch relativ zu betrachten ist, im Vergleich mit den Erfahrungen, die wir sonst so im Sommer machen. In unserem ersten Hafen lagen wir mit etwa sieben anderen Booten an dem kleinen Schlengel. Tags darauf waren wir aber wieder ganz allein an der Ankerstelle, obwohl sie sogar in unserem Hafenfürher aufgeführt ist. Bei Flaute schafften wir es nach Hanko, dort hörte unser Glück mit dem Wind erstmal auf. Die folgenden Tage segelten wir bei nordwestlichen Winden immer wieder hoch am Wind durch den Schärengarten. Und nicht nur, dass das Kreuzen in den Schären eine Herausforderung ist, auch fürs Schärenankern in Finnland ist NW eine schlechte Richtung. Denn aufgrund der Entstehung der Schären sind es meist die NO-Seiten der Inseln, an denen man gut anlegen kann, während die übrigen gerne mal etwas flacher sind. Außerdem war schlicht zu viel Wind, um sicher an einer Schäre direkt anlegen zu können. Und so hangelten wir uns über mehrere Häfen zu den Ålands, wo wir dann bei über 7 Bft endgültig eingeweht wurden.



23 Österskär an der Grenze der Ålands

Nachdem wir uns ordentlich hatten durchpusten (und nassregnen) lassen, gingen wir nach zwei Hafentagen wieder auf Ostkurs, um den nördlichen Teil der Turku-Schären zu entdecken. Allerdings war auch hier noch die Windstärke ein Problem, sodass wir weiterhin Häfen anliefen. Im ersten Stopp in Bomarsund, etwas nördlich von Mariehamn, wurde uns dann endgültig klar, dass wir in der Hauptsaison angekommen waren. Denn der zugegebenermaßen sehr schöne Hafen wird schnell sehr voll, und so waren wir gegen 17 Uhr eines der letzten Schiffe, das noch einen Platz bekam. Und auch im nicht

bezeichneten, alten Nordfahrwasser der Ålands kam ein Gefühl des Straßenbahnfahrens mit diversen Booten vor- und achteraus auf. Nach dem Stopp in Turku steuerten wir Richtung Norden, in den Bottnischen Meerbusen. Und pünktlich wurde auch der Wind wieder gnädiger und wir konnten noch zweimal an die Steine gehen. Der zweite Versuch, kurz vor Uusikaupunki, machte uns dann aber auch klar, dass jetzt schon wieder Schluss damit war. Die Küsten wurden insgesamt flacher und steiniger. Im Fischereihafen von Pyhämaan wurde uns das erste Mal bewusst, wie abgelegene Finnland tatsächlich sein kann. Denn der Hafen wirkt zwar im ersten Moment relativ groß, wenn man allerdings der Straße folgt, wird diese nach einigen hundert Metern zu einer Schotterpiste, die auch nur zu einer etwas größeren Schotterpiste führt. Das „Dorf“ zum Hafen ist tatsächlich relativ groß, allerdings eher flächenmäßig. Wir konnten einige Häuser finden, die im Wald verteilt um eine Bucht standen.



22 Völlig überlaufener Hafen von Bomarsund



24 Einer der letzten sonnigen Abende südlich von Uusikaupunki



25 "Nordwest" in der Bucht von Seliskeri auf halbem Weg nach Vaasa

Im nächsten Hafen Rauma stand dann der erste Crewwechsel an: Mieke wollte für drei Wochen mit ihrer Pfadfinderinnen-Gruppe durch das finnische Hinterland wandern, dafür kam Jan, ein Schulfreund von Paul, an Bord. In der neuen Konstellation fuhren wir dann zügig weiter nach Norden, erst in kurzen Etappen am Wind und dann in einer langen Etappe

bei 7 – 8 Bft Wind von hinten. In Vaasa verließ uns leider das gute Wetter erstmal, ähnlich wie in ganz Nordeuropa. Nach einem Hafentag ging es mit wenig Wind weiter durch das UNESCO-Weltkulturerbe Kvarken-Archipel. Oder zumindest durch den östlichen Teil davon; um weiter hinaus zu segeln, fehlte uns leider der Wind. Mit dem Kvarken-Archipel beginnt eine ganz neue Landschaftsform. Anstelle von Schären und großen Felsen nehmen hier „kleine“ Steine überhand und die See wird sehr flach. Die Inseln sind tatsächlich nur Steinhäufen aus vielen Steinen mit 10 – 40 cm Durchmesser, auf denen sich Erde abgelagert hat, sodass auch Bäume wachsen können. Diese Küstenform setzt sich nach Norden weiter fort, bis über Haparanda in Schweden.



