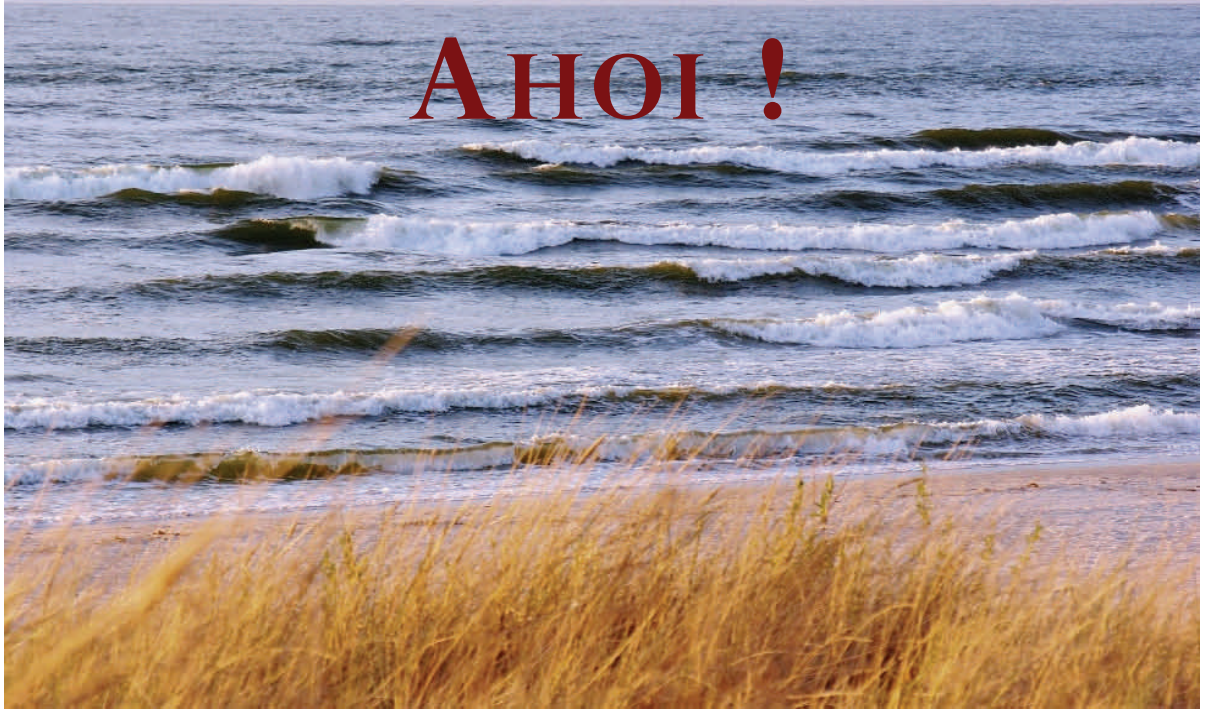


BALTISCHES MEER

AHOI !



Björn Kjelsberg Jost
Haldenstrasse 68 b
CH-2502 Biel/Bienne

Tel.: +41 (0)32 341 15 57
Mobil: +41 (0)76 375 91 93
E-Mail: bjoern.kj@freesurf.ch
Homepage: www.morgenstjernen.ch
Blog: <http://voile.romandie.com>

BALTISCHES MEER AHOI!

LEINEN LOS IN RICHTUNG VON BORNHOLM

Ausgangspunkt unserer diesjährigen Segeltour war wieder Schleswig. Nach einem Zwischenhalt bei Annie, der Schwester von Marguerite, kamen wir mit dem Auto am 15.05.06 bei Comfort-Yachts in Schleswig an, wo die Morgensternen, unser Segelschiff, überwintert hat.

Nach einigen Verzögerungen während unseren Vorbereitungsarbeiten, sowie teilweise regnerischen und stürmischen Tagen, war die Morgensternen am Abend des 24.05.06 startklar für unseren Törn.

Am 25.05.06 nahmen wir die Fahrt durch die Schlei auf, dies teilweise mit der Genua und teilweise unter Motor. In Kappeln wo wir noch günstig Getränke für unsere Fahrt einkauften, fanden wir wegen eines grossen Festes mit einem Wikingerschiff und einer Hansekogge kaum einen Platz zum Anlegen. Darauf verbrachten wir die Nacht neben der Einfahrt zur Schlei, im ruhigen Hafen von Maasholm.

Die Überfahrt nach Wendtorf, dessen Hafen auf der östlichen Seite der Kieler Förde liegt, war wohl angenehm, wir mussten jedoch verschiedene Handgriffe, die eine gute seglerische Führung der Morgensternen verlangt, wieder einüben.

Am 27.05.06 erreichten wir Heiligenhafen. Dieser Ort liegt etwas vorgelagert vor der sehenswerten Hansestadt Lübeck, welche in den Reiseführern besonders hervorgehoben wird. Für uns eine gute Gelegenheit diese historisch sehr interessante Stadt zu besuchen. Um einen Tag in Lübeck verbringen zu können, benützten wir die öffentlichen Verkehrsmittel.

Nach Heiligenhafen hatten wir vorgesehen nach Rostock zu segeln, Stadt welche laut dem „Guide Michelin“ bei weitem nicht so sehenswert wie Lübeck ist. Vorgesehen war über die Insel Rügen nach Bornholm zu gelangen. Da wir aber etwas in Verzug mit unserem Zeitplan waren, wählten wir

die kürzere Route über Klintholm (Dänemark) und Ystad (Schweden), um nach Bornholm zu gelangen.

Vor Klintholm überraschte uns ein Gewitter, über UKW wurde auch eine Sturmwarnung gemeldet. Wegen den unangenehm drehenden Winden nahmen wir die Segel herunter, und liessen den Motor an. Der Wellengang auf der See war nie besonders hoch. Die Windmessanlage auf dem Mast gab aber auf einmal zu meinem grossen Erstaunen während einigen Minuten eine Windgeschwindigkeit von 12 Beauforts an, eine Windstärke die einem Orkan entspricht. Das Ganze beruhigte sich aber bald wieder, so dass Marguerite in der Kabine nichts davon merkte.

Die Insel von Bornholm ist der östlichste Teil von Dänemark. Der ganz im Nordwestlichen Teil von Bornholm gelegene Hafen Hammerhavnen wurde erst vor einigen Jahren als Nothafen erstellt. Er soll den Fischern Schutz bieten, wenn Sturm aus Osten kommend das Anlaufen der Häfen von Allinge oder Sandvig auf der anderen Inselfseite unmöglich macht. Die nun durch einen Damm geschützte Naturbucht ist ein absoluter Geheimtipp. Nicht weit von dort entfernt thront auf dem Berg die seit dem 13. Jahrhundert geschichtsträchtige Burgruine Hammershus über die Ostsee. Der Erzbischof von Lund (Schweden), Jakob Erlandsen, hat sie bauen lassen. Für die Seefahrt lag sie gut in der Ostsee. Es folgten 500 wechselhafte Jahre, während denen die Burg Hammershus die Insel Bornholm verteidigte. Sie wurde nachher aus strategischen Gründen vernachlässigt. Jetzt ist Hammershus die grösste Burgruine Nordeuropas.

Von Hammerhavnen aus machten wir am 02.06.06 einen Abstecher zur Inselgruppe Entholmen. Diese besteht aus den drei Inseln Christiansø, Frderiksø sowie Græsholme, und gehören auch zu Bornholm. Sie liegen 10 Seemeilen (18 Km) nordöstlich von Bornholm. Um die Bewegungen der schwedischen Flotte in der

Ostsee besser kontrollieren zu können, beschloss der dänische König Christian V im Jahr 1684 in Entholmen eine militärische Anlage anzulegen. Insbesondere während den napoleonischen Kriegen, während denen Dänemark auf der Seite von Napoleon stand, wurden etliche englische Handelsschiffe von Entholmenen aus gekapert, was 1808 zu einem Gefecht zwischen der englischen Flotte und der dänischen Festung führte. In Christiansø konnte ich mich mit besonders gut geräucherten und gewürzten Heringen eindecken, einer Spezialität von Bornholm. Leider sind in dieser Gegend die Heringe ausgefischt, und kommen laut gut informierter Quelle entweder aus Island oder Norwegen.

