9 783940 562531

Jörg W. Ziegenspeck

GOING EAST

Mit dem Segelschiff in 180 Tagen um die Ostsee

– Segeln in der „Dritten Hälfte“ des Lebens –

Augsburg 2010

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet
über *http://dnb.d-nb.de* abrufbar.

© 2010 by Verlag ZIEL

Zentrum für interdisziplinäres erfahrungsorientiertes Lernen GmbH
Zeuggasse 7 - 9, D - 86150 Augsburg, www.ziel-verlag.de
ISBN 978 – 3 – 940562 – 53 – 1

Jörg W. Ziegenspeck

GOING EAST

Mit dem Segelschiff in 180 Tagen um die Ostsee

– Segeln in der „Dritten Hälfte“ des Lebens –

Augsburg 2010

Inhaltsverzeichnis

Ein Wort vorweg … und dann:
„Leinen los !“ 3

Teil I:

Von Hamburg über Neustadt (Holstein), Warnemünde, Barhöft, Stralsund, Wolgast, Szczecin / Stettin, Swinoujscie / Swinemünde und Hel / Hela bis Baltijsk / Pillau und Kaliningrad / Königsberg 5

Teil II:

Von Kaliningrad / Königsberg über Klaipeda / Memel, Liepaja / Libau, die Insel Saaremaa / Ösel, die estnische Hauptstadt Tallinn / Reval, Vergi (mit einem kleinen „Abstecher“ nach Riga) und knapp an St. Petersburg vorbei bis Haapasaari (Finnland) 25

Teil III:

Von Haapasaari über Santio und Wyborg durch den Saimaa-Kanal in die finnische Seenplatte mit Lappeenranta und Savonlinna und zurück in den Südfinnischen Schärengarten vor Kottka und Hamina / Fredrikshamn (mit dem „Abstecher“ Nach St. Petersburg) 53

Teil IV:

Von Hamina / Fredrikshamn über Helsinki / Helsingfors, Turku / Åbo und Hanko / Hangö in den Finnischen Archipelago bis zur Leuchtturminsel Isokarin / Majakka 79

Teil V:

Von Vähä-Huilkari über Keskinen / Kaskö, das Insel-Archipel Gåshällan und Vaasa / Vasa in die Schären-Welt des Kvarken, zur Halbinsel Ohtakari, nach Raahe und Kemi (mit einem kleinen „Abstecher“ nach Rovaniemi und an den Polarkreis in Lappland) bis nach Tornio (Finnland) und Haparanda (Schweden) 115

Teil VI:

Von Puotokari über die Leuchtturminsel Rödkallen nach Ratan, Husum und zu den Höga Kusten, weiter nach Lörudden, Huseliiharen, Öregrund zu den Ålandinseln und bis nach Kapellskär auf dem schwedischen Festland 145

Teil VII:

Von Stockholm über die Inseln Genböte, Arkö, Idö zur Insel Öland (mit einem kleinen „Abstecher“ zur Insel Blå Jungfrun) und weiter bis zur Leuchtturminsel Utklippan 195

Teil VIII:

Von Utklippan über die Insel Hanö nach Simrishamn, Skillinge, Kåseberga und Gislövs Läge zu den dänischen Inseln Nyord und Falster bis nach Hause 233

Teil IX:

Fazit – oder: Was wird bleiben, was wird fehlen ? 269

Tabellarische Übersicht über den Reiseverlauf 273

Schiffsdaten und Crewliste 281

Ostseefahrtenpreis der Kreuzer-Abteilung des DSV (2009) 288

Ein Wort vorweg ... und dann: „Leinen los !“

Dies ist weder eine Anleitung für Fahrtensegler noch ein Reiseführer, es ist ein Bericht, der Mut machen will, sich auch in fortgeschrittenem Lebensalter hinauszuwagen und neue Horizonte zu erobern. Aus weiblicher und männlicher Perspektive wurden Impressionen und Erlebnisse von einer langen Ostseereise zusammengetragen, die der bekannten Aufforderung von Antoine de Saint-Exupéry in neuem Sinnzusammenhang Referenz erweisen und Nachdruck geben wollen:

> *„Wenn Du ein Schiff bauen willst, dann trommle nicht Männer zusammen, um Holz zu beschaffen, Aufgaben zu vergeben und die Arbeit zu verteilen, sondern lehre sie die Sehnsucht nach dem weiten endlosen Meer.“*

Diese Text- und Fotodokumentation will ermuntern und ermutigen, den vom Alltag überlagerten Träumen noch einmal Raum zu geben; denn wenn wir Seniorinnen und Senioren nicht jetzt den Seesack schultern, wann dann ? Und wer der inneren Stimme nicht folgt, obwohl er rüstig und gut beieinander ist, wird sich später bestimmt fragen, warum etwas versäumt wurde, das das Leben so wunderbar hätte bereichern können. – Also: worauf warten !?

Deshalb waren Gisela und Jörg W. Ziegenspeck Anfang April 2009 in Neustadt (Holstein) mit ihrem Segelschiff aufgebrochen, um sich einen lang gehegten Wunsch zu erfüllen. Das Ehepaar – sie ehemalige Kinderärztin mit eigener Praxis in Hamburg, er emeritierter Sozialwissenschaftler an der Lüneburger Universität – wollte auf ihrem 8,50 m langen Segelschiff einmal um die gesamte Ostsee – einschließlich des Finnischen und Bottnischen Meerbusens – fahren. Als es im Frühjahr losging, war noch Eis an Deck und ’NORDLICHT’ brachte überall den Frühling mit. Spät im Herbst lagen dann 3.500 Seemeilen achteraus und man folgte den Zügen der Wildgänse gen Süden. Nach 180 Tagen und dem Besuch von neun Ländern schwirrte der Kopf von Eindrücken, die man auf der Reise gewann – geographisch, historisch, kulturell, politisch und sozial.

Man hatte so viel gehört und gesehen, man hatte immer wieder Grund zu tiefer Verwunderung und großem Erstaunen, man hatte viel – im wahrsten Sinne des Wortes – in Erfahrung gebracht, unter den Kiel genommen und dabei auch neue Erkenntnisse gewonnen. Kurz: man befand sich auf dem gesamten Ostseetörn in einem unmerklichen, täglichen Lernprozess, wie ihn nur die „Schule des Lebens“ bietet.

Gisela und Jörg W. Ziegenspeck konnten es sich nach ihrer Reise überhaupt nicht vorstellen, eine Weile auf das Leben an Bord ihrer kleinen Motorsegelyacht ’NORDLICHT’ verzichten zu müssen und in die Großstadt zurückzukehren. Sie wussten, dass sie die Gemütlichkeit unter und die Weite an Deck vermissen würden. „Sechs Monate frische Luft, Tag und Nacht im Einklang mit der Natur – das ist wundervoll !“ – so der übereinstimmende Kommentar der beiden Segler.

Und so zögerte man den Abschied von Bord etwas hinaus, blieb noch ein paar Tage in Grömitz, ging auch im Zielhafen Neustadt (Holstein) nicht gleich von Bord. Diese letzten Tage waren Tage des Abschieds und der Reflexion: Starke Eindrücke und Erlebnisse brauchen solches Innehalten, damit zum festen Besitz wird, was in der Gefahr steht, sonst zur flüchtigen Episode zu verkommen. In diesen Tagen, die einerseits von Dankbarkeit und Stolz, andererseits von Demut und Wehmut bestimmt waren, wurde die Idee geboren, dies Buch zu schreiben und es mit vielen Bildern anzureichern. Damit soll zur Nachahmung angeregt werden: Die „Dritte Hälfte“ des Lebens sollte als Chance begriffen werden, die Welt noch einmal zu erobern – behutsam, klug und unspektakulär, einfach nur mit den Kräften und Erfahrungen, die das Leben bereitstellte und die auch im Alter und solange es geht immer noch mobilisiert werden können.

Jörg W. Ziegenspeck

GOING EAST – EIN SEGELTÖRN IN DER „DRITTEN HÄLFTE“ DES LEBENS

Mit MSY ‚NORDLICHT’ in 180 Tagen um die Ostsee

Teil I:

Von Hamburg über Neustadt (Holstein), Warnemünde, Barhöft, Stralsund, Wolgast, Szczecin / Stettin, Swinoujscie / Swinemünde und Hel / Hela bis Baltijsk / Pillau und Kaliningrad / Königsberg

Mancher macht sich in jungen Jahren auf, um die Ostsee zu umrunden. Sein Motto: „Wenn nicht jetzt, wann dann ?“ [1] Andere haben sich zunächst einen Salzbuckel zugelegt, [2] ehe sie die Schönheit jener Region erkennen, über die wieder andere mehr oder weniger abfällig, gewiss aber despektierlich als von einer „überschwemmten Wiese“ sprechen. Darüber hinaus gibt es Segler, die die Ostsee zur Erprobung nutzen, um hernach die Weltmeere zu erkunden. [3] Aber auch Segler im fortgeschrittenen Alter machten sich wiederholt auf, einerseits um den Freiraum an Zeit mit dem Wunsch, den bisherigen Urlaubs-Radius wesentlich zu vergrößern, zu verbinden [4], andererseits um das heimatliche Revier zu verlassen und die politische Öffnung zu nutzen, die „The Baltic Sea“ zu einer europäischen Friedensregion par Excellenze werden ließ [5]. Wo sich einst die Machtblöcke belauerten und es so manche Situation gab, wo aus dem lang anhaltenden „Kalten Krieg“ ein durchaus „Heißer“ hätte werden können, wo Arsenale von Tod kündenden Waffensystemen aufgestellt waren und höchste Geheimhaltungsstufen ganze Regionen zu Sperrgebieten und verbotenen Zonen erklärten, herrscht heute eine nie dagewesene Freizügigkeit, die gerade auch Seglern zugute kommt.

1 Vgl. Hauck, Hans Bastian: Wenn nicht jetzt, wann dann ? In: Yacht (Hamburg / Bielefeld), 2008, Heft 23, S. 26-35; ders.: Raus ins Blaue. Unter Segeln nach St. Petersburg. Bielefeld (Delius Klasing) 2009.

2 Vgl. Wilfried Erdmann: Ostsee-Blicke. Ein Segelsommer mit ‚Kathena 7’. Bielefeld (Delius Klasing) 2001.

3 Vgl. Sönke Roever: Auszeit unter Segeln. Ein Sommer auf der Ostsee. Bielefeld (Delius Klasing) 2009.

4 Vgl. Horst Haftmann: Oft spuckt mir Neptun Gischt aufs Deck. Bielefeld (Delius Klasing)1993.

5 Vgl. Helge Janssen: Schauerböen – sonst gute Sicht. Ein Seglerleben auf der Ostsee. Bielefeld (Delius Klasing) 2008.

Nach einem interessanten, abwechslungsreichen Berufsleben, das ich als engagierter Hochschullehrer an der Universität bis zu meinem 68. Lebensjahr auszudehnen wusste, machten sich meine Frau Gisela und ich auf den schon lange angepeilten „Kurs East“. Sie hatte sich als niedergelassene Kinderärztin in Hamburg mit ihrem seit zwei Jahrzehnten im Rowohlt Verlag erscheinenden ärztlichen Ratgeber einen Namen gemacht [6], ich gelte als der Begründer der modernen Erlebnispädagogik [7] und mischte pionierhaft überall dort mit, wo in der Erziehung junger Menschen den persönlichkeitsbildenden Aspekten des Segelns besondere Aufmerksamkeit geschenkt wurde: vom Projekt ’THOR HEYERDAHL’ (Kiel) über die „Sail Training Association - Germany“ (S.T.A.G.) und die ’ALEXANDER VON HUMBOLDT’ bis zum „Bundesverband Segeln – Pädagogik – Therapie“ (später: „Bundesverband Erlebnispädagogik e.V.“), von den Jugendschiffen ’OUTLAW’, ’JOHANNES GEORGI’, ’NOSTRA’ und ’UNDINE’ über den Jugendwanderkutter ’KURT HAHN’ bis hin zum Projekt „High Seas – High School“ (Herrmann-Lietz-Schule Spiekeroog), um nur einige Institutionen zu nennen, wo ich Anstöße gab und (Mit-)Verantwortung übernahm.

Mit den daraus gewonnenen Erfahrungen, die auch beruflich integriert werden konnten, verschaffte ich meinem „Institut für Erlebnispädagogik e.V.“ an der Leuphana Universität Lüneburg und dem dort gegründeten Verlag „edition erlebnispädagogik“ ein tragfähiges Fundament, wurde vielen Studierenden geistige Heimat und ein professioneller Rahmen für eigene Vorhaben geboten (z.B. „Bewegtes Leben“ – Lüneburg). [8]

Viele junge Menschen, angehende Pädagoginnen und Pädagogen und engagierte Praktiker konnten von dem in zahlreichen Aufsätzen (z.B. in der „Zeitschrift für Erlebnispädagogik“) und Büchern dokumentierten Fundus profitieren; das Lüneburger Archiv mit ca. 500 Prüfungsarbeiten aus allen deutschsprachigen Teilen Europas, die in den vergangenen zwei Jahrzehnten zur Erlebnispädagogik (experiential learning / outdoor and adventure education) und Erfahrungslernen verfasst wurden, mag als weiterer Beleg dafür gelten, dass die Suche nach relevanten und handfesten Antworten im Hinblick auf die Schwierigkeiten im Jugendhilfebereich zu durchaus konstruktiven Konzepten führen können – gerade auch an Bord von Segelschiffen.

Nun aber war es soweit: die kostbaren Pensionisten-Jahre sollten nicht vergeudet, sie wollen genutzt werden.

An Bord unserer MSY ’NORDLICHT’ (Hamburg) – einer Colvic Coaster 29, die 1982 gebaut und seit 1992 von meiner Frau Gisela und mir gesegelt wird, – machten wir uns Anfang April 2009 auf den Weg – beherzt und entschlossen.

Wer so früh aufbricht, ist in (fast) allen Häfen der erste Gast. Während an Land die Schiffe noch unter Planen ihren „Winterschlaf“ halten, bietet diese Jahreszeit ihren besonderen Reiz: kalte Nächte mit einer feinen Eisschicht an Deck, absolute Ruhe vor Anker oder in leeren Häfen, Natur pur – ohne Wenn und Aber. Das Farbspiel von Himmel, Wasser und Küstensaum ist bei klarem Frühlingswetter einmalig und höchst abwechslungsreich, die Luft wirkt kristallin und lupenrein. Nur ins Wasser fallen möchte man nicht, werden dort doch nur knappe 5 Grad Celsius gemessen.

6 Vgl. Brehmer, Gisela: Aus der Praxis einer Kinderärztin. Hamburg, 2007 (jüngste Neuauflage).

7 Ziegenspeck, Jörg W.: Erlebnispädagogik. Rückblick – Bestandsaufnahme – Ausblick. Lüneburg 1992, 4. Aufl.

8 Ein Blick auf die Homepage des Lüneburger Instituts dürfte die ganze Bandbreite der wissenschaftlichen und praktischen Aktivitäten transparent machen: www.institut-fuer-erlebnispaedagogik.de

MSY 'NORDLICHT' – poliert, ausgerüstet, verproviantiert – wartet klar zum Auslaufen
im Hafen von Neustadt i.H.

Ein letztes Abendessen in Neustadt:
an Bord blieb die Küche während der gesamten Reise nie kalt

Behutsam und unauffällig verlässt 'NORDLICHT' am frühen Vormittag des 4. April 2009
den Sportboothafen von Neustadt i. H.

Neustadt i.H. verschwindet bald im Dunst – die See ist ruhig bei mittlerer Sicht

Die Versorgung ist manchmal (noch) etwas erschwert: kein Wasser am Steg (Frostgefahr), elektrischer Strom muss oftmals erst mühsam eingeschaltet werden, Toiletten- und Waschanlagen sind ebenfalls selten auf frühen Besuch eingerichtet. Da jeder weiß, worauf er sich einlässt, wenn die Reise vor der Saison beginnt, ist man auf alles vorbereitet.

Die erste Etappe mit dem Regionalexpress von Hamburg …

Schade, dass es die Regel nicht gibt, die erste Yacht, die einen fremden Hafen anläuft, liegt kostenfrei – 'NORDLICHT' hätte zur Entlastung der Bordkasse tüchtig beigetragen. Aber meist ist doch ein Aufmerksamer da, der die Hand aufhält, wie beispielsweise die „erste Hilfskraft" des Hafenmeisters in Rostock „Hohe Düne", der in morgendlicher Kälte über die unendlich lange Reihe leerer Schwimmstege nach ganz vorne geschickt wurde, wo die 'NORDLICHT' in der vorhergehenden Nacht die Leinen belegte. Und dann steht er vor dem Schiff, um sich mit ausgesuchter Höflichkeit zu erkundigen, ob der Skipper seine Liegegebühr bereits entrichtet hätte. – Alle Beteiligten mussten letztlich schmunzeln: der „Neue" stellte seine erste Quittung aus und war sichtlich froh, nach dieser Pflichterfüllung wieder dem (hoffentlich) warmen Hafenkontor zustreben zu können.

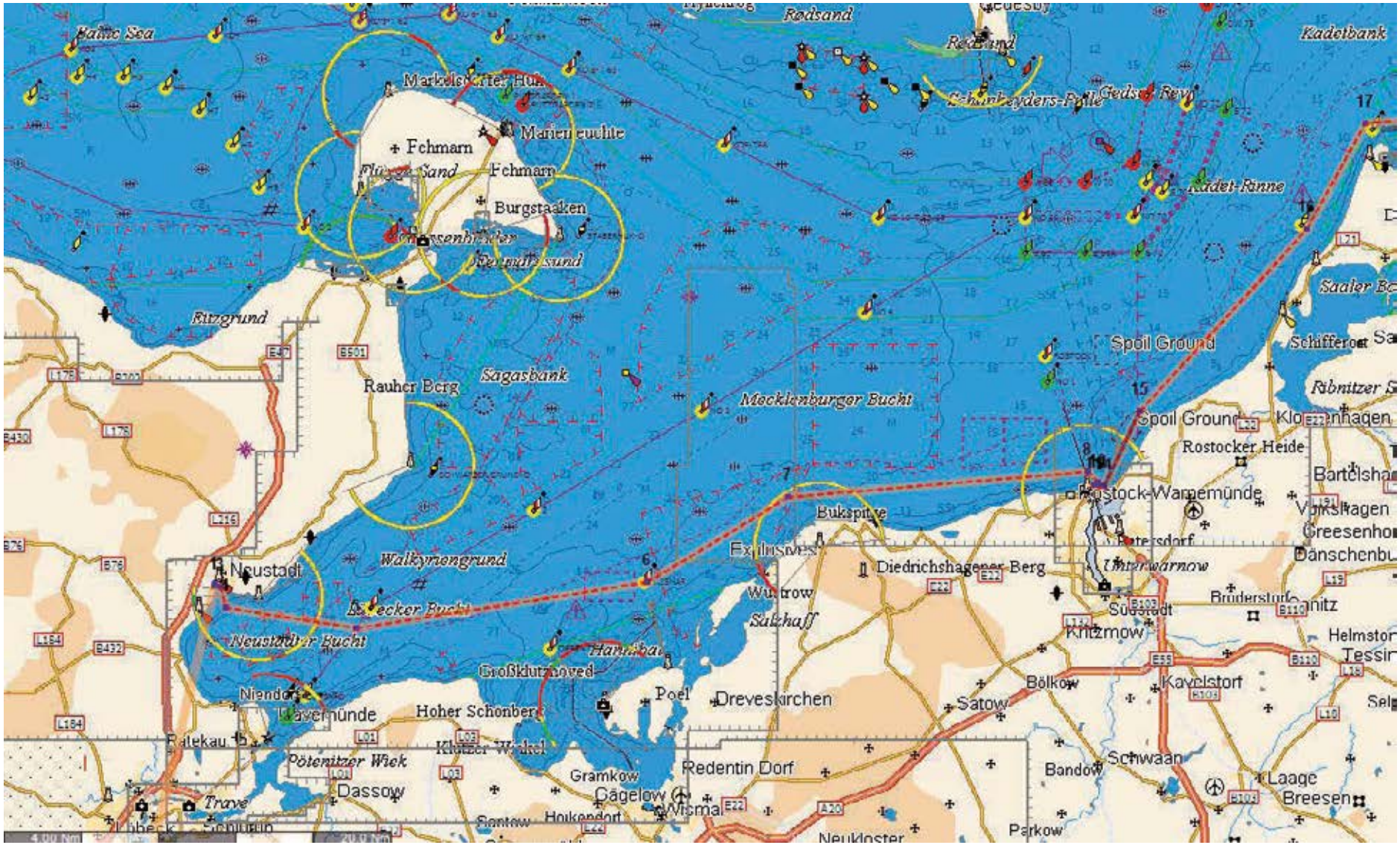
Wer so früh ostwärts aufbricht, bringt auch den Frühling mit. Während in Norddeutschland bereits die ersten Schneeglöckchen und Krokusse durch die harte Erdkruste brachen, war die Natur im Osten noch weit davon entfernt, Frühlingssignale zu senden. So begleitet den Segler ein „langer" Frühling: Birken zeigen entlang der Küste anhaltend ihr zartes Grün, die Kastanien wollen auch nicht so recht damit heraus, was in ihnen steckt.

'NORDLICHT' nahm über lange Wochen ein Hochdruckgebiet ins Schlepptau: bei vorwiegend östlichen Winden, sonnigen Tagen und klaren Nächten – also bei überwiegend guten Sichtverhältnissen – ging's entlang der deutschen Ostseeküste bei

… über Lübeck nach Neustadt i. H. am Nachmittag des 3. Aprils 2009

Stralsund in das hinter Rügen liegende weiträumige Gebiet mit ausgezeichneten Ankermöglichkeiten (z.B. Puddeminer Bucht). Über den Greifswalder Bodden wurde der Peenestrom angelaufen. In Wolgast fand eine erste Verproviantierung vor dem Grenzübergang nach Polen statt.

Ein freundlicher Segler, der seine Neuerwerbung – eine blitzblanke und schneeweiße Halberg Rassy – ausprobierte und stolz vorführte, gab (als man vor der Klappbrücke seine Warteschleifen fuhr) den Tipp, den Naturhafen Krummin anzulaufen – ein ausgezeichneter Hinweis ! Zudem ein besonderer historischer Ort mit alter Klosterkirche und guten Möglichkeiten, die Seebeine wieder wandern zu lassen. Eine Hafenidylle, wie sie im Buche steht, mit einem Hafenmeister, der nach der politischen Wende von Hamburg „auswanderte", um hier mit seinem alten „Seelenverkäufer" vor Anker zu gehen und sich (inzwischen in Rente) seinen Traum vom restlichen Leben zu erfüllen – aufmerksam, ordentlich, hilfsbereit –, und das Ganze mit reichhaltiger „Gartenzwergidylle" garniert. – Übrigens: Hafen und Kirche bildeten später auch in Haapasaari (Finnland), mitten in der Inselwelt des Nationalparks vor Kotka ein landschaftlich harmonisches Ensemble.



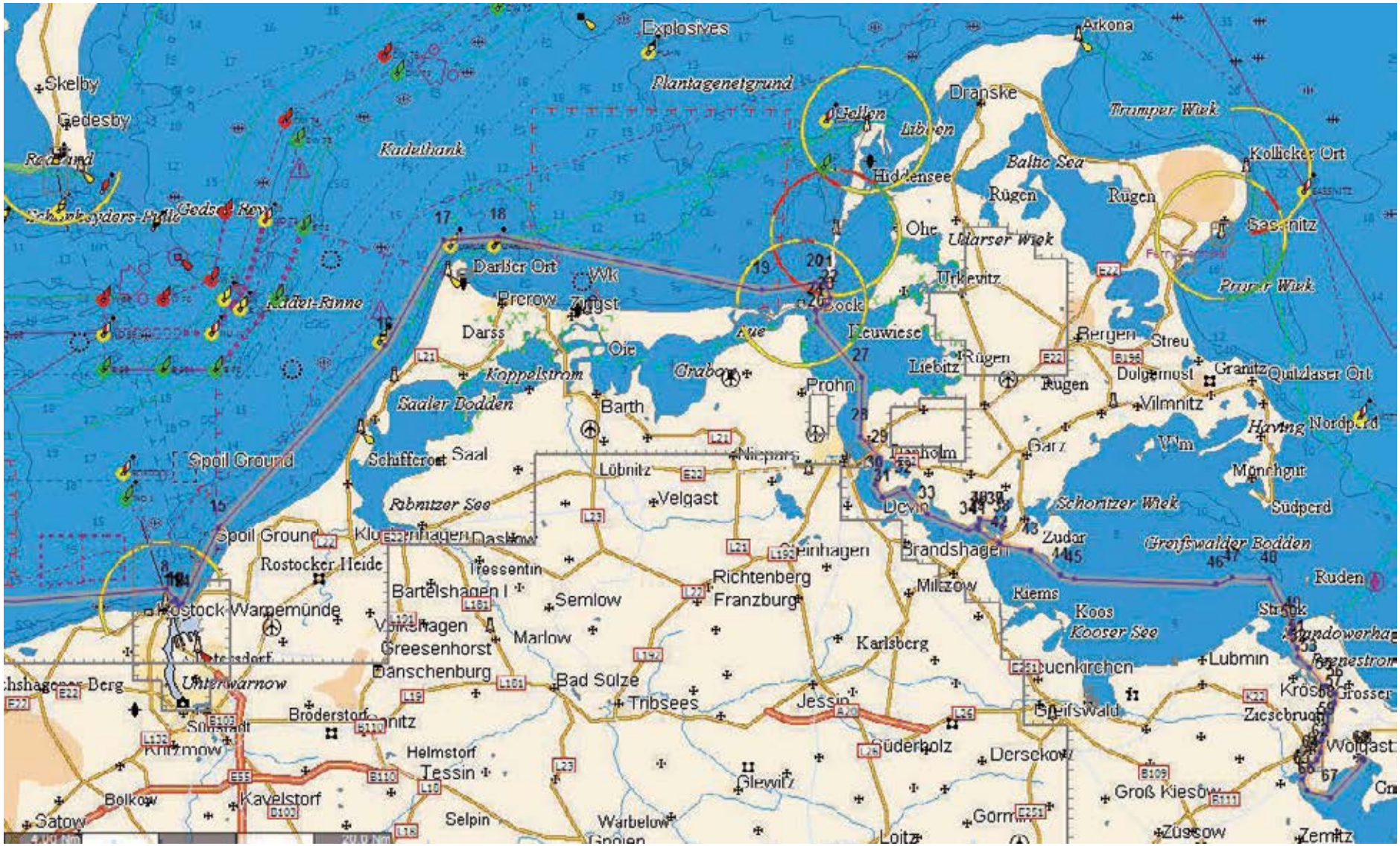
Routenplan 1: Von Neustadt bis Warnemünde „Hohe Düne“

Glatte See, die Sonne wärmt und vertreibt den Frost der Nacht

Seestrassen werden gekreuzt

Mittags brist es auf – der Gennaker gibt den richtigen Vortrieb

Die östliche Untiefentonne von „Darsser Ort“ zeigt die Spuren eines langen Winters



Routenplan 2: Von Warnemünde „Hohe Düne“ bis Szczecin / Stettin (Polen)

Vor Barhöft fällt der Anker – ein Platz in der Natur, wie er kaum schöner sein kann

Vorbei an Stralsund und an der alten 'Gorch Fock I' (Bj. 1933),
die hier auf ihre neuerliche Restaurierung wartet

Krummin – noch sind die Stege verwaist: eine Vogelscheuche soll die Möwen vertreiben

Im Peenestrom bei winterlichen Außentemperaturen

Nicht gerade ein Wunsch-Liegeplatz in Szczecin / Stettin, ...

