

NEUIGKEITEN AUS RIGA

Es war Utes Wunsch, noch einmal nach Riga zu segeln. 1996 waren wir schon einmal dort und haben alles bestaunt. Ist es heute immer noch ein exotisches Ziel? Schon hier die Antwort: exotisch nein, lohnend allemal! Aber der Reihe nach.

Abfahrt von Berlin am Nachmittag des 30.06.08, Ankunft in der Marina Marco, Stettin, am 02.07. mittags, wo dann alsbald der Mast steht und die Seereise mit einer kurzen Motorfahrt zum idyllischen Ankerplatz auf dem Dammschen See beginnt. Schon auf der Swine am nächsten Tag werden wir durch einen bissigen Nordwind ausgebremst. So kann man nicht starten. Auch der dritte Reisetag fällt diesem Wind zum Opfer, doch kann man sich in **Swinemünde** inzwischen durchaus auch wohl fühlen. Am 05.07 hat schließlich der Wind gedreht, ist segelbar geworden, und los geht's. Es wird eine weitgehend ruhige Überfahrt - zeitweise mit Motor, zeitweise mit Reff, Wind mal aus Nordwest, mal aus Ost und Südost, am Ende mit viel Regen, und am 07.07. mittags erreichen wir **Herrvik** an Gotlands Ostküste.

Den netten Hafen mit dem anziehenden Jazzlokal darüber merken wir uns für die Rückfahrt, verlassen ihn am nächsten Vormittag und steuern schon am selben späten Abend nach einer schnellen Überfahrt in die Irbenstraße ein, die Zufahrt in den Rigaischen Meerbusen. Wie an einer Perlenschnur aufgereiht fahren hier dicht an dicht die großen Schiffe und künden vom wirtschaftlichen Aufschwung. Von uns muss immer einer wachen, der Wind aber legt sich schlafen. Um eine längere Motorfahrt zu vermeiden, steuern wir als nächstgelegenen Hafen die Insel **Ruhnu** an, wo wir mittags am 09.07. eintreffen. Auf diese Möglichkeit wurden wir in Herrvik aufmerksam und neugierig gemacht.

Bisher lediglich als Schifffahrtshindernis mitten im Rigaischen Meerbusen wahrgenommen, wird Ruhnu von einer kleinen Zahl von Menschen bewohnt, die sich weder vom Fischfang noch von der Landwirtschaft ernähren. Im vorigen Jahr wurde ein mit EU-Mitteln errichteter kleiner Hafen eröffnet, der etwa zwei Dutzend Yachten und Booten Platz mit gutem Komfort bietet. Der freundliche Hafenmeister klärt uns auf, dass wir hier in Estland seien. Es besteht regelmäßige Fährverbindung mit Pärnu auf dem Festland und Kuressare auf der Insel Saaremaa. Es gibt also immerhin einen kleinen Sommertourismus. Wohl wichtigste Sehenswürdigkeit ist außer der Natur die älteste Holzkirche im baltischen Raum, 1636 von der damals schwedischen Population errichtet. Die Schweden blieben übrigens bis 1945. Warum es aber auf dieser Insel, deren einzige Straße gerade 3 Kilometer lang ist, so viele Autos geben muss, bleibt unklar, ebenso wie die Öffnungszeiten des einzigen kleinen Kaufladens.

Nach einer ereignislosen – abgesehen von einem kleinen Problem mit der Bordelektrik – Schönwetterfahrt erreichen wir am 10.07. **Riga** und machen im selben Yachtclub nahe der Innenstadt fest wie schon 1996. Waren es damals aber nur etwa ein halbes Dutzend Boote, ist hier heute eine Komfort-Marina, deren Liegeplatzzahl nicht mehr überschaubar ist – und das meiste ist belegt. Zahlreich sind die Gäste, zahlreich aber auch die Boote unter lettischer Flagge. Und schon bei der Einfahrt in die Daugava – Riga liegt einige Meilen flussaufwärts – konnten wir einige Marinas registrieren. Das einstige Volleyballfeld im Yachtclub musste einem Parkplatz weichen, anderes blieb unverändert - so der frühmorgendliche Lärm der vor dem Clubgelände rangierenden Güterzüge, aber wohl auch die Sanitäreanlagen.

