

"ATALANTE" mit Kurs Osten Über Polen nach Litauen, Lettland, Estland

Während die Nordsee durch übermäßige Ausdehnung der Großschiffahrtswege und Ölbohrinseln immer kleiner wird, hat sich die (oder der?) Ostsee seit einigen Jahren erweitert. Bisher weiße Flecken auf der Karte sind mit Farbe zu füllen. Die seglerisch ergiebigsten Ziele sind in den baltischen Staaten zu erwarten, und so bietet sich zur Zeitersparnis für Berliner, die ihren Törn in Swinemünde beginnen, der direkte Weg dorthin an. Von hier bis Klaipeda (ehem. Memel) sind es gerade 300 sm, bis Riga 500 sm, in 3 resp. 5 Tagen bequem zu schaffen.

Zwei Dinge sind zur Vorbereitung nötig: Die Beschaffung von Visa und die von Seekarten. Man kann ein Visum auch im Hafen erhalten. Es ist dann ein Eilvisum, deshalb deutlich teurer, und es berechtigt nur zum Besuch dieses Hafens - so die lettische Vertretung in Berlin.

Einfacher und billiger sei es hier. Ein hier beschafftes Visum zum einmaligen Besuch eines der baltischen Staaten berechtigt auch zum Besuch der anderen. Die Empfehlung, das Visum des Staates zu besorgen, den man zuerst besuchen möchte, ist Unsinn. Wer will entscheiden, welches das eigentliche Zielland ist? Das lettische Visum ist das billigste, die Vertretung in Berlin arbeitet schnell und korrekt, mit DM 20,00 plus DM 1,00 für die Paßkopie pro Person sind wir dabei und sparen dadurch Geld und kostbare Zeit beim Einklarieren in den Häfen.

Schwieriger ist es mit Kartenmaterial. Deutsche Karten sind ausreichend für die Ansteuerungen der großen Häfen, nicht aber für die estnische Inselwelt.

Inzwischen gibt es estnische Karten, die aber in Hamburg nur auf Bestellung zu bekommen sind - mehrere Wochen Wartezeit. Kaufgelegenheiten unterwegs bieten sich nicht, es sei denn in einer größeren finnischen Stadt. Gerade noch erwischen wir ein 1993 in Finnland gedrucktes Heftchen, das die Zufahrt zu den wichtigsten Plätzen und die wichtigsten Durchfahrten zeigt. Es hat Lücken, ist aber ein Schatz. Viele der eingezeichneten Kardinaltonnen sind zwar inzwischen durch rot/grüne ersetzt, doch haben wir sonst keine Fehler gefunden. Es gibt eine Neuauflage, leider aber stark gekürzt und nicht halb so brauchbar. Auf weitere Detailkarten für dieses Gebiet haben wir verzichten müssen, aber auch können.

Wenige Tage vor der Abfahrt (27.06. ab Berlin, 29.06. ab Stettin) äußert Tochter Luzie den Wunsch, uns ein Stück zu begleiten. Hierüber hocherfreut wollen wir sie nicht mit Nachtwachen plagen und ihr eine bequeme Rückfahrt ermöglichen. So werden Zwischenstops mit Landgängen in Polen eingeschoben. Swinemünde und Kolberg sind seit unseren letzten Besuchen 1991 deutlich bunter und lebhafter geworden. Kolberg und das anschließend besuchte Ustka sind regelrechte Idyllen mit viel Badebetrieb und gesicherten Häfen. Leider gibt es vor der Küste noch

einige militärische Sperrgebiete zu beachten, deren größtes westlich von Ustka sich bis 7 sm nach See erstreckt.

Die vorsorglich über VHF gerufene "Polish Coastguard" bleibt stumm, bis sich nach einiger Zeit Ustka Harbour meldet und uns mitteilt, die Durchfahrt sei heute frei. Es wäre ungerecht, über diese Gebiete zu schimpfen, solange auch deutsches Militär meint, die Ostsee regelmäßig beschießen zu müssen.