... aber direkt unter den Haken-Terrassen nahe dem Zentrum der großen Stadt an der Oder

Bei zunehmend mittlerer bis schlechter Sicht muss man aufmerksam sein

Übers Stettiner Haff (und ohne lästige Grenzkontrolle) dann nach Szczecin. Liegemöglichkeiten direkt unter den Haken-Terrassen, wenn auch ohne Trinkwasser und Strom, so doch mitten im Zentrum der großen Stadt an der Oder. Noch waren alle angelaufenen Häfen für die Crew der 'NORDLICHT' Orte mit Erinnerungswert. Auch

Stettin lag einst auf der Route, die man nach der politischen Öffnung wählte, um mit einem kleineren Schiff binnenwärts und nördlich um Berlin herum nach Dömitz zu gelangen. Dort wurde das Schiff über Land gefahren (zwei Geländewagen spannten sich vor den ächzenden Trailer und hatten schwer zu zerren), da die Schleuse sich gerade im Bau befand, über die heute die nördlichen Binnenwasserwege von der Elbe her bequem zu erreichen sind.

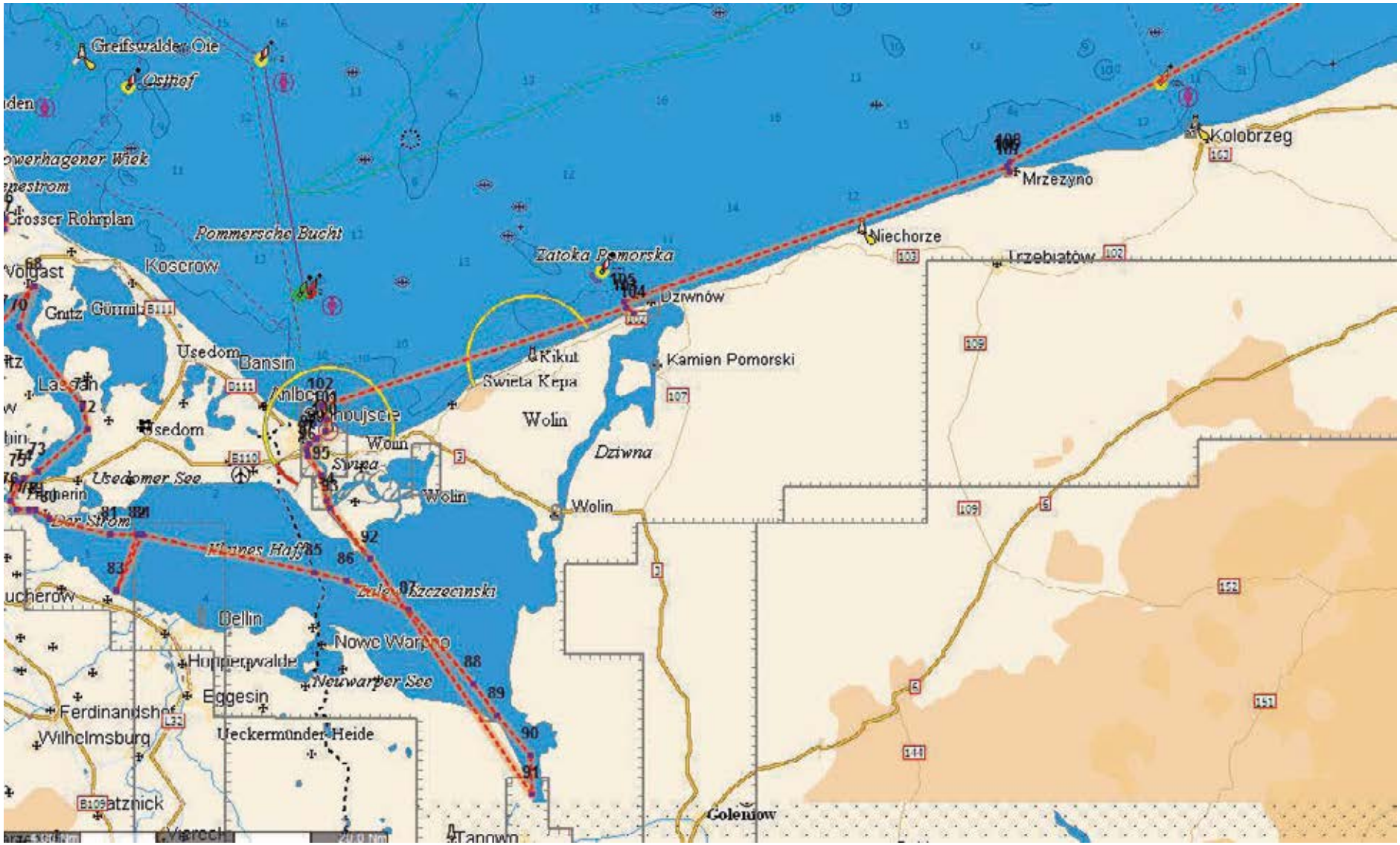
Zu Orten mit Erinnerungswert wurden dann auch die Häfen an der polnischen Küste (Dziwnow / Dievenow, Mrzezyno / Ost-Deep, Ustka / Stolpmünde, Leba / Leba): überall ist deutsche Geschichte greifbar und wird inzwischen auch von den Polen eher unkompliziert und im Sinne kultureller Tradition dieser pommerschen Landschaft vorurteilsfrei wahrgenommen und anerkannt. Vergangen also die Zeiten heuchlerischer Verdrängung, einseitiger Schuldzuschreibungen und Geschichtsklitterung. Polen und die baltischen Republiken zeigen sich weltoffen, freundlich und auch ein wenig stolz auf das, was in den vergangenen zwei Jahrzehnten geleistet wurde. Es dürfte stimmen, was Altkanzler Helmut Schmidt stets unterstreicht, wenn er vom deutschen Einigungsprozess spricht, dass dieser ohne den durchsetzungsstarken Freiheitsdrang primär der polnischen Bevölkerung wohl kaum zustande gekommen wäre.

So kann in vielen Kirchen auf zwei- bis dreisprachigen Tafeln gelesen werden, wann sie entstanden, welche Besonderheiten sie auszeichnen und wie der Wechsel vom einstmals protestantischen zum jetzigen katholischen Gotteshaus verlief (bis hin zu Dokumenten, aus denen hervorgeht, dass Gemeindeglieder von einst und von heute sich trafen, im Sinne gelebter Ökumene zusammenfanden und den Dialog suchten).

Das Stettiner Schloss ...

... und viele alte Bürgerhäuser sind vorbildlich restauriert

Die „Blaue (Straßen-)Brücke“ bei Nacht



Routenplan 3: Von Szczecin / Stettin bis zur westlichen polnischen Ostseeküste

Wachgehaltene Geschichte überall: hier z.B. die Figur des Hl. Ottos, einst Bischof von Bamberg, der Pommern in den Jahren 1124 - 1128 christianisierte und Namensgeber für die Kirche im Stettiner Schloss wurde

Frühlingsausflug auf Polnisch: mit Kind und Kegel auf dem Panjewagen entlang der „Kaiserfahrt“

Bei Starkwind liegt ’NORDLICHT’ im geschützten Hafen von Leba / Leba, viel Zeit für lange Ausflüge in den „Slowinski Park Narodowy“

Erste „Große Wäsche“ in Leba / Leba

Auch der Hafen von Hel / Hela ist aus dem Winterschlaf noch nicht erwacht

Die alte ev. Kirche, jetzt das Fischereimuseum von Hel / Hela

Wo man heute im Windschatten der Dünen einen gemütlichen Platz zum Sich-Ausstrecken findet, tobten zu Beginn des II. Weltkriegs die erbitterten Verteidigungskämpfe Polens. Hel / Hela fiel erst im Oktober 1939 als letzter Stützpunkt der polnischen Küstenverteidigung

Der Leuchtturm von Hel mit seinen hässlichen Antennen wurde 1942 wieder errichtet

Ein letztes Luftholen auf der Halbinsel Hel / Hela, wo einst das auf Danzig gerichtete Kanonenfeuer des zu Gast weilenden Kreuzers 'Schleswig-Holstein' den II. Weltkrieg entfachte. Wie anders heute, wenn die Glocke der alten Kirche am Hafenrand, die heute ein kleines, liebevoll gestaltetes Museum beherbergt, die Tageszeit bemisst und (fast) vergessen lässt, wie viel Unheil, Unrecht, Grausamkeit, Not und Tod unsere Väter über die Völker rund um das Deutschland des Dritten Reichs brachten.

Wer sich gen Osten aufmacht, trifft auf Schritt und Tritt (besser: auf jeder Seemeile) auf Zeugnisse von gewaltigen Umwälzungen, die mit den Namen von Diktatoren und ihren Vasallen eng verknüpft bleiben: Adolf Hitler und Josef Stalin. Nichts ist mehr so, wie es einst war – woran sich gleichwohl stille Wehmut bis heute auf allen Seiten festmacht. – Wer will es verdenken ?

Dann der Sprung nach Baltijsk, dem ehemaligen Pillau. Es empfiehlt sich früh aufzubrechen, weil kaum realistisch einzuschätzen ist, was einen in diesem russischen Vorposten erwartet. Viele Geschichten geistern durch die seglerische Gerüchteküche, manche wurden zu Papier gebracht und erzeugten eher Angst als Zutrauen zu ordentlicher Abfertigung an dieser – nach wie vor – besonderen Grenze. Natürlich wird gewissenhafte Vorbereitung vorausgesetzt: Pässe, Visa, Crewlisten, Eigentumsnachweise, Einladungen u.s.w. (möglichst alles in mehrfach kopierter Form). Auch sollte an ausreichende Verproviantierung gedacht werden und genug Trinkwasser gebunkert sein, denn wer weiß, wo man seinen Liegeplatz findet. Einen allgemein zugänglichen Sportboothafen (zudem mit inzwischen ostseeweitem Qualitätsstandard) gibt es bis heute nicht, wohl aber eine bewachte Anlegestelle knapp vor der alten deutschen Eisenbahnhebebrücke, die immer noch funktionsfähig ist und hinter der sich das sehr schön gestaltete weitläufige Areal des „Museum of the World Ocean" befindet. Immerhin ist der „Riverport of Kaliningrad" rund um die Uhr bewacht, lückenhaft eingezäunt und nicht weit vom Zentrum Kaliningrads entfernt gelegen.

Dass es an annehmbaren Sanitäranlagen und Serviceleistungen mangelt, ist bedauerlich. Zwanzig Jahre nach der Veränderung der politischen Großwetterlage sollte man mehr erwarten dürfen. Aber russische Mühlen mahlen eben anders, schwerfälliger, bürokratischer und in einer sehr eigenwilligen, kaum zu ergründenden Dynamik. Der Eindruck erhärtet sich immer wieder, dass hier die rechte Hand nicht weiß, was die linke tut.

Als hilfreich hat sich bei der Visumbeschaffung die in Jesteburg ansässige "Passport - Hamburg"-Visa-Agentur unter seinem umsichtigen Leiter, Dieter Steinborn, erwiesen (www.passport-hamburg.de), die die – nach wie vor – notwendigen Einladungen besorgt und die konsularischen Formalitäten pünktlich und gewissenhaft erledigt. Übrigens – wie im Fall von 'NORDLICHT' – mühelos für Kaliningrad und St. Petersburg (allerdings mit zwei Paar Pässen, da die Einreisebewilligung nur für je vier Wochen ausgesprochen wird) zusammen.

Früh um 05.00 Uhr nahm 'NORDLICHT' Kurs auf das Frische Haff. An der polnisch-russischen Seegrenze werden die Gastlandflaggen getauscht. Bei Sonnenschein geht es auf direktem Kurs dem Ziel entgegen. In Sichtweite der Einfahrt wird die übliche Meldung abgesetzt: „Baltijsk Traffic Control. This is German Sailing vessel 'NORDLICHT', call signal: DD 8359. I request sailing permission for Kaliningrad harbour. Please come in." Nach kurzer Zeit erfolgt die Rückmeldung, dass 'NORDLICHT' derzeit keine Genehmigung zur Einfahrt bekäme, sondern vor dem Hafen zu warten hätte, wo schon fünf Frachtschiffe auf Reede lagen. Also Standby auf Kanal 74.

Später war dann zu hören, dass die Berufsschifffahrt nur zu bestimmten Zeiten durch den „Königsberger Seekanal" geleitet wird, um Schiffsbegegnungen im engen Fahrwasser zu vermeiden. Der spezifische Umgang mit kleinen Sportbooten bleibt bis heute fremd, wohl auch, weil er immer noch Seltenheitswert hat.

Nach einer guten Stunde wurde eine Reihenfolge der einlaufenden Schiffe festgelegt; 'NORDLICHT' erhielt die Nummer 3 und sollte sich bereithalten, um einen Lotsen an Bord zu nehmen. Es war dann zu beobachten, wie die beiden vorher aufgerufenen Berufsfahrzeuge ankerauf gingen und ein Lotsenversetzboot sie als erstes, danach auch das deutsche Sportboot anlief. Der freundliche, bereits etwas ältere Seelotse hatte es nicht einfach, vom hohen Deck des Lotsenbootes herunter zu klettern. Es gelang dann doch ohne Blessuren – weder für Menschen noch Schiffe. Gut waren ausreichende Fender und zwei dicke Fenderbretter, denn die schwarzen Autoreifen des hochbordigen „Gegners" sind recht bedrohlich. Da aber alle Beteiligten um das Verhältnis von David und Goliath wussten, wurde entsprechend vorsichtig manövriert. – Nicht auszudenken, was bei rauer See und unsichtigem Wetter alles geschehen kann.

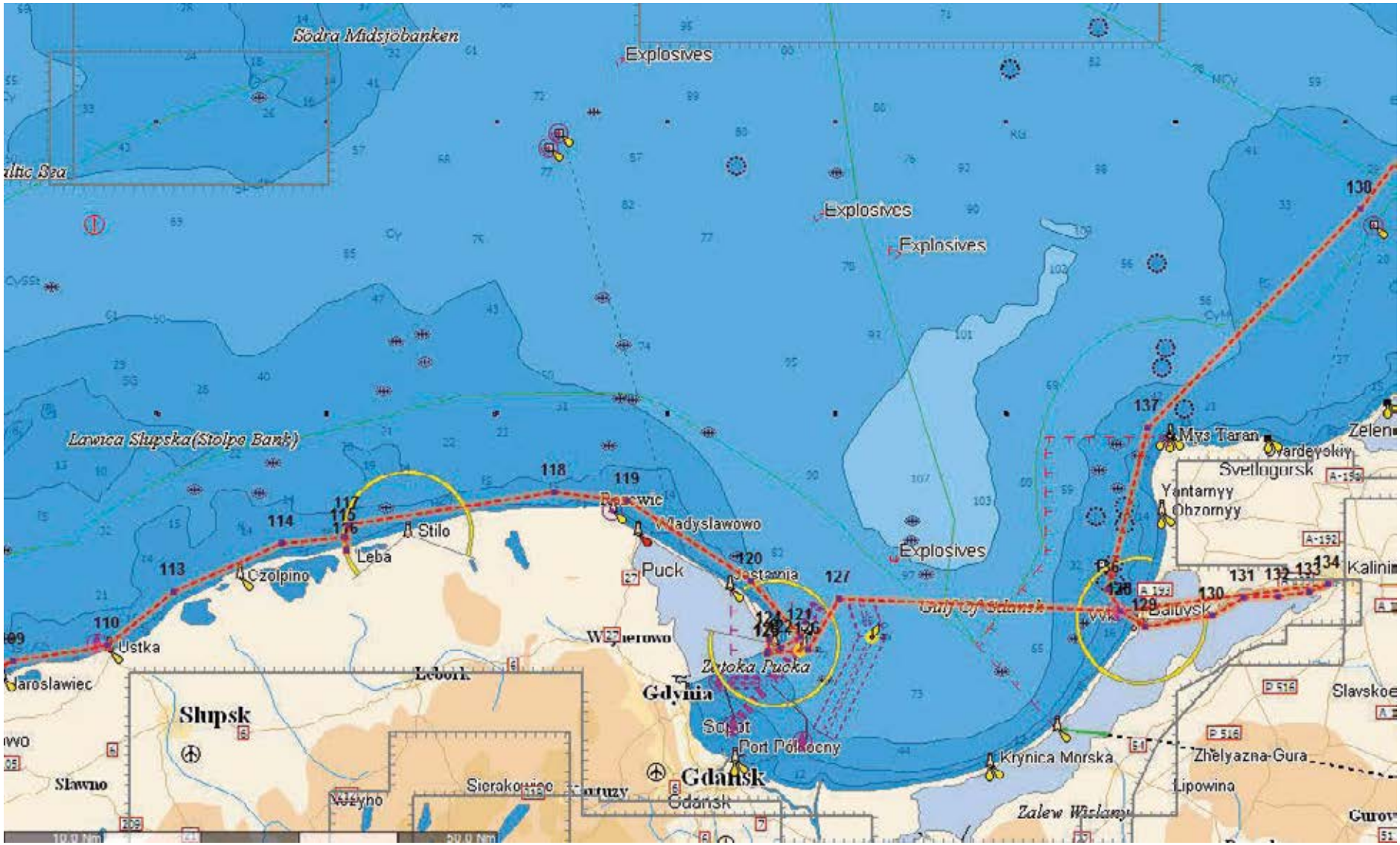
So also wurde Fahrt aufgenommen; der Lotse hatte seine helle Freude daran, das kleinste Schiff in seiner langjährigen Laufbahn sicher in den Hafen zu bringen. Er meinte, dass er bisher immer zu den Schiffen aufsteigen, nun das erste Mal in seinem Berufsleben herabklettern musste: „Runter ist schwieriger als rauf !" – so seine soeben ergänzte und damit angereicherte Lebensweisheit.

Die Einfahrt wird seit zwei Jahren von einer riesenhaften Statue geschmückt: Zarin Elisabeth, Tochter von Zar Peter dem Grossen und der späteren Zarin Katharina I., setzt – so möchte man meinen – hoch zu Ross zum kühnen Sprung über die Hafeneinfahrt an. Im Hintergrund die Silhouette vom alten Fort, dem Leuchtturm und dem, was den Krieg an deutscher Bausubstanz überdauerte bzw. was danach neu hinzugekommen ist.

Abgesetzt wird man nicht mehr an einer unwirtlichen, für empfindliche Segelyachten völlig ungeeigneten Pier, die Wind und Wellenschlag schutzlos ausgesetzt ist, sondern in einem geschützten Hafenbecken an einem sogar als Segelschiff-Anlegestelle deutlich gekennzeichnetem Steg. Hier sollen es Kaliningrader Segler gewesen sein, die die Initiative ergriffen und ausländischen Besucheryachten endlich einen geeigneten Anleger bauten; eine hölzerne Spundwand – in angemessener Höhe und mit soliden Festmacherklampen ausgestattet – macht die Wartezeit beim Ein- und Ausklarieren erträglich.

Der Container, in dem Zoll und Coast Guard stationiert sind, liegt nur hundert Meter entfernt.

Zuerst zieht eine Wache auf: eine attraktive, bewaffnete Soldatin empfing 'NORDLICHT' und ließ sie vom An- bis zum Ablegen nicht mehr aus den Augen; der Blickkontakt signalisierte allerdings: von mir habt ihr nichts Böses zu befürchten. Dann erschienen zwei uniformierte Beamte, die die Papiere (Pässe, Crewliste, Eigentumsnachweis u. s. w.) überprüften und Zollerklärungen ausfüllen ließen. Bei der Frage, ob anschließend das Schiff durchsucht werden solle, wurde zwischen beiden Uneinigkeit offenkundig: der (im Dienstrang niedrigere) Zollbeamte wollte unbedingt eine Durchsuchung, der (ranghöhere) Grenzpolizist hielt das für erlässlich. Das Ganze natürlich auf Russisch und nur durch Gestik und Mimik für die abwartende deutsche Crew zu erschließen.



Routenplan 4: Von der polnischen Ostseeküste bis Kaliningrad / Königsberg (RUS)

Schließlich einigte man sich auf eine In-Augenschein-Nahme: während der ranghöhere Beamte demonstrativ gelangweilt in der Plicht sitzen blieb, ließ sich der andere durchs Schiff führen. Schließlich wurde ein Papier gegen Empfangsbestätigung ausgehändigt („Reccommendations for skippers of sporting and pleasure boats, navigating in the territorial and port waters"), in dem alles vermerkt war, was während des Aufenthalts in Kaliningrader Gewässern zu beachten ist, ein Papier, das vor Anlaufen der russischen Küste zu haben, sinnvoll wäre. – Danach war alles erledigt und man wartete auf den Seekanal-Lotsen und auf Freunde aus Kaliningrad, die diesen Reiseabschnitt gerne begleiten wollten: Ludmilla und Jurij Efremow.

Nach wie vor ist in Baltijsk die Baltische Flotte beheimatet, aber die strenge Geheimhaltung ist auch hier schon durch die Einrichtung eines Fährterminals aufgeweicht. Lagen früher viele „Schiffsleichen" in heruntergekommenen Hafenbecken und an verlotterten Piers, so wirkt der militärische Teil nun wieder aufgeräumter und intakt. Zwar liegen immer noch die gewaltigen Hoovercraft-Vehikel auf ihren Betonebenen, daneben aber zeigt die Baltische Flotte auch ein modernes Gesicht.

Über eine Bremer Reederei hatte sich die Crew der 'NORDLICHT' der Hilfestellung eines Maklers vor Ort vergewissert; dadurch wurde das spätere Ein- und Auslaufen wesentlich erleichtert. Die andere Hilfestellung ergab sich durch vielfältige persönliche Kontakte, die ich bei zahlreichen Besuchen meiner Geburtsstadt in den vergangenen Jahren knüpfen konnte. So initiierte ich die Universitätspartnerschaft zwischen der Staatlichen Immanuel-Kant-Universität Kaliningrad und meiner Lüneburger Alma Mater. Darüber hinaus lag mir am Herzen, das Musikleben der Stadt am Pregel kennen zu lernen, so dass ich seit Jahren freundschaftlich mit dem „Sergej W. Rachmaninow - Kaliningrad Regional Music College" verbunden bin (in dem Gebäude war bis 1945 die „Bessel-Oberrealschule" untergebracht, deren ehemaligen Schülern ich regelmäßig und gerne über meine Eindrücke nach den Besuchen ihrer alten „Penne" auf den jährlichen „Kameradentreffen" in Deutschland berichte). Auch zum „Museum of the World Ocean" gibt es tragfähige Verbindungen: u.a. wirkte ich beim VII. Internationalen Kongress 2003 als Referent mit und warb für mein Projekt „Ein Schiff für die Jugend der Welt als ‚Schwimmende Universität'".

Aufgrund meiner Erfahrungen und Einsichten, nicht zuletzt auch auf dem Hintergrund misslungener Annäherungen zwischen deutschen Repräsentanten der Segelszene und russischen Vertretern, liegt es mir am Herzen, ein tragfähiges Netzwerk neuer Beziehungen zu knüpfen und zu erproben.

Da offenbar ein Firmenkonsortium unter französischer Federführung einen Yachthafen in Pionerskij (Neukuren), ein paar Seemeilen östlich vom Leuchtfeuer Mys Taran (Brüsterort), projektiert – ein Grund offenbar auch dafür, dass dieser Hafen für absehbare Zeit (d.h. während der gesamten Bauzeit) nicht mehr von Yachten angelaufen werden darf –, sollte der zeitliche Spielraum genutzt werden, die Beziehungen neu zu ordnen. So schlug ich dem „Verein Trans-Ocean – Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V." (Cuxhaven) und dem ältesten Segelverein Deutschlands, dem in Hamburg ansässigen und in Königsberg 1855 gegründeten „Segelclub RHE e.V." vor, den ehemaligen Fregattenkapitän und sehr erfahrenen Hochseesegler, Jurij Efremow, als gemeinsamen Repräsentanten zu bestimmen. Er und seine Frau Ludmilla segelten auf der Ostsee und dem Mittelmeer, verfügen also über fundierte Erfahrungen und wissen, worauf es ankommt. Beide sind zudem Eigner einer Yacht, die in Kaliningrad ihren Heimathafen hat. Im Verbund mit der jungen Sozialwissenschaftlerin, Elena Gromowa, einer sehr lebendigen, klugen und kulturell äußerst interessierten und versierten Persönlichkeit, könnte eine Partnerschaft auf ein neues, tragfähiges Fundament gestellt werden. Alle zeichnen sich durch Gradlinigkeit, Verlässlichkeit und Vertrauenswürdigkeit aus, unterscheiden sich also von jenen Russen, die viel reden, wenig bewirken, große Pläne schmieden, letztlich „kleine Brötchen backen" und – am Ende nur auf den eigenen Vorteil und Gewinn aus sind.

Es würde mich freuen, wenn zu beiden, Jurij Efremow [9] und Elena Gromowa [10], der direkte Kontakt gesucht wird – von den angesprochenen Vereinen oder aber auch von Seglern, die der Stadt am Pregel ihre Aufwartung machen wollen. Damit hätte man dann auch in der russischen Exklave Kaliningrad eine qualifizierte Repräsentanz, die – vergleichbar zu St. Petersburg – auf Deutsch angesprochen, vertrauensvoll, souverän, professionell und kompetent alle Beratungsleistungen vor dem Törn und die aufmerksame Betreuung während des Aufenthalts erbringen können. Und: der bisherige unerfreuliche „Zick-Zack-Kurs" hätte endlich seinen Schlusspunkt erreicht. – Die gemeinsame Geschichte – über 750 Jahre Königsberg, über 60 Jahre Kaliningrad – verpflichtet einerseits zu besonderen Anstrengungen auf beiden Seiten, andererseits liegt das ehemalige nördliche Ostpreußen wirklich nur eine Tagesreise von Danzig bzw. von der Halbinsel Hel auf dem Törn gen Osten oder auf dem Törn gen Heimat von Memel entfernt an der wunderschönen Ostseeküste, die von Seglern bisher viel zu wenig erschlossen wurde. Wenn „The Baltic Sea" tatsächlich zu einer beispielhaften Region des Friedens und der Verständigung werden soll, muss sehr bewusst auf die Anrainer zugegangen werden, die sich bisher als wenig kooperativ und kommunikativ zeigten und ganz offensichtlich an der Bürde der eigenen Geschichte (noch) schwer zu tragen haben und im (fast) unentwirrbaren Netz einer Überbürokratisierung des gesamten riesigen russischen Reiches nach wie vor gefangen erscheinen.