27 Flaches, steinigtes Wasser, typisch für den Norden Finnlands



26 Schärenhafen der Vaasa Segelgesellschaft mit Sauna aus dem 19. Jahrhundert

Ab Vaasa wurden die Häfen nochmals leerer, oft waren wir das einzige Schiff im Hafen; und man sah, trotz Hauptsaison, den ganzen Tag kein anderes Boot. Auf dem Weg weiter nahmen wir mehrere kleine Inseln mit: Stubben, Mässkär, Maakalla, Merijanhelmi, Härkäletto. Der Großteil der Inseln hat zwar Bebauung, aber maximal nur Sommerhäuser, die teilweise schon seit Jahren verlassen zu sein scheinen.

Maakalla sticht hier heraus. Der Insel wurde von einem schwedischen König Autonomie zugesichert und diese besteht auf gewisse Art bis heute. Da die Versammlung aller Insel-Einheimischen beschlossen hat, dass nur Fischer Häuser kaufen oder bauen dürfen und diese auch nicht vermietet werden dürfen, ist die Insel sehr ursprünglich geblieben. Ca. 40 kleine Hütten der Fischer, dazu eine alte Holzkirche von 1780, und die geographische Lage, 10 nm vor der Küste, geben der Insel einen sehr nordischen, alten Charakter, sodass man sich leicht 100 – 200 Jahre in die Vergangenheit zurückversetzt fühlen kann. Mit Härkäletto erreichten wir nach 12 Stunden Kreuz unseren letzten finnischen Hafen (vor der

Weiterreise nach Schweden). Hier fühlt man sich richtig weit im Norden: Die Vegetation geht bis auf Büsche, Gräser, Flechten und die überall zu findenden Beeren zurück. Das Land ist flach und steinig, und richtig warm oder dunkel wird es auch nicht mehr.

Aber nicht nur mit Inseln haben wir unsere Erfahrungen gemacht, auch finnische Gewässer haben ihre Eigenheiten. Das erste Problem sind Steine. Der allgemein bekannte Spruch „Steine wandern nicht“ verliert nämlich irgendwann seine Gültigkeit. Im Norden friert die Ostsee teilweise so weit durch, dass das sich bewegende Eis eben doch die Steine verschiebt. Außerdem sind die Seekarten für Finnland teilweise sehr alt (eine von 2014 wird als einzige Karte der Gegend bezeichnet), aber auch aktuelle Karten (eine sogar von 2023)



28 Die Bucht und der Hafen von Maakalla mit den typischen kleinen Fischerhäusern



29 Die karge nordfinnische Insel Härkäletto und der (wahrscheinlich) kleinste Yachthafen der Ostsee

sind hinsichtlich der Betonung nicht auf dem neusten Stand. Zusätzlich hatten wir unsere Probleme mit finnischen Fischernetzen. Wer auf der Ostsee segelt, wird die bekannten Fischernetze mit zwei Flaggen-Bojen am Ende kennen, zwischen denen man im Zweifel sogar hindurchfahren kann. Nördlich von Vaasa sieht das etwas anders aus: Zwar gibt es noch Bojen mit Flaggen, häufig sogar vier bis fünf, allerdings sind dazwischen viele kleine Schwimmer, teilweise nur von Tennisball-Größe zu finden. Diese dienen dazu, das Netz an der Wasseroberfläche zu halten. Es ist also nicht möglich, dazwischen hindurchzufahren. Und auch von den äußeren Bojen sollte man sich freihalten, die Bojen liegen nämlich gerne nicht am Ende des Netzes, sondern auch mal 100 m davon entfernt. Wir haben diese Erfahrung auch einmal praktisch gemacht, allerdings hat unser Kiel zum Glück die drei Seile/Netze weit genug nach unten gedrückt, dass auch unser Ruder nicht hängen geblieben ist. Bei Härkäletto wird dann auch auf den Großteil der Flaggen ganz verzichtet, da findet man in einem Netz von ca. 500m Länge genau eine Boje (auch mal mit weißer Flagge...) in der Mitte. Vielleicht sind die Schweden ja besser im Markieren ihrer Fischernetze...