Von Entholmen aus gelangten wir noch am selben Tag nach Allinge, um am anderen Tag Svaneke zu erreichen. Allinge sowie Svaneke liegen auf der Ostseite von Bornholm, es sind zwei idyllische, aus dem Granit heraus gesprengte, kleine Fischerhäfen, welche während den schönen Sommermonaten überfüllt von Schiffen sind. Während den Winterstürmen wird das innere Hafenbecken durch ein Tor geschlossen. Gleichzeitig wird dann die Einfahrt in den Hafen verboten.

Vor der Überfahrt vom 05.06.06 nach Polen, blieben wir noch einen Tag in Svaneke.

POLEN

Kaum hatten wir in einem eher bewegten Gewässer mühsam begonnen in Utska (Polen) die Morgensternen vor dem Zollamt festzumachen, standen schon zwei uniformierte Zöllner neben uns auf der Mole. In einem dürftigen Englisch fragten sie uns nach dem von uns zuletzt angelaufenen Hafen. Höflich aber bestimmt baten sie mich, ihnen so schnell wie möglich in ihr Amtshaus zu folgen, dies um unsere Pässe zu sehen. Wobei zu bemerken ist, dass Polen wohl ein EU Staat ist, und den Beitritt zum Schengener Abkommen am 01.05.04 unterzeichnet hat, die Grenzkontrolle wird jedoch voraussichtlich frühestens im Jahr 2007 aufgehoben. Dieser eher schroffe Empfang liess uns an das alte polnische Regime denken, jedoch nicht an einen EU Staat. Auf der anderen Seite

muss man jedoch bedenken, dass Polen eine Arbeitslosenquote von etwa 19 % hat, und somit nur sehr ungern solche Posten aufheben wird.

Von nun an mussten wir uns also bei jeder Hafeneinfahrt zuerst beim Zollamt anmelden, dies indem wir bei der Einfahrt zuerst einen Zöllner begrüßten. Manchmal konnten wir dies über UKW-Funk erledigen. Erst nachher durften wir den Hafenmeister aufsuchen, um uns bei ihm anzumelden. Vor der Ausfahrt mussten wir uns jeweils beim Zollamt abmelden, das uns dann die Erlaubnis zur Ausfahrt erteilte. Eine Prozedur mit den Zollämtern, die man in den skandinavischen Ländern nicht kennt.

Obwohl Utska vom Tourismus, der Fischerei und dem Bootsbau lebt, war ich bei meinem ersten Landgang vom vernachlässigten Zustand des Ortsbildes überrascht. Kein Vergleich mit den vorher besuchten hübschen und gut unterhaltenen deutschen, dänischen und schwedischen Ortschaften an der Ostsee.

Unser nächster Hafen war Leba, wo sich eine gut geschützte und angenehme Marina befindet. Im Hafen begegneten wir der „Gingembre“ einem CCS Schiff, dem wir auf unserer Tour noch mehrmals begegneten. Unter Schweizern hätte man sich eine herzhaftere Begrüssung erwarten können. Aber meistens wurden wir von deren Crews kaum beachtet, auch wenn besonders Marguerite sich ihnen gegenüber behilflich zeigte.

Leider kann man lesen, dass die Überfischung der polnischen Ostseeküste, der Küsten Russlands und der Baltenstaaten die Fischerei weitgehend zum Erliegen gebracht hat. So fielen uns besonders in Wladyslawowo, der nächste von uns besuchte Hafen, die vielen untätig im Hafen liegenden kleineren und mittleren Fischerboote auf. Vereinzelt kamen nur noch grosse Boote mit einem befriedigenden Fang von auffallend kleinen Fischen nach Hause. Möglicherweise wurden diese Fische mit zu kleinmaschigen Netzen gefangen. Verglichen mit den norwegischen Meeresküsten sahen wir nur wenige Möwen, die ja besonders von den Fischen leben. In den Läden findet man wohl norwegischen Lachs und

vereinzelt Süßwasserfische, aber keine einheimische Seefische.

Bemerkenswert sind die schönen polnischen Sandstrände mit den dahinter gelegenen Wäldern, denen wir entlang gesegelt sind. Von Utska aus bis Wladislawowo waren es schon 106 NM, und von dort aus noch weitere 20 NM, im Ganzen etwa 233 km.

Unser nächstes Ziel war Gdansk (Danzig). Dort befinden sich die Liegeplätze für Yachten gleich neben der Altstadt. Um dorthin zu gelangen gibt es vom Meer her kommend eine abwechslungsreiche Fahrt durch verschiedene Kanäle, insbesondere entlang von mehreren grösseren Werften.

Gdansk ist bei uns in den Jahren um 1980 hauptsächlich wegen den Streiks in den Werften, und dem Anführer der Gewerkschaft Solidarnosc, Lech Walesa, ein Begriff geworden. Eine Arbeiterbewegung, welche es Ende 1989 als erste fertig gebracht hat, in einem kommunistischen Land wie Polen, eine nicht-kommunistische Koalitionsregierung zu bilden.

Wobei Gdansk schon im frühen Mittelalter einen grossen Einfluss auf das Geschehen rund um das baltische Meer hatte. Nach dem ersten Weltkrieg wurde Gdansk unter der Schirmherrschaft des Völkerbundes zur freien Stadt erklärt. Mit den Schüssen des deutschen Panzerkreuzers „Schleswig-Holstein“ auf die Westerplatte, Verteidigungspunkt vor Gdansk, begann im Morgengrauen des 1. Septembers 1939 die erste Kampfhandlung des zweiten Weltkrieges.

Gegen das Ende des zweiten Weltkrieges, als die russische Armee die deutschen Truppen zurückdrängte, starteten aus der Gegend der Gdanskerbucht unter anderem 3 mit vor den Russen flüchtenden Menschen überfüllten Schiffen, deren Versenkung auf hoher See zu der grössten Katastrophe der Seefahrtsgeschichte zählt.

Am 30.01.1945 torpedierte das sowjetische U-Boot S 13 die „Wilhelm Gustloff“ vor Utska, dem ersten von uns besuchten

polnischen Hafen. Die „Wilhelm Gustloff“ war ursprünglich ein Kreuzfahrtschiff, und wurde während dem Krieg als Lazarett-schiff eingesetzt. Von den etwa 8'500 Zivilisten und etwa 1'500 Wehrmachtangehörigen konnten 1'239 gerettet werden, so dass bei diesem Schiffsuntergang zwischen 8'000 und 9'000 Menschen ums Leben kamen.

Am 09.02.1945 torpedierte dasselbe sowjetische U-Boot S 13 die „Steuben“, auch ein ehemaliges Kreuzfahrtschiff. An Bord befanden sich etwa 4'300 Menschen, abgesehen von der Besatzung, waren es etwa 2'000 Verwundete und etwa 2'000 Flüchtlinge. Von diesen konnten 650 als Schiffsbrüchige gerettet werden.

Am 16.04.1945 torpedierte das sowjetische Minen-U-Boot L-3 die „Goya“, ursprünglich ein norwegisches Frachtschiff. Mindestens 7'000 Menschen kamen dabei ums Leben, und nur 165 Passagiere konnten gerettet werden.

Mit dem Untergang der „Wilhelm Gustloff“, der „Steuben“ und der „Goya“ kamen zu Beginn des Jahres 1945 in der Ostsee somit mindestens 20'000 Menschen ums Leben. (Beim Untergang der „Titanic“ verloren 1'504 Menschen ihr Leben.)