Nach einer Woche Aufenthalt in Kaliningrad, bei dem bei schönstem Frühlingswetter die sprunghafte Entwicklung der Stadt beobachtet und das freundschaftliche Band zu vielen Menschen dichter gezurrt werden konnte, und nach einem beeindruckenden Konzert im wieder erstandenen Königsberger Dom, wo ein junger Künstler auf der neuen Orgel (eine der größten in Europa) alte und junge Meister zum Erklingen brachte, machte sich 'NORDLICHT' erneut auf „Kurs East". Beim Ausklarieren gab es keine Probleme, ein küstennaher Kurs durfte gesteuert werden. – Abschied und Aufbruch liegen immer dicht beieinander.

Fazit: Alles das, was 'NORDLICHT' noch im Jahre 2001 bei ihrem ersten Besuch in Kaliningrad erlebte und von dem auch Silke und Helge Janßen 2003 zu berichten wussten [11] wurde inzwischen den Bedürfnissen der Sportschifffahrt leidlich angepasst: kein Papierkrieg mehr mit daumendicken Wälzern, die auf die Berufsschifffahrt zugeschnitten sind, lediglich gültige Pässe und Visa, eine Crewliste, der Bootseigentumsnachweis und eine Zollerklärung, wobei Fragen nach Drogen, Waffen und Munition (nicht Signalmitteln) und versteckten Personen obligatorisch sind, müssen vorgelegt bzw. ausgefüllt werden.

---

[9] e-mail: Urij29@yandex.ru

[10] e-mail: elena_gromova@yahoo.com

[11] Vgl. Janssen, Helge: Schauerböen – sonst gute Sicht. Ein Seglerleben auf der Ostsee. A.a.O., S. 202 ff.

In Baltijsk / Pillau wird man von der Zarin Elisabeth hoch zu Ross begrüßt

Der Lotse kommt an Bord …

… und bringt Schiff und Crew an einen Steg, der extra von russischen Seglern für ihre ausländischen Kameraden eingerichtet wurde. Im Hintergrund ist der kleine Container zu sehen, in dem die Beamten sitzen, die die Ein- und Ausklarierung vornehmen

Das Schild über dem Anleger ist eindeutig

Ludmilla und Jurij begleiten uns durch den Seekanal nach Kaliningrad / Königsberg

Alter deutscher Hafenspeicher – immer noch in Betrieb

Kein wirklich guter Liegeplatz im Kaliningrader Hafen

Hinter der alten deutschen Eisenbahn-Hubbrücke, die technisch immer noch intakt ist, läge man sicherlich viel besser, aber hier ist das Gelände des „Museum of the World Ocean“; für einzelne Schiffe wird die Brücke nicht bedient

Der Königsberger Dom:
nach seiner gelungenen Restaurierung jetzt eher Konzertsaal als Kirche

Diesem Neubau einer russisch-orthodoxen Kathedrale musste das Lenin-Denkmal weichen

Im Inneren des Doms die neue Orgel: eine der größten in Europa und die größte in Russland

Im Turm des Doms befindet sich ein Modell der ehemaligen Altstadt von Königsberg

Hochzeitspaare kommen zum Dom, befestigen ein starkes Schloss am schmiedeeisernen Geländer der Brücke, werfen den Schlüssel in den Pregel und …

… legen Blumen am Grabmal Immanuel Kants nieder

Auch für einen sicheren Steg in einem geschützten Hafenbecken von Baltijsk wurde inzwischen gesorgt, so dass das riskante Anlegen an einer scharfkantigen Steinmauer mit an dicken, verrosteten Stahltampen hängenden tiefschwarzen, riesigen Gummiwülsten ohne Festmachemöglichkeiten für empfindliche Sportboote, noch dazu bei auflandigem oder (Stark-)Wind und im mehr als unangenehmen Schwell der rücksichtslos ein- und auslaufenden Einheiten der Baltischen Flotte nun der Vergangenheit angehört.

Das Verhalten von Beamten des Zolls und der Coast Guard entbehrt auch jeder schikanösen Attitüde, wenn auch eine gewisse Langsamkeit und Unbeholfenheit zu beobachten war: offenbar fällt es den handelnden Personen nicht so leicht, mit den klar beschriebenen Regeln so umzugehen, dass aus Unachtsamkeit dem vollstreckenden Beamten kein Nachteil erwachsen kann; starre hierarchische Strukturen bestimmen nach wie vor sichtbar das russische Ordnungssystem. Daraus resultiert eine übertriebene Vorsicht, so dass jedes Papier stets dreimal gewendet, ehe es endgültig zu den Akten genommen wird.

Was geblieben ist, ist das absolute Verbot, russische Hoheitsgewässer ohne gültige Visa bzw. amtlich erteilte Ein- bzw. Ausklarierungen zu befahren. Das mussten Silke und Helge Janßen erleben, als ihnen in Pionerskij der Geduldfaden riss und sie nach stundenlanger Warterei auf den zuständigen Beamten ohne Ausklarierungsbestätigung den Hafen verließen. Vier Seemeilen vor der Seegrenze zwischen der Russischen Föderation und Litauen wurden sie von einem Kriegsschiff aufgebracht und nach langwierigen Verhandlungen mit einem „Prisenkomando“ zur Umkehr gezwungen. In Pionerskij wurde eine Geldstrafe von je 1.000,- Rubel für den „Skipper un sin Fru“ fällig – in bar versteht sich.

Wie es die Crew der ’NORDLICHT’ später vor St. Petersburg aufgrund eines mehr als dummen Irrtums dann selbst erfahren musste, haben sich die Verhältnisse zwar verändert, ist die Stabilisierung rechtsstaatlicher Verhältnisse erkennbar und wird dadurch die Zunahme internationalen Vertrauens wesentlich begünstigt; der Preis aber ist geblieben: 2.000,- Rubel als Bußgeld für das unerlaubte Befahren russischen Seeraums (wobei die Strafe inzwischen aber nur den Schiffsführer trifft).

War also eine Reise nach Kaliningrad / Königsberg Anfang dieses Jahrzehnts durchaus noch ein Abenteuer, vor dem in der deutschen Seglerszene dringend gewarnt wurde, weil mit pingeligen, menschenverachtenden Kontrollen, schroffen Übergriffen russischer Behörden auf unschuldige Yachten und einem kaum zu überbietendem und schwer zu bewältigendem Bürokratismus zu rechnen war, so haben sich mit der anhaltenden politischen Öffnung – wenn auch langsam, schrittweise und zögerlich – die Verhältnisse sicht- und spürbar zum Besseren gewandelt. Gleichwohl: ein Stück Unberechenbarkeit aufgrund überkommener Strukturen wird wohl auch weiterhin zu beobachten bleiben und zur Schwerfälligkeit der russischen Entwicklung gehören – wahr und ärgerlich zugleich und letztlich kein wirkliches Zeichen mit freundlichem Aufforderungscharakter im Sinne von „Herzlich Willkommen in Kaliningrad !“

Beim Verlassen des Kaliningrader Hafens geht es an alter deutscher Bausubstanz vorbei:
die ehemalige Papierfabrik, ...

... die ehemalige Schichau-Werft, heute bekannt als Jantar-Werft,
auf der gerade Einheiten für die Indische Kriegsmarine entstanden, und ...

War es in Stralsund die alte 'GORCH FOCK I' (ex 'TOWARISCHTSCH', Bj. 1933),
die wir trafen, so ist es in Kaliningrad die 'KRUZENSTERN' (ex 'PADUA', Bj. 1925,
ein Flying-P-Liner), der wir am Ausrüstungskai ansichtig werden

Baltijsk / Pillau ist auch der Heimathafen der Baltischen Flotte

Teil II:

Von Kaliningrad / Königsberg über Klaipeda / Memel, Liepaja / Libau, die Insel Saaremaa / Ösel, die estnische Hauptstadt Tallinn / Reval, Vergi (mit einem kleinen„Abstecher“ nach Riga) und knapp an St. Petersburg vorbei bis Haapasaari (Finnland)

Wochenlang zog ’NORDLICHT’ ein Hochdruckgebiet hinter sich her – ein langer Frühling entwickelte sich von Hamburg über Warnemünde, Stralsund, Wolgast, Stettin, entlang der schönen polnischen Küste bis Hel. Das frische Grün der Bäume, das sich in Norddeutschland Anfang April bereits zaghaft gezeigt hatte, schmückte auch die Birken in Kaliningrad / Königsberg. Die Kastanien, die ihre Blätter in Klaipeda / Memel und Liepaja / Libau vorsichtig entrollten, bewiesen ihre Behutsamkeit später auch in Riga und den Meeressäumen von Lettland und Estland.

Früh war man aufgebrochen und früh blieb die Zeit über Wochen.

Liepaja / Libau war die erste Stadt auf dem Weg „Going East“, die die Crew der ’NORDLICHT’ vorher noch nicht besucht hatte. Ein Großonkel von mir war hier während des II. Weltkriegs als Zollinspektor tätig; was er dort in dieser Funktion zu tun hatte, weiß ich nicht, obwohl er viel von dieser schönen Stadt zu erzählen wusste. Von der „Russenstadt“, dem Stützpunkt der Russischen Ostseeflotte seit 1890, hörte ich nichts. So besuchten wir Karosta, den großen Stadtteil Liepajas, der auf uns wie eine Geisterstadt wirkte.

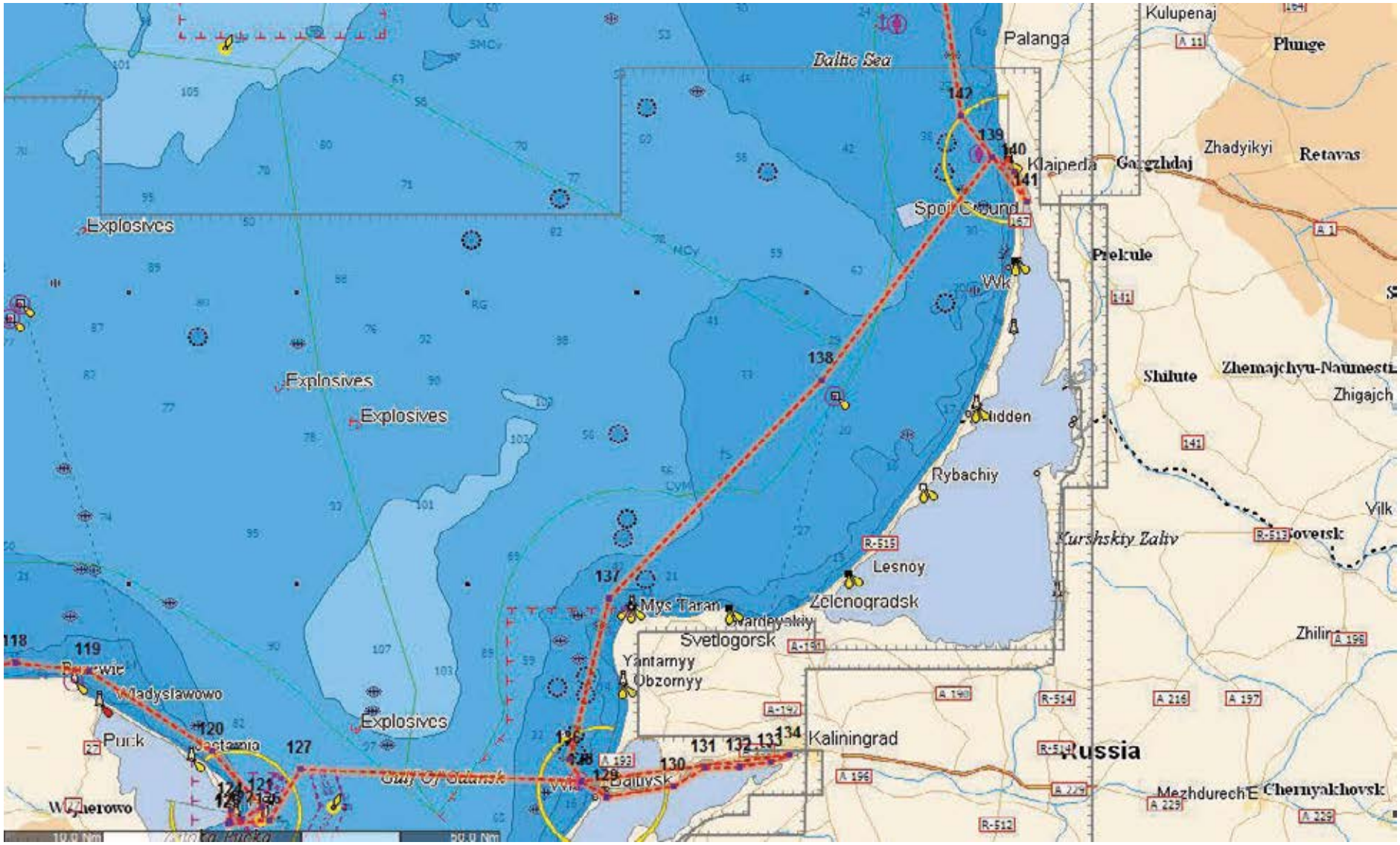
Zu Beginn des 20. Jahrhunderts bildete Kara-Osta (lettisch für Kriegshafen) einen eigenen russischen Militärstadtteil. Zwischen Karosta und Liepaja gab es lande Zeit keinen Austausch. Eine eigene Post, die größte russisch-orthodoxe Kirche in Lettland, unabhängige Energieversorgung und eine umfassende Infrastrktur veranschaulichen die Sonderrolle Karostas. Beispielsweise kostete ein Brief von Kara-Osta nach Liepaja genauso viel wie nach Wladiwostok im fernen Osten der Sowjetunion. Die Versorgungslage war für die Angehörigen der sowjetischen Streitkräfte deutlich besser als für die lettische Bevölkerung.

Durch die Auflösung der Sowjetunion wurden die drei Baltischen Republiken (Litauen, Lettland und Estland) unabhängig; die Sowjets mussten abziehen. Nach Verlegung der etwa 25.000 Soldaten aus der ehemals wichtigen Marinebasis der Russischen Ostseeflotte mit ihren etwa 30 Atom-U-Booten und 140 anderen Kriegsschiffen verkam Karosta zu einem verwahrlosten, nur zu etwa einem Drittel bewohnten Stadtteil Liepajas. Chemische Kampfmittel und radioaktiver Abfall der Marinebasis sollen vor dem Truppenabzug zwischen 1989 und 1992 noch in der Ostsee vor Gotland versenkt worden sein.

So angetan wir vom Zentrum Liepajas / Libaus und seiner alten Bausubstanz waren, so bedrückt kehrten wir von unserer Stippvisite nach Karosta zurück. – Die jüngere Geschichte hatte uns wieder einmal eingeholt.

Im Yachthafen von Klaipeda / Memel

Starkwind bringt viel Zeit zum Wandern durch den lichten Wald



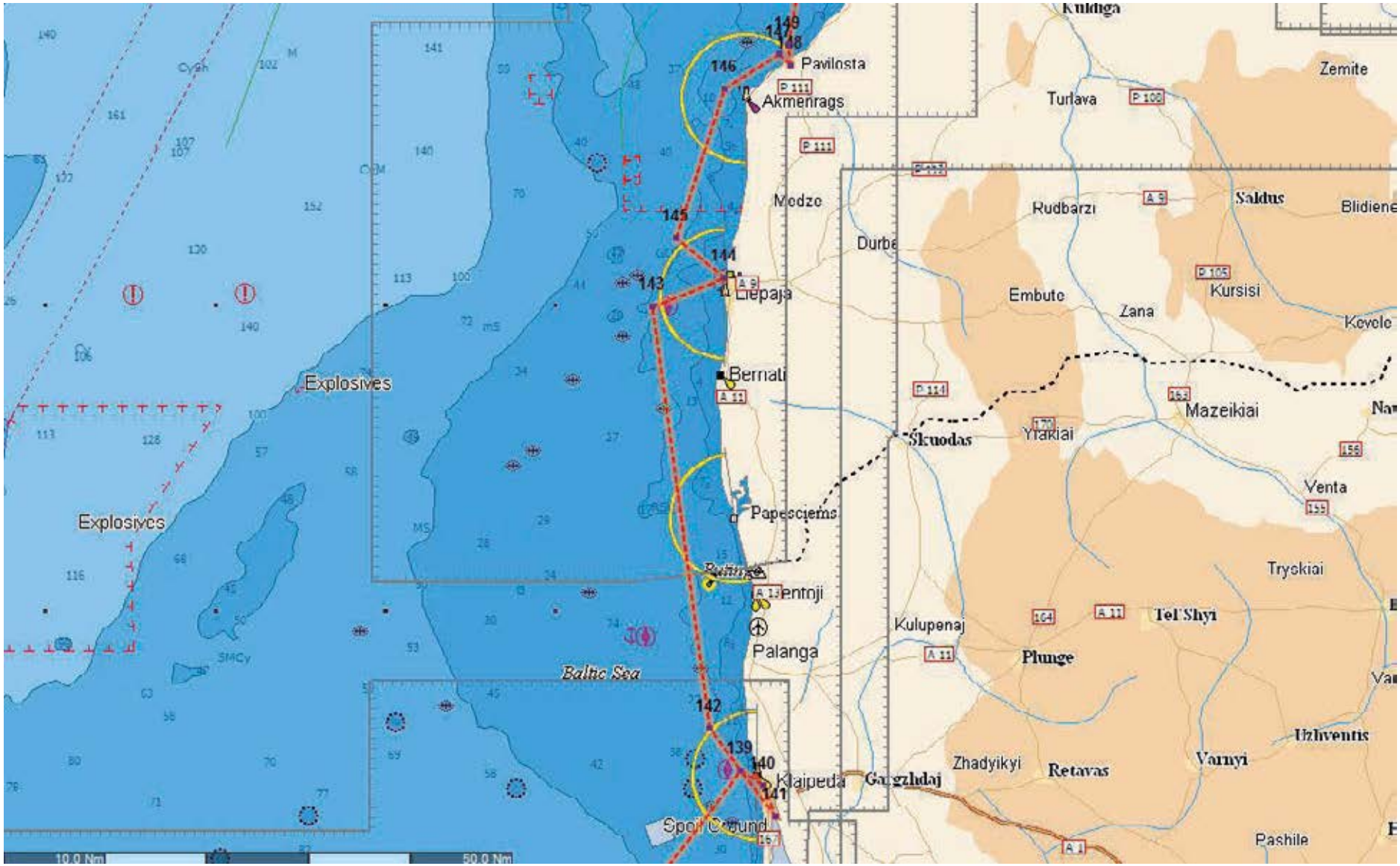
Routenplan 5: Von Kaliningrad / Königsberg (RUS) bis Klaipeda / Memel (Litauen)

Wo das Wasser den Strand umspült, bezaubert das gleißende Licht

Mit ausgebaumten Vorsegeln „Going East“

So mancher kleine „Blinde Passagier“, der sich zu weit auf See hinaus gewagt hat, sucht eine Verschnaufpause an Bord

Liepaja / Libau: Viele Kirchen und …



Routenplan 6: Von Klaipeda / Memel (Litauen) bis Pavilosta / Paulshafen (Lettland)

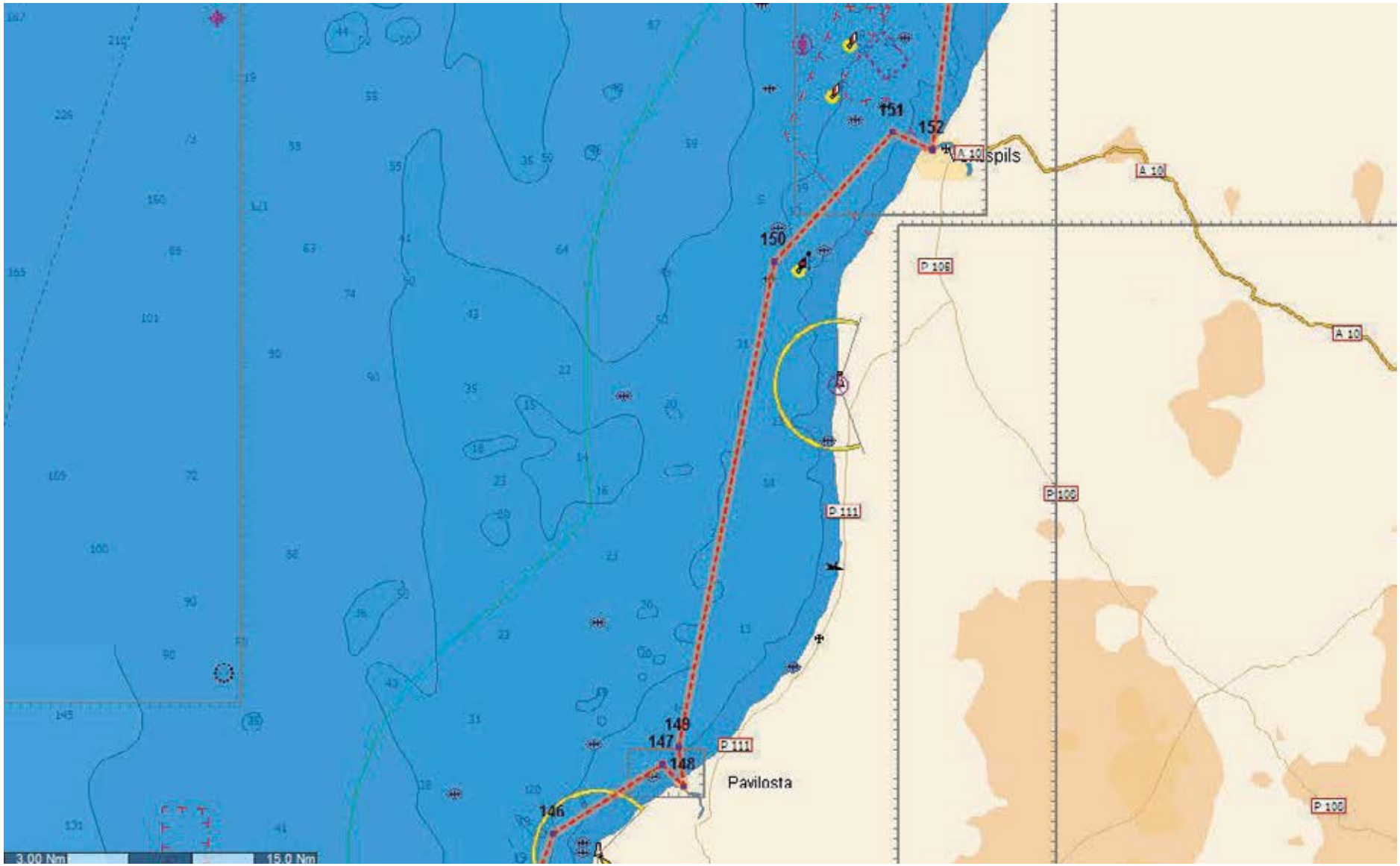
Orgeln säumen unseren Kurs

In der „Russenstadt“ Karosta, einem recht verwahrlosten Stadtteil von Liepaja, erhebt sich die größte orthodoxe Kirche Lettlands „St. Nikolaus“, die 1903 eingeweiht wurde

Eingeholt wurden wir von ihr auch an anderen Orten der weiteren Reise gerade in dieser Region:

- So auf unserer Exkursion nach Riga, wo die Zeugnisse von Unterdrückung und lettischem Freiheitswillen dicht beieinander stehen: dort die hochaufragende Freiheitsstatue, hier die Zeugnisse deutscher und sowjetischer Gewalt; dort der Dom, der an die Gründung der Stadt (1201) erinnert, hier Theater, Oper, Museen, die das kulturelle Erbe bewahren und wach halten.
- So auf der Insel Saaremaa / Ösel, ihrer Halbinsel Sörve / Sworbe und bei der mächtigen Burganlage von Kuressaare / Arensburg, wo während des II. Weltkriegs viele russische und deutsche Soldaten militärisch unsinnig in den Tod getrieben wurden und wo sowohl während der deutschen Besetzung als auch der sowjetischen Okkupation menschenverachtend mit den lettischen Bürgerinnen und Bürgern umgegangen wurde.
- So ganz anders in der alten Stadt Haapsalu, der „Kleinen Diva“ an der Westküste Estlands, wo einst die Romanows, der Geldadel, zahlreiche Kulturschaffende und gesundheitsbewusste Menschen den noblen Kurbetrieb belebten, wo der Zar mit seinem Gefolge auf einem eigens dazu errichteten und bis heute gut erhaltenen Bahnhof (heute Eisenbahnmuseum) empfangen wurde, wo man sich auf der Kurpromenade, im Kurhaus mit seinen benachbarten wundervollen Jugendstilvillen traf und den mächtigen Ruinen der ehemaligen Bischofsburg und dem Dom Referenz erwies.
- So in Dirhami / Derhamn, wo in den dichten Wäldern gewaltige, eisenbetonierte Anlagen langsam von der Natur überwuchert werden, die einst zu streng geheimen Raketenabschussrampen gehörten, die hier stationiert waren und ihr furchterregendes Waffenpotential während des Kalten Krieges auf Ziele in Westeuropa gerichtet hatten.