Mit zeitweilig starkem Wind aus westlichen Richtungen kommen wir gut voran, so daß auch Danzig noch drin ist. Der beste Hafen hierfür ist Gdynia, doch ist auch dieser um die Halbinsel Hel herum nur durch Aufkreuzen zu erreichen, nachts und in den frühen Morgenstunden des 03.07. Die Navigation, durch GPS zu ungewöhnlicher Präzision entwickelt, hätte uns hier fast einen Streich gespielt. Ein Ablesefehler beim Abgreifen der Koordinaten für einen Wegpunkt hat diesen husch husch aufs Land verlegt. Die ständige Augapfelkontrolle bei guter Sicht hat Schlimmeres verhindert. Seither werden die Koordinaten immer doppelt abgelesen. Der größte Risikofaktor ist und bleibt der Mensch!

Von Gdynia aus kann man für wenig Geld mit der S-Bahn in einer halben Stunde nach Danzig fahren. Auch mit dem Boot könnte man, dicht am Krantor, dort in der Altstadt festmachen. Große Touristenströme locken aber immer auch Menschen an, die am hergereisten Wohlstand auf nicht ganz legale Weise teilhaben möchten. Das wäre bedenklich. Gdynia hat dagegen einen großen übersichtlichen und bewachten Yachthafen.

Hier frischen wir Erinnerungen auf. Im Hafen segelt ein Opti mit der Nummer 7676. Mit dieser Nummer fuhr Sohn Max dreimal zur WM, damals große Erlebnisse. Wir erkennen also ein Segel wieder, das wir 1987 anlässlich einer Optiregatta als Gastgeschenk hinterlassen hatten. Es war seinerzeit nicht mehr ganz neu. Wie oft tauschen bei uns die Kinder ihre Segel? Damals war Luzie auch dabei, und Ilka, und einige Kinder vom benachbarten SC Gothia. Danzig war zwar schon restauriert, aber das überwiegende sozialistische Grau ist heute verschwunden. Welch ein Entwicklungssprung! Luzie steigt in den Nachtzug und ist in wenigen Stunden zurück in Berlin.

Jetzt aber auf nach Riga! Unterwegs sagen wir uns, daß es wohl doch falsch wäre, um Litauen einen Bogen zu machen. Klaipeda liegt schließlich fast auf dem Weg - also zunächst dorthin.

Hier noch einmal ein Wort zum GPS. Wir haben ein Handgerät, das samt Antenne unter Deck am Kartentisch befestigt ist und trotzdem zuverlässig arbeitet. Nur bei extrem feuchtem Wetter schaltet es mit der Meldung "Poor GPS coverage" für kurze Zeit ab. Wir haben das auf dieser Reise einmal bei starkem Regen und

früher einmal vor Schottland in dichtem Nebel erlebt und mit der Abschirmung erklärt, die ein lückenloser Nässefilm entstehen läßt. Und dann kam dieselbe Meldung bei sonst gutem Wetter einmal vor Den Helder in der Nähe eines Flottenverbandes. Und jetzt wieder ohne erkennbaren Grund seewärts des Gebietes um Kaliningrad, das nach wie vor zu Rußland gehört und das wir mit etwa 15 sm Abstand umfahren. Auch hier sind große Flottenverbände zu vermuten, und es scheint so zu sein, daß die Militärs welcher Nation auch immer über Möglichkeiten verfügen, jedenfalls den zivil nutzbaren Teil des ganzen Systems nach Belieben zu stören. Ein Grund mehr für ständiges routinemäßiges Mitkoppeln auf der Karte, das uns auch diesmal die Ruhe nicht verlieren läßt.

Klaipeda erreichen wir am Morgen des 05.07.. Es dauert eine Weile, bis wir herausfinden, daß im Winterhafen einklariert wird. Nach einer weiteren Weile finden wir mit einheimischer Unterstützung hinein in eine Flußmündung und dann rechts ab hinter einer handbetriebenen Drehbrücke an einer aus der Horizontalen geratenen Holzsteganlage den idealen Liegeplatz. Es ist der "Old Castle Port" oder Festungsgraben, der gegenüberliegende grasbewachsene Hügel soll der Rest der ehemaligen Deutschritterburg sein.