Von dem was ich bis jetzt gesehen habe, ist Gdansk heute für mich die eindrücklichste der ehemaligen Hansastädte. An den gross angelegten Strassenzügen rund um die Marienkirche, einem Gotteshaus welches vom Volumen her mit Notre Dame de Paris und dem St. Stephandom in Wien zu vergleichen ist, reihen sich die reich im Renaissance Stil erbauten und geschmückten, gediegenen Häuser der sehr wohlhabenden Bürger von Gdansk. Leider wurde die ganze Pracht während dem zweiten Weltkrieg fast vollständig zerstört. Beim Wiederaufbau achteten jedoch die Baumeister, die Konservatoren und die Künstler genaustens darauf, dass das ganze ehemalige Stadtbild erhalten blieb.

Auffallend waren die zahlreichen Marktstände und Läden auf den öffentlichen Plätzen und Strassen der Altstadt, welche den Touristen Andenken feilbieten.

Die meisten Verkaufsflächen präsentieren Schmuckstücke, gefertigt aus dem gelbbraun glitzernden Bernstein, auch Ambre Succint genannt. Dieses „Ostseegold“ wird fast ausschliesslich im Schlick der russischen Mine Jantarny bei Kaliningrad gewonnen, also nicht allzu weit von Gdansk entfernt.

Hel war der letzte von uns besuchte polnische Hafen. Es ist ein Fischereihafen der seit dem 18. Jahrhundert existiert. Im 20. Jahrhundert wurde Hel ein beliebtes und bekanntes Seebad.

Im Nachhinein ist zu bemerken, dass verglichen mit den 3 baltischen Staaten, die gleichzeitig wie Polen in die EU aufgenommen wurden, trotz dem guten Eindruck den wir von Gdansk bekamen, gegenüber den uns bekannten mitteleuropäischen Staaten, Polen als der rückständigste einzustufen ist. Dies scheint im Zusammenhang mit dem grossen Einfluss zu sein, welchen die römisch katholische Kirche auf das Staatswesen hat.

Nur in Polen sind uns mehrere herrenlose, wild herumstrolchende Hunde begegnet, was uns für einen europäischen Staat verwundert hat. Dem gegenüber sahen wir in Finnland und Schweden nur an der Leine gehaltene Hunde, diese konnten sich im Freien nur in speziellen für sie vorgesehenen Gehegen herumzutummeln.

Da wir nur für das russische Visum nach St. Petersburg aufkommen wollten, und nicht für ein zweites für nach Kaliningrad, machten wir von Hel aus einen grossen Bogen (108 NM) um das russische Gebiet von Kaliningrad, um nach Klaipeda in Litauen zu gelangen.

DIE DREI BALTISCHEN STAATEN

Wie in Polen mussten wir in Litauen zuerst die Zöllner begrüssen, dies im hintersten Teil eines Hafenbeckens von Klaipeda. Erst nachher durften wir in den daneben gelegenen Jachthafen fahren. Die Einfahrt führte durch eine sehr enge Passage, welche von Zeit zu Zeit für Segelboote wegen einer gut 150 Jahre alten von Hand betriebenen Drehbrücke gesperrt wird. Der dahinter liegende Hafen war ursprünglich ein

Wassergraben, der zum Verteidigungssystem einer früheren Burg gehörte.

Mit etwa 200'000 Einwohnern ist Klaipeda die drittgrösste Stadt von Litauen. Klaipeda ist der einzige Ort, wo Litauen einen Hafen am Meere hat. Wobei zu sagen ist, dass diese Stadt während dem zweiten Weltkrieg fast vollständig zerstört wurde. Denn Hitler hat am Anfang des Krieges bei einer Versammlung in Memel (deutscher Name für Klaipeda) erklärt, dass diese Stadt zu Deutschland gehöre, und mit dieser Aussage haben sich viele deutsche Unternehmen dort niedergelassen. Am Ende des Krieges waren, wegen dem Vordringen der russischen Armee, in der Stadt begreiflicherweise kaum mehr Einheimische zu finden, da sie zum grossen Teil deutschstämmig waren.

Mit dem was wir sehen konnten, machte es uns den Eindruck, dass Litauen sich besser als Polen von der russischen Besetzung sowie vom Krieg erholt hat, und sich schon sehr gut auf die EU ausgerichtet hat, denn an vielen Orten steht neben der einheimischen Währung auch der Preis in Euro. Im Hafengebäude waren die Tarife sogar nur in Euro angegeben.

Von Klaipeda aus machten wir einen Busausflug über das Kurische Haff nach Nid-da, wo ich auf die grösste Sanddüne Europas stieg. Düne, welche im Jahr 2000 unter den Schutz der UNESCO gestellt wurde. In Nid-da wird man an den bekannten Dichter Thomas Mann erinnert, der mehrere Sommer dort in seinem Haus verbrachte.

In Liepaja (Lettland), einem grosser Fischer und Handelshafen, Ziel unserer nächsten Etappe, ist laut unserem Hafehandbuch bei der Hafeneinfahrt speziell auf den Verkehr der Fischerboote zu achten. Fischerboote die unterwegs waren, begegneten wir jedoch keinem, dafür waren etliche Fischerboote wie es uns schon in Polen auffiel, untätig am Hafenuai ver-täut.

Der Empfang im Hafen war ausserordentlich freundlich. Die Hafenmeisterin half uns beim Festmachen, und erledigte sofort für uns die Zollformalitäten, so dass

wir keine Uniformierten zu Gesicht bekommen.

Beim Besuch der Kirche, deren Fassade schlecht unterhalten ist, hatten wir vom Abwart eine private Führung in deutscher Sprache. Liebevoll zeigte er uns im Turm verschiedene Einzelheiten, so wie die noch gut funktionierende mechanische Turmuhr. Erwähnenswert ist die Orgel dieser Kirche, welche mit 7'000 Orgelpfeifen als die grösste von Europa gilt.

Nicht weit vom Yachthafen steht ein sehr modernes, grosses Einkaufszentrum „Rimi“, das sehr wahrscheinlich zur norwegischen Verkaufskette mit selben Namen gehört. Im Fischrayon fanden wir wohl wie an anderen Orten norwegischen Lachs und geräucherten Hering und solchen in Büchsen, jedoch keine einheimischen frischen Fische. Dies ähnlich wie Polen, sowie wie auch in weiteren Verkaufsstellen in den baltischen Staaten. Dem entsprechend wird auf den Speisekarten der Gaststädte nur Lachs angeboten. Auch hier waren kaum Möwen zu sehen.

Um uns den Umweg in die Bucht von Riga zu ersparen, besuchten wir Riga, die Hauptstadt von Lettland, mit der Bahn von Liepaja aus. Riga ist auch eine ehemalige Hansastadt, in der eindrückliche Gebäude, Denkmäler und Kirchen zu sehen sind. Was die UNESCO veranlasste, Riga auf ihre Liste der Weltkulturerben aufzunehmen. Um die Verbundenheit mit der Hansastadt Bremen zu unterstreichen, errichteten die Leute von Riga ein „Bremer Stadtmusikanten“ Denkmal, das demjenigen in Bremen gleicht.

Die Volksmusik und der Volkstanz scheinen in Riga besonders beliebt zu sein. Auf dem Bahnhofplatz wurde zwischen den Marktständen gesungen und getanzt. Sogar Passanten waren bereit beim Tanzen und Singen mitzumachen.

Ventspils war der zweite und letzte lettische Hafen, den wir besucht haben. Es ist ein grosser und gut geschützten Handels- und Fischerhafen. Gegenüber Liepaja sieht das Stadtbild gepflegter aus. Die Strassen sind mit unseren vergleichbar,

und die Häuser sehen im Grossen und Ganzen gepflegter als in Liepaja aus.

Die Einfahrt nach Kuressaare auf der Insel Saaremaa (Estland) führt durch eine lange, nicht sehr breite aber gut markierte, etwa 3 m tief ausgehobene Fahrrinne. Von weitem fiel uns die imposante Bischofsburg von Kuressaare auf. Mit seinem Festungsbau und seinem Verteidigungswall ist diese Burganlage, welche ohne grosse Umbauten erhalten geblieben ist, ein sehr wertvolles aus dem Mittelalter stammendes Baudenkmal im Baltikum.