Mit dem Fahrrad mühsam über die Schotterstraßen Lettlands



Routenplan 7: Von Pavilosta / Paulshafen (Lettland) bis Ventspils / Windau (Lettland)

Eine Exkursion nach Riga: Das Freiheitsdenkmal, …

… vor gut restaurierten Häusern und …

… im Dom von Riga

Ein „Sohn der Stadt“: Johann Gottfried Herder (1744 - 1803), dessen Denkmal 1864 vor dem Hauptportal des Domes errichtet wurde und das erste in Riga ist, das einem Kulturschaffenden gewidmet wurde

Bischof Albert, der Begründer der deutschen Kolonie Livland
und der Stadt Riga (1201) und der Erbauer des Doms (1211)

Bei mäßig gutem Wetter und tüchtigem Wind von Ventspils / Windau
nach Kuressaare / Arensburg auf der Insel Saaremaa / Ösel, wo eine mächtige
Burganlage den Jahrhunderten trotzt

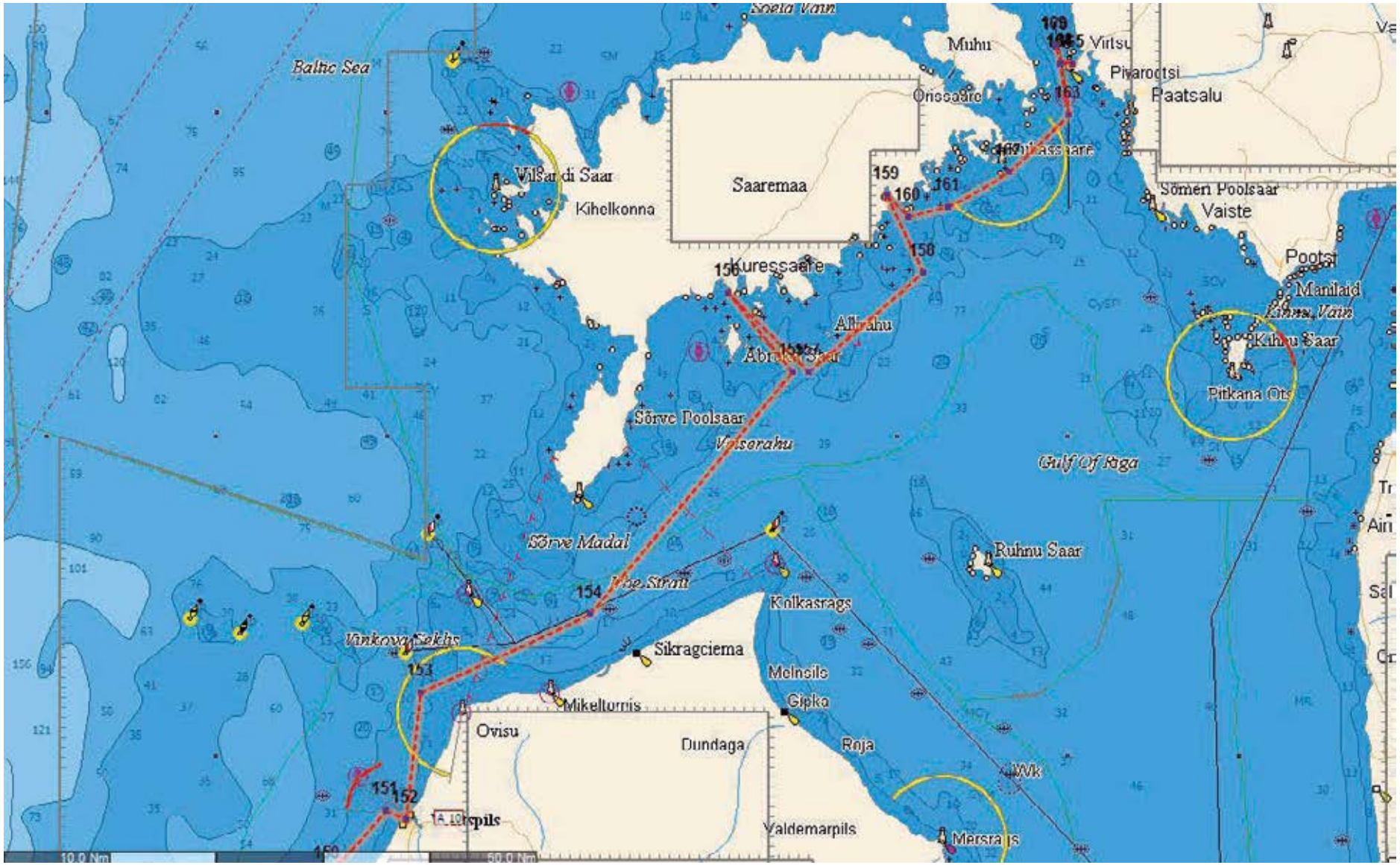
Innerhalb der Mauern spielten sich grausame Dinge ab,
so 1941 das Massaker an 90 Zivilisten durch sowjetische Besatzer,
dem diese Gedenkstätte im Innenhof gewidmet ist

Auf der Halbinsel Sörve / Sworbe, der südlichen Spitze der estnischen Insel Saaremaa / Ösel,
wird den 1944 gefallenen Soldaten beider Seiten gedacht, den Russen …

… und den Deutschen

In direkter Nachbarschaft wird auch der Menschen gedacht,
die als Zivilisten unter den Kämpfen und den Okkupanten leiden mussten

Im Hafen von Saaremaa / Ösel landet ein Falke mit seiner geschlagenen Beute
auf unserem Deck



Routenplan 8: Von Ventspiels / Windau (Lettland) bis Virtsu (Estland)

Gut also für Geist und Psyche, dass der Wind uns weitertrieb und die kalte Frühlingsluft die dunklen Gedanken schnell verscheuchte, die schönen Erinnerungen aber belebte. Bislang waren wir auf See – nach wie vor und weit und breit – das einzige Segelschiff zu dieser frühen Jahreszeit.

Erst in Tallinn / Reval nahm die Segelsaison ihren Anfang. Vorboten bildeten einige finnische Yachten, die den kürzesten Weg über den Finnischen Meerbusen nahmen, um den im kalten Winter ausgetrockneten Kehlen ihrer männlichen Crews endlich Befriedigung zu verschaffen.

Die Stadtbesichtigung der imposanten, alten, geschichtsträchtigen Hansestadt wurde zu einem besonderen Erlebnis.

Tallinn hieß bis 1918 Reval und ist die Hauptstadt von Estland. Sie nimmt seit altersher eine zentrale regionale Schlüsselposition ein und behauptete ihre Authentizität unter allen Herrschaftsansprüchen durch die vergangenen Jahrhunderte: Dänen, Schweden, Russen, Deutsche hatten sich abwechselnd des Landes und der stolzen Stadt bemächtigt. Zwischen 1918 und 1940 erlangte Estland erstmals seine staatliche Souveränität („Republik Estland“); 1991 konnte Estland seine politische Unabhängigkeit erneuern. Dazwischen lagen lange Jahre unter zunächst deutscher (1941 - 1944), dann sowjetischer Machtentfaltung (1944 - 1991).

Wen die Seekrankheit überfällt, der muss gewärmt, versorgt und aufmerksam beobachtet werden

Für uns war es mehr als erstaunlich, in welch gutem Zustand die mittelalterliche Bausubstanz – die Stadtmauern, Türme, Befestigungsanlagen, Kirchen, Klosteranlagen u.s.w. – erhalten geblieben ist. Mehrfach wanderten wir durch den alten Stadtkern, immer staunend und mit wachem Blick für alle Schönheiten, die sich dem Besucher offenbaren.

Kein Kreuzfahrtschiff lässt Tallinn auf wechselnden Ostsee-Kursen aus; die Stadt und ihre Bewohner haben sich auf den Tourismus eingestellt, ohne dass die geschäftstüchtige Aufdringlichkeit unangenehme Auswüchse bekommt.

Dass gleichwohl viele Touristen nicht nur wegen der Kunstschätze, dem mittelalterlichen Flair, den kulturellen Besonderheiten und der einmaligen geographischen Lage Tallinn besuchen, wird abends sichtbar, wenn in den Kneipen und Spelunken der Alkohol zu strömen beginnt.

Auch die junge, aufmerksame und hilfsbereite Hafenmeisterin von Vergi (Estland) wunderte sich über das gewaltige Motiv, das Alkohol offenbar darstellen kann, um müde Männer munter zu machen und sie bereits recht früh im Jahr über den Finnischen Meerbusen zu treiben.

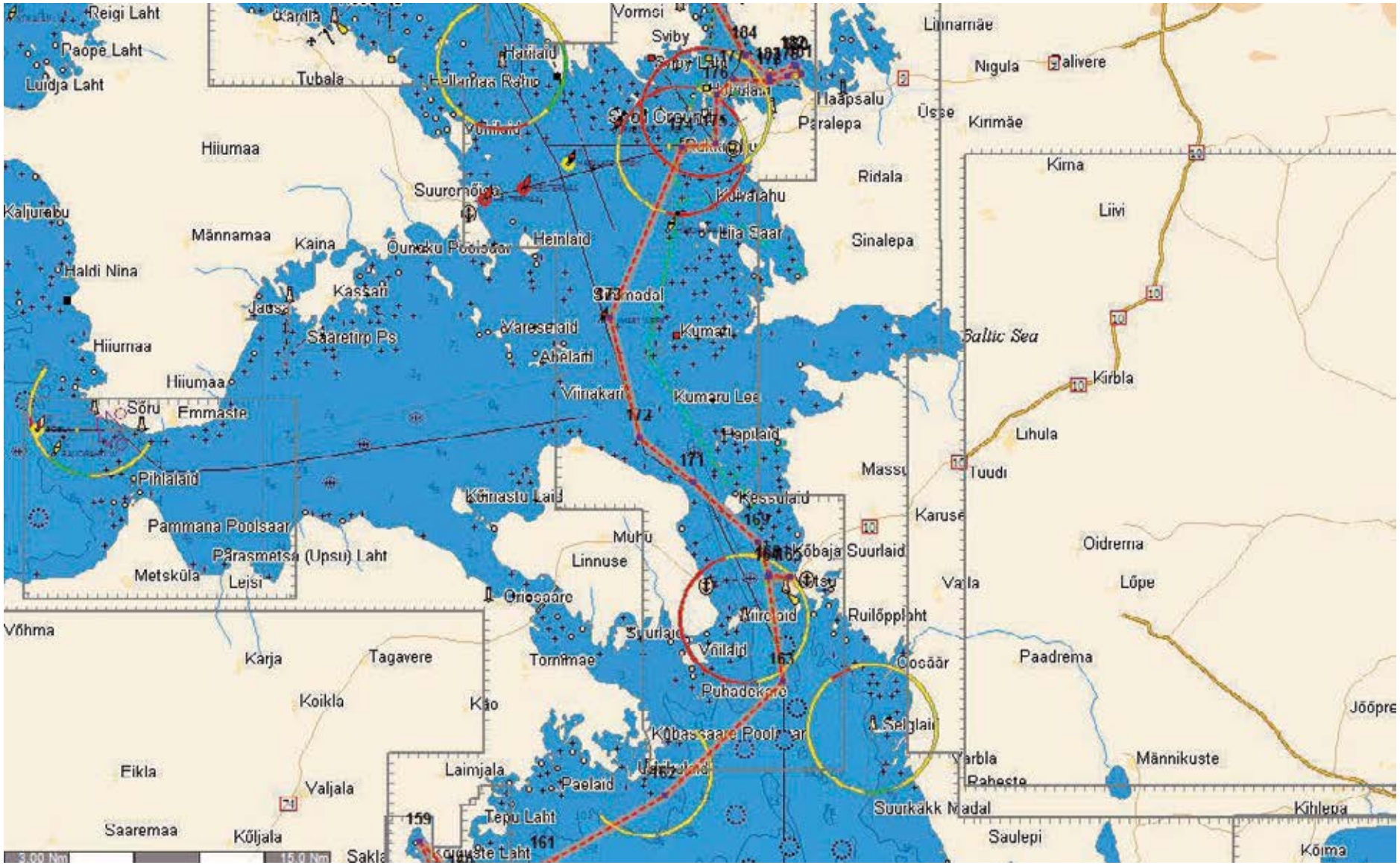
Vergi, ein Hafen ohne Siedlung, ein Ort aber zum Ein- und Ausklarieren, besitzt ein kleines, gutes Restaurant und (in einer Halle etwas versteckt, quasi in der „zweiten Reihe“) ein gut sortiertes Spirituosenlager – geöffnet (fast) rund um die Uhr.

In Vergi hat man viel vor: der Hafen soll ausgebaut werden (seine Wassertiefe lässt den Besuch auch größerer Schiffe zu), eine Infrastruktur bekommen, ein Knotenpunkt für den Wassersport werden. Insofern ist die „Hafenmeisterin“ schon heute – ohne dass man es merkt – eine Entwicklungs-Managerin, die in den kommenden Jahren – trotz Finanzkrise – 50 Millionen EU-EUROS ausgeben darf. Wer sie kennen gelernt hat, traut ihr viel zu, denn Weitblick und Durchsetzungsvermögen zeigen sich schon jetzt und der Optimismus steht ihr gut zu Gesicht.

Vergi kann ein guter Ausgangshafen sein, wenn St. Petersburg angelaufen werden soll. Weiter westlich, wo die russische Grenze aus der Flussmitte der Narva in spitzem Winkel weit in die See ragt, liegen unüberbrückbare Sperrgebiete, so dass die Wege von Kunda oder Narva-Joesuu – obwohl von der Luftlinie her viel näher zum gesteckten Ziel gelegen – erheblich weiter sind. Wer also von Estland aus seine Reise zum „Venedig des Nordens“ plant, muss sich am Tiefwasserweg orientieren und die Insel Gogland ins Visier nehmen.

Vergi kann auch deshalb ein guter Ausgangshafen sein, weil die umgebenden Wälder an eindrucksvoller Ursprünglichkeit nichts zu wünschen übrig lassen. Nicht zuletzt die Tatsache, dass dieser Küstensaum breitflächig bis vor zwei Jahrzehnten von den Sowjets zur absoluten militärischen Sicherheitszone erklärt worden war und alle Bewohner zwei Ausweise haben mussten, hat die Basis für ein großes Naturreservat (Lahemaa National Park) geschaffen, in dem sich Bären, Wildkatzen, Seeadler und Elche wohl fühlen.

Ausflüge zum ehemals fürstlichen Landsitz (Sagadi Monor) mit seinem weitläufigen, gepflegten Park, einem kleinen Museum und einem gehobenen, westlichen Ansprüchen mehr als gerecht werdenden Hotel mit Restaurant können der anderen Seite der Bedürfnislage ausländischer Besucher entsprechen. Natur und Kultur in wunderbarer 500-jähriger Harmonie.



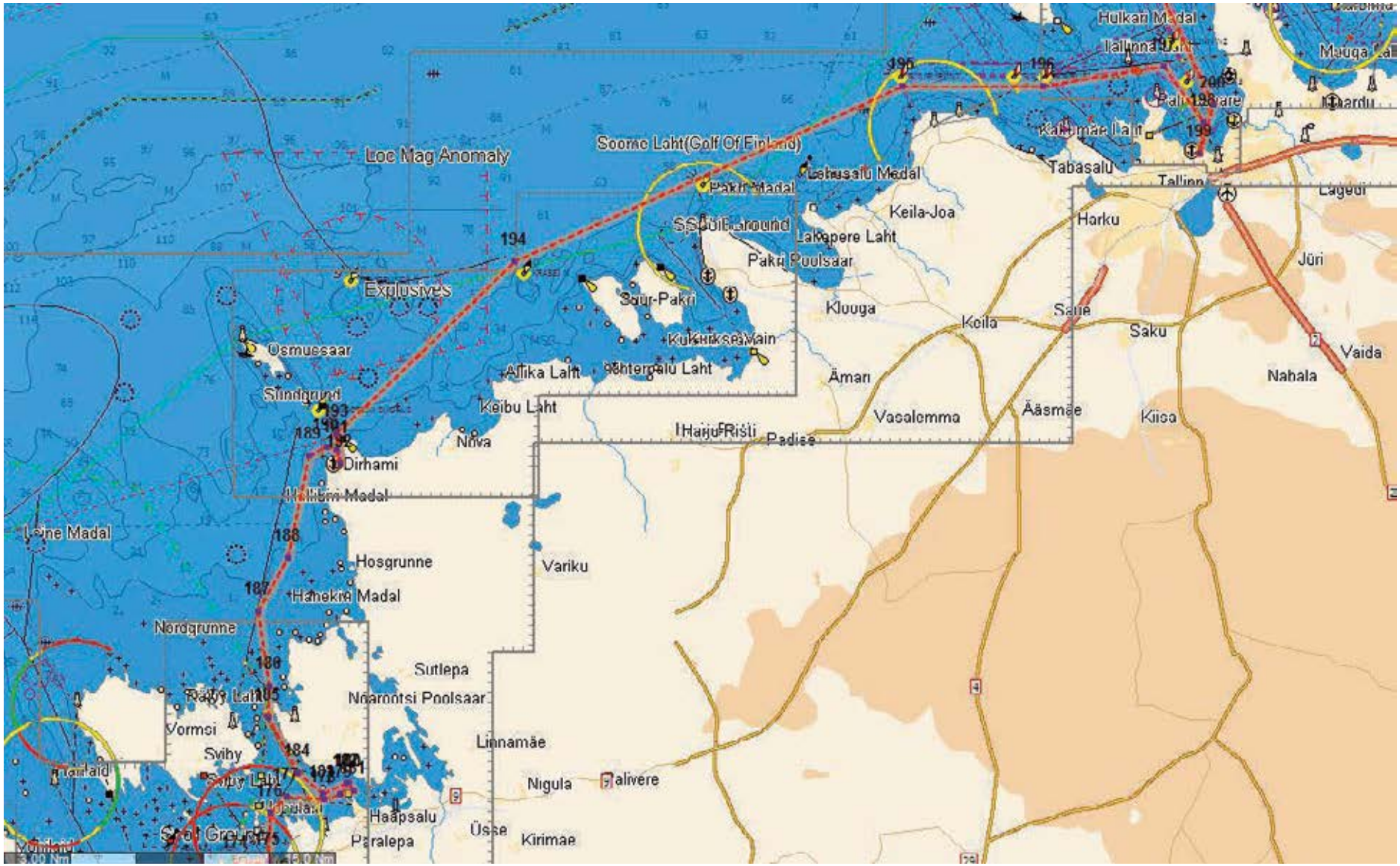
Routenplan 9: Von Virtsu (Estland) bis Haapsalu (Estland)

Wo einst Pjotr I. Tschaikowski und andere prominente Künstler kurten, ist wieder Aufbruch angesagt: Alte Bausubstanz in Haapsalu will erhalten bleiben

Ruine der Bischofsburg zu Haapsalu – stolzes Zeichen früher Christianisierung

Dicke Mauern der 1721 auf Anweisung von Zar Peter I. geschleiften umlaufenden Burganlage ragen in den Himmel

Auf dem Bahnhof mit seinem langen überdachten Bahnsteig (1907) wurde einst der russischen Zar, seine Familie und der Hofstaat empfangen



Routenplan 10: Von Haapsalu bis Tallinn (Estland)

Wappen und Flagge Estlands über dem Regierungssitz in Tallinn

Überall prägen die Türme den Charakter der Altstadt

Hochoben vom Kirchturm eröffnet sich die schöne Stadt mit den gut erhalten gebliebenen Befestigungsanlagen besonders anschaulich

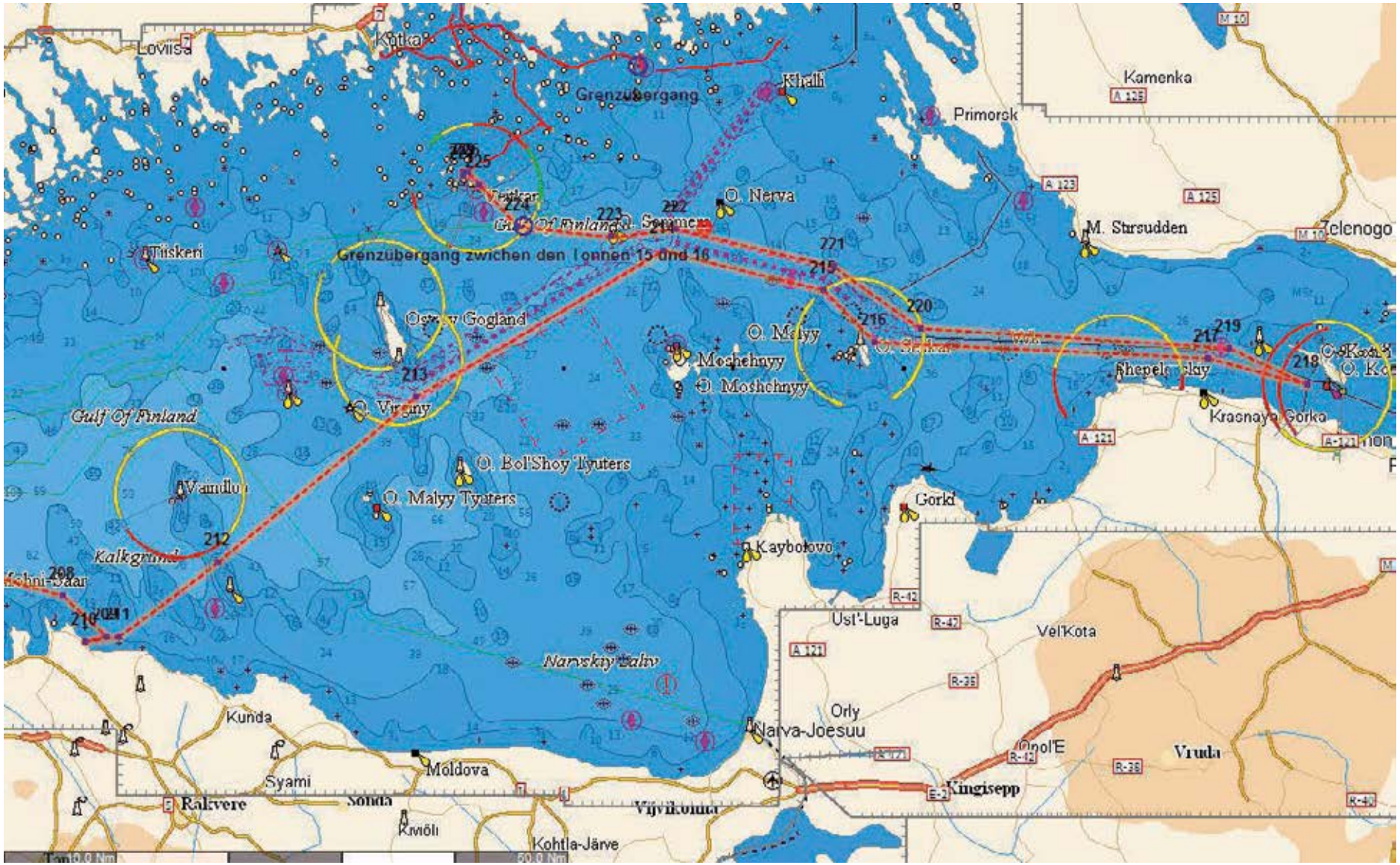
Alte Speicher wurden restauriert und einer neuen Bestimmung übergeben

Liebevolles Bewahren im Großen, …

… z.B. Hausfassaden, …

… z.B. Skulpturen,

…aber auch im Kleinen, z.B. Heiligenbilder, …



Routenplan 11: Von Vergi (Estland) in Richtung St. Petersburg (RUS) und dann nach Haapasaari (Finnland)

Gut gesicherte Stiege durch das Naturreservat „Lahemaa rahvuspark“

Aber auch hier mahnen ehemalige Bunkeranlagen und aufgegebene Stellungen von sowjetischen SS 20-Raketen mitten im Wald an eine Wirklichkeit, die bis heute nichts von ihrem Schrecken eingebüßt hat, ist das todbringende Waffenpotential doch nur ein wenig zurückverlegt worden.

Vergi hat also alles, was der Skipper zur Vorbereitung braucht: „Wireless Local Area Network“ (W-LAN)-Verbindung, Strom und Wasser, Benzin und Diesel, Schutz bei allen Winden und einen tollen Badestrand. Hier kann man sich Zeit nehmen, um den richtigen Augenblick zum Absprung zu bestimmen, denn St. Petersburg ist nicht an einem Tag zu erreichen.

Vergi sollte auch für die ’NORDLICHT’ zum Ausgangshafen werden. Zweimal hatte man Visa beantragt: vom 20.04. - 19.05. für Kaliningrad / Königsberg und vom 25.06. - 24.07. für St. Petersburg. Und diese zweimal vier Wochen hatten im Bewusstsein des Skippers Unheil angerichtet, das sich nun zum schwersten Fehler seiner jahrzehntelangen See-Erfahrungen auszuwirken begann.

Da ’NORDLICHT’ den Aufenthaltsspielraum in Kaliningrad bei weitem nicht ausnutzte und die Reise danach gemütlich, geruhsam und dennoch relativ zügig vonstatten ging, waren meine Frau und ich am 25.05. in Vergi ausreisebereit – einen ganzen Monat zu früh, wie aber erst direkt vor St. Petersburg erschreckt bemerkt wurde.

Meine Frau hatte mir aufgrund meiner bisher gezeigten logistischen Fähigkeiten, meiner Sorgsamkeit und Gewissenhaftigkeit bei Reiseplanungen vollständig vertraut; es kam also kein Zweifel auf, dass die Planungs-Eckwerte genau berücksichtigt werden; der kontrollierende Blick („Vier-Augen-Prinzip“) fehlte.

Da kann auch nicht entschuldigend argumentiert werden, dass beim Ausklarieren in Estland drei (!) Beamte die Pässe prüfend in der Hand hatten. Auch die Vorankündigungen der Abreise bei zwei Adressaten in St. Petersburg via E-Mail provozierten ebenfalls keinen postwendenden Protest. – Der 25.05. als Beginn des Zeitrahmens für den visabewährten Aufenthalt in St. Petersburg hatte sich bewusstseinsmäßig beim Skipper der ’NORDLICHT’ ohne Fragezeichen fest verankert. Bei solcher inneren Gewissheit kommt auch gar keine Frage auf, geschweige denn ein Zweifel.

So nahmen die Dinge also ihren unabänderlichen Lauf.

Gestartet waren wir mittags, um bei Helligkeit die russische Seegrenze zu passieren und Kontrollen nicht zu erschweren.

Bei Grenzübergang wurde eine Meldung abgesetzt, die allerdings nicht beantwortet wurde. Erst beim Erreichen des Tiefwasserwegs kam es zu einem Sprechfunkkontakt; wenig später auf der Höhe von Gogland kam ein Boot der russischen Coast Guard mit pechschwarzer Auspuff-Fahne und dröhnender Maschine herangestiemt, ging im Abstand von ca. 50 Metern auf Parallelkurs, kontrollierte den Schiffsnamen, war’s zufrieden, dass sich – wie mündlich bereits übermittelt – zwei Personen zeigten, und ließ ’NORDLICHT’ gen St. Petersburg passieren. Auskünfte zu den gültigen Visa wurden nicht verlangt.

Die Nacht war ruhig; segelnd und teils motorend ging es knapp neben dem Hauptfahrwasser gen Westen. Abwechselnd verschufen sich Gisela und ich Ruhepausen; man kam unbehelligt und gut voran.

Die Nacht war kurz und blieb hell (Sonnenuntergang: 22.15 Uhr russische Zeit, Sonnenaufgang: 04.00 Uhr). Der rege Schiffsverkehr von und nach Russland konnte gut beobachtet werden, zumal es via „Automatic Identification System“ (AIS) kontinuierlich gelang, alle Schiffsbewegungen mühelos zu erkennen, auszuwerten und bei der eigenen Navigation zu berücksichtigen.

Kurz vor der Ansteuerungstonne des St. Petersburger Seekanals (60:01,36 N / 29:25,12 O), bei der sich alle Schiffe zu melden haben, und knapp vor dem Trennungsgebiet, das vor der Insel Kotlin / Kronstadt eingerichtet ist, rief ich kurz vor 08.00 Uhr Tatjana Bykowa, die umsichtige Repräsentantin verschiedener deutscher Vereine (u.a. „Club der Kreuzer Abteilung e.V.“ (CKA) des Deutschen Segelverbandes und „TRANS-OCEAN – Verein zur Förderung des Hochseesegelns e.V.“), via Handy an, um sie fröhlich mit der Feststellung zu begrüßen, dass ein wunderschöner Tag angebrochen sei. Sie bestätigte, dass das Wetter in St. Petersburg auch viel versprechend ist – das Fehlen einer Bemerkung, dass ’NORDLICHT’ bereits erwartet würde, verwunderte den Skipper, denn es schien so, als hätte er Tatjana mit seinem Anruf geweckt. Als ich sagte, dass ’NORDLICHT’ in ca. zwei Stunden anlanden würde, trat eine Pause ein; danach: „Sie haben doch erst in einem Monat das Visum.“ Jetzt verschlug es mir die Sprache. Gemeinsam kontrollierten wir die Daten – der Irrtum war offenkundig. Ich brauchte nun ein paar Minuten, um den Schrecken zu überwinden, dem Ärger gegen mich und der nachfolgenden ratlosen Enttäuschung Raum zu geben. In den Pässen stand unmissverständlich (wenn auch sehr klein gedruckt) der 25. Juni als Beginn der Aufenthaltsgenehmigung.