Von jetzt ab müssen wir uns ständig mit der älteren Geschichte und den Überresten des deutschen Frühkolonialismus auseinandersetzen. Seit der Hansezeit wurden die baltischen Völker von Hergereisten "entwickelt", überwiegend eben auch von Deutschen. Die Erkenntnis aus jüngerer Zeit, daß es auch andere Unterdrücker gibt, hat vielleicht ältere Wunden heilen lassen. Wir werden jedenfalls herzlich begrüßt und können uns in deutsch verständigen. Wir treffen auf einige Nostalgiker, die an ihrem Lebensabend noch einmal Jugenderinnerungen auffrischen und mit kleinen Booten auf dem Kurischen Haff segeln wollen. Auch wir erhalten eine handgezeichnete Karte des Haffs mit den zum Besegeln nötigen Angaben. Natürlich reizen Orte wie das Künstlerdorf Nidden, doch verschieben wir diesen Ausflug auf ein späteres Mal.

Ansonsten ist Klaipeda eine Kleinstadt mit klassizistischer Altstadt, einem gut ausgestatteten Markt und - am Abend auffällig - fliegenden Händlern, die stückweise Bananen verkaufen. Bilder promenierender Damen, die auf entzückende Weise genießerisch jede an einer Banane knabbern, bleiben im Kopf. Die übrige Infrastruktur hat aber noch Lücken: In Liegeplatznähe finden sich weder Toilette noch Wasserhahn, es heißt, daß nach einem Streit über ungeklärte Vermögensverhältnisse an einer benachbarten Fabrik der letzte - russische - Nutzer vor seiner Abreise die Wasserleitung zerstört hat - das soll schon einige Monate zurückliegen.

Nun aber nach Riga. Das Baro ist gefallen, ein kleines Gewittertief mit 998 hPa

zieht von der Pommerschen Bucht NE-wärts, doch verspricht der WB maximal 5 Bft. Am Nachmittag nach der Ausfahrt weht es dann doch mit 8-9, ohne daß sich allerdings eine wirklich grobe See aufbaut. Trotz spürbarer Rechtsdrehung können wir knapp den Kurs halten, und als wir am Abend die Ansteuerung von Liepaja querab haben, ist alles schon wieder vorbei. Das ist nicht mehr der Moment für einen Schutzhafen. Auch am nächsten Morgen, auf der Höhe von Ventspils, wollen wir nicht halten. Wenn es auch wieder angefangen hat zu regnen, sind doch Wind und See akzeptabel, und die Wetterfrösche haben schon wieder in der Biskaya ein Tief entdeckt, von dem sie sich sicher sind, daß es uns morgen abend als Sturmtief beglücken wird. Die Zeit bis dahin muß genutzt werden.

Durch die Irbenstraße laufen wir in die Rigaer Bucht ein, die mit ihren 80 bis 100 sm Ausdehnung ein eigenes Wettergebiet ist. Tagsüber läßt der Wind nach, die Nacht müssen wir überwiegend motoren, und am Morgen des 08.07. haben wir die Hafentmolen der Daugava erreicht. 8 sm flußaufwärts liegt Riga. An Backbord rostige Schiffe vor rostigen Krananlagen, an Steuerbord verfallene wirkende Holzhäuschen, vor denen Frauen im Wasser der Daugava ihre Wäsche waschen, auf dem Fluß immer wieder ein Boot mit Anglern - das sind die ersten Eindrücke der Hauptstadt Lettlands.

Von achtern kommt eine graue Masse auf, ein Kriegsschiff. Es scheint ziemlich modern zu sein, führt die USA-Flagge. Auf dem Vorschiff, wo sonst Kanonen stehen, eine Rampe mit schräg aufgerichteter Rakete. Es sieht aus wie Kriegsgott Mars persönlich mit seinem Phallus. Beim Festmachen dann, als wir den Yachthafen kurz vor der ersten Brücke erreicht haben, ertönt die Nationalhymne. Nein, nicht die deutsche, sondern die vom Sternenbanner. Offensichtlich ein Ereignis von politischem Rang!