Zuvorkommend war auch der Empfang des sehr hilfsbereiten Hafenmeisters, der gleich bei unserer Ankunft die Schweizer Fahne an einem der Fahnenstangen des Hafens hisste. Am nächsten Tag, am 23. Juni, war der estländische Nationalfeiertag, an dem der Sieg über die russischen Truppen in Vonnu im Jahre 1919 gefeiert wird. Zu diesem Anlass wurden alle Mannschaften gebeten ihre Schiffe zu beflaggen, was ein sehr farbenprächtiges Bild gab.

Die nächsten Häfen in Estland waren: Virtsu, Dirhami und Tallinn-Pirita. Die Überfahrt vom 29.06.06 nach Virtsu war im Wesentlichen angenehm. Einige Meilen vor der Hafeneinfahrt frischte jedoch der Wind aus Norden auf, was uns in diesem engen und untiefen von Norden her schlecht geschützten Hafen beim Festmachen zu schaffen gab.

Dem Hafenhandbuch nach hätte Dirhami ein dürftiger Fischerhafen sein sollen. Es lagen wohl untätige Fischerboote am Quai, aber zu unserer Überraschung fanden wir einen neuen, gut ausgerüsteten Schwimmsteg vor, an dem schon mehrere Jachten vertäut waren. Die sanitären Anlagen waren einfach und sauber.

Die Überfahrt nach Tallinn-Pirita, dem ehemaligen Olympiahafen aus dem Jahre 1980, war eher mühsam. Am Abend vorher hatte die Wettervorhersage für den folgenden Tag schwache und drehende Winden angesagt. Am Tag selber hatte jedoch während den ganzen 48 Nm nur Gegenwind geherrscht, dies mit einem

entsprechenden Wellengang. Am Anfang konnten wir mehrere Schiffe ausmachen, welche die gleiche Richtung eingeschlagen hatten. Nach einer Stunde waren wir, abgesehen von zwei entgegenkommenden Segelschiffen alleine, und nach einigen Stunden kam per UKW eine Sturmwarnung. Das Schiff und der Motor haben schliesslich alles gut überwunden.

Die Altstadt von Tallinn ist die am besten bewachte des Nordens von Europa. Eine Legende aus dem 13. Jahrhundert sagt, dass als der dänische König Valdemar II den Norden von Estland erobert hatte, er auf der Jagd einen prächtigen Hirsch sah, den er lebendig einfangen wollte. Dieser wollte nicht in Gefangenschaft geraten, und sprang einen Felsabsturz hinunter. Nach diesem Vorfall beschloss Valdemar II an dieser Stelle eine Stadt zu bauen. 1346 verkauften dann die Dänen die Stadt den deutschen Hanseleuten.

1625 kam Estland zuerst unter die schwedische Herrschaft, um im Jahr 1710 unter die russische zu gelangen. Erst 1920 wurde Estland als eigenständiges Land anerkannt. Nach dem zweiten Weltkrieg geriet Estland wieder unter die russische Herrschaft, um endlich 1991 eine unabhängige Republik zu werden.

Verglichen mit Polen, aber auch mit Litauen und ein wenig mit Lettland, ist der Lebensstandard in Estland nicht mehr weit von dem von Mitteleuropa entfernt. Wobei Finnland als Schwesterland, dessen Sprache die gleichen Wurzeln wie die estländische Sprache hat, einiges dazu beigetragen hat. Zurzeit reist man aber auch gerne von Finnland zu den grossen am Hafen von Tallinn gelegenen Einkaufszentren, um dort billig einzukaufen.

Bei der Überfahrt von Tallinn nach Helsinki vom 06.07.06, die nur etwa 45 NM (~84 km) ist, war der Wind schwach und die See wegen dem regen Schiffsverkehr bewegt, so dass wir gezwungen waren, fast die ganze Strecke mit dem Motor zu bewältigen. Beim obligatorischen Einklarieren in einer Bucht der historischen Seefestung Suomenlinna wurden wir neben den Zollbeamten auch von Reportern der Helsingin Sanomat (grössten Zeitung von

Helsinki) empfangen, welche einen Bericht über die Arbeit der Zollbeamten vorbereiteten. Unsere Namen erschienen dann in diesem Zusammenhang in der Samstagausgabe dieser Zeitung.

1550 gründete der Schwedenkönig Gustav Wasa Helsinki an der Mündung des Flusses Vantaanjoki. Die Stadt war dazu bestimmt, Tallinn im Ostseehandel zu konkurrenzieren. Angesichts der wachsenden Bedrohung durch Russland, beschloss 1748 das schwedische Reich auf einer vor Helsinki gelegenen Insel den Bau der oben erwähnten Seefestung Suomenlinna.

1809 wurde Finnland jedoch über das Land her von Russland erobert, und anschliessend ernannte der Zar Helsinki zur Hauptstadt des autonomen Grossfürstentums Finnland, das dem Zar unterordnet war. 1917 erlangte dann Finnland seine Unabhängigkeit. Während dem zweiten Weltkrieg unterhielt Finnland gute Beziehungen mit dem Nazideutschland. In diesem Zusammenhang wurde Finnland durch die russische Armee in Mitleidenschaft gezogen, und musste nach dem Krieg recht hohe Kriegsentschädigungen an Russland bezahlen.

Heute gilt die Seefestung Suomenlinna als eine der grössten historischen Seefestungen der Welt, und wurde auf die UNESCO-Weltkulturerben-Liste aufgenommen. Für die Finnen sowie für die Touristen ist Suomenlinna mit seinen Museen, seinen Restaurants und Parkanlagen ein beliebtes Ausflugsziel. Während den warmen Sommertagen kommen die Leute aus Helsinki scharenweise, um an der Sonne oder am Schatten gemütlich zusammen zu sein, und eventuell in einer Bucht zu baden. Auch wir unterliessen es nicht, einen Tag auf Suomenlinna zu verbringen.

Als Ausgangspunkt für die Fahrt nach St. Petersburg wurde uns der finnische Hafen von Kotka empfohlen. Die Überfahrt von Helsinki nach Kotka vollzog sich bei schönstem Wetter. Die Winde waren schwach, die Dünung liess die Segel unangenehm schlagen, so dass wir nur 2 Stunden lang segeln konnten. Kotka ist trotz einigen historischen Denkmälern ei-

ne neuzeitlich angelegte Stadt mit vielen gepflegten Parkanlagen. Wirtschaftlich ist Kotka auf die Holzindustrie ausgerichtet.

ST. PETERSBURG UND DAS RUSSISCHE KÜSTENWACHBOOT NR. 141

In Kotka hiess es nun, uns für die 114 NM lange Überfahrt nach St. Petersburg vorzubereiten. Von der Wetterseite her gesehen hatten wir dazu optimale Segelbedingungen.

Gleich nach dem Mittagessen starten wir somit am 19.07.06, um am 20.07.06 im Laufe des Morgens in St. Petersburg eintreffen zu können.

Beim Eintreten in das russische Hoheitsgewässer, meldeten wir uns per UKW bei der russischen Küstenwache an. Diese nahm unseren Anruf gleich entgegen, und bot uns nötigenfalls sogar ihre Hilfe an. Da wir für diese Reise über alle nötigen Unterlagen verfügten und in St. Petersburg eine russische Kontaktperson auf uns wartete, bedankten wir uns bei der Küstenwache.

Eine schweizerische Ehepaarcrew und eine deutsche Ehepaarcrew hatten uns vorher in Helsinki von unverständlichen Belästigungen eines russischen Küstenwachbootes erzählt. Um das kleinere schweizerische Schiff kurvte das Küstenwachboot so eng und so schnell, dass es mit dem Wellenschlag das Schiff fast überschlug. Das deutsche Schiff war unter Spinacker als das Küstenwachboot auftauchte, und sich gleich vor den Bug stellte. Mit Mühe konnte der Spinacker noch rechtzeitig heruntergenommen werden. Die freundlichen ersten Kontakte mit der Küstenwache beruhigten uns, so dass wir guten Mutes waren.