Ein erneuter Anruf bei Tatjana Bykowa ließ erkennen, dass man ’NORDLICHT’ und ihre Crew mit Sicherheit in St. Petersburg zurückweisen werde, von daher wurde zur sofortigen Umkehr geraten und Haapasaari als Zielhafen in Finnland empfohlen.

Nach weiterem Hin- und Herüberlegen – weiterfahren, um dann ggf. zurückgeschickt zu werden, oder gleich umzukehren, um auch Zeit und Kraft zu sparen – wurde das Schiff auf Gegenkurs gebracht. – Der Traum vom ersten Sonnentag in St. Petersburg war ausgeträumt.

Unter Maschine ging es nun wieder seewärts. Offenbar war das Wendemanöver – trotz des starken Schiffsverkehrs – von der russischen Radarüberwachung nicht bemerkt worden.

Nach zwei Stunden, die der Skipper brauchte, um wieder klare Gedanken fassen zu können, wurde über Kanal 16 Kontakt zu Traffic Control St. Petersburg hergestellt, die Situation wahrheitsgemäß geschildert, auf den schlimmen Irrtum hingewiesen und die Entscheidung zur Rückkehr begründet. Ich bat darum, die Wiederausreise zu genehmigen, gab Standort, Kurs und Geschwindigkeit bekannt und versicherte, dass kein Landkontakt bzw. Kontakt zu Personen stattgefunden habe. Kurz darauf kam die befreiende Antwort: Permission für die Ausreise mit dem Wunsch einer guten Reise erteilt. – Gisela und ich waren erleichtert und zufrieden.

Gegen Mittag wurde 'NORDLICHT' via Sprechfunk aufgefordert sich zu melden und die genaue Position bekannt zu geben. Was jetzt folgte, war voller Widersprüche und Ungereimtheiten: zwischen langen Stand-By-Phasen kamen Ansagen, sofort nach St. Petersburg zurückzudampfen (inzwischen über 30 sm entfernt) und die Fahrt fortzusetzen. Man merkte, dass sich die russische Seite – quasi „hinter den Kulissen" – mit der gegebenen Situation schwer tat; zu vermuten war, dass mehrere Entscheidungsebenen die Sache an sich ziehen wollten und dabei zu unterschiedlichen Einschätzungen und Empfehlungen kamen.

Zunächst hatte der Skipper der 'NORDLICHT' Fahrt aus dem Schiff genommen, da aber die Stand-By-Phasen immer länger wurden und keine klaren, eindeutigen, also unmissverständlichen Ansagen ergingen, wurde erneut Fahrt aufgenommen. So näherte sich das Schiff der (im II. Weltkrieg heiß umkämpften) kleinen Schäre Sommers / Someri mit seinem gut sichtbaren Leuchtturm, wo der Tiefwasserweg hätte verlassen werden müssen, um den Kurs auf Haapasaari (Finnland) abzusetzen.

Gegen 18.00 Uhr wurde 'NORDLICHT' auf Kanal 16 aufgefordert, über Kanal 11 weitere Anweisungen entgegen zu nehmen. Es meldete sich der Kommandant des Patrouillenbootes der Coast Guard mit der Nummer 143, das mit hoher Geschwindigkeit von achtern aufkam. In unmissverständlichem Befehlston wurde eine Inspektion der 'NORDLICHT' angekündigt und der Schiffsführer aufgefordert, sofort beizudrehen. Daraufhin wurde die Fahrt deutlich gedrosselt, und wenig später war das Patrouillenboot – nach wie vor dröhnend und stinkend – neben der 'NORDLICHT'. Ein Schlauchboot wurde zu Wasser gelassen und drei Männer setzten über: ein Matrose, der die ganze Zeit über im Tender blieb, und zwei Mann – der Kapitän II. Klasse als Untersuchungsführer und ein anderer, der Englisch sprach und die Übersetzung übernahm (später ergab sich gesprächsweise, das Letzterer in einer technischen Disziplin einen akademischen Abschluss gemacht hatte).

Zum Glück war das Wetter gut, der Wind war fast eingeschlafen, lediglich alte See schüttelte 'NORDLICHT' mit ihrer ergänzten Besatzung tüchtig durch.

Zunächst suchte sich „143" einen geeigneten Ankerplatz, der keine 50 Meter Kette erforderlich machte. 'NORDLICHT' musste folgen und wurde von meiner Frau während der kommenden Stunden gegen die Wellen zu halten versucht. Immer wieder mussten Schleifen gefahren werden, um den Abstand zum Coast Guard-Schiff möglichst gering zu halten. – Hinterher erhielt Gisela von allen viel Lob: sie hatte die Situation ausgezeichnet gemeistert.

Die beiden Beamten hatten eine große Aktentasche mit an Bord gehievt, aus deren unergründbaren Tiefen nach und nach viele Bücher, Dokumente, Vordrucke und Protokollbögen hervorgezogen wurden. Auf dem Tisch in der Plicht sah es bald aus wie während einer langwierigen Konferenz. Zunächst wurde ich mit zwei Gesetzesbüchern konfrontiert, um auf gelb gemarkerte Paragraphen aufmerksam gemacht zu werden, gegen die ich verstoßen habe. Die Beschuldigungen richteten sich übrigens nur gegen den Schiffsführer, nicht gegen seine Frau. Dabei ging es um das Befahren russischer Hoheitsgewässer ohne gültige Aufenthaltsgenehmigungen.

Man wies vorsorglich darauf hin, dass die ganze Prozedur ca. 4 Stunden dauern werde und der Skipper am Ende auch dem Kommandanten auf dem Patrouillenboot persönlich vorgestellt werden müsse. Auf die bange Frage, ob der Schiffsführer der 'NORDLICHT' sich nun als Gefangener verstehen müsse und die Eigentumsrechte am Schiff gefährdet seien, wurde freundlich abgewinkt; es gehe lediglich um einen juristischen Tatbestand, der im Gesetz klar umrissen sei. Die Crew der 'NORDLICHT' wurde auch dahingehend beruhigt, dass gesagt wurde, dass keine Durchsuchung des Schiffes erfolgen werde. Alles beruhe auf klar definierten Rechtsnormen, deren Verletzung alleiniger Gegenstand der Untersuchung sei. Danach könne 'NORDLICHT' unbehelligt nach Finnland weitersegeln.

Mit diesen grundsätzlichen Aussagen schien die Basis für eine faire Unterredung gegeben zu sein, was sich beiderseitig stimmungsmäßig sehr positiv auswirkte. Die Angst vor unüberschaubaren Folgen ist natürlich kein guter Ratgeber, wenn es hart auf hart kommt. Dass hier Rechtsstaatlichkeit gemeint war, konnte man auch daran erkennen, dass es mir freigestellt wurde, keine Aussagen ohne einen Anwalt zu machen. Natürlich blieb die Frage, was passieren würde, wenn der Skipper der 'NORDLICHT' auf das Hinzuziehen eines Rechtsbeistands bestanden hätte, ungestellt. Nachdem ich aber erklärt hatte, dass ich bereit sei, Aussagen zur Sache zu machen, wurde darüber als erstes ein Protokoll angefertigt und unterschrieben. Später kamen weitere Dokumente dazu, die alle dreifach ausgefertigt wurden – handschriftlich, versteht sich, wie denn sonst.

Danach war die Untersuchung eröffnet. Zunächst wurden alle Bootspapiere und Personaldokumente eingehend geprüft. Schließlich musste der Skipper auf einem neuen Vordruck schriftlich zu den gemachten Vorwürfen Stellung nehmen, wobei er seine Darstellung in deutscher Sprache (die niemand verstand) abfassen durfte:

„Irrtümlich überschritten wir an Bord unserer MSY 'NORDLICHT' (Hamburg) am 25.05.09 die Seegrenze zwischen Lettland und der Russischen Föderation, also genau einen Monat vor den in unseren Pässen eingetragenen Visadaten (25.06.09). Dieser Irrtum fiel uns leider erst kurz vor St. Petersburg auf. Daraufhin kehrten wir um; wir hatten keinerlei Kontakt zu Land und Leuten. Die Coast Guard bzw. Traffic Control St. Petersburg wurden mehrfach benachrichtigt; 'NORDLICHT' erhielt aber höchst widersprüchliche und keine verbindlichen Anweisungen, so dass der Schiffsführer die Rückreise fortsetzte mit der Insel Haapasaari (Passport Control) als Ziel in Finnland."

Auch dazu gab es ein Protokoll, in Russisch abgefasst, lückenhaft übersetzt und damit letztlich für mich nicht wirklich transparent; dennoch unterschrieb ich dieses und weitere, mühsam handgefertigte Abschriften. Danach wurde mir mitgeteilt, dass ich ein Bußgeld von 2.000,- Rubel (ca. 75,- €) zu entrichten hätte.

Alle Papiere wurden mehrfach gegengezeichnet und zum Schluss dem Kommandanten auf „143“ überbracht, der nun auf allen Dokumenten seine Beglaubigungen mit Unterschrift und Stempel plazierte.

Nachdem das Ergebnis der Untersuchung klar, Einvernehmen zwischen der Coast Guard und dem Skipper der ’NORDLICHT’ erzielt und die ungehinderte Ausreise zugesichert worden war, entspannte sich die Stimmung allgemein. Der Protokollant, der wusste, dass sein Dienstvorgesetzter, der die Untersuchung führende Kapitän II. Klasse, kein Englisch verstand, signalisierte vorsichtiges Bedauern für die nun fast abgeschlossene Prozedur: „Wir tun nur unsere Pflicht.“ Ich signalisierte noch einmal meinerseits das Bedauern für diesen misslichen Irrtum, durch den die Untersuchung auf See erforderlich geworden war. Die Mimik ließ beiderseits erkennen, was in Worten nur schwer ausgedrückt werden kann.

Der Kommandant verzichtete – nach einer entsprechenden Bitte meiner Frau im Hinblick auf die fortgeschrittene Zeit – auf eine persönliche Gegenüberstellung des Skippers der ’NORDLICHT’ an Bord seines Patrouillenboots „143“, lehnte aber die direkte Bezahlung des Bußgeldes ab. Es wurde auf den im Protokoll vermerkten Code hingewiesen, mit dessen Hilfe eine Überweisung auch aus dem westlichen Ausland ohne Probleme möglich wäre (was sich später dann bei einer finnischen Bank allerdings als Trugschluss erwies).

’NORDLICHT’ war zu früh nach St. Petersburg aufgebrochen und wurde auf Hoher See gestoppt. Nach der mehrstündigen Untersuchung verlassen uns die Offiziere

Nach 3 ½ Stunden verließ die Crew der „143“ mit ihrem Schlauchboot die ’NORDLICHT’, nicht ohne dazu vom Kommandanten den ausdrücklichen Befehl erbeten zu haben. Es wurden wechselseitig Fotos geschossen – man trennte sich (fast) freundschaftlich-locker. Selbst der Kommandant erschien auf der Brückennock, um freundlich-jovial herab zu winken.

Noch einmal hatte man mir ausdrücklich bestätigt, dass ich nach russischem Recht nicht als vorbestraft gelte und die Visa ihre Gültigkeit behielten: „Willkommen in St. Petersburg – aber erst am 25. Juni !“

Von der Brückennock herab grüßt auch der Kommandant des Coast Guard-Schiffs ’143’

Nach Mitternacht wurde die Grenze zwischen dem Seegebiet der Russischen Föderation und Finnland zwischen den Tonnen 15 und 16 passiert; die ordnungsgemäßen Ab- und Anmeldungen erfolgten per UKW-Sprechfunk: Traffic Control St. Petersburg – Kanal 11 und Traffic Control Helsinki – Kanal 60 (wobei sich eine freundliche Dame zusätzlich auf Kanal 67 meldete, die für die finnische Radarüberwachung dieses Grenzgebietes zuständig war und ’NORDLICHT’ mit dem beruhigenden Hinweis begrüßte: „I have you on my screen. You are welcome !“)

Eine Stunde später legte ’NORDLICHT’ an der hell erleuchteten Pier des Passport-Control-Punktes in Haapasaari behutsam an. Über 30 Stunden auf See, fast 200 Seemeilen und erhebliche Aufregungen und Anspannungen (verbunden immer wieder mit der Unbegreiflichkeit des Skippers, wie es zu diesem Irrtum hatte überhaupt kommen können) lagen hinter Schiff und Crew. Grund genug ein schmackhaftes Essen zu bereiten und einen guten Schluck Rotwein vor dem langen, tiefen Schlaf zu genießen. – Übrigens: als der ’NORDLICHT’ die Inspektion angekündigt wurde, wanderten noch schnell zwei schöne Rotweinbuddeln über die Kante, denn zusätzlichen Ärger wegen Zollvergehens wollte sich die Crew nicht einhandeln.

So ruhen also zwei Flaschen Rioja auf dem in der Seekarte fein säuberlich markierten Grund und warten auf bessere politische Zeiten. – „Einen Heben“ wird man allerdings erst können, wenn der Schatz tatsächlich gehoben ist.

Ankunft in Haapasaari, wie Rückkehr in die Heimat

Erst am nächsten, sonnigen Vormittag erfolgte die Einklarierung. Die finnischen Grenzbeamten nahmen Rücksicht auf die müde Crew und ließen sie erst einmal ausschlafen. Man war im Bilde, was die ’NORDLICHT’ anbetraf, hatte man doch den gesamten Funksprechverkehr aufmerksam verfolgt.

Danach verholte ’NORDLICHT’ in den wunderbar geschützten Naturhafen von Haapasaari an einen kostenfreien Schwimmponton direkt unterhalb der alten Inselkirche. Gisela und ich fühlten uns wie nach Hause zurückgekehrt, freundlich empfangen und sicher geborgen, obwohl wir noch niemals vorher in Finnland gewesen waren.

Manche Fragen blieben allerdings offen:

- So jene, ob man nach Bemerken des Irrtums hätte nach St. Petersburg weiterfahren sollen, um quasi vor Ort und im direkten Gespräch mit der Grenzbehörde die Konsequenzen aus dem Fehlverhalten zu erörtern.
- Aber auch jene, was passiert wäre, wenn schlechtes, unsichtiges Wetter geherrscht hätte und eine Untersuchung auf See mit Sicherheit unmöglich gewesen wäre.
- Schließlich auch die, wie andere Länder im Ostseeraum in vergleichbaren, sicherlich höchst seltenen Fällen mit einer solchen Situation umgehen.

Gleichwohl bleibt auch ein Kopfschütteln zurück über den ungleichen Kampf zwischen „David und Goliath“: ein großes Patrouillenboot (mit geschätzten 20 Besatzungsmitgliedern) wird in Gang gesetzt, um ein kleines Segelschiff mit zwei älteren Menschen an Bord aufzubringen; ein erstaunlicher bürokratischer Aufwand wird betrieben, um ein Bußgeld von 75,- € zu verhängen.

Dennoch bleibt anzuerkennen, dass ein rechtlich offenbar einwandfreies Verfahren stattfand, keine unangemessene Schärfe und Willkür gezeigt wurden und man sich am Ende eher gelassen, zumindest aber erleichtert trennte – wohl beidseitig.

Zwei Tage im schönen, frühlingswarmen Haapasaari waren nötig, um der Seele wieder festen Grund zu verschaffen. Erst danach konnte – vorsichtig tastend – gemeinsam überlegt werden, ob St. Petersburg noch ein Reiseziel bleibt.

„Ankunft in Haapasaari – wie Rückkehr in die Heimat !“ – so steht es im Logbuch. Und diese „Heimat“ wollte nun unter den Kiel genommen werden. Das Seegebiet südlich von Kotka ist ein besonders attraktiver Schärengarten, der in ein großes Naturschutzgebiet integriert wurde („Itäinen Suomenlahti Konsallispuisto“). Die Außenschäre Ulko-Tammio schien der richtige Ort, um das Pfingstfest zu begehen. Im Naturhafen, umgeben von schroffen, rund gewaschenen Granitbuckeln, über denen sich ein uriger Wald ausgebreitet hat, brach der Sommer aus. Erstmals reichten T-Shirts und kurze Hosen als Bekleidung aus. Finnische Bootsnachbarn wagten sogar ein morgendliches Bad in der See (bei satten 14 Grad Celsius !).

Im Schärengarten der finnischen Südküste (I)

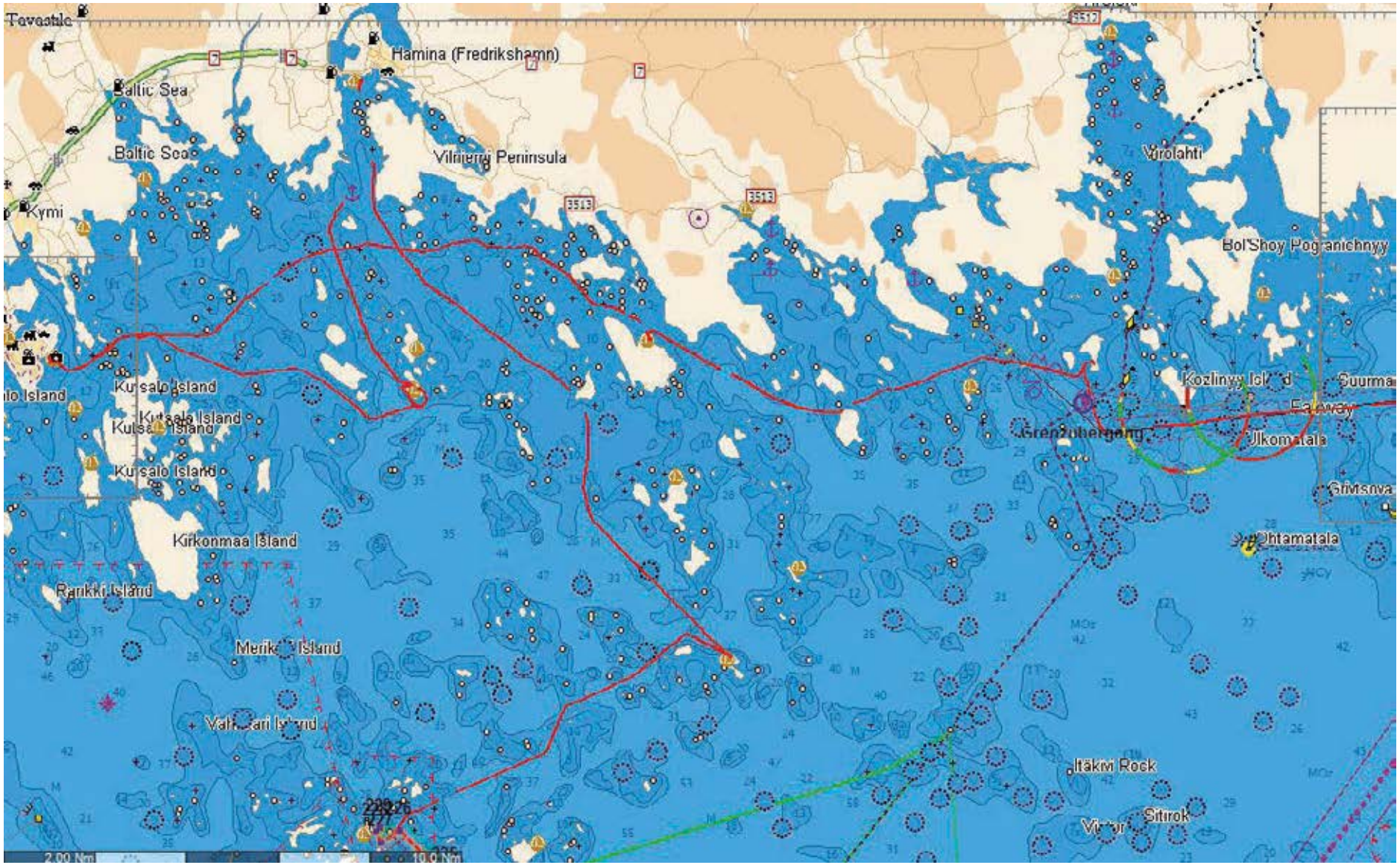
Im Schärengarten der finnischen Südküste (II)

Im Schärengarten der finnischen Südküste (III)

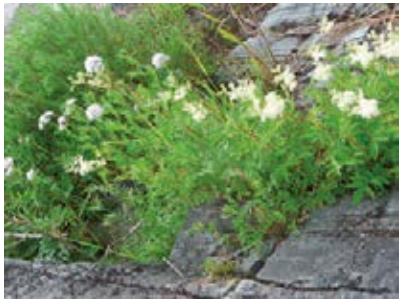
Im Gespräch mit finnischen Seglern wurde auch der Mut belebt, das Seengebiet nördlich von Wyborg / Viipuri zu besuchen, wobei der Saimaa-Kanal nur über russischen Seeraum zu befahren und erreichen ist. Alle Gesprächspartner wiesen zudem auf die Möglichkeit hin, die Visa nach St. Petersburg durchaus noch zu nutzen, indem man von Lappeenranta mit dem Bus oder der Bahn als Tourist hinfährt. Im Yachthafen von Lappeenranta / Villmanstrand könne man sein Schiff unbesorgt zurücklassen. So meldete sich 'NORDLICHT' bei der Kanalverwaltung für den Törn zum Saimaa-Kanal an und beabsichtigte vom Passport-Control-Punkt auf der Schäreninsel Santio bei günstiger Wetterlage den vorgeschriebenen küstennahen Seeweg zu nehmen. – Erneuter Kontakt mit den russischen Grenzorganen – ein wenig sträubten sich die Nackenhaare.

Vorher aber ist die Neugier auf den weiträumigen Schärengarten mit seinen verwunschenen "Schlupfwinkeln" im östlichen Finnischen Meerbusen groß. Das einzigartige Leben dieser Inselwelt will in den persönlichen Erfahrungsschatz aus erster Hand integriert werden. Ein kleiner Ratgeber – von einem Berliner Segler ins Deutsche übersetzt – trägt die Überschrift: „Auf Wellen und Inseln – Die See und die Inselwelt". Ja, Schären wie von Zauberhand einstmals hier verstreut. Und so beflügelt lief 'NORDLICHT' die Gruppe von ca. 30 Naturinseln unter dem Namen Majasaari-Nuokot an. – Dass sich dort dann der Sommer kurzfristig wieder verabschiedete und es bei einer Außentemperatur von knapp 12 Grad Celsius unter Deck nicht wirklich gemütlich wurde, zudem Regen Spaziergänge begrenzte und zu allem Überdruss auch noch die an sich verlässliche Heizung ausfiel …, das steht dann auf einem anderen Blatt.

Leere Stege, …



Routenplan 12: In den südfinnischen Gewässern



Baltikum (27.04. - 24.05.09)

In Klaipeda / Memel (Litauen) waren wir auf einer der vorigen Reisen bereits einmal; damals war es unser nördlichster Punkt. Wenn wir jetzt an der Küste weitersegeln werden, haben wir „Neuland“ vor uns.

Rast auf der Kurischen Nehrung bei Klaipeda / Memel

Der nächste Hafen, den wir anlaufen, ist Liepaja / Libau. In diesem lettischen Hafen liegt eine große Fähre aus Travemünde. Wir hätten es uns also auch einfacher machen können.

Der Anleger für Sportboote ist vor einem Hotel, einem ehemaligen Hafen-Lagerhaus, platziert. Der Umbau ist sehr aufwändig gestaltet und – wie ich finde – gelungen. Im Hotel sind die Sanitäreinrichtungen auch für Segler untergebracht; man braucht nur über den Vorplatz zu gehen.

Ein erster Stadtgang macht deutlich, dass hier von jeher ein multikulturelles Leben herrschte: Schweden, Russen, Balten und Letten haben im kunterbunten Stadtbild ihre Spuren in Jahrhunderten hinterlassen: einfache und hochherrschaftliche Holzhäuser, Jugendstil, Art Déco, Jahrhundertwendeschmuck und vieles mehr sind nebeneinander zu besichtigen.

Auf der Suche nach einem Imbiss stoßen wir endlich auf ein vorwiegend von jungen Menschen frequentiertes Fast-Food-Bistro, in dem es auch frische Salate und selbstgebackenen Kuchen gibt.

Denkmal für einen amerikanischen Soldaten der Luftwaffe

Kaliningrad ist für mich nicht mehr die trübe, eintönige, hässliche Plattenbaustadt von einst; das Stadtbild hat sich enorm verändert und ähnelt bereits streckenweise dem einer westeuropäischen Stadt. Mit Elenas Hilfe finden wir gute Restaurants. Zum Beispiel essen wir in zwei Speiselokalen vorzüglich frisch zubereitete litauische Gerichte: einmal Kartoffelklöße mit Pilzen bzw. gebratenem Speck und Salat, das zweite Mal Kartoffelpuffer mit Lachs und Frischkäse mit Kräutern bzw. die berühmte, kaltgeschlagene Borscht-Suppe (Rezept: Gekochte Rote Beete in Streifen, das Wasser der Roten Beete, Gurken in Streifen, Petersilie, Schnittlauch, Crème fraîche oder Kefir, dazu warme Pellkartoffeln).

Besonders kulturell hat Kaliningrad viel zu bieten. So besuchen wir die Vernissage einer Fotoausstellung in den weitläufigen Räumen des Kunstmuseums. Hier hatte zwei Jahre zuvor die SPIEGEL-Ausstellung stattgefunden, die Jörg initiiert und zusammen mit Stefan Aust eröffnet hatte. Erstaunlich viele Menschen geben sich hier ein Stelldichein; jeder kennt jeden. Es gibt offenbar eine riesengroße, kunstinteressierte Gemeinde. Man lebt in dieser Stadt mit seinen Kunstschaffenden. Elena ist in ihrem Element, man sieht es ihr an. Am Eingang vor der Kasse eine riesige Schlange. Mit Beziehungen verkürzen sich nach wie vor die elend langen Wartezeiten. Elena erzählt, dass früher solche Ausstellungen kostenfrei waren. Da aber dermaßen viele Menschen hineinströmten, dass niemand sich mehr bewegen konnte, hat man über ein Eintrittsgeld etwas Luft geschaffen. Elena geht dann hinterher noch zu mehreren Partys bis tief in die Nacht.

Zum Duschen und zum Abendessen sind wir bei Ludmilla und Jurij zu Hause eingeladen. Auch sie erzählen in gemütlicher Runde gerne ihre Lebensgeschichten. Jurij kommt – wie Elena und sehr viele Kaliningrader – von jenseits des Ural. Als Jugendlicher wollte er zusammen mit seiner Freundin der Eintönigkeit entrinnen. Das Vorhaben fand aber ein jähes Ende, als beide Mütter hinter der Wäsche im Schrank ihrer Kinder getrocknetes Brot fanden, das für die Wegzehrung bereits gesammelt wurde. Für Jurij wurde später die Marine zur „Zweiten Heimat“; so kam er nach Pillau und machte eine beachtliche Karriere. Als Kapitän zur See wurde er so früh in Pension geschickt, dass er sich noch einen weiteren Broterwerb aufbauen konnte.

Ludmilla stammt aus einer polnisch-russischen Familie; sie zog mit ihren Eltern nach Kaliningrad, weil sie dort Verwandte hatten und Arbeit fanden. Der Vater war gut verdienender Eisenbahner.