Auch wir werden begrüßt, vom freundlichen Hafenmeister, der die Bugleinen versorgt, uns Informationen übergibt und uns auch gleich eröffnet, die Nacht koste 6 Lat. OK, aber was ist ein Lat? Wir lernen bald, daß die lettische Währung die stabilste und wertvollste der ganzen Gegend ist. Ein Lat kostet etwa 3,00 DM!

Riga ist eine faszinierende Stadt. Eine Mischung aus gut erhaltener - und ständig weiter restaurierter - Altstadt und einem neueren Teil, der durch zahlreiche Jugendstilbauten geprägt ist. Alles wird überragt durch "Stalins Geburtstagskuchen", einem Zuckerbäckerbau von 1957. Ein Vergleich mit Prag drängt sich auf, aber nicht so groß. Riga ist Hauptstadt, und alle klingenden Konsumnamen der westlichen Welt sind hier zu lesen. Die am besten restaurierten Gebäude an den Boulevards sind Botschaften westlicher Länder oder Banken. Die Preise in der Altstadt haben internationales Niveau. Von modernen Kartentelefonen aus wählen wir nach Berlin durch. Das kann nicht die

Welt des durchschnittlichen Letten sein.

Über die Jahrhunderte hinweg war Riga von einer zugereisten Oberschicht beherrscht. Nicht nur die Hanse, auch die Schweden - vorübergehend war Riga schwedische Hauptstadt - und das zaristische Rußland haben regiert. Während der Unabhängigkeit zwischen den Kriegen bestand eine enge Verbindung zum Dritten Reich, dann Sowjetrußland. Es fragt sich, ob nicht auch jetzt wieder eine fremde Macht an Einfluß gewinnt: das Kapital. Während des Stadtbummels fegt eine weitere Macht über uns hinweg: das aus der Biskaya herangereiste Sturmtief.

Ein Gang über den Markt rückt die Welt wieder gerade. In fünf großen Hallen (gebaut für Zeppeline) und auf den Freiflächen dazwischen gibt es dicht gedrängt alles, was das Herz begehrt, und zu für hier "normalen" Preisen. Auch die Menschen dazwischen sind dicht gedrängt. Für Pfennige kaufen wir Kuchen, Käse und Brot. Über manches müssen wir hinwegsehen: Die Verkäuferin, die erst den Käse und dann das Wechselgeld in die Hand nimmt, tut es auch umgekehrt. Und in der Fischhalle stolziert eine Katze über die Auslagen...

Unter den hier tätig gewesenen Jugendstil-Architekten wiederholt sich der Name Eisenstein. Im modernen Reiseführer steht er ganz oben. Es ist der Vater des Regisseurs. In einem Bildband über Riga von 1962, vor der Reise von Freunden entliehen, taucht sein Name nicht einmal auf. So ändert sich die Wertschätzung. Drei Tage haben wir für die Stadt, denn Ankunfts- und Abreisetag können wir fast voll nutzen. Die Abfahrt legen wir auf den Abend des 10.07. fest (die Grenzbehörden müssen im voraus bestellt werden) in der Annahme, daß sich der Sturm bis dahin weitgehend ausgetobt hat. Noch stimmt jedenfalls die Windrichtung. Um 18.30 Leinen los. Nach bewegter Nacht sind wir am nächsten Vormittag in Roomassaare auf der Insel Saareema, knapp 100 sm weiter nordwestlich.

Die Schreibweise der Namen zeigt, daß wir es mit gänzlich anderen Gastgebern zu tun haben. Die Sprache der Esten ist dem finnischen sehr ähnlich und damit erst recht fremd. Für die bedeutenderen Orte gibt es auch deutsche Namen. Sie erinnern an die Hanse und die auch hier gewesene deutschsprachige Oberschicht. Die ist inzwischen Historie. Wir lernen, daß die Hauptstadt der Insel Kuressaare heißt, und brauchen nicht den alten Namen Arensburg auszugraben. Roomassaare ist nur eine Hafenanlage, von hier nach Kuressaare sind es fünf Kilometer mit regelmäßigem Busverkehr. Auch hier herzlicher Empfang an moderner Alu- Schwimmsteganlage, nur zu einem Bruchteil belegt. An Land Toiletten-Duschen-Sauna. Das Geld für den Bus - wieder eine neue Währung - leiht uns der Hafenmeister.