Am 19. Juli 2006 um 19.30 h russische Ortszeit, wir waren unter Segel, hatten einen Wind der querab mit einer Stärke von 4 Bf blies, als auf einmal das russische Küstenwachboot Nr.141 im Eiltempo auf uns zukam. Um eventuellen nötigen Manövern vorzubeugen, rollten wir die Fock auf, und blieben unter dem Grossegel. Das Küstenwachboot drehte zwei Mal in einem vernünftigen Abstand um uns her-

um und verschwand wieder.

Im Hinblick was nachher folgte, habe ich den Eindruck, dass dies eine Erkundungsfahrt des Küstenwachbootes war, um seine „bevorstehenden Opfer“ auszumachen. Denn nach meinen Feststellungen und Erkundigungen, mussten nur Schiffe mit einer Besatzung von nur 1 oder 2 Personen das sehr unseemännische Kontrollvorgehen des russischen Küstenwachbootes über sich ergehen lassen. Schiffe mit einer zahlreicheren Besatzung wurden in Ruhe gelassen.

Um 22.40 h russische Ortszeit kam über UKW auf einmal der mehrmalige Aufruf „Morgensten stop the engine“. Da der Bootnamen verstümmelt war, wir unter Segel waren und bei uns kein Motor lief, begriffen wir nicht gleich diesen Aufruf. Als dieser Aufruf sich jedoch wiederholte, und wir das Küstenwachboot Nr. 141 anbrausen sahen, war für uns klar, dass wir die Segel so schnell wie möglich herunternehmen mussten. Bei einer Windstärke von 4,5 Bf und einem Wellengang von gut 1 m waren wir mit der Morgensternen auf der Position 60°04,5' N / 28°19,3' E, und liessen den Motor an, dies um das Schiff manövrierfähig zu behalten.

Das Küstenwachboot stoppte quer zum Wind auf unserer Höhe, und nicht mit dem Bug gegen den Wind, was eine Annäherung beider Schiffe erleichtert hätte. Von der Kommandobrücke aus wurden wir in englischer Sprache angeschrien, dass wir auf der linken Seite anlegen müssten. Dieser nicht seemännische Befehl war für uns nicht klar. Im Grunde wollte der Kapitän uns mitteilen, dass wir auf seiner Steuerbordseite anlegen müssten. Als uns mit Zeichen und Schreien zu verstehen gemacht wurde, was wir zu tun hätten, war es für uns klar, dass wir auf der Luvseite (dem Wind zugewandte Seite) an der nackten überhängenden Stahlwand des Küstenwachbootes anlegen mussten. An dieser Stahlbootswand war kein Fender oder so etwas Ähnliches angebracht, das eine harte Begegnung der beiden Schiffe verhindern konnte. Das Freibord des Küstenwachschiffes war gut 2 m höher als das unsere. Mit einer dicken Stahlstange welche die Matrosen zwischen die beiden

Boote schoben, versuchten sie einen zu starken Zusammenprall der beiden Schiffe zu verhindern. Nach einem ersten Versuch beim Küstenwachboot anzulegen, bei dem der Bugkorb verbogen wurde, gelang es erst beim zweiten Anlauf, dass ein Mannschaftsmitglied der Küstenwache ausgerüstet mit einer dicken Aktenmappe und einer eingesteckten Pistole auf unser Deck springen konnte. Während dieser Übung wurden auf der Morgensternen einige Relingstützen verbogen, weiter wurde durch die Stahlstange die Scheuerliste massiv beschädigt, sowie unsere Aluminiumleiste, die den Deckabschluss macht verbogen.

Höflich aber bestimmt wollte der junge Mann zuerst das innere des Schiffes und einige unserer Papiere sehen, sowie das Funktionieren unseres UKW Gerätes kontrollieren. Nachher holte er einige Papiere aus seiner Aktenmappe heraus, und begann mich in einem sehr dürftigen Englisch auszufragen, um sein Formular ausfüllen zu können. Handschriftlich schrieb er noch eine Kopie für uns. Formulare die ich am Schluss zu unterschreiben hatte. Wie uns später gesagt wurde, ist auf diesem Formular zu lesen, dass auf unserem Schiff alles in Ordnung ist. Während diesen Ermittlungen blieben wir mit Marguerite am Steuer unter Motor, und kreisten mit unserem Schiff in der Nähe des Küstenwachbootes herum.

Um 23 h russische Ortszeit hiess es das Mannschaftsmitglied der Küstenwache wieder auf sein Boot zu bringen. Nachdem die Mannschaft der Küstenwache einsehen musste, dass das Hinüberklettern ihres Mannes an der Luvseite (dem Wind zugewandte Seite) problematisch wurde, hiess es auf der Leeseite (vom Wind abgewandte Seite) ihres Schiffes dies zu machen. In einem dichten Auspuffrauch, und mit auf unserem Schiff noch auf der anderen Seite verbogen Relingstützen, gelang es der Mannschaft des Küstenwachbootes für ihren Kamerad eine Strickleiter herunterzulassen, damit dieser wieder an Bord steigen konnte.

Während dem wir uns von dem Küstenwachboot entfernten, schrie uns dessen Kapitän noch „Excuse me“ nach. Über

UKW wollte er noch wissen ob alles OK sei. Marguerite antwortete ihm „We are OK, but the boat has damage“.

Während dem Einklarieren in St. Petersburg machten wir Bekanntschaft mit einer deutschen Zweiercrew, Klaus Rüdiger von Hörde und Kai Metzger, einem freischaffenden Journalisten der Zeitschrift die Yacht. Sie waren uns auf der „Leontine“, einer Halberg Rassy 42, gefolgt. Abgesehen davon, dass vor ihren Bug und hinter ihrem Heck noch mit roten Leuchtpatronen geschossen wurde, mussten sie einen ähnlichen Vorfall erleben, und hatten ähnliche Schäden wie wir.

Natürlich hatten wir Verständnis für die russischen Behörden, die auch berechtigt sind aus irgendeinem Grund auf ihrem Gewässer eine Kontrolle durchzuführen. Für solche Kontrollen muss aber die Kontrollinstanz ausgerüstet und vorbereitet sein, und im Sinne des internationalen Seerechtes handeln, indem sie nicht womöglich unter Alkoholeinfluss unüberlegte Schäden provoziert.

Das Anlegen eines Schiffes neben einem anderen bei bewegter See ist ein Manöver, bei dem wie in unserem Fall, wenn nicht die minimalen Vorkehrungen getroffen werden, zum Vornherein mit Schäden an Menschen und Material zu rechnen ist. Abgesehen von Prellungen, welche sich Marguerite zugezogen hat, scheint es zum guten Glück bei Materialschäden geblieben zu sein.

Im Hinblick einer eventuellen Entschädigung richtete ich mich im Nachhinein von Finnland aus an das Schweizerische Seeschiffahrtsamt in Basel, das dem Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten EDA (Schweizerisches Aussenministerium) unterstellt ist. Im Zusammenhang mit unserem Vorfall nahm das Seeschiffahrtsamt mit der schweizerischen Botschaft in St. Petersburg Kontakt auf. Diese gab uns den folgenden Hinweis: Dass es äusserst unwahrscheinlich ist, von den russischen Behörden eine Anerkennung der Entschädigungspflicht zu erhalten. Und weiter wird bemerkt: Es ist nach wie vor so, dass in Russland andere Gepflogenheiten herrschen als in Westeuropa.

Gepflogenheiten die an den U-Boot-Kommandant Alexander Iwanowitsch Marinesko denken lassen, der mit dem U-Boot S13 im Jahre 1945 die Versenkungen der „Wilhelm Gustloff“ und der „Steuben“ veranlasst hat, bei denen mehr als 12'000 Menschen ums Leben kamen. Ein Kommandant der schon vor diesen Einsätzen durch Alkoholprobleme und mangelnder Disziplin aufgefallen war. Aus Mangel an Seeoffizieren wurde er jedoch nicht degradiert. Nach dem Krieg wurde er wegen Diebstahl unehrenhaft aus dem Dienst entlassen und in ein Straflager gesteckt, wo er starb. 1990 wurde Marinesko jedoch rehabilitiert und nachträglich zum „Helden der Sowjetunion“ ernannt.