Ludmilla und Jurij wohnen in einer Wohnung in einem äußerlich erbärmlich aussehenden Plattenbau. Nach der politischen Wende konnten sie die Drei-Zimmer-Wohnung mit Wohnküche als Eigentum erwerben. Diese Wohnung wurde dann aufwändig renoviert. Früher wohnten sie hier auch mit Ludmillas Vater und Tochter zusammen. Jetzt wollen sie eine neue Eigentumswohnung am Rande der Stadt im Grünen erwerben, die den Eigentümern ohne Fenster und Türen im Rohbau übergeben wird. Da wartet noch viel Arbeit auf sie. Aber es geht vorwärts.

Den Abschluss des Kaliningrad-Aufenthalts bildet ein Orgelkonzert im ehemaligen deutschen Dom. Jörg hat Glück, dass ihm sein inniger Wunsch tatsächlich erfüllt wird und wir alle eine Stunde lang der neuen großen Orgel lauschen können. Jörg ist sehr bewegt, zumal schon seine Großeltern diese Kirche regelmäßig besuchten und seine Eltern hier getraut wurden. Zusammen mit seiner Mutter und Schwester mit Schwager standen wir direkt nach der Wende vor den Ruinen dieses Doms. Jetzt ist er wieder aufgebaut, allerdings nicht als Kirche sondern als Konzertsaal. Es gibt keinen Altarraum und die Sitzreihen sind zur Orgelempore ausgerichtet. Beim letzten Orgelstück werden zum Schluss auch die niedlichen Engelchen mit ihren Instrumenten in Bewegung versetzt und zum Klingen gebracht – die Zuhörer kennen das schon, sind gerührt und auch merklich amüsiert.

Im Dom zu Königsberg / Kaliningrad

Im Turm des Domes ist das Immanuel Kant-Museum als Dependance der Staatl. Universität untergebracht. Eine äußerst engagierte Frau führt uns durch die Ausstellung und erklärt, dass sie sich sehr bemühen, an die alte deutsche Tradition wieder anzuknüpfen und soviel wie möglich authentisch rekonstruieren wollen. Nicht zuletzt sind Dom und Museum auch ein besonderes Angebot für die sog. Heimweh-Touristen, deren Zahl aber kontinuierlich abnimmt.

Jörg lädt uns hinterher alle – auch eine Mitdoktorandin von ihm und eine heutige Studentin, die im Austausch im Herbst nach Lüneburg kommen wird, – in das Café im „Leuchtturm“ beim neu geschaffenen Zentrum „Fischdorf“ am Pregelufer ein. Spontan bitten uns Ludmilla und Jurij anschließend, zu ihnen mit Elena erneut zum Essen zu kommen. Dazu besorgt sie noch rasch im Supermarkt fertige Kohlrouladen und Weinblätterrollen. Wir sorgen für den Rotwein. – Ein fröhlicher Abschluss in der Geburtsstadt von Jörg.

Am nächsten Morgen pünktlich um 08.00 Uhr stehen Ludmilla und Jurij oben an der Kaimauer; diesmal ist Jurij unser Lotse und begleitet uns bis zur Ausklarierung nach Pillau. Um 13.00 Uhr verlassen wir – diesmal ohne Lotsen und außerhalb von festgelegten Zeiten – den Hafen in Richtung Klaipeda / Memel. Als wir frühmorgens um 03.00 Uhr in Litauen ankommen, liegen 110 Seemeilen und 18 Stunden Seefahrt hinter uns – die größte Tagesstrecke der bisherigen Reise. Eine solche Strecke ist nur zu bewältigen, wenn man sich regelmäßig ablöst und jeder seine Ruhezeiten bekommt.

dass es sich früher bei diesem Teil des großen Hafenbeckens um den Terminal handelte, wo Reisende, die über das Frische Haff mit der Schnellfähre nach Polen fahren wollten, zollamtlich abgefertigt wurden. Diese Verbindung ist aber inzwischen eingestellt worden, so dass ein findiger Geschäftsmann meinte, dass dies ein guter Platz sei, um ausländische Yachten in Kaliningrad zu empfangen und unterzubringen. Damit auch ich von Bord steigen kann, befestigt Jörg unsere Badeleiter hoch oben an der Kaimauer, weil wir nicht ins ölige Wasser des Hafenbeckens fallen wollen.

Der Lotse wird bezahlt und verabschiedet sich; mit Ludmilla und Jurij sind wir am nächsten Tag fest verabredet. Jörg hat viel vor, das will organisiert sein. Jurij ist ein umsichtiger Planer.

Am nächsten Morgen erscheint auch Jörgs Übersetzerin, Elena, pünktlich am Liegeplatz. Sie nimmt sich Zeit und hat den Wagen ihres Freundes zur Verfügung, was sich als sehr hilfreich erweist. Die Zeit bis zum verabredeten Besuch im „World Ocean Museum“ vergeht in angeregter Unterhaltung schnell. Elena ist eine nette, lebendige und hübsche Russin, die Psychologie studiert hat, jedoch bisher ohne eine Beschäftigung in diesem Bereich geblieben ist. Sie hält sich mit Gelegenheitsarbeiten über Wasser, wie z.B. die Vorbereitung eines Kulturfestivals.

Unsere russische Begleiterin Elena

Elena erzählt mir zwischendurch viel aus ihrem Leben in der sowjetischen Nachkriegszeit. Sie stammt aus Sibirien aus der Gegend um Nowosibirsk. Ihre Mutter war in zweiter Ehe mit einem Offizier verheiratet, der zwei Diplome besaß. Eines Tages bekam er Ärger, weil er einen Mann aus Tschechien handgreiflich verteidigte. Er musste aus dem Militär ausscheiden und ihm wurde sieben Jahre lang der Pass entzogen. Daraufhin zog die Familie an die russisch-litauische Grenze, also an den Rand des Kaliningrader Gebietes. Die Mutter arbeitete als Ärztin an einem Krankenhaus in einem Dorf, wo die Familie im Plättraum des Hospitals für zwei Jahre auch Unterkunft fand. Elena war damals sechs Jahre alt. Sie erinnert sich, auf einer Untersuchungsliege geschlafen zu haben. Gardinen oder gar Teppiche gab es nicht. Für sie war das ganz normal. Erst als eine Schulfreundin sie besuchte und sich darüber wunderte, dass es bei Elena ganz anders aussah als bei ihr, war Elena tief getroffen. Eines Tages gab die Mutter ihr Geld, damit sie in die Stadt führe, um einen Ranzen und Schulhefte zu kaufen. Die berufstätige Mutter konnte ihre Tochter nicht begleiten. In der Stadt sah Elena eine lange Schlange vor einem Kaufhaus stehen. Sie fragte und erfuhr, dass es Gardinenstoff gab. Also stellte sie sich auch an und kaufte von dem ihr mitgegebenen Geld 15 Meter Gardinenstoff. Zu Hause schimpfte die Mutter fürchterlich, weil es gar keine Nähmaschine gab. So nähte die Kleine in den nächsten Wochen alle Gardinen eifrig mit der Hand. Sie hatten nun auch welche vor den Fenstern hängen, wie die anderen Leute auch; ihre Mutter freute sich dann ebenfalls.

An ihre Zeit in der Kinderkrippe erinnert sie sich nur ungern – es war keine glückliche Zeit. Einmal beim Nachmittagsschlaf erlebt sie den Zustand tiefster Tristesse: der Regen rinnt an den Scheiben herunter, alles um sie herum ist grau. Ihr Blick aus ihrem Bettchen heraus sieht nichts als die grau-braun gestrichenen Wände. Es ist schrecklich, nicht nur an diesem Tag.

Sie erinnert ihre Mutter immer als müde und abweisend in der kurzen Zeit, in der diese sich von ihrer schweren Arbeit zu erholen suchte. Als aktive Kommunistin glaubte die Mutter, ihr Leben für den Aufbau des Sowjetreiches voll und ganz einsetzen zu müssen. Da blieb kein Platz für Fröhlichkeit und Kuscheln mit ihrer Tochter; regelmäßig schlief die Mutter hinter ihrer Zeitung ein. Sie waren und blieben Fremde in dem Dorf.

In der Schule wurden die besten Schülerinnen und Schüler ausgewählt, um einmal im Jahr am internationalen Jugendlager am Schwarzen Meer teilnehmen zu dürfen. Eine große Auszeichnung für die Ausgewählten. In einem Jahr gehört Elena zu den Glücklichen und freut sich riesig. Jugendliche aus Cuba und fremden Ländern würde sie dort treffen; sie hatte doch noch nie einen Ausländer gesehen. Doch ihr strenges Gerechtigkeitsgefühl lässt ihr keine Ruhe, denn da gibt es eine ebenfalls sehr gute Mitschülerin, die aber diesmal nicht so gute Noten hatte, weil sie ständig fehlen musste. Ihre Eltern waren im vorausgegangenen Jahr gestorben. Elena sagt ihrer Klassenlehrerin, dass dieses Mädchen und nicht sie selbst fahren solle. So geschieht es. Elena meint rückblickend, dass sie sonst die ganze Zeit über von ihrem schlechten Gewissen geplagt worden wäre. Ihre Schulkameradin hat später auch studiert und lebt jetzt ebenfalls in Kaliningrad. Beide haben auch später niemals über diese Sache gesprochen.

In Kaliningrad gibt es inzwischen sieben (private) Universitäten, die Diplom Psychologen ausbilden, aber es gibt keinerlei Stellenangebote. Elena hofft zurzeit auf ein Stipendium in Deutschland.

Ähnlich trübe sieht es in Kaliningrad auch auf dem „Heiratsmarkt“ aus: Für Frauen sei es schwer, einen ordentlichen Mann zu bekommen, da es doppelt so viele Frauen gibt wie Männer. Die hohe und frühe Sterblichkeit der Männer wird dadurch mit verursacht, dass sehr viele Männer rauchen, trinken, später Übergewicht haben, früh am Herzinfarkt sterben oder Selbstmord verüben (international nachweisbar eine hohe Rate). Hinzu kommt, dass hübsche Russen in den umgebenden russischsprachigen Ländern geradezu mit Heiratsanträgen von besser verdienenden Frauen überschüttet werden.

Schuppen und Obstbaumgärten runden das bunte Bild harmonisch ab. Einige der kleinen Häuser zeigen sogar noch ihre ursprünglichen Fachwerkbalken. Schade nur, dass andere durch knallrot leuchtende neue Dachpfannen verschandelt wurden.

Starkwind verhindert die Weiterreise, ermöglicht aber eine lange Wanderung rund um die Spitze der Halbinsel Hel. Hier finden sich ehemalige Bunkeranlagen und Stellungen von 50 Kilometer weittragenden Kanonen aus dem II. Weltkrieg. Beim Rückweg zum Hafen kommen wir an aufgelassenen Fabrikanlagen vorbei. Im Hafen selbst entdecken wir künstlerisch interessante Graffitis und Reliefs aus sozialistischen Zeiten. Ansonsten können wir feststellen, dass je höher wir in den Norden kommen, desto weniger Wandschmierereien zu beklagen sind.

Kaliningrad / Königsberg (22.04. - 26.04.09)

Wieder stehen wir um 04.15 Uhr auf; es wird morgens inzwischen immer heller. Bei der Ausfahrt steht die Sonne bereits eine Weile über dem Horizont. Einige Stunden segeln wir und kommen gut voran. Vor Baltijsk / Pillau herrscht dann aber Windstille. Es ist 15.00 Uhr. Eine angenehme Stimme teilt uns über UKW-Sprechfunk auf Englisch mit, dass wir noch ein wenig vor dem Hafen warten müssen. Es liegen bereits zwei große Frachter vor Anker, zwei weitere kommen noch hinzu. Später erfahren wir, dass es zurzeit nur einmal täglich möglich ist, einzulaufen, nämlich zwischen 15.00 und 16.00 Uhr. Nach einer Stunde wird zweimal über Funk mitgeteilt, das wir nun als drittes Schiff hinter dem Frachter „Elke D." einlaufen dürften, wir müssten aber auf den Lotsen warten, der an Bord kommen würde. Das Lotsenboot kommt dann als letztes auch zu uns, ein Lotse klettert mühsam von oben herab und tritt mit seinem vollen Gewicht auf unseren Relingsdraht, der das zum Glück überlebt. Er steuert unser Schiff dann durch den Hafen, vorbei an etlichen Hafenbecken voller neuer und alter Kriegsschiffe. Eine Statue der Zarin Elisabeth, kürzlich von W.W. Putin eingeweiht, grüßt hoch zu Ross zu uns herab, außerdem sehen wir einige gut entworfene, brandneue Häuser, richtig nobel. Wir landen am Steg des „Immigration Office". Zweieinhalb Stunden liegen wir dort: erst kommt ein uniformierter Beamter, dann ein weiterer, dann eine Soldatin, die uns bewachen soll, dass niemand das Schiff verlässt. Schließlich sitzen beide uniformierten Männer in unserer Plicht, diskutieren viel miteinander, wenden unsere vorbereiteten Papiere hin und her, wissen damit wenig anzufangen. Jörg hatte eine umfangreiche Aufstellung vorbereitet und die wichtigsten Schlüsselbegriffe sogar ins Russische übersetzen lassen. Trotzdem wollen sie nur die erste Seite mit unseren Personalangaben und legen uns neue Formulare vor, die wir mühsam ausfüllen. Schließlich unterschreibt mein Kapitän alles. Richtig Freude kommt auf, als Jörg einen Schiffs-Prägestempel auf alle Blätter drückt. Stempel sind immer gut ! Schließlich noch die Frage: „Drugs ?" und auch die Nachfrage, ob wirklich nicht mehr als „two persons" an Bord seien. Es ist ihnen zwar offensichtlich etwas peinlich, aber sie schauen noch kurz nach, ob nicht doch noch jemand an Bord versteckt ist, haben den aber nicht gefunden.

Wie verabredet kommen Ludmilla und Jurij samt einem Seekanallotsen pünktlich an Bord. Wir haben die beiden auf unserer ersten Kaliningradreise vor acht Jahren kennen gelernt. Sie überreichen uns eine große Pralinenschachtel. Jurij ist nicht mehr bei der Marine, verkauft inzwischen Möbel. Sie leitet eine Sparkassenfiliale. Um zu uns nach Pillau während der Arbeitszeit kommen zu können, schützte sie eine wichtige dienstliche Besprechung vor. Nun sind sie da, wir freuen uns und der Weiterfahrt durch den Königsberger Seekanal steht nichts mehr im Wege. Der Lotse steuert unser Schiff vier Stunden lang bis Kaliningrad. Parallel zum Kanal, häufig aber hinter südlichen Aufschüttungen und breiten Schilfgürteln verborgen, liegt das Frische Haff und ist an manchen Durchlässen in seiner ganzen Schönheit in der Abendsonne sichtbar.

Alle sind fröhlich, genießen die Abwechslung und sprechen unserem Imbiss zu. Das Ziel in Kaliningrad ist ein bewachter Liegeplatz in der Nähe des Zentrums. Wir biegen in ein riesiges Hafenbecken ein, nichts Yachthafenähnliches ist weit und breit zu entdecken. Riesige hohe Hafenbeckenmauern mit schwarzen Reifen-Fendern schauen uns abweisend an; keinerlei Steg zum Anlegen ist zu sehen. Schließlich stoppt der Pilot das Schiff. Hier soll es sein. Lotse und Jurij klettern mühsam auf die hohe Kaimauer, Jörg jumpt mutig hinterher. Das Festmachen der Leinen gestaltet sich schwierig, weil überall sperrige Eisengestelle den Weg versperren. Neben uns, umgeben von einem riesigen Gitter, steht eine neue Hütte, an der mit großen Lettern geschrieben steht: „Riverport of Kaliningrat" (!).

Kein wirklich guter Anlegeplatz in Kaliningrad

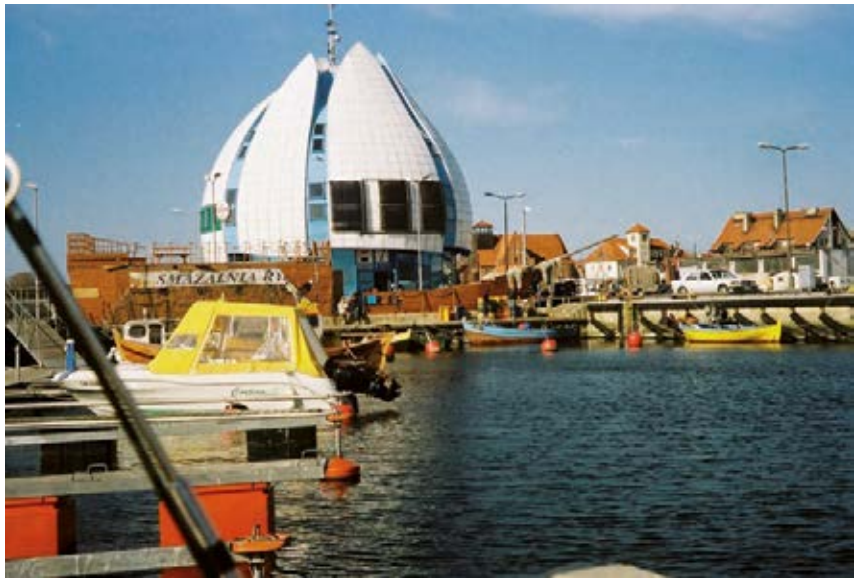
Es sieht so aus, wie ein Gebäude aus einem Wild-West-Film. Ein Fenster scheint leicht erleuchtet. Wir hupen, pfeifen, nichts rührt sich. Deshalb klettern die Männer über den Zaun, was nur am Beckenüberhang möglich ist und wegen des rostigen Stacheldrahts sehr gefährlich aussieht. Schließlich pochen sie an die Scheiben und locken tatsächlich den Hafenaufpasser hervor. Wir bekommen einen Elektroanschluss, immerhin; Trinkwasser oder Duschen – Fehlanzeige. Später erfahren wir,

Eine Distanz von 55 Seemeilen – also ca. 100 km – liegt vor unserem Bug. Unterwegs liest mir Jörg die ersten Gedichte aus einem Sammelkasten vor, den mir eine Kollegin zum Abschied schenkte, als ich meine Kinderarztpraxis aufgab.

Literatur und Musikaufnahmen sind für uns beide notwendiger geistiger Proviant. So lese ich zurzeit von der Pianistin A. Enquist das Buch „Kontrapunkt“. Da das Buch von ihrer Einstudierung der Goldberg-Variationen handelt, die sie in persönlich schwerer Zeit realisierte. Ihre Tochter war gerade gestorben. So hörte ich parallel auch die jeweiligen Variationen des Werkes von J.S. Bach, allerdings in der Interpretation von Glenn Gould.

Während der langen Pause in Leba fröne ich erneut meiner Sammelleidenschaft, zu der u.a. auch das Suchen rundgewaschener Hölzer, die als Treibholz an der Küste angetrieben werden, sowie möglichst kugelrunder Steine gehören. Jetzt auf der Fahrt nach Hel kann ich sie vom Salzwasser befreien und bewundern.

Wie immer auf langen Seestrecken, kann ich auch heute die spanische Umgangssprache verbessern, indem ich im Langenscheidt-Sprachkalender „Spanisch 2009“ blättere, den ich seit Jahren regelmäßig von Jörgs Schwester zu Weihnachten geschenkt bekomme.



Im Hafen von Hel / Hela

In Hel / Hela kommen wir bereits am frühen Nachmittag an. Im Hafen erwartet uns ein postmodernes Gebäude, gestaltet wie eine hellblauweiße Mitra. In ihm befinden sich eine Tourist-Information, ein Internet-Kaffe und Fenster, durch die wir viele Kissen sehen. Alles etwas eigenartig. Dahinter ruhen meine Augen angenehm auf einer leider zum Museum umfunktionierten wunderschönen alten deutschen Hanse-Backstein-Kirche. Seitlich wird das Straßenbild durch kleine kaschubische Häuser mit spitzgiebligen, zur Straße weisenden Dächern bestimmt.

Relief aus sozialistischen Zeiten an einem Hafengebäude von Hel

Scheibe. Zu Meditation oder gar Zen hatte unser Bogenschütze offenbar keine Beziehung.

Unser Weg führt durch eine herrliche Dünenlandschaft des Nationalparks und trifft auf einen Rastplatz, wo wir unser Wurst-Käse-Brot-Apfel-und-Schokolade-Picknick genießen und Jörg mit wachsender Freude vorliest. Mit meinem kranken Knie kann ich inzwischen schon vier bis fünf Stunden laufen; abwärts zu gehen oder gar Treppen zu steigen fällt allerdings nach wie vor sehr schwer. Schließlich laufen alle vorderen Beinmuskeln über meine gebrochene, verdrahtete und verschraubte Kniescheibe. Ich bin nur froh, dass ich bisher nicht zum Handikap dieser Segelreise wurde.

Nach unserer Wanderung verziehe ich mich für zwei Stunden in meine Koje, Jörg liest derweil. Dann steht er anhaltend an meinem Kopfende, damit ich wirklich die Wärme unter meinen Bettdecken verlasse und mit ihm zusammen zum Nobel-Hotel direkt am Meer gehe, um einen Tee oder Kaffee zu nehmen. Seit dem letzten Mal vor einigen Jahren ist es noch gepflegter und geschmackvoller eingerichtet: angenehme Korbgeflecht-Imitationen auf der Terrasse, drinnen Sofas, Sessel, feine Tischdecken, zurückhaltende Osterdekoration, Veloursteppiche. Wir fallen wohlig in die Sessel und sitzen zwischen wenigen polnischen und deutschen Gästen. Wir bestellen Tee, Lachs-Tartar und Rote-Beete-Suppe. Der Lachs war nicht mehr vorrätig, also Pilz-Suppe, die zusammen mit Kräuterbutter und warmem Baguette köstlich mundet. Die Teebeutel werden aufwändig mit Zitronenscheiben und Kännchen voller heißen Wassers serviert. Draußen ein herrlicher Blick über den endlosen Strandsaum, alles in dunstig-samtenes, rosa Spätnachmittagslicht gekleidet, wobei der Blick durch riesige, schräg aufragende Pinien schweift.

Am nächsten und übernächsten Tag tobt immer noch der Nordostwind. Aus zwei ursprünglich geplanten Ruhetagen werden letztendlich fünf. Wir sind's zufrieden.

Hauptstraße von Leba

Die Tage verfliegen mit Spaziergängen, Lesen, Saubermachen, Wäschewaschen im Nu.

Gestern fragten wir ein Pärchen, warum seit kurzer Zeit halbmast geflaggt sei. Wir sind von allen aktuellen Nachrichten ja abgeschnitten. Die Beiden erzählten von vielen Toten, die es bei einem großen Hausbrand in einem polnischen Ort gegeben habe. Deshalb also. Ausnahmsweise sprachen beide gut deutsch; sie arbeitet in der Schweiz, er in Polen und während seines Urlaubs in Pinneberg als Erntehelfer. Zur Zeit haben sie sich ein paar Tage Urlaub gegönnt. Sie sehen sich offenbar nur selten, scheinen aber zufrieden und zielstrebig zu sein.

In Leba sind wir dem ersten großen Zwischenziel Kaliningrad / Königsberg näher gerückt. Die widersprüchlichen Gedanken eilen bereits voraus. Auf mich kommt in den nächsten zwei Wochen ein schwieriger Teil der Reise zu. Ich gestehe Jörg, an den polnischen, russischen und litauischen Städten kein wirkliches Interesse zu haben. Jörg hingegen hat gestern per e-mail allen seinen mehr oder minder nahen Bekannten in Kaliningrad unsere baldige Ankunft signalisiert. Er möchte alle noch einmal wieder sehen, manche von ihnen vielleicht an Bord auch bewirten, vor allem aber möchte er in Kaliningrad festmachen und ein Orgelkonzert im Dom hören. Er ist in Königsberg 1941 geboren und mit seiner Mutter unmittelbar danach wieder in die Offizierswohnung der Garnisonstadt Goldap (Masuren) zurückgekehrt. Bei Kriegsende floh die Familie in Etappen – Neustrelitz, Lübeck, Kassel – gen Westen. In Prag und Kaliningrad hatte Jörg noch in späten Jahren seinen zweiten bzw. dritten Doktorgrad erworben. Da wurden natürlich neue Bindungen geschaffen, die auch gehalten werden wollen. Das verstehe ich. Und dennoch: vieles bleibt mir fremd. Wenn er z.B. eine neue Musik-CD eines unbekannten russischen Komponisten auspackt und voller Interesse und Anteilnahme lauscht, höre ich eine eher drittrangige Musik, einen „Verschnitt" von Chopin, Rachmaninow und Militärkapelle. – Es tut mir leid, es ist so.

Ein anderes Beispiel: Bei Spaziergängen durch polnische Kleinstädte kann ich manchmal abfällige Bemerkungen nicht unterdrücken, z.B. über die Geschmacklosigkeit vieler nachlässig renovierter Häuser und deren neumodischen Prunk. Jörg ist da toleranter und verständnisvoller; da tun ihm manche Worte von mir weh.

Am letzten Abend vor der Weiterfahrt nach Hel / Hela gehen wir früh zu Bett, weil wir bereits um 04.00 Uhr aufstehen wollen. Zum Abendessen gibt es für Jörg den Rest einer köstlichen Bohnensuppe, für mich Spaghetti. Ich decke aus Versehen ihm einen flachen, mir einen tiefen Teller. Mir fällt auf, dass er sehr schnell bereits beim dritten Teller ist, gleichzeitig aber auch, dass viel Suppe daneben geht. Die Lichtverhältnisse an Bord können haftbar gemacht werden. Flache Teller sind nichts für Suppe – besonders wenn man hungrig ist. Dass die Ursache des Malheurs der Teller war, bemerkt mein Skipper nicht, wenn es aber ums Schiff geht, sieht er alles ! So kann es geschehen, dass er mitten beim Frühstück aufspringt, weil er gesehen hat, dass ein Schäkel der Großschot verkehrt angeschraubt wurde. Das muss dann sofort berichtigt werden.

Früh geht es dann los, die Leinen sind vereist. Nachdem er alle Festmacherleinen klariert hat, fürchtet Jörg Erfrierungen und hält seine Hände deshalb unter heißes Wasser, was diese natürlich gar nicht mögen. – Auch eine Erfahrung.

Um 05.30 Uhr geht die Sonne auf. Es sieht so aus, als würde auch sie die Kälte spüren: ganz klein und zusammengezogen steht sie anfangs knapp über dem Horizont.

Unterwegs nach Leba fragt mich Jörg zweimal, ob wir diesen ruhigen Tag nicht ausnutzen wollen, um bis Wladislawowo zu segeln: Ankunftszeit 23.00 Uhr, Wind zunehmend. Ich winke ab, sieben weitere Stunden sind mir zuviel, erneut nachts ankommen möchte ich nicht. So erreichen wir bereits am frühen Nachmittag den mit EU-Mitteln erbauten Yachthafen, der auch ein Hotel-Restaurant und große, schweizerhausähnliche Gebäude für den Hafenmeister bzw. den Sicherheitsdienst und alle Service-Einrichtungen des Hafens (von der Waschmaschine über Toiletten und Duschen bis hin zur Telefonzelle) enthält. Allerdings ist ein einstündiger Fußmarsch über eine Flussbrücke erforderlich, um die Einkaufsmöglichkeiten der Stadt zu nutzen. Auf vorhergehenden Reisen besuchten wir Leba bereits zweimal, allerdings damals im Sommer, wo das pralle Leben der Hauptsaison pulsierte: alle Straßen diesseits und jenseits des Flusses, alle Wege zum Strand bzw. zu den großen Wanderdünen im ausgedehnten Naturschutzgebiet waren voller Touristen und wurden von unendlich vielen Buden mit Kleidern und Andenken, von Getränke-, Eis- und Imbissständen und Fahrrad-Verleihern eng gesäumt.