Was die Besucher angeht, gleicht die Altstadt heute jeder anderen sehenswerten Altstadt in Westeuropa. Aber es ist eben Riga! Die Sehenswürdigkeiten erkennt man daran, dass sich davor Reisegruppen drängen, die den immer wieder anderssprachigen Erklärungen lauschen. Die Baustellen von damals sind weitgehend verschwunden, das Schwarzhäupterhaus, ein im Krieg zerstörter Prachtbau aus dem Mittelalter, ist originalgetreu wieder aufgebaut. Überall findet der müde Tourist Orte zum Einkehren. Wo findet man Letten?? Erstens ist gerade Sängerfest, die Letten sind unglaublich sangesfreudig und laufen gruppenweise in Trachten durch die Stadt. Zweitens drängen sie sich in den riesigen Markthallen, wo man inzwischen nicht nur Einfaches und Landestypisches zu kleinen Preisen bekommt, sondern auch Kaviar, Stör und anderes für den gehobenen Bedarf.

Als besondere Attraktion herausgestrichen sind inzwischen die sich in den Straßenzügen rund um die Altstadt drängenden restaurierten und fein herausgeputzten Jugendstilbauten, deren Fassaden fast schon monströs wirken und deshalb umso bemerkenswerter. Der Architekt Michael Eisenstein (Vater des berühmten Filmmachers) hat sich hier ausgetobt, aber auch einige seiner Kollegen. Es sind jetzt begehrte Lagen, und gewiss kann man hier noch für größeres Geld auch nette größere Wohnungen bekommen.

Angenehm auffällig ist die Abwesenheit von Bürokratie. Ein Visumzwang wie noch 1996 besteht ja schon länger nicht mehr, aber durch den jüngsten Beitritt zum Schengener Abkommen entfällt jede Einreiseformalität, was übrigens auch für alle anderen besuchten Länder gilt.

Mit angenehmem Südwind verlassen wir Riga am 13.07. Über Stunden zieht uns der Spinnaker nordwärts, bis der Wind nach kurzer Flaute um 180° dreht. Einmal mehr zeigt sich, wie eigenwillig und lokal veränderlich die Windverhältnisse in diesem zur Ostsee abgeschlossenen Gewässer sind. Auch wenn der Rigaische Meerbusen ein eigenes Vorhersagegebiet ist, so ist doch auch diese Einteilung nur grob, und Insider holen sich per Internet genaue Vorhersagekarten des estnischen Wetterdienstes, die erstaunlich zuverlässig sein sollen. Geht aber nur in den Häfen, hilft nicht auf See! Wir müssen also am

Ende kreuzen und erreichen zum Abend noch einmal **Ruhnu**, wo wir uns den stürmischen und verregneten 14.07. verkrochen halten. Immer noch frischer Wind, aber Sonnenschein begleiten uns am 15.07. nach **Kuressare**, der Hauptstadt der Insel Saareema.

Auch hier waren wir schon vor 12 Jahren. Es erschien uns damals als verschlafenes Dorf abseits vom tiefen Wasser mit einigen Erinnerungsstücken an frühere große Zeiten, doch kamen inzwischen mit dem Segen aus Brüssel Prinzen und haben es wach geküsst. Viel ist gebaut worden – ohne viel zu zerstören –, das Wichtigste aber ist, dass in die seichte und steinige Bucht ein Hafenbecken mit langer Zufahrtsrinne gebaggert wurde, so dass man zu Füßen der alten Bischofsburg nahe beim Ortskern komfortabel festmachen kann.

Ein längerer Aufenthalt wäre lohnend, doch drängt jetzt die Zeit. Tiefdruckwetter beherrscht die Ostsee, bringt Südwest- und Westwind, der Rückweg ist hierdurch verlängert. Mit zahlreichen Kreuzschlägen arbeiten wir uns am 16.07. südwestwärts zur Irbenstraße und durch diese zurück in die Ostsee. Wieder ist die Großschiffahrt dicht, doch meiden wir ihren Kurs, streunen mit Hilfe moderner Elektronik am Rande der Sandbänke und durch „ehemals minengefährdetes Gebiet“, bis wir mit hereinbrechender Dunkelheit und zwei Reffs im Segel hart am Wind in freiem Wasser auf Westkurs gehen können. Wir entscheiden uns für diesen Kurs angesichts der Großwetterlage, obwohl die südwärts gelegene baltische und später die polnische Küste durchaus noch sehenswertes zu bieten gehabt hätte. Auf dem Weg nach Süden und Westen versprechen wir uns aber unter Landschutz von Gotland und Öland bessere Bedingungen. Die spätere Entwicklung bestätigt das.