Kuressaare ist eine fast dörflich wirkende historische Kleinstadt. Man wartet auf Touristen, und manche kommen auch. Auf dem Markt gibt es neben Tagesbedarf viel Kunsthandwerk: Gestricktes, Geschnitztes, Natursteinerzeugnisse (irgendwo wird Marmor gebrochen).

Der Ort war Bischofssitz, die mittelalterliche Burg ist erstklassig restauriert. Sie beherbergt unter anderem ein Museum, in dem die Vergangenheit nachvollzogen werden kann. Lebhafter Urlaubsbetrieb muß hier geherrscht haben - auch das Kurhaus der Jahrhundertwende ist bestens gepflegt. Der Weg hierher hat sich gelohnt.

Die See vor dem Hafen ist immer noch die Rigaer Bucht. Wir könnten sie von hier aus bequem durch die Irbenstraße wieder verlassen - auch bei Westwind machbar. Von der übrigen Inselwelt hätten wir dann nicht viel gesehen, und wir haben noch etwas Zeit. Ein weiteres Fahrwasser, Muhu Väin, führt östlich an den Inseln vorbei nach Norden aus der Bucht heraus. Es ist schon enger und würde uns weit vom Kurs abbringen. Die dritte Lösung ist die Fahrt östlich um Saareema und die hiermit verbundene Insel Muhu herum über das Binnenmeer zwischen diesen und der zweitgrößten Insel Hiiumaa. Dieses ist nach Westen zur Ostsee durch eine Steinbarre abgetrennt, durch die nur ein sehr enges und flaches Fahrwasser führt, Soela Väin - bei Starkwind aus West nicht gerade erste Wahl, auch wenn die Kartenunterlagen für die Engstellen in unserem Heftchen verfügbar sind.

Wir wagen es trotzdem, besuchen aber vorher noch die Häfen Koiguste an der Südseite und Triigi an der Nordseite von Saareema. Die Augen müssen wir dabei aufhalten: östlich von Muhu sehen wir dicht neben dem Fahrwasser Steine, mit Stangen nur notdürftig markiert. Und das Binnenmeer zwischen den Inseln wird von unserem Kartenheftchen nicht ganz abgedeckt.. In manchen Bereichen gibt es 0,8 m-Stellen. Die deutsche Karte zeigt nur einheitliches Blau mit wenigen Tiefenangaben. Wir müssen hier kreuzen und den ausgetonnten Dampferweg bei 5-6 Bft. verlassen - Grund genug zur Aufmerksamkeit. Kein Wunder, daß Ute an der Pinne plötzlich aufschreit und die Schoten fiert: ca. 30 m in Luv voraus ist wieder ein Stein zu sehen! Der zweite Blick nährt Zweifel. Ein Stein, der mit der Welle auf und ab geht? Wir entscheiden uns für Seehundkadaver und segeln weiter.

In den Häfen nach drei Schritten Natur vom Feinsten. Am Wegrand ausgedehnte bunte Blumenteppeiche. Kein Schloßgartenarchitekt kann Besseres zaubern. Die schmale Ausfahrt in die Ostsee, Soela Väin, müssen wir dann doch bei WSW 6 Bft. angehen, an der engsten Stelle genau gegenan. Sie ist sehr sparsam betonnt, doch an Land gibt es Peilungen. Hier lassen wir nun doch einmal den Motor helfen und machen nur mit Groß im zweiten Reff sehr kleine Schläge.

Dazwischen kommt noch ein kleines graues Schnellboot, dessen erkennbar offizieller Insasse unbedingt unser Reiseziel wissen will - werden die Fluchtwege auch heute noch kontrolliert? Hätte unsere Auskunft nicht auch falsch sein können? Was soll dann das ganze? Jedenfalls können wir ohne weitere Behinderung den freien Seeraum erreichen.