Wir erinnern uns auch, damals in dem um die Jahrhundertwende erbauten einzigen Luxushotel „Neptun“ direkt am bewaldeten Strand zu Kaffee und Kuchen eingekehrt zu sein, das nach wie vor seine exponierte Stellung behauptet.

Auf der Terrasse des Hotels „Neptun“ in Leba

Beide haben wir jetzt den Wunsch, endlich mal für zunächst zwei Tage zur Ruhe zu kommen. Jörg will vor allem viel lesen, ich freue mich aufs Wandern. Zunächst allerdings wartet die wackelige Antenne auf dem Mast ein weiteres Mal auf ihre Befestigung. Das wird für mich eine dramatische Stunde.

Zuerst versichern wir uns der tatkräftigen Unterstützung durch einen der Hafenarbeiter, der an Bord kommt. Jörg benutzt ein Brett, das normalerweise unsere Heizung am Niedergang bedeckt, auf dem wir ihn sitzend hochziehen sollen. Zwei Taue werden befestigt. Bis zur Saling gibt es am Mast Trittstufen, danach beginnt das „Himmelfahrtskommando“. Kurz vor dem Ziel verklemmt sich eines der beiden Zugseile im Doppelblock, es geht weder vorwärts noch rückwärts. Jörg reckt sich und streckt sich; er kann mit Mühe die Antenne erreichen und provisorisch anziehen. Währenddessen bekomme ich vor lauter Angst weiche Knie und lege schnell einen prallen Segelsack etwa auf die Stelle des Vorschiffdecks, auf die er im Falle eines Falles wohl aufschlagen würde. Ich kann Jörgs Turnen in der Höhe kaum ansehen, blicke überhaupt nur zweimal kurz nach oben. Jedenfalls knotet Jörg das blockierte Seil von seinem Sitzbrett ab; nun hängt er nur noch an einer Leine ohne Sicherung. Langsam wird er heruntergelassen. Zu meinem großen Schrecken will Jörg erneut aufsteigen, weil der defekte Block durch einen neuen ersetzt werden muss. Ich frage ihn wiederholt, ob das wirklich notwendig sei. Nach kurzer Überlegung wird auf Reparatur verzichtet, gleichwohl muss oben das überflüssige Ende des Taus abgeschnitten werden. Also doch noch einmal hoch. Das Zugseil wird nun mittig um das Brett gelegt; Jörg setzt sich rittlings drauf. Es geht. Nach einer Weile und wieder oben angelangt, fällt eine Schraube mit lautem Gepolter herunter. Jörg flucht, ist aber froh, dass sie unten keinen getroffen hat. Da die Schraube aber oben benötigt wird, muss ich Tesafilm holen, sie an ein weiteres Seil kleben, um sie nach oben ziehen zu können. So repariert er den Doppelblock, kappt mit einem scharfen Messer das unnütze Tau an seinen zwei Enden. Der Block ist nun nur noch für ein Seil tauglich. Wir lassen Jörg herunter. Das klingt so einfach; er muss aber beim Auf- und Abstieg immer tüchtig mithelfen. – Mein Skipper ist eben ein kräftiger und geschickter Kerl !

Der polnische Helfer bekommt reichlich Slotti und eine Packung Bohnekamp; sichtlich zufrieden zieht er von dannen.

In der folgenden Nacht haben wir beide Wadenkrämpfe aufgrund der vorausgegangenen Anstrengungen. Ich war deshalb zweimal kurz aufgestanden und herumgelaufen. Das half. Jörg erzählte morgens, er hätte nicht aufstehen können, so schlimm sei der Wadenkrampf gewesen. Er hatte offensichtlich die schöne, warme Koje nicht verlassen wollen und litt lieber Schmerzen. Wie immer bei Wadenkrämpfen möchte er nun von mir Magnesiumtabletten haben. Ihm würden sie helfen. Mein wiederholter Einwurf, das sei einer der vielen medizinischen Irrtümer, verfängt nicht. Also bekommt er, was er will, ich selbst nehme keine Tabletten. In der nächsten Nacht haben wir beide keine Wadenkrämpfe und beide bekommen wir Recht.

In Leba herrscht schönstes, aber sehr windiges Wetter. Wind aus Nordost hieße gegenan dampfen zu müssen. Darauf können wir gut verzichten, zumal die See immer gröber wird. So packe ich ein gutes Picknick und die Kaffeekanne in den Rucksack. Wir wandern zunächst am Meer entlang gen Süden, dann durch die hohen Wanderdünen. Niemand ist unterwegs. Doch da, auf einer Lichtung, plötzlich ein junger Mann, der etwas trägt, das so aussieht, wie Angelzeug. Wir fragen, was er da habe. Er sei Bogenschütze, sagt er, und zurzeit beim Militär. Seinen Bogen nebst sechs Pfeilen hat er selbst geschnitzt. Den Bogen aus Eibenholz, die Sehne aus Kunststoff mit einem papierähnlichen gedrehten Band in Abständen umwickelt. Die Pfeile tragen Metallspitzen; an ihrem Ende hat er je drei kurz geschnittene Raubvogelfedern befestigt. In einer Dünenmulde steht seine Zielscheibe. Beim Weitergehen sehen wir, wie er in schneller Folge seine Pfeile sehr geschickt abschießt. Nur einer verfehlt die

Als wir den Hafen wieder verlassen, wird uns bedeutet, dass wir anlegen und noch die Hafengebühr von 5,- € zu entrichten haben. Natürlich kommen wir dieser Aufforderung nach.

Wieder ist der Wind gegen uns. Erneut müssen wir vier Stunden gegenan motoren, vorbei an Steilufern und Stränden mit hohen Dünen. Möwen begleiten uns. Andere Segelschiffe sind in dieser frühen Jahreszeit nicht zu entdecken. Mir langen diese kurzen Seetörns, bei denen es wenig Abwechslung, aber auch wenig zu tun gibt. Ich wechsele zwischen Sitzen, Stehen und Rausgehen und erneutem Sitzen. Ich blicke auf die Wellen, den Windanzeiger und achte auf die Geschwindigkeit. Abwechselung bieten lediglich Schwärme von Seeschwalben, Möwen und Tauben oder die wunderschöne menschenleere Küste.

Dabei lauert ständig im Hintergrund die Angst vor möglichen technischen Störungen, die rechtzeitig erkannt werden wollen. Vorgestern z.B. zog Jörg die Schrauben nach, die den Mast in seinem Mastfuß halten; sie hatten sich gelockert.

Vorher waren wir ausdauernd mit der Bedienung unseres neuen Gennakers befasst; neue Blöcke für die Schot mussten erstanden werden.

Heute ging es gleich morgens los: zum Glück erinnerte Jörg sich bereits beim Ablegen, dass er das Seewasserventil der Maschine zu öffnen vergaß, als er den Kühlwasserfilter gereinigt hatte. Nach weiteren fünf Minuten hätte sehr wahrscheinlich die Maschine Alarm gegeben; dann wäre aber der Impeller sicherlich schon durch Trockenlaufen und Überhitzung kaputt gewesen. Die Seewasserfilteranlage hatte gereinigt werden müssen, weil wir gestern Abend beim Einlaufen in den Hafen zu nah an die Mole gefahren und dabei auf Grund gekommen waren. Das Schiff ist zwar schnell wieder freigekommen, die Gefahr, dass dann Sand in die Kühlanlage gespült wurde, ist aber groß.

Mrzezyno / Ost-Deep ist wieder ein schöner, ruhiger Fischerhafen, auch hier kein Segler außer uns.

Kaum haben wir uns ein wenig erholt und sitzen gemütlich in der Plicht, schweifen die Augen des Skippers zur Mastspitze empor. „Da wackelt ja die Seewetterantenne im Topp“, stellt er fest. Damit verschiebt sich das Abendessen und wir treffen Vorbereitungen, um den Schaden zu beheben. Ein erster Versuch, Jörg am Mast hochzuziehen, misslingt. Eine weitere Aktion wird an diesem Abend auf den nächsten Tag verschoben.

So gibt es bald das Essen mit Öl, Zwiebeln, Blumenkohl, frischem Ingwer und Crème fraîche. Anschließend der obligate Abendspaziergang durch das Dorf (noch ohne Badegäste) und durch ein Wäldchen an den Strand. Nach dem Abwasch liest Jörg aus dem „Turm“ von Uwe Tellkamp vor; dieser Roman wird uns ab jetzt täglich begleiten.

Um 22.00 Uhr sind wir beide derart erschossen, dass es aller verfügbarer Energie bedarf, ins Bad zu gehen, die Kojen freizuräumen, dicke, warme Schlafsachen anzulegen und ins Bett zu fallen.

Der Plan, möglichst am 22.04.09 in Kaliningrad / Königsberg einzulaufen, weil dann der Zeitraum des Visums beginnt, und das günstige Wetter treiben uns an, voran zu kommen. Wer weiß, was noch auf uns zukommt. So werden es am 13.04.09 elf Stunden Seefahrt, in denen 62 Seemeilen zurückgelegt werden. Um 21.00 Uhr laufen wir bei Dunkelheit in Ustka / Rügenwalde ein. Die vielen weißen Lichter an Land irritieren sehr, doch bei Annäherung entwirrt sich das Lichterspiel rasch und die Einfahrt wird erkennbar. Ich hatte dem langen Seetag zwar zugestimmt, weil wir am nächsten Tag nicht durch das Schießgebiet zwischen Ustka und Darlowo hätten fahren dürfen, aber an sich fürchte ich jedes Mal das Einlaufen bei Nacht.

An langen Seetagen mit viel Seegang wird mir leicht übel, so dass ich einen festen Sitzplatz suche, um meinen Blick am ruhigen Horizont zu stabilisieren. Ich kann dann weder Lesen noch Schreiben und falle für die Navigation weitgehend aus. Hinlegen kann ich mich auch nicht, weil die Erfahrungen zeigten, dass dadurch die Seekrankheit nicht minimiert wird. Hilfreich ist in dieser Situation, wenn mir Jörg vorliest, wir lauthals singen oder ich mich zwischendurch und gut eingepackt draußen in der Plicht aufhalte. Dabei kann ich durchaus auf Stellnetze und entgegenkommende Fahrzeuge achten. Das Lernen von spanischen Vokabeln gelingt dabei auch, weil ich kleine Kärtchen seit vielen Jahren stets griffbereit bei mir habe.

Hier in Ustka wird kein Hafengeld fällig, aber es fehlen auch Sanitäranlagen, elektrischer Landanschluss und Trinkwasserzugang. Auf all das können wir einige Tage lang ohne weiteres verzichten. Die Batterien an Bord haben genügend Kapazität, unser Trinkwassertank ist groß genug und notfalls hätten wir Kanister, um Wasser zu holen. Statt des Elektro-Heaters können wir die Dieselheizung anstellen, über die auch das Wasser für die Bord-Dusche erwärmt werden kann.

Obwohl in Ustka spät angekommen, verzichten wir nicht auf einen ausgedehnten Spaziergang durch die erstaunlich solide und geschmackvoll renovierte Stadt mit ihren Fachwerkhäusern und den mehrstöckigen Bürgerhäusern aus der Jahrhundertwende.

Weiter geht es. Die See ist glatt, kein Wind rührt sich, eine milchig-diesige Luft steht über dem Meer, die Sonne bricht durch, als wir mit Maschinenkraft Ustka verlassen. Gestern sahen wir das erste polnische Segelschiff, heute begegnen uns einzelne, kleine Fischerboote.

Das ruhige Wetter nutze ich, um ausgiebig Schiff und Fenster zu putzen – sehr zu Jörgs Begeisterung. Er putzt gelegentlich auch, dann aber meist mit Schrubber, Schlauch, viel Wasser und viel Chemie.

Ich bin total glücklich über solch einen friedlichen Tag, werde Daniel Barenboims „Klang ist Leben“ weiter lesen, wir werden auch im „Turm“ fortfahren, mittags Milchreis mit Früchten noch von meinem Spanienaufenthalt verspeisen, der bereits eingehüllt in einer Wolldecke in meiner Koje (jetzt Kochkiste) quillt. Die Fontane-Hörkassetten samt dem tragbaren CD-Player habe ich wieder verstaut, weil mich die „Irrungen und Wirrungen“ wenig interessierten und die Stimme Gert Westphals seltsam aufgesetzt wirkte.

Und immer wieder Schauen: jetzt schweift mein Blick links aus der Plicht ans langsam vorüber ziehende polnische Ufer, eine schmale Linie von weißen, bewachsenen Dünen über denen schwarze Tannen- und teilweise auch Laubwälder aufragen. Blicke ich zurück, sehe ich in Verlängerung des Landes eine kurze Horizontlinie, die sich dann ins blaugrau-wolkig, flauschig ineinander sich verwebende, unendlich weite Himmel-Meer-Gebiet verflüchtigt.

An der Pier im Zentrum von Szczecin / Stettin an der Oder

Am Straßenrand verkaufen Frauen und Kinder Narzissen und Buchsbaumsträuße. Kaum jemand versteht deutsch, englisch schon gar nicht. Aber ein Hafenmeister kassiert – und das nicht zu zimperlich.

Polen bleibt meinem Herzen weiterhin verschlossen.

Wir begehen den Karfreitag in Stettin, indem wir das Oratorium „Christus am Ölberge“ von Beethoven an Bord hören. Wir kennen die Aufnahme noch nicht; die Musik klingt ähnlich wie im „Fidelio“, nur verhaltener.

Am Ostersamstag sind wir erstmals mittags ab Swinemünde auf der offenen See und stiemen vier Stunden lang mit der Maschine gegen den starken Ostwind an. In Dziwnow / Diewenow machen wir die Leinen vor der den Fluss querenden Straßenbrücke fest. Bei herrlichem Wetter und trotz des eisigen Windes unternehmen wir einen dreistündigen Osterspaziergang am Strand entlang und auf dem Rückweg über das höher gelegene Ufer. Ich pflücke einen Osterstrauß aus Hasel-, Weidenkätzchen, Pinien, Taubnesseln und Beifuss. Der Tisch im Deckshaus will geschmückt sein.

Nach dem Frühstück mit Ei und Wurst gibt es am nächsten Morgen einen Korb voller bunter Ostereier, die sich – im grünen Papiergras und mit dem obligaten Osterküken aus meiner Kindheit geschmückt – gut ausmachen. Danach öffnen wir voller Erwartung Utes (Jörgs Schwester) Paket, das wieder viele herrliche Dinge enthält: kostbares Duschgel von Aigner, Hautlotion von J. Sander, ein Damen-Polohemd, Boxershorts für den Herrn, ein Buch für jeden von uns und zwei CDs mit alter Musik. Geschenke, die Körper und Herz erfreuen. Wir bedanken uns umgehend.

Der Rundhafen ist voller bunter Fischkutter; wir mit unserem Segelschiff alleine mitten drin. Neu installierte Stromanschlüsse signalisieren aber, dass weitere Gäste willkommen sind. Der Fortschritt ist sichtbar.

Im Hafen von Dziwnow / Diewenow

Das Einklarieren erfolgte per Zuruf und in Telegrammstil: „Zwei Personen, Hamburg, Ziegenspeck !“ Jörg ist total enttäuscht, dass seine mit Mühe und Akribie getippten und unterschriebenen Einklarierungs-Vordrucke samt Pässen ignoriert werden. – Polen gehört endgültig zur EU. Das ist auch großen Schildern in Hafennähe zu entnehmen, auf denen künftigen Badegästen wenig schöne Bauvorhaben angepriesen werden. Was inzwischen bereits realisiert wurde, entspricht kaum westeuropäischen Qualitätsvorstellungen.

Obwohl die Saison noch nicht eröffnet wurde und die zahlreichen Frittenbuden, Pizzerias á la Wilder Westen und Eisstände noch geschlossen sind, haben sich viele Familien und Gruppen hinter flachen, aufgespannten Planen am Strand in Liegestühlen eingerichtet. Die Menschen lesen Bücher, halten das Gesicht in die Sonne oder spielen mit ihren kleinen Kindern. Für das Osterfest hatte man sich fein gemacht: auf den Straßen flanieren Männer in schwarzen Anzügen und Mänteln, weißen Hemden und Westen, Frauen in Kostümen und bodenlangen Kleidern, möglichst mit Goldbordüren. Viele junge Frauen zeigen bei dem schönen Wetter viel Bauch, Busen und dünn bestrumpfte Beine. Alle sind kräftig geschminkt und parfümiert; die Haare sind blondiert oder pechschwarz gefärbt und toupiert; alles wirkt sehr sexy. Wie überall auf der Welt gibt es auch hier – allerdings etwas älter an Jahren – rasante Motorradfahrer, die durch den Ort preschen, oder herumziehende Gruppen von Jugendlichen, teilweise mit Bierflaschen in den Händen; sie sind laut und törnen sich gegenseitig kräftig an.

Hafen von Mönchsgut

Jeden Morgen kann ich mich – wie auch schon in all den Jahren zuvor – nach dem Aufstehen kaum rühren, alles tut weh. Neun bis zehn Stunden Nachtruhe ist zu lange für mich, aber vorher bin ich nicht ausgeschlafen, mag also nicht aufstehen, schon gar nicht, bevor die Sonne nicht das Deck bestreicht.

Ich stehe immer zuerst auf, drücke auf den Warmwassererhitzer- bzw. den Heizungsknopf (im Hafen mit Elektroanschluss ist es der kleine, leistungsstarke Heater, vor Anker und auf See muss die Dieselheizung ran), setze den Teekessel auf (dreiflammiger Gasherd), ziehe mich warm an und mache Frühstück. Vor dem ausgiebigen Frühstück wird ab und an gesungen, nach dem Frühstück wird vorgelesen. – So beginnt ein jeder neue Tag.

Am dritten windschwachen Tag genieße ich die Stille zutiefst, auch als es nachmittags zu regnen anfängt. Im Peenestrom ist weiterhin kein Schiffsverkehr auszumachen, dennoch muss der Skipper sehr genau navigieren, gerät man nämlich aus der engen Fahrrinne, beginnt es sehr schnell flach zu werden.

Mönchsgut – am Eingang des Stettiner Haffs – liegt auf unserer Route; hier gibt es Wasser und Diesel für die Weiterreise. Die Wasserhähne an den Stegen liefern noch kein frisches Nass, aber die Eröffnung der Saison zu Ostern steht ja vor der Tür. Wir sind die ersten Gäste. Also müssen wir das benötigte Trinkwasser kanisterweise heranschleppen. Abends im Dämmerlicht erscheint mit Fahrrad ein Penner, der schnurstracks einen überdachten Picknick-Platz aufsucht und sich dort sofort in seinen Schlafsack rollt. Am anderen Morgen sehen wir ihn bei der Wirtin der Frittenbude seinen Kaffee schlürfen, seine Sachen sind noch am Schlafplatz. – Ein Hundeleben oder eine Nische, die wohl nicht mehr lange geduldet wird ?

Wir brechen am Karfreitag nach Stettin auf und fahren zum zweiten Mal in unserem Leben die Oder hinauf. Beim letzten Mal landeten wir in einem Hafen außerhalb der City und fuhren mit der Straßenbahn ins vermeintliche Zentrum. Es gab nichts zu besichtigen, nur öde, breite Straßen und Häuserzeilen, in denen sich schließlich ein Restaurant mit mäßigem Speiseangebot fand. Erst am nächsten Morgen und auf der Weiterfahrt merkten wir, dass wir das alte Stettin am Fluss schlichtweg nicht gefunden hatten.

Dieser Fehler sollte nun wettgemacht werden. Wir legen unterhalb der Altstadt direkt an der Kaimauer an; über uns die Hakenterrasse und überdimensionierte Prachtbauten aus der Jahrhundertwende. In Stettin gefällt mir die weitgespannte neue Brücke über die Oder, deren gesamte Spannweite nachts durch ein strahlend blaues Neon-Lichtband künstlerisch unterstrichen wird. Autos rasen andauernd hin und her; sie kommen auch die breite Straße entlang, die parallel zu unserem Kai verläuft – eine unangenehme Lärmbelästigung.

Wirklich schön ist lediglich ein restauriertes, weißes Renaissance-Schloss, in das man derzeit aber Besuchern den Eintritt verwährt.

Auch wenn Kirche und Dom mir in der jetzigen Form wenig gefallen wollen, beeindruckt die Lebendigkeit des religiösen Lebens: im Dom üben etwa zwanzig Geistliche ihren Auftritt bei der morgigen Osterfeier vor einem noch zugedeckten, leidenden Christus am Kreuz. Viele Frauen beten vor Seitenaltären; die Schlangen vor den Beichtstühlen wollen nicht abreißen.

Wiesen und ockergelb das Steilufer. Hiddensee zeigt, dass es einen weißen Strand hat. Und schon ist aus den vereinzelten Himmelsdurchblicken ein vorwiegend hellblauer Himmel geworden, so dass die strahlende Sonne die Wolken vertreibt und unser Schiffsdeck erwärmt. So langt sie heute als Ofenersatz bzw. ersetzt die Motorwärme von gestern. Wie strahlend babyblau ist dann auch gleich die See ! So farbig sieht man das stets nur im Frühjahr: „Frühling lässt sein blaues Band wieder flattern durch die Lüfte …“ (Eduard Mörike lässt grüßen).

Wir segeln bis Barhöft und unternehmen einen zweiten Ankerversuch, diesmal am Rande der kargen Boddenlandschaft südlich der Halbinsel Bock. Am Schilfrand, umgeben von Seemöwen, Kormoranen und Küstenseeschwalben, genießen wir Sonne und Windstille einen ganzen Tag lang. Wir wollen noch nicht nach Stralsund, meiden das laute und quirlige Stadtleben. Ich hole meine Malsachen hervor und aquarellliere das, was mich hier in der Stille des Ankerplatzes umgibt.

Ankerplatz vor dem Bock bei Barhöft hinter dem Bock

In Stralsund sind alle Molen, Piers und die Wasserfläche vor der neuen Brücke voller Angler, die von Land oder von ihren kleinen Booten aus dem Hering auflauern. Vier Wochen lang gibt es hier die Schwärme. Im Sekundentakt fangen die Angler die Fische. Einer reicht mir beim Vorbeifahren eine Plastiktüte mit acht fetten Heringen herüber – ein Geschenk.

Später liegen wir südlich von Stralsund bei der Glewitzer Fähre in der Vik zur Nacht vor Anker.

Weiter geht es durch den Peenestrom nach Wolgast. Ich muss beim Steuern sehr gut aufpassen, weil hier die Fahrrinne recht eng ist.

In Wolgast kaufen wir im Supermarkt jede Menge Proviant ein und schleppen alles in Rucksäcken, geschulterten Beuteln und einer riesigen Tragetasche eines schwedischen Möbelhauses gemeinsam an Bord. – Ein langer, beschwerlicher Weg; mein Knie schmerzt.

Windstille im Peenestrom

Abends fahren wir noch bis Krummin (Naturhafen) – die Empfehlung eines Seglers, dem wir vor der Brücke von Wolgast begegneten. Dort empfängt uns deutsche Spießigkeit und kleinbürgerlicher Ordnungssinn mit Gartenzwergen und Zäunchen um übertrieben bunte Blumenbeete. Seit 2000 ist der Hafenmeister mit seiner Frau aus Harburg hier und wohnt auf seinem Oldtimer im Hafen. Es gibt zwei Floatinghouses im Schilf (für 100.000,- € das Stück); in einem von beiden lebt alle zwei Wochenenden ebenfalls ein Hamburger und genießt dort die Ruhe.

Spät abends tendiere ich körperlich und psychisch knapp über Null: die Anstrengungen der vergangenen Wochen machen sich plötzlich bemerkbar. Nun muss ich auch noch für zwei Menschen unterschiedliche Gerichte zubereiten: für Jörg – da gegen Fisch allergisch – etwas anderes als für mich, mit Hering nun reichlich eingedeckt. Für den Skipper bieten sich zwei Spiegeleier an, die beim Transport in Wolgast im Rucksack zerdrückt worden waren. Dazu gibt es Spinat und Pellkartoffeln. Für mich nehme ich vier Heringe aus und brate sie. Es mundet zwar lecker, aber die äußeren Umstände sind schwierig: alles muss peinlich sauber sein, darf möglichst nicht riechen, damit Jörg sich nicht ekelt. Schon die Nähe von Fisch wird von Jörg gemieden, auch ich widerstrebe ihm dann; er nennt mich seinen „Fischmund“ und meidet meine Annährungen. Anschließend steht ein riesiger Abwasch in der Kombüse und schaut mich an, mit und ohne Spuren der Fischmahlzeit. Jörg möchte sich am liebsten schnell verdrücken, hilft dann aber doch beim gemeinsamen Abtrocknen und Aufräumen. Mir tut nun auch noch der Rücken weh nach alledem; bloß nicht auch damit noch Probleme bekommen.

Ich finde die Anreise per Bahn sehr spannend, weil sie eine für mich ganz neue Strecke, vorbei an meiner Heimatstadt Lübeck, zeigt: durch die Wälder und Wiesen Bad Schwartaus, vorbei an Freundin Trudes Timmendorf und hin in die schöne Neustädter Bucht, in die wir als Kinder einst von Travemünde aus „um die Ecke“ schauten.

Jörg hat noch viel auf dem Schiff zu verstauen, beginnt an Deck Ordnung zu schaffen und trennt sich von alten Leinen, die er dem alten Fischer auf dem Nachbarkahn an Bord schmeißt, der sich zwar wundern, gleichwohl mit Sicherheit dafür Verwendung finden wird.

Ich koche; wir öffnen eine Flasche besten Shiraz – das erste gemeinsame Abendessen an Bord. Jörg liest die letzten Seiten aus dem Buch seines Onkels, Kurt Salecker: „Eine unheimliche Nacht“ (Wuppertal 1951), vor – eine kleine, abenteuerliche Einstimmung auf das, was in Finnland vielleicht auf uns wartet. Dabei verbrauche ich fünf Tempotaschentücher, so rührt mich die Geschichte an. Wir lassen die Elektro-Heizung laufen, denn es ist draußen bannig kalt, und schlafen selig ein. Jörg kann sich an Bord langsam entspannen. – Es geht los und die Träume eilen voraus.

Beim Auslaufen aus dem Neustädter Hafen

Deutsche Ostseeküste und Polen (04.04. - 21.04.09)

Morgens in Neustadt Eis an Deck, langsam lichtet sich der Nebel, die Sonne wärmt, wir legen ab. So etwas Schönes: leuchtendes Blau am Himmel und im Wasser, strahlend rote und grüne Fahrwassertonnen, alles in dunstige Watte gepackt, ein traumhaftes Glitzern und Flimmern ! Vor uns noch Nebelbänke; es sind außer uns nur wenige Boote unterwegs.

Kein Lüftchen den ganzen Tag; das Wasser bleiern-glatt und immer in neuen Farben. Diese Heiterkeit und Ruhe übertragen sich auch auf uns. Wie Scherenschnitte stehen einzelne Angelboote mit vier bis fünf Personen an Bord rechts und links im milden Licht. Nachmittags sitze ich in der Sonne und lese und schaue.

Abends gehen wir hinter der Mole von Warnemünde vor Anker. Der ferne Ort sieht hübsch aus, wie aufgeräumt: alte Villen, das Hotel Neptun ist renoviert, die Kongressmuschel ist noch vorhanden und sorgsam herausgeputzt. Davor ein riesiger Strand – zu dieser Jahreszeit allerdings menschenleer.

Jörg stimmt uns mit dem Buch des alten Rentiers Horst Haftmann vor dem Schlafengehen auf unsere Reise ein: „Oft spuckt mir Neptun Gischt aufs Deck“ (Bielefeld 1963).

Kaum liegen wir in den Kojen, dreht der Wind auf West und ein unangenehmer Schwell macht das Ankern ungemütlich. Es wird immer stärker, ich sitze inzwischen aufrecht im Bett, obwohl ich todmüde bin. Hinlegen geht nicht, weil sich langsam Übelkeit bemerkbar macht. Jörg ergreift schließlich die Initiative: „Auf in den Hafen !“ Ich beleuchte mit dem Handscheinwerfer die Molenköpfe; wir gehen an den ersten Steg in dem riesigen, völlig leeren Olympiahafen „Hohe Düne“. – Kein unangenehmes Schaukeln mehr; wir schlafen sofort ein.

Um acht Uhr morgens klopft es ans Schiff: der Hafenmeister möchte von seinem einzigen Kunden Liegegeld kassieren.

Erneut strahlt die Sonne, der Wind ist frisch – wir segeln gen Barhöft vorbei an Graal-Müritz, Darss, Prerow, Zingst gen Hiddensee. Mit dem neuen Gennaker (Vorsegel) läuft das Schiff vor dem Wind mit 5 bis 6 Knoten, also 10 bis 12 Kilometer pro Stunde. Langsam, wenn man als Landratte, passabel, wenn man als Segler denkt, schnell, wenn man bedenkt, dass unser Schiff 7,5 Tonnen schwer ist und zudem ein behäbiger Motorsegler, kein schnittiger Racer.

An das Schaukeln des Schiffes muss ich mich erst langsam gewöhnen. Obwohl mir ein ganz klein wenig schlecht ist, kann ich trotzdem kurzzeitig etwas Schreiben und Lesen. Offiziell habe ich heute schon den ganzen Tag Wache und sitze deshalb auf dem Fahrersitz hinter dem Ruder. Ein guter Platz mit dem Horizont als ruhige Linie im Blick. Eigentlich ist es streng untersagt, aber ich hole trotzdem das Manuskript von Freundin Gesine hervor und versinke im Lesen. Zwischendurch passe ich also lange Zeit nicht wirklich auf, verlasse mich letztlich auf meinen Skipper, der meist unten am Computer sitzt. Plötzlich höre ich: „So, ich lege mich eine Stunde aufs Ohr, bin müde.“ Das tut er selten, bin überrascht. Und sofort fühlt sich Seefahrt anders an: etwas gruselig, fremd, ich muss aufpassen, alleine. Meine relative Gleichgültigkeit der See und Segelei gegenüber ist verflogen. Ich schaue, sehe den fernen Uferstreifen aus bewachsenen Dünen an Steuerbord, sehe kräuselige Böen das Wasser plissieren. Nur zwei ferne Schiffe sind weit und breit zu sehen. Der Leuchtturm Dornbusch auf Hiddensee kommt deutlicher hervor, ich muss raus an Deck und genauer Ausschau halten. Ich öffne die Tür und bin ganz erstaunt darüber, dass es hier draußen so laut ist. Die Bewegungen des Schiffes tragen zum An- und Abschwellen des tosenden, rauschenden, dumpf rollenden, grollenden Wassers wesentlich bei.

Der Himmel ist riesig, voller kleiner, grauer Wolken mit hellblauen Schlupflöchern. Wieder zurück im schützenden Deckshaus, bemerke ich das eintönige Rattern und Stottern des Autopiloten, der den Kurs hält. Die Geräusche von außen sind kaum vernehmbar. Da, rechts voraus, ist das Land inzwischen farbig, leuchtend grün die

Gisela Brehmer-Ziegenspeck

Tagebuchnotizen von Bord der MSY 'NORDLICHT' (Hamburg)

In 180 Tagen um die Ostsee

(04.04.09 – 03.10.09)

Reisevorbereitungen

Vor unserer Reise mit dem Segelschiff war ich fünf Wochen auf unserer Finca in Spanien. Ich hatte mir Anfang Januar beim Schlittschuhlaufen die linke Kniescheibe so übel gebrochen, dass sie mit Draht und Schrauben zusammengeflickt werden musste. Der Heilungsprozess ist auch sieben Monate später nicht abgeschlossen. In Spanien lief ich zum Schluss zwar ohne Krücken, weit davon entfernt aber, größere Sprünge machen zu können. Immerhin schlief ich nun schon wieder besser, obwohl ich nachts noch Schmerzen hatte, oft aufstand, um mich zu bewegen. Das Haus war dann ausgekühlt – es waren die Monate Februar und März –, nicht gerade angenehm für eine Patientin. Der Aufenthalt in Spanien war aber notwendig und hatte den Zweck, Haus und Garten für einen langen Sommer ohne regelmäßige Betreuung vorzubereiten. Denn eins war klar: der Sommer 2009 sollte ein langer Segelsommer werden.

Der andalusische Schäfer und sein elfjähriger Sohn versprachen mir vor meiner Abreise nach Deutschland, sich um die automatische Bewässerung und das Anwesen zu kümmern. – Die Hoffnung, dass dieses Versprechen eingelöst werden würde, bestätigte sich Monate später zum Glück.

Wieder nach Hamburg zurückgekehrt, bereite ich vom 18.03. bis 03.04.09 unsere Reise vor. Jeder – mein Mann Jörg und ich – hat seinen Aufgabenbereich. Ich bin zuständig für Sauberkeit an Bord, Kleidung, Proviant und Getränke, Ausrüstung des täglichen Lebens, Reiseapotheke, Kultur, Literatur, Musik und vieles mehr. Täglich läuft die Waschmaschine, werden lange Listen abgehakt, Einkäufe getätigt, in der Wohnung wachsen die Berge von Dingen, die mitgenommen werden wollen, stetig an. Ob alles an Bord seinen Platz finden wird, steht vorläufig in den Sternen.

Jörg ist in diesen Wochen doppelt belastet: einerseits muss er in Lüneburg sein Universitäts-Institut auflösen, andererseits sich um Schiff und Nautik kümmern. Täglich stellt er neue Kisten mit Büchern und Unterlagen in der Wohnung ab, die von mir in Keller und Schränken verstaut werden sollen.

Wir sind uns einig: wir wollen los, die Reise kann nicht aufgeschoben werden, wenn wir wirklich die ganze Ostsee umrunden wollen, wie es seit langer Zeit unser Traum ist. Sechs Monate sind angedacht, Zeit genug, um ohne Hektik zu reisen.

Im Vorfeld gibt es Ansagen von Jörg: „Das wird eine große Reise, die macht nicht jeder, und wir fahren nicht bloß in die ‚Dänische Südsee'." „Du musst eine Teilverantwortung mit übernehmen, sonst fahre ich alleine." „Ich segele auch nicht mit einem verlodderten Schiff; und Chrom könntest Du ausnahmsweise auch mal putzen." – Strikte Worte des Herrn Kapitäns, aber nicht alles ist natürlich so gemeint, wie es ausgesprochen wird.

Ich frage nach seinen geheimsten Wünschen und Zielen, er will am liebsten vom nördlichsten Punkt des Bottnischen Meerbusens aus über den Polarkreis ans Nordkap mit einem Leihwagen, und das so in „vier bis fünf Tagen" – nur für die Hinfahrt. Ich meinerseits bringe die Eisenbahn ins Gespräch und melde mein Interesse an einer dreiwöchigen Wanderung durch Lappland an. Gegensätzlicher können die Zielvorstellungen nicht sein. – Wir werden sehen.

Eigentlich soll es am 1. April losgehen; das Wetter ist frisch und sonnig, es kribbelt in den Fingerspitzen. Meine Freundin Leo hilft mir einen ganzen Tag lang beim Saubermachen und Einräumen in Neustadt / Holstein, wo 'NORDLICHT' bereits im Wasser vor sich hin dümpelt. Sie sieht die Dinge großzügiger als ich und meint gelegentlich: „Das könnt Ihr auch später noch ordentlich einräumen." – So geschieht's.

Ich kann die vor uns liegenden sechs Monate nicht wirklich überblicken, kann nur die bisherigen Erfahrungen mehrwöchiger Seereisen einbeziehen und hochrechnen. So bunkere ich zwanzig Liter haltbare Milch, zehn Flaschen Speiseöl, kiloweise Grundnahrungsmittel und Getränke. Dazu kommen Spezialitäten für eine gute Küche, wie z.B. Kapern, Oliven, getrocknete, eingelegte Tomaten, Schafskäse, Grana-Padano-Käse, Ingwer-Knollen, Wallnüsse, Thunfisch, verschiedene Gewürze en masse. Dazu zehn Pakete Müsli, Brot, Kartoffeln, frisches Gemüse, Eier, Butter, Crème fraîche, Dauerwurst, eingeschweißter Schinken und – für die ersten Tage – Gehacktes für Bouletten.

Zum Schluss packe ich noch und noch Bücher ein, Musik- und Literatur-CDs und meinen Aquarellkasten. Schließlich nehme ich noch einen Schuhkarton voller Briefe aus dem Nachlass meiner Mutter mit – insbesondere solche, die sie an meinen Vater während des II. Weltkriegs schrieb. Mir schwebt vor, dass ich diesen Fundus während einer langen Reise am besten verarbeiten könnte. Stöberte ich in Hamburg in diesen vergilbten Papieren, so nahmen die verstorbenen Personen emotional starken Besitz von mir und hielten mich in ihrer Welt gefangen. Auf der Segelreise – so meine Vorstellung – könnte aufgrund der vielen neuen, belebenden Eindrücke eine Vergangenheitsbewältigung eher gelingen. Vergangenes drängt sich jetzt in den ersten Rentnerjahren eh mehr in den Vordergrund. Als mein Bruder Claus mich eine Woche in Spanien besuchte, wurde uns das beiden klar. Viele Gespräche drehten sich um gemeinsame Kinder-, Schul- und Studientage. Die früheren Zeiten lebten auf.

Jörg sucht noch den Friseur auf (17 Minuten), verabschiedet sich von alten Freunden und Verwandten und liefert die Schlüssel der Universitätsräume ab. Für sein Institut wurden auf dem Campus neue Räume angemietet – klein und fein.

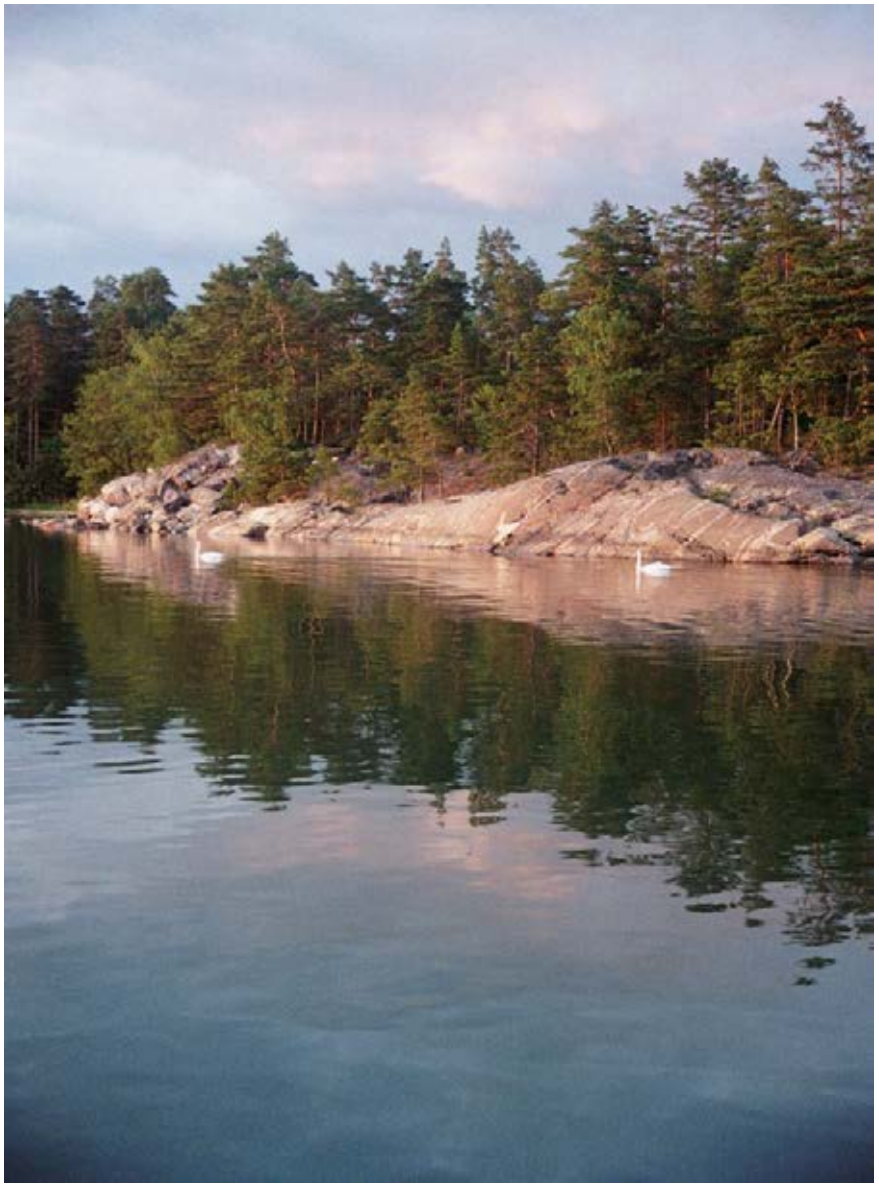
Ich habe noch rechtzeitig meine neue Brille in Empfang genommen, muss unbedingt noch die Matisse-Ausstellung im Hamburger Bucerius-Kunstforum besuchen, ehe der Wohnungsschlüssel umgedreht werden kann.

Mit der S-Bahn zum Hauptbahnhof: ich mühsam humpelnd, Jörg vorne weg und immer wieder wartend. Mit dem Zug nach Lübeck, Umsteigen in den Bummelzug über alle Ostseebäder nach Neustadt / Holstein.

Man hatte so viel gehört und gesehen, man hatte immer wieder Grund zu tiefer Verwunderung und großem Erstaunen, man hatte viel – im wahrsten Sinne des Wortes – in Erfahrung gebracht, unter den Kiel genommen und dabei auch neue Erkenntnisse gewonnen. Kurz: man befand sich auf dem gesamten Ostseetörn in einem unmerklichen, täglichen Lernprozess, wie ihn nur die „Schule des Lebens“ bietet.

Gisela und Jörg W. Ziegenspeck konnten es sich nach ihrer Reise überhaupt nicht vorstellen, eine Weile auf das Leben an Bord ihrer kleinen Motorsegelyacht ’NORDLICHT’ verzichten zu müssen und in die Großstadt zurückzukehren. Sie wussten, dass sie die Gemütlichkeit unter und die Weite an Deck vermissen würden. „Sechs Monate frische Luft, Tag und Nacht im Einklang mit der Natur – das ist wundervoll !“ – so der übereinstimmende Kommentar der beiden Segler.

Und so zögerte man den Abschied von Bord etwas hinaus, blieb noch ein paar Tage in Grömitz, ging auch im Zielhafen Neustadt (Holstein) nicht gleich von Bord. Diese letzten Tage waren Tage des Abschieds und der Reflexion: Starke Eindrücke und Erlebnisse brauchen solches Innehalten, damit zum festen Besitz wird, was in der Gefahr steht, sonst zur flüchtigen Episode zu verkommen. In diesen Tagen, die einerseits von Dankbarkeit und Stolz, andererseits von Demut und Wehmut bestimmt waren, wurde die Idee geboren, dies Buch zu schreiben und es mit vielen Bildern anzureichern. Damit soll zur Nachahmung angeregt werden: Die „Dritte Hälfte“ des Lebens sollte als Chance begriffen werden, die Welt noch einmal zu erobern – behutsam, klug und unspektakulär, einfach nur mit den Kräften und Erfahrungen, die das Leben bereitstellte und die auch im Alter und solange es geht immer noch mobilisiert werden können.



Ein Wort vorweg ... und dann: „Leinen los !“

Dies ist weder eine Anleitung für Fahrtensegler noch ein Reiseführer, es ist ein Bericht, der Mut machen will, sich auch in fortgeschrittenem Lebensalter hinauszuwagen und neue Horizonte zu erobern. Aus weiblicher und männlicher Perspektive wurden Impressionen und Erlebnisse von einer langen Ostseereise zusammengetragen, die der bekannten Aufforderung von Antoine de Saint-Exupéry in neuem Sinnzusammenhang Referenz erweisen und Nachdruck geben wollen:

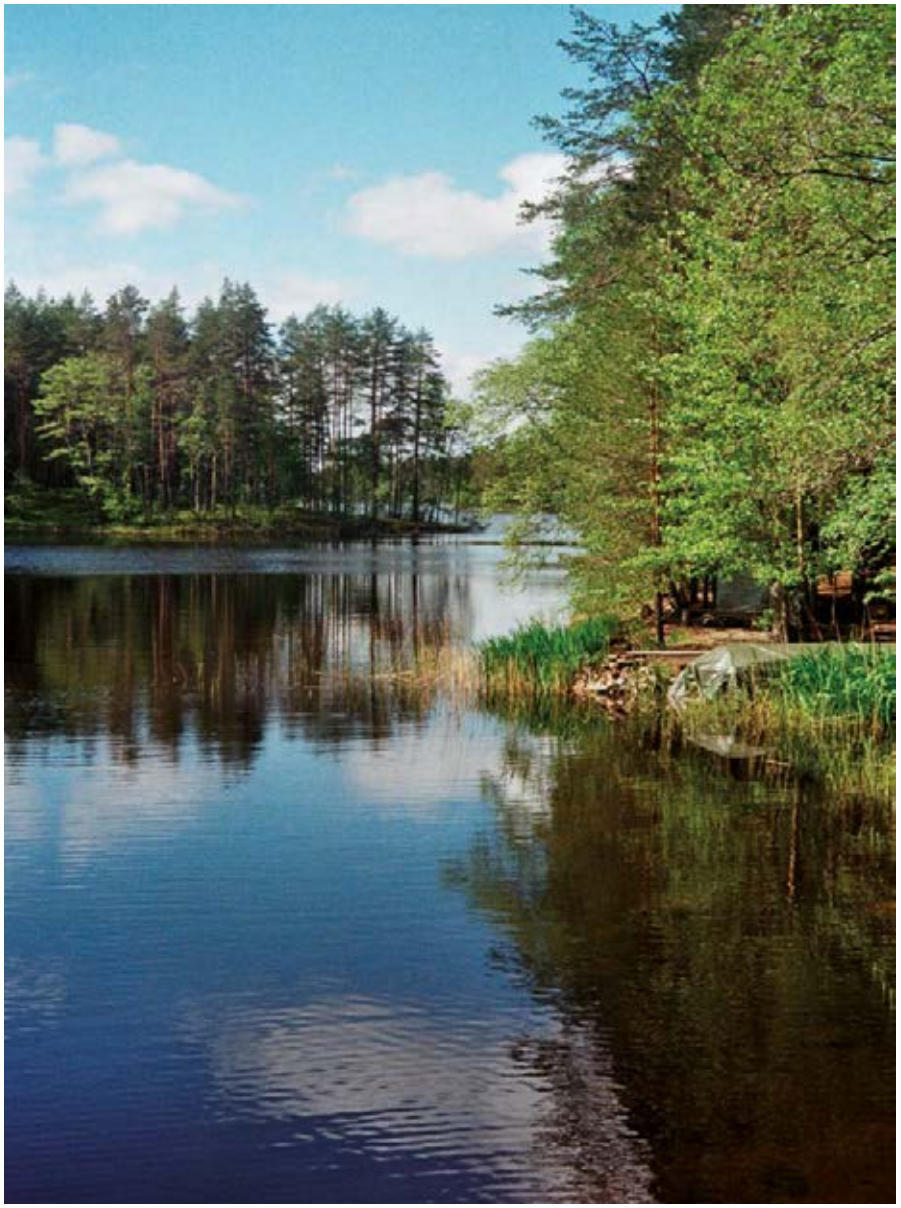
> „Wenn Du ein Schiff bauen willst, dann trommle nicht Männer zusammen, um Holz zu beschaffen, Aufgaben zu vergeben und die Arbeit zu verteilen, sondern lehre sie die Sehnsucht nach dem weiten endlosen Meer.“

Diese Text- und Fotodokumentation will ermuntern und ermutigen, den vom Alltag überlagerten Träumen noch einmal Raum zu geben; denn wenn wir Seniorinnen und Senioren nicht jetzt den Seesack schultern, wann dann ? Und wer der inneren Stimme nicht folgt, obwohl er rüstig und gut beieinander ist, wird sich später bestimmt fragen, warum etwas versäumt wurde, das das Leben so wunderbar hätte bereichern können. – Also: worauf warten !?

Deshalb waren Gisela und Jörg W. Ziegenspeck Anfang April 2009 in Neustadt (Holstein) mit ihrem Segelschiff aufgebrochen, um sich einen lang gehegten Wunsch zu erfüllen. Das Ehepaar – sie ehemalige Kinderärztin mit eigener Praxis in Hamburg, er emeritierter Sozialwissenschaftler an der Lüneburger Universität – wollte auf ihrem 8,50 m langen Segelschiff einmal um die gesamte Ostsee – einschließlich des Finnischen und Bottnischen Meerbusens – fahren. Als es im Frühjahr losging, war noch Eis an Deck und ’NORDLICHT’ brachte überall den Frühling mit. Spät im Herbst lagen dann 3.500 Seemeilen achteraus und man folgte den Zügen der Wildgänse gen Süden. Nach 180 Tagen und dem Besuch von neun Ländern schwirrte der Kopf von Eindrücken, die man auf der Reise gewann – geographisch, historisch, kulturell, politisch und sozial.

Inhaltsverzeichnis

Ein Wort vorweg … und dann: „Leinen los !“	3
Reisevorbereitungen	5
Deutsche Ostseeküste und Polen (04.04. - 21.04.)	6
Kaliningrad / Königsberg (22.04. - 26.04.)	14
Baltikum (27.04. - 24.05.)	17
St. Petersburg I – Saimaa-Seenplatte – St. Petersburg II (25.05. - 28.06.)	31
Südfinnland und Helsinki (29.06. - 18.07.)	46
Finnische Küste des Bottnischen Meerbusens mit dem Kvarken (19.07. - 02.08.)	53
Schwedische Küste des Bottnischen Meerbusens mit „Höga Kusten“ (02.08. - 14.08.)	59
Ålandinseln (15.08. - 20.08.)	62
Stockholm (20.08. - 28.08.)	64
Insel Öland (28.08. - 08.09.)	67
Österlen und Schonen (08.09. - 16.09.)	70
Dänemark (16.09. - 30.09.)	74
Zurück in Deutschland (01.10. - 03.10.)	76



Gisela Brehmer-Ziegenspeck

TAGEBUCHNOTIZEN VON BORD DER MSY 'NORDLICHT'

(Hamburg)

– In 180 Tagen
um die Ostsee –

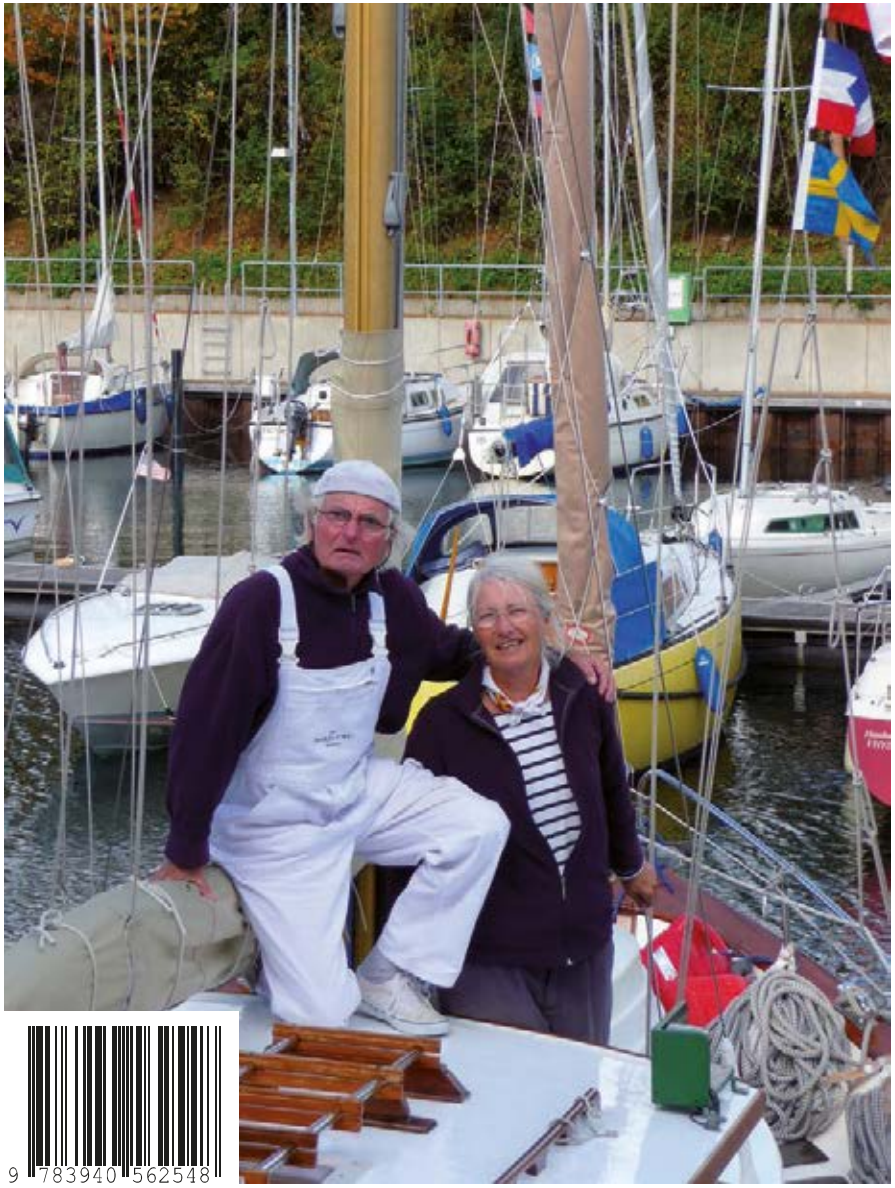
Augsburg 2010

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet
über *http://dnb.d-nb.de* abrufbar.

© 2010 by Verlag ZIEL