### Teil 3: Von Haparanda über die Lofoten (!) nach Wedel

Mit dem Grenzübertritt nach Schweden, konkret in den Hafen von Haparanda, beginnt der dritte Teil unseres Berichts. Der Sehnsuchtsort am Ende der Ostsee, an der Grenze zwischen Schweden und Finnland, musste natürlich auch von uns angelaufen werden. Der Hafen liegt allerdings etwas (15 Kilometer) außerhalb, sodass ein Besuch in der Stadt leider nicht in den Plan gepasst hat. Dafür haben wir im Clubhaus des Båtklubben Bothnia die riesige Stander-Sammlung bewundert, die sich über die Jahre dort gesammelt hat. Man mag es nicht für möglich halten, aber wir haben in all den Wimpeln zwar viele bekannte Hamburger (SCOe, ASC, HSC, NRV, TuSF, SK Hansa, SVN), Norddeutsche (TO, Cuxhaven, Glückstadt, KYC) und Internationale (China, Russland, Österreich, Schweiz, Niederlande, Dänemark) gefunden, aber keinen einzigen Schwarz-Gelben. Und so musste unser, leider doch recht verblichener, seinen Platz im Top räumen und hängt nun in Nordschweden am Ende der Ostsee. Die Geschäftsstelle in Form von Jule (trotz ihres Urlaubs) und Miekens Eltern haben bei einem zufälligen Treffen in Middelfart aber erfolgreich



32 Die riesige Standersammlung im Baatklubben Bothnia

markante gelbe Tonne mit Spitze, welche die Zielmarkierung des MidsummerSails darstellt. Ansonsten lohnt sich Töre aber leider nicht... Sehr wohl gelohnt hat sich allerdings Renskär 15 Meilen südlich von Töre, eine schöne Insel mit Holzsauna in einer gut geschützten Bucht. Von da aus sind wir auf einen der abenteuerlichsten Trips der Tour gestartet: Bei angesagten 5 – 6 Bft. aus raumen Richtungen wollten wir gut Strecke nach Süd machen und



30 Angekommen am nördlichsten Punkt der Ostsee! berichten haben.

In einem großen Sprung ging es dann direkt bis ans nördliche Ende von Höga Kusten, nach Grisslan. Hier beginnt ein sehr schöner Teil der schwedischen Küste mit Bergen und Inseln

einen Neuen nach Umeå geschickt, sodass unser mit schwarzem Edding auf Segeltuch improvisierter „Stander“ nur kurz einspringen musste.

Nach Haparanda folgte ein Ankerplatz der besonderen Art. In Grodviken kann man mit dem Schiff mit dem Bug bis an den Strand fahren, eine einmalige Erfahrung. Von da aus ging es dann Tags darauf an den nördlichsten Punkt der Ostsee. Dieser liegt nämlich gar nicht in Haparanda, sondern bei Töre. Dort findet man auch die



31 Anlegen am Strand von Grodviken

sind direkt 76 Meilen bis Skellefteå gesprungen. Aufregend war die Tour deshalb, weil aus den 5 – 6 irgendwann ehrliche 7 Bft. geworden sind und wir zwischendurch stark übertakelt die ca. 2 m Welle runtergerutscht sind, selten mit weniger als 11 kn auf der Uhr. Ins zweite Reff wurden wir dann vom bis dato schnellsten Surf mit 18.3 kn SOG (wohlgemerkt auf einem halben Langkieler mit 2.40 m Breite auf 11 m Länge) gezwungen, der uns dann auch bis auf die Knochen mit Spray durchnässt hat. Anschließend haben wir uns dementsprechend in der Sauna und unter einer warmen Dusche wieder aufgewärmt. Auch die nächsten zwei Tage haben wir viel Strecke nach Süd bis Umeå gemacht, wo neben einem Crewwechsel zurück auch zwei Hafentage wegen Süd Sturm auf uns gewartet haben, sodass wir über den äußersten Norden Schwedens leider nicht so viel zu



33 Blick über Grisslan in Höga Kusten

Norwegen für Chaos gesorgt hat, bedeutete für uns zunächst einmal nur lange viel Wind und schlechtes Wetter. Und so haben wir, ziemlich spontan, den Plan gefasst, einen Ausflug auf die Lofoten zu machen. Denn praktischerweise fährt ein Nachtzug entlang der schwedischen Küste bis nach Narvik (Norwegen) am Eingang der Lofoten. (Wer die Nachrichten zu Schweden verfolgt hat, der ahnt vielleicht schon das große Aber in der Geschichte...)