Nach der Begegnung mit dem Küstenwachboot Nr.141 setzten Marguerite und ich konsterniert unsere Fahrt in Richtung St. Petersburg fort, trotz angenehmem Wind dies zuerst unter Motor. Nach einer Weile als wir uns etwas erholt hatten, setzten wir wieder die Genua. Da es nach dem G8 Treffen der erste Tag war, an dem man St. Petersburg wieder ansteuern durfte, überholten uns in der Morgendämmerung mindestens 6 grosse mit Touristen besetzten Kreuzfahrtschiffe, und vor Kronstadt wimmelte es nur von vor Anker liegenden Frachtschiffen.

Am Steg für die Einklarierung in St. Petersburg wartete schon Frau Tatiana Bykova auf uns. Sie verwaltet den Stützpunkt der Kreuzer-Abteilung des Deutschen Segler-Verbandes, und spricht perfekt deutsch. Dank ihr konnten die aufwändigen Formalitäten reibungslos abgewickelt werden. Für die Crew der Leontine und für uns empfahl sie den wohl etwas teuren, aber gut eingerichteten und gut überwachte Hafen der „Lenexpo“ (Position 59°55,94N / 30°13,92E). Hafen der einige hundert Meter vom Zollgebäude (Position 59°56,46 / 30°14,26) liegt. Im Weiteren hat sie den grössten Teil unseres Aufenthaltes sehr gut organisiert.

St. Petersburg, unser Fernziel, wurde am 16. Mai 1703 durch Peter I. im Newa-Delta gegründet, und 1712 zur Hauptstadt des russischen Reiches erklärt. Bereits 1706 übernahm in der Kanzlei für städtische Angelegenheiten der Tessiner Archi-

tektek Domenico Trezzini die Leitung über alle Bauvorhaben in der Stadt. Der Bau eines Seehafens in St. Petersburg war für Peter I. von grosser Bedeutung. So war der von den Schweden eroberte Zugang zur Ostsee für Russland gleichbedeutend mit einem „Fenster nach Europa“, und Peter I. setzte seinen ganzen Ehrgeiz daran, dahinter eine der schönsten Städte der Welt zu errichten.

St. Petersburg ist mit seinen 5 Millionen Einwohnern die nördlichste Millionenstadt der Welt. Die meisten Einwohner der Stadt sind Russen. Daneben hat es auch Belorussen, Ukrainer, Tartaren, Usbeken und Finnen. Die überwiegende Mehrheit der Einwohner bekennt sich zum russisch-orthodoxen Glauben.

Die soziale Kluft in St. Petersburg ist seit der Einführung der Marktwirtschaft immens geworden. Kaum vorstellbar ist der Reichtum der wenigen, welche die Nutzniesser der wirtschaftlichen Umstellung sind, und eben so unbeschreiblich die Armut der meisten, die auf der Verliererseite stehen. Abgesehen vom verbreiteten Alkoholproblem, sind in der Folge Drogen, Prostitution und eine sprunghaft gestiegene Kriminalitätsrate zu beobachten. Das russische Sozialsystem ist dazu noch hoffnungslos veraltet, es berücksichtigt beispielsweise auch heute noch nicht allein erziehende Mütter, obwohl sie die Mehrheit in der Gesellschaft stellen. Aber Russland war und ist eine patriarchalische Gesellschaft.

Es leben schätzungsweise über 50'000 Obdachlose in St. Petersburg, darunter viele Kinder, die vor den Prügeln ihrer alkoholsüchtigen Eltern geflüchtet sind. Anlaufadressen gibt es für diese Kinder, die um die 10 oder 12 Jahre alt sind, so gut wie keine.

Wie vorgesehen trafen am 21.07.06 Manuela und Kurt Joss am Flughafen von St. Petersburg ein, wo Marguerite und ich sie abholten. Anschliessend konnten wir unter Führung von Tatiana Bykova den Katharinenpalast, die ausserhalb von St. Petersburg in Zarskoje Selo liegende Sommerresidenz der Zaren und deren Anlagen besuchen. Ort, der auch den Namen des be-

kannten Dichter Puschkin trägt. Über die grossen reich geschmückten Räumlichkeiten, und die weitläufigen Parkanlagen kann man nur staunen. Ein besonderer Anziehungspunkt ist natürlich das Bernsteinzimmer, dessen Wände mit Bernsteinen von verschiedenen Schattierungen überdeckt sind. Der Katharinenpalast wurde im zweiten Weltkrieg von den deutschen Soldaten zum grössten Teil zerstört. Anlässlich unseres Besuches wurde immer noch liebevoll an der schon fast fertig erstellten Restauration gearbeitet.

Am 22.07.06 machten wir zuerst einen Rundgang im grossen und reich ausgestatteten Einkaufszentrum Gostinnyj an der Newskij prospekt. Nachher besuchten wir die nach altrussischem farbenprächtigem Stil erbauten Auferstehungskirche. Der Anlass für den Bau dieser innen sehr reich mit Mosaiken geschmückten Kirche, war der Mord an Alexander II. am 1. März 1881. Nachher machten wir noch einige Einkäufe im davor liegenden Souvenirmarkt. Am Abend organisierte uns Tatiana eine Stadtrundfahrt, die von kleineren Besichtigungen unterbrochen wurde, dies mit einem Minibus. Diese Rundfahrt gab uns einen allgemeinen Überblick über die noch näher zu sehenden Sehenswürdigkeiten. Unter anderem besichtigten wir die Peter- und Paul-Festung. Machten einen Halt neben dem Panzerkreuzer „Aurora“, von dem aus 1917 der Startschuss zur Oktoberrevolution gegeben wurde. Bewunderten den grosszügig angelegten Schlossplatz vor dem Winterpalast mit dem Ermitage und der langen davor liegenden Fassade des Generalstabhauses. Hielten noch vor der mächtigen Isaaks-Kathedrale an.

Am 23.07.06 wollten Marguerite und ich noch die Isaaks-Kathedrale von innen sehen. Ich wollte es jedenfalls nicht unterlassen noch einen Blick in das Ermitage-Museum zu werfen, in dem eine der grossartigsten Kunstsammlung zu sehen ist. Mich interessierten insbesondere die unzähligen Gemälde von Rembrandt und Ruben. Am Abend organisierte Tatiana eine Rundfahrt auf den Kanälen von St. Petersburg. Eine Gelegenheit die vielen Sehenswürdigkeiten noch von der Wasserseite aus zu sehen.

Etwas verunsichert hiess es am 24.07.06 die Überfahrt nach Kotka in Angriff zu nehmen. Ein unangenehmer Westwind (Gegenwind) nötigte uns die ganze Strecke mit dem Motor zu bewältigen. In der Nacht suchte uns das russische Küstenwachboot 137 auf. Über UKW wollten sie nur Informationen über unsere Route und unser Vorhaben haben. Erleichtert konnten wir früh am Morgen des nächsten Tages das Einklarieren an der finnischen Zollstation von Haspasaari erledigen.

ZURÜCK IN FINNLAND

Von Haspasaari aus ging es gleich weiter bis Kotka, wo wir einen Ruhetag einschalteten. Von dort aus hatten wir am 27.07.06 bei prächtigem Segelwetter eine schöne Überfahrt nach Helsinki. Dort vertäuten wir die Morgensternen wie das vorhergehende Mal im Hafen von Katajanokka (Pos.: 60°10,2 N / 24°57,7 E), einem ruhigen Hafen, der zentral gelegen ist.