In den Morgenstunden des 17.07. geht mit Schauern und sogar Windhosen eine Front über uns hinweg, lässt den Wind drehen, veranlasst uns zu einer Wende, doch bleibt es nicht dabei, einige Stunden später erneute Wende, es brist auf Bft.6 auf, aber wir nähern uns Gotland. Für **Slite** können wir sogar noch etwas abfallen und erreichen den Hafen noch vor der Dunkelheit. Statt der direkten Distanz von 144 sm haben wir kreuzend 174 gesegelt.

18.07.: 16 Kreuzschläge für die kurze Strecke nach **Herrvik**. Hier feiern wir in dem auf der Herfahrt ausgemachten Hafental unseren vierzigsten Jahrestag des gemeinsamen Abschieds vom Junggesellendasein. Es gibt nichts zu bereuen! Es ist aber voll geworden. Nur noch ein Platz an der Außenmole ist frei, und nur durch Zufall ergattern wir einen Platz im Restaurant.

19.07.: Weitere Kreuzschläge südwärts bei eher dünnem Wind bringen uns mit Mühe zum Abend an die Südspitze Gotlands. Von dort an kann der Wind wieder durchatmen, dreht uns zuliebe auf Südost und bringt uns in einer rauschenden Nachtfahrt an die Südspitze Ölands, von wo an es wieder kreuzen heißt, bis wir nachmittags am 20.07. **Sandhamn** an der Südausfahrt des Kalmarsunds erreichen.

Der windlose 21.07. zeigt uns, warum die Kreuzerei bis Sandhamn so mühsam und langwierig war: Bei der kurzen Motorfahrt nach **Utklippan** registrieren wir anfangs einen beachtlichen Nordstrom. In Utklippan sind wir bisher noch nie gewesen – ein arges Versäumnis, wie wir feststellen.

Der versprochene West- und Nordwestwind lässt auch am 22.07. noch auf sich warten. Es bleibt bei Südwest. Ohne Eile brechen wir mit Südkurs auf, nachdem sich der Hafen schon beachtlich geleert hat. Es ist ja volle Ferienzeit, und überall am Horizont sieht man Segel. Wir versuchen gar nicht erst, Bornholm zu erreichen, sehen die Insel nur in der Ferne in Luv, genießen noch einmal die Nacht auf See, nutzen in den Morgenstunden den versprochenen Rechtsdreher und können dann doch noch ohne weitere Wende **Swinemünde** erreichen. Mittags am 23.07. sind wir dort fest.

Fast sind wir am Ziel, schieben aber noch einige Ruhetage ein. Swinemünde ist wirklich hübsch geworden, auch wenn noch einiges zu tun bleibt. Über die gelungene Gemeinschaftsveranstaltung „Fahrtenseglertreffen“ unseres Spandauer Yacht-Clubs werden andere berichten. Sie löst sich am 27.07. auf, an welchem Tag wir mit einer einzigartigen rauschenden Spinnakerfahrt quer übers Haff Stettin erreichen. Eine letzte Nacht vor Anker auf dem Dammschen See, wo schon die Segel abgeschlagen und das Mastlegen vorbereitet wird, und am Morgen des 28.07. um 08.50 Uhr mit dem Festmachen in der Marina Marco ist die Seereise beendet.

Über Westoder und Oder-Havelkanal und Übernachtungen in Stolpe und auf dem Niederneuendorfer See erreichen wir am 30.07.2008 den Hafen des Spandauer Yacht-Clubs.

Von Stettin bis Stettin blieben für die Seereise 27 Tage übrig, davon 18 See- und 9 Hafentage. Wir legten ohne Kreuz 1086 Seemeilen zurück, davon 932 unter Segeln und 154 unter Motor oder unter Motor und Segeln. Es errechnet sich ein Durchschnitt von 60,3 sm je Seetag, der Motoranteil beträgt 14 %.

ATALANTE ist ein 9,86 m langer 45-m²-Kielschwert-Kutter, gebaut 1981 in Essex nach einem Entwurf von Alan Hill, Burnham-on-Crouch, und ausgerüstet mit einem 10-PS-Faryman-Diesel.

Berlin, den 18. September 2008

Ute und Stefan Sendtner-Voelderndorff