34 Flakstad Kirke auf den Lofoten

mitgenommen, nochmal länger zu kommen, da wir die beeindruckende Landschaft in so kurzer Zeit nicht ausgiebig genug bewundern konnten!



35 Aussicht von Mjältön, der höchsten Insel der Ostsee

allemaal. Wieder in Härnösand hat „Hans“ aber beschlossen, uns weiterhin mit Südsturm zu beglücken, sodass wir noch vier weitere Hafentage (insgesamt sieben) in Härnösand, leider nicht mehr auf den Lofoten, machen mussten. Die weitere Schwedische Küste runter waren wir auf mehreren kleinen Schären, oft schöne alte Fischerdörfer mit jeweils ihrem kleinen

mit Höhen über 200 m. Bei Sonne haben wir dann am folgenden Tag die Inseln und fjordartigen Wasserflächen erkundet, bevor wir abends auf Mjältön, der mit 236 m höchsten Insel der Ostsee, einen Liegeplatz gefunden haben. Morgens mussten wir dann natürlich auch einmal nach oben und konnten nach einer erstaunlich anstrengenden Wanderung die Aussicht genießen. Wieder unten ging es an die Planung der nächsten Tage, wobei dann „Hans“ das erste Mal in unserer Planung auftauchte. Das Tiefdruckgebiet, das in Schweden und

Nachdem wir noch am selben Tag in Härnösand den Zug gerade so erwisch haben, ging es für uns durchs schwedische Fjäll und einen norwegischen Fjord wieder hinunter Richtung Narvik. Dort haben wir uns mittags einen Mietwagen gemietet und sind zwei halbe und einen ganzen Tag über die Lofoten gefahren. Mit Zwischenstopps auf Hin- und Rückweg in einem Hostel in Stamsund, etwa auf halber Strecke, sind wir dem *Kong Olav V vei* nach Å und zurück gefolgt. Aus zwei sonnigen Tagen auf den atemberaubenden Inseln haben wir den Wunsch

Am Abend vor der Rückfahrt wurde dann klar, was „Hans“ für uns noch bedeutet, in Schweden ist nämlich auf der Küstenbahn durch Starkregen ein Zug entgleist. Unser Zug zurück konnte also leider nicht über die Küste fahren, stattdessen ging es durchs schwedische Hinterland und dann mit einem Taxi nach Härnösand. So wurden aus 14 Stunden mal eben 19 Stunden Reisezeit. Aber immerhin waren alle entspannt, auch das Zugpersonal war wirklich bemüht und gelohnt hat es sich



36 Der tropisch anmutende Strand von Ramberg

Väddö am nördlichen Ende der Stockholmschären. Nach Rücksprache mit Hartmut und Elske Pflughaupt haben wir die Passage gewagt, denn der Kanal hat eigentlich eine Mindesttiefe von nur 1.8 m, wir dagegen 1.95 m, und tatsächlich war es überall deutlich tiefer. Ein lohnenswerter Ausflug ist der Kanal aber allemal, er führt sehr schön durch



37 Blick Richtung Süden vom Berg Ryten



38 Aussicht vom Ryten nach Norden

Hafen, die samt und sonders wieder so leer waren, wie in Finnland. Zugegebenermaßen war das Wetter aber auch immer noch ausbaufähig und so haben wir uns über die Häfen mit Sauna besonders gefreut und es ansonsten meist bei ein paar Schritten zum Erkunden und um Blaubeeren zu sammeln belassen. Etwa ab Norrtälje war dann langsam zu merken, dass wir in die Region Stockholm kommen, denn es wurde wieder voller. Konkret wurde der Unterschied bei der Passage des Väddö-Kanals merkbar.