Dies ist der Moment, in dem unser Segel sein Alter zeigt. Dicht über dem zweiten Reff geht am Achterliek eine Naht auf. Also muß noch das dritte Reff eingebunden werden, und weil die Fläche nun für sinnvolles Aufkreuzen in der Welle nicht mehr reicht, muß der Motor weiterlaufen. Noch 15 sm bis zum letzten estnischen Hafen, Veere an der NW-Ecke von Saaremaa, und das schaffen wir bis zum Abend. Fünf Yachten liegen dort schon, und alle warten auf besseres Wetter.

Mit Segelnähen und Wanderungen vergeht der nächste Tag, der 15.07., bei Starkwind aus SW, aber strahlender Sonne. Das Ziel heißt jetzt Gotland, und dazu müssen wir ausklarieren. Die Beamten kommen aus Kuressaare quer über die Insel angereist. Das geht nur per Vorbestellung für den 16.07. morgens. Bis dahin soll der Wind auf NW gedreht haben, und wir sind froh, daß er es auch getan hat.

Gotland ist nur über Nacht zu erreichen. Es wird bei Bft.6 und steiler See genau von querab eine eher schaukelige Überfahrt. Die große Lachsforelle vom Vorabend, die wir in Veere bei der nahen Fischfarm erstehen konnten, liegt doch sehr im Magen, scheint sogar noch springen zu wollen, tut es dann aber doch nicht.

Und dann der Kontrast zum regelmäßig herzlichen Empfang in den besuchten Ländern: als wir gegen 09.00 Uhr am 17.07 in Slite einlaufen, sitzen die Segler in der Pflicht beim Frühstück und gucken gerade mal auf.

Sollte der Wind sich jetzt entschlossen haben, uns auch für die Heimfahrt gnädig zu sein und seine geliebte W-SW-Richtung zu verlassen? Mit leichtem NE-Wind erreichen wir jedenfalls Ronehamn und am nächsten Tag, dem 19.07., ebenso bequem Vändborg. Schön ist es hier, doch der Wind weht immer noch günstig. Der feste Vorsatz, hier Pause zu machen, wird über Bord geworfen: diesen Wind darf man nicht verpassen. Es wurde dann aber doch zu spät: als wir um 18.00 Uhr den Hafen wieder verlassen, ist nur noch ein Lüftchen aus NW übrig, mit dem wir die Nacht über heimwärts dümpeln.

Der nächste und auch der übernächste Morgen bringen wieder SW, manchmal auch W mittlerer Stärke, mit denen wir uns hoch am Wind segelnd der polnischen Küste entgegenarbeiten. Die Kathedrale und Häuser von Kolberg sehen wir bei

glasklarer Luft über der Kimm schweben. Schließlich erstirbt der Wind gänzlich. Die letzten Meilen mit Motor, ankern wir bei Windstille vor dem Strand von Dievenow, und auch am nächsten Morgen reicht der vorhergesagte SE nur für ein kurzes Stück, dann geht's dieselnd nach Swinemünde, übers Haff, die Oder hinauf. Ein letztes Mal genießen wir die Nachtruhe vor Anker auf dem Dammschen See, bevor wir am 23.07. - immer noch ohne Wind - die Marina Marco in Stettin erreichen. Die Seereise endet hier, mit gelegtem Mast geht es über Westoder und Oder-Havel-Kanal nach Berlin. Ankunft im Clubhafen 25.07.96 um 20.18 Uhr.

Von Stettin bis Stettin waren das 25 Reisetage, davon 22 Seetage. Insgesamt haben wir 1254 sm zurückgelegt, davon 218 sm mit Motor. Das entspricht einem Durchschnitt von 57sm je Seetag und einem Motoranteil von 17,4%. Die besuchten Länder haben uns gewiß nicht zum letzten Mal gesehen.

ATALANTE

ist ein 9,86 m-45 m³/₄-Kielschwertkutter Typ Duellist 32, gebaut 1981 in Clacton-on-Sea/Essex nach einem Entwurf von Alan Hill, Burnham-on-Crouch, und ausgestattet mit einem 10 PS-Faryman-Diesel.

Berlin, den 2. September 1996

Ute und Stefan Sendtner-Voelderndorff