Nach einigen Rundgängen in Helsinki, starteten wir am 30.07.06 bei guten Segelbedingungen in Richtung von Hanko, der südlichste Stadt von Finnland. Der gleich vor der Stadt liegende Hafen von Smultongrund, ist mit einer Gebühr von 25 € für Finnland eher teuer. Das Ganze ist jedoch dem entsprechend mit gut unterhaltenen Installationen auf einer aus Felsen bestehenden Insel sehr schön angelegt, und wird von einer netten Hafenmeisterin betreut. Eine kleine Fähre verbindet den Hafen mit der auf dem Festland liegenden Stadt. Dort steht auf einer Anhöhe ein Wasserturm, von dem aus man eine wunderbare Aussicht über die davor gelegenen Schären, und in der anderen Richtung über die Weite der finnischen Wälder geniessen kann.

Bei sehr guten Segelbedingungen erreichten wir am 01.08.06 Kejsarhamnen in der Oxviken auf Högsåra (Pos.: 59°57,7N / 22°21,8E). Dort befestigten wir die Morgensternen an einem Anlegesteg in einer sehr gut geschützten, mit Wald umgebenen idyllischen Bucht. Anlässlich des 1. August, des schweizerischen Nationalfeiertages, gab es am Abend ein ausgiebiges Aperitif, das wir mit Horst Marczynski

und Hansjörg teilten, zwei Schweizer, aus der Region Basel die mit der SY Melinda unterwegs waren.

Bei schönem Wetter und schwachen Winden segelten wir am folgenden Tag nach Turku. Vorgesehen war, 1 bis 2 Tage in Turku zu bleiben. Am Morgen des folgenden Tages war mir nicht wohl, hatte Fieber und Schüttelfrost, so dass ich im Bett blieb. Ein Tag später zeichnete es sich ab, dass mein ganzes rechtes Bein infiziert war. Nach einer Rücksprache mit meinem Hausarzt in der Schweiz nahm ich die stärkeren Antibiotika aus unserer Bordapotheke. Da am nächsten Tag alles eher noch schlimmer aussah, verabredeten wir, dies an meinem Geburtstag, einen Termin in einer Notfallstation. Nach eingehenden Analysen, wurden mir besser geeignete und noch stärkere Antibiotika verschrieben. Ein weiterer Arztbesuch zwei Tage später zeigte schon eine eindeutige Besserung. Mit diesen Verzögerungen konnten wir leider Stockholm für Manuela und Kurt nicht mehr rechtzeitig erreichen, so dass sie uns vorzeitig verlassen mussten, um wie verabredet wieder in der Schweiz zu sein. Als wir endlich eine Weiterfahrt in Aussicht stellen konnten, hatte auf einmal Marguerite hohes Fieber. Dies wegen einer Infektion der Lymphdrüsen unter dem linken Ohr. Der Notfallarzt verschrieb ihr eine stationäre Behandlung im Spital von Turku, die 4 Tage dauerte. Somit wurde aus einem vorgesehenen Aufenthalt in Turku von 1 bis 2 Tagen, einer von 2 Wochen. Für unsere Weiterfahrt waren wir beide mit einer beachtlichen Portion Antibiotika versorgt.

Während unseres Aufenthaltes in Turku / Åbo (schwedischer Name) reichte es uns trotzdem einige Sehenswürdigkeiten der „Wiege der finnischen Kultur“ zu sehen. Schon 1525 verlieh Gustav Vasa Turku die Stadtrechte. Bis 1812 war Turku die Hauptstadt von Finnland und Sitz der ersten finnischen Universität. Gleich bei der Einfahrt in den Hafen fallen die beiden Türme der teilweise aus dem Mittelalter stammenden Festung auf. Der Dom von Turku mit dem Dommuseum ist Finnlands Nationalheiligtum. Er wurde zwischen den Jahren 1229 und 1300 erbaut. Heute haben die grossen Schiffswerften für Kreuz-

fahrtschiffe, die zwischen Turku und Naantali liegen, einen internationalen Bekanntheitsgrad.

Für Marguerite und mich, eine gesundheitlich angeschlagene Crew, ging die Fahrt vom 16.08.06 von Turku nach Verkan auf der Insel Korppoo gemütlich weiter, meistens nur unter dem Vorsegel.

„Heute ist es etwas windig“ meinte die Frau am nächsten Tag an der Theke des Restaurants in Verkan. Die Wetterprognose war auch entsprechend. Da wir aber eine verhältnismässig kurze Strecke, und dies vermeintlich zwischen Inseln, zu bewältigen hatten, starteten wir trotzdem. Leider gab es doch eine grössere Distanz auf offenem Wasser zu überwinden, und dies gegen den Wind. Brav meisterte die Morgensternen dieses mühsame Vorankommen bis Sandvik auf der Ålandinsel Kökar. Eine der vielen sehenswerten Ålandinseln.

Mariehamn unser nächster Bestimmungsort ist der Hauptort der Ålandinseln. Åland ist eine autonome schwedisch sprechende, entmilitarisierte Region von Finnland. Der aus 6'500 Inseln bestehende Archipel, welcher eine eigene Flagge hat, ist von 26'200 Einwohnern besiedelt.

In Mariehamn hat mich besonders die Besichtigung des noch im Originalzustand gelassenen und gut unterhaltenen Viermasters „Pommern“ beeindruckt. Dieser wurde 1903 in Glasgow gebaut. Er konnte mit einer Besatzung von 26 Mann in seinen riesigen, jetzt leer stehenden Laderäumen, Ladungen von 4'050 Tonnen Weizen transportieren. Unter anderem hat er mehr als 40 Mal das Kap Horn umrundet.

Unsere gesundheitlichen Probleme in Turku hatten unseren Zeitplan in Verzug gebracht. Denn für die Durchfahrt des Göta-Kanals hatten wir mit Annemarie und Fritz Wenger sowie mit Isabelle Joerin einen Termin verabredet. Damit unser Zeitplan für diese Durchfahrt einigermaßen eingehalten werden konnte, verzichteten wir auf den vorgesehenen Abstecher nach Stockholm, Stadt die wir auch einmal mit einem Städteflug besichtigen können. Wir

fuhren somit durch die vor Stockhorn gelegenen abwechslungsreichen Schären.

Die 54 NM von Mariehamn nach Rams Mora auf Möja (Schweden) mussten wir wegen den schwachen Winden mit Hilfe des Motors bewältigen. Rams Mora hat für Besucher nur wenige Anlegeplätze, die zu dem noch schlecht geschützt sind, so dass wir sehr dankbar waren, eine Übernachtung bei ruhiger See gehabt zu haben.

Auf dem Weg von Nynäshamn nach Oxelösund überraschte uns zwischen den Schären auf der Höhe von Dalarö ein ausgedehntes Gewitter, das sich laut Wetterkarte im Zusammenhang mit einer Okklusion gebildet hatte. Eine Okklusion entsteht bei einem Zusammentreffen einer Kaltfront mit einer Warmfront, was, wie wir es erlebt haben, zu einer besonders unruhigen Wetterlage führt.

GÖTA- UND TROLLHÄTTENKANAL

Nach einer abwechslungsreichen Fahrt durch den Ettersund erreichten wir die Passage neben dem markanten historischen Rundturm von Stegeborg. Von dort aus hatten wir nur noch eine gute ½ Stunde bis Mem, der Einfahrt in den Götakanal, wo Fritz Wenger begleitet von seiner Frau Annemarie schon eingetroffen war, und gleich daher eilte um uns beim Festmachen behilflich zu sein. Ihr Auto liessen sie in Mem, um uns einige Tage bei der anspruchsvolleren Strecke des Kanals behilflich zu sein.

Da die meisten Schleusen des Götakanal während der Ferienzeit von Studenten bedient werden, ging am 22.08.06 die Hauptsaison zu Ende. Für Nachzügler wie wir, wurden die Schleusen jedoch unter bestimmten Bedingungen bis am 24.09.06 bedient. Einerseits mussten wir uns 3 Tage vor unserer Einfahrt Voranmelden, und der Kanalverwaltung mitteilen, welche Teilstücke wir wann machen wollten. An Hand dieser Angaben wurden wir mit anderen Schiffen als kleiner Konvoi durch den Kanal geschleust. Am 24.08.06 konnten wir somit um 8 Uhr am Morgen die Leinen lösen, um mit einem grösseren englischen Segelboot in die erste Schleuse einzufahren.

Am Abend, nachdem wir 15 Schleusen und 9 Roll- oder Drehbrücken passiert hatten, machten wir die Morgensternen unterhalb der Schleusentreppe von Berg fest.

Um 8 Uhr hiess es die Schleusentreppe von Berg in Angriff zu nehmen. Im Ganzen sind es 15 Schleusen, die sich ziemlich nahe beieinander um die Ortschaft Berg gruppieren. Nachher ging es, abgesehen von einer Niveauregulierung, bis in den Boren-See ruhig weiter. Vor Motala hatten wir noch 5 Schleusen zu bewältigen, um nachher die Morgensternen im Hafen dieser Stadt Festzumachen.

In Motala, das am Vättern-See liegt, schalteten wir einen Zwischenhalt von 1½ Tagen ein. In Begleitung von Fritz und Annemarie machten wir mit dem Bus einen Abstecher nach Vadstena, um das imposante Schloss von Vadstena und die Klosterkirche des Ordens der Heiligen Brigitta zu besuchen. Am anderen Tag dem 27.08.06, an dem Fritz und ich am Morgen noch das interessante Motorfahrzeugmuseum von Motola besuchten, mussten wir um Mittag Abschied von Fritz und Annemarie nehmen. Am Nachmittag überquerten Marguerite und ich den Vättern-See, um am Abend in Karlsborg, auf dem Weg nach Forsvik, Isabelle Joerin an Bord der Morgensternen zu nehmen.

Nach der Schleuse von Forsviken hatten wir den höchsten Punkt unserer Kanalfahrt erreicht, der 91,5 m über Meer liegt. Die Fahrt durch den Viken See erinnerte mich sehr an unsere Kanufahrten auf den abgelegenen schwedischen und norwegischen natürlichen Seen, die von Wald und Felsen umgeben sind.

Am 29.08.06 erreichten wir Sjötrop, dessen Hafen am Vänernsee liegt. Von dort aus machten Isabelle und ich noch eine kleine Velotour entlang des Göta-Kanals, um ihn auch von dieser Seite kennen zu lernen. Obwohl eine solche Tour auch seinen Reiz hat, bevorzugten wir eindeutig die Fahrt auf dem Wasser.

Auf dem Weg nach Vänersborg und dem Trollhättenkanal liegt das über dem Vänernsee dominierende Schloss Läckö, mit

einem gut präsentierten Gästehafen. Dort schienen die Tiefenangaben auf den ersten Blick für die Morgenstjernen annehmbar zu sein. Da der Vänernsee zu diesem Zeitpunkt einen ausgesprochen tiefen Wasserstand hatte, blieben wir auf dem Grund stecken. Nur mit Hilfe des Grosstuches, das für die Krängung noch einmal gesetzt werden musste, sowie eines Tauses, das wir am Steg befestigt, und mit Hilfe der Winsch festzogen hatten. Für die Befestigung des Tauses mussten wir aber zuerst unser Gummiboot hervorholen und aufpumpen. So konnten wir die Morgenstjernen wieder frei bekommen. Die ganze Übung beanspruchte mich in dem Mass, dass ich nicht mein Ernährungs- und Flüssigkeitsmanko realisierte. Dazu wollte ich anschliessend noch vor Torchluss das gleich daneben stehende Schloss besuchen. Das Ganze brachte mich in einen Verwirrungszustand. Die darauf folgende Konsultation im Spital von Lindköping zeigte zum guten Glück keine weiteren beängstigten Symptome.

Am 02.09.06 erreichten wir Sunnanå am Vänernsee, ein gut geschützter beliebter Sportboothafen, der von Ferienhäusern umringt ist. Das schlechte Wetter hielt uns einen Tag an diesem Ort zurück. Am 04.09.06 kreuzten wir trotz Windstärken von 5 – 5,5 Bf in Richtung von Vänersborg auf, um den Trollhätten-Kanal zu erreichen. Am Abend machten wir die Morgenstjernen in Trollhättan-Åkerssjön oberhalb der Schleuse Nr. 2 fest.

Für das Durchschleusen der Schleusen Nr. 2 bis Nr. 5 meldete sich Marguerite über UKW am 05.09.06 gleich nach dem Frühstück beim Schleusenwärter. Alle vier Schleusen zusammen haben zusammen einen beachtlichen Hub von 32,5 m. Alle Kammern sind 90 m lang und 13,7 m Breit, und brauchen 12'000 m³ Wasser um gefüllt zu werden, und dies in wenigen Minuten. Nach dem Passieren der Schleuse Nr. 2 ging es problemlos über den Åkerssjön zur Schleuse Nr. 3, dann bis zur Schleuse Nr. 4. Als wir schon etwa 7 m tief in dessen düsteren Kammer lagen, meldete uns der Schleusenwärter, dass ein Problem bei der Schleuse Nr. 5 aufgetreten sei, und wir zuerst mal in unserer

Position warten müssten. Nach etwa 1½ Stunden wurden für uns die Schleusen Nr. 4 und Nr. 3 nacheinander wieder geflutet, so dass wir zurück zum Åkerssjön fahren konnten, dies um das Ende der Reparaturen abzuwarten. Nach etwa 3 Stunden durften wir endlich zügig die Schleusen Nr. 3 bis Nr. 5 passieren.

Inzwischen war es 15.30 h geworden, und somit blieb uns nicht mehr genügend Zeit die 39 NM bis Göteborg vor dem Einnachten zurückzulegen, denn mit einem Schiff wie die Morgenstjernen ist es nicht erlaubt bei Dunkelheit oder schlechter Sicht auf der Göta Älv zu fahren. Es blieb uns nur noch, eine Übernachtung in Lilla Edt einzuschalten, dem einzigen auf dieser Strecke für uns erlaubten Ort.

Die Flussfahrt im oberen Teil der Göta Älv, in der auf den ersten Blick gut erhaltenen Natur, war für mich beeindruckend. Dank der guten Markierungen der Fahrinne für die fast 90 m langen Transportschiffe, konnten wir ohne grosse Bedenken die Strecke befahren. Nachdem noch etliche Brücken speziell für uns geöffnet wurden, erreichten wir am 06.09.06 wohlbehalten Göteborg.

Beim Rundgang am 07.09.06 in Göteborg hat uns besonders das ehemalige Arbeiterquartier mit seinen reizenden Butiken und die Feskeköka (Fischhalle) interessiert. Für einen Ausflug in den nördlich von Göteborg gelegenen Schärengarten reichte es leider nicht mehr, denn für am 09.09.06 hatte Isabelle Joerin ihren Rückflug in die Schweiz gebucht, so dass wir uns von ihr verabschieden mussten.

...UND ZURÜCK NACH SCHLESWIG

Für die Weiterfahrt hatten wir keinen festen Termin mehr zu berücksichtigen. Unter ausgesprochen guten Segelverhältnissen ging es nach Østerby auf der Insel Læsø, weiter nach Hals am Eingang des Limfjordes und Grenå. Hohe Wellen, dies insbesondere bei der Hafenausfahrt, hielten uns in Grenå 2 Tage zurück.

Weiter ging es nach Ballen auf der Insel Samsø, unter der Brücke des Grossen

Belts durch nach Nyborg, dann nach Spodsbjerg auf der Insel Langeland, ein für deutsche Sportfischer sehr beliebter Ferienort.

Über die Kieler Bucht erreichten wir Kappeln an der Schlei, wo sich die Schlaufe unserer Rundreise um das baltische Meer schloss. Mit unserem Start am 25.05.06, und unserer Ankunft am 22.09.06 in Schleswig, war unsere erlebnisreiche Segeltour 2006 von etwa 4 Monaten zu Ende. Im Ganzen hat die Morgensternen während dieser Zeit 2'269 NM (4'205 Km) zurückgelegt. Es blieben uns nur noch die Morgensternen für das Winterlager vorzubereiten.