Dieser ist eine Binnenpassage um die Insel. Danach wurden wir von der Menge der Schiffe quasi erschlagen, obwohl in Schweden eigentlich fast schon wieder die Nebensaison begonnen hatte. Nachdem wir in Norrtälje Henrike an Bord genommen haben, haben wir uns dann langsam gegen Flaute aus Südwest durch die Schären gearbeitet. Nach diversen Stopps (gerne mit Bastu!) sind wir schließlich von Süden, durch den Skurusundet, nach Stockholm, unsere letzte großen Stadt, gekommen. Dort konnten (und wollten) wir uns aber nur kurz aufhalten, da es uns schnell wieder in die Schären gezogen hat. Und so haben wir, nach einem Tag in der Stadt, abends den Wasahamn schon wieder verlassen und haben eine Nacht in der, wegen Fährschwell sehr unruhigen, Bucht Nyckelviken direkt vor Stockholm verbracht. Anschließend haben wir Stockholm auf der nördlichen Route, vorbei an der Pippi Langstrumpf-Festung Vaxholm, wieder verlassen. Jetzt heißt es erneut rein in den Schärengarten und mit dem wenigen Wind weiter nach Süden.

Das nächste Highlight war der Draget-Kanal, ein winziger Kanal kurz hinter Nynäshamn, der nur wenige Meter breit ist. Erreichen tut am ihn über kleine Fjorde, die einem das Gefühl geben auf einem schwedischen See zu segeln. Auch dieser Kanal ist mit geringer Tiefe in der Seekarte aufgeführt, tatsächlich kann er aber mit 2 m,



40 Am Wind nach Storsjungfrun

Anschließend ging es, mal wieder hoch am Wind, weiter bis etwa Norrköping, von wo aus wir einen langen Sprung nach Visby auf Gotland gemacht haben. Neben einem Tag Visby entdecken und einem weiteren mit Bootsarbeiten, haben wir uns am dritten Tag einen Mietwagen genommen und haben den Norden der Insel und insbesondere Fårö mit den berühmten Raukar bewundert.

angeblich sogar noch 2.2 m problemlos befahren werden. Und falls es doch zu flach ist, geht zumindest nichts kaputt, denn aufgrund von tiefhängenden Ästen und der sehr nahen Ufer ist schnell fahren sowieso nicht möglich. Nur rückwärts wieder hinaus zu kommen könnte dann doch anspruchsvoll werden.



39 Passage durch den Draget Kanal



42 Mittelalterliche Stadtmauer von Visby



41 Teamfoto in Napoleonviken

Von Gotland ging es, wenig überraschend wieder aufs Festland und dann, mit Stopp auf Öland weiter die Küste hinunter, bis die Orte wieder Namen bekamen, deren Position man nicht erstmal googlen musste. Über Kalmar, Utklippan, Karlskrona, Skilling und Gislövsläge erreichten wir schlussendlich dänische Gewässer, wo dann die Seekarten endgültig verschwinden konnten, da das Revier bekannt ist. Oder zumindest so halb. Die letzten schönen Herbsttage haben uns dann durchs Smålandsfahrwasser und die dänische Südsee, in den NOK getragen. Und schließlich, am 28.9., nach 3829 an 143 Tagen gesegelten Meilen, erreichten wir wieder Wedel, wo wir freudig und mit dem ersten Grillen unserer Saison begrüßt wurden.

Und zum Schluss noch ein paar lustige Zahlen: Insgesamt haben wir 86 verschiedene Häfen und 32 unterschiedliche (Schären-)Ankerplätze in 9 Ländern (Ålands eingeschlossen) auf eigenem Kiel besucht, dazu kommt noch Norwegen per Zug. Dabei sind wir pro Tag etwa 27 Meilen gesegelt, streicht man die 30 Hafentage raus, sogar 34 nm pro Tag. Von den 113

Segeltagen sind wir an 69 zumindest einen Teil der Strecke gekreuzt. Dabei haben wir etwa 47 % der insgesamt gesegelten Strecke, also knapp 1600 nm, tatsächlich hoch am Wind verbracht, wobei Tage, wo wir nur ein Teil der Strecke gekreuzt haben, auch nur anteilig einfließen. Unser längster Schlag mit 125.8 nm war der von Gdańsk nach Klaipėda, kürzester ein kleines Umlegen, nachdem unser Schärenanker aus dem Stein gebrochen ist, in den Stockholmer Schären mit 0.6 nm. Alles in allem eine einmalige Reise, die wir nur jedem empfehlen können und die Lust auf mehr gemacht hat!



*43 Alle Gastlandflaggen auf dem Weg nach Wedel*

*Alle Fotos von Mieke und Paul, nur Nr. 14 von Erik Längen. Kartenausschnitte mit freundlicher Genehmigung von NV Charts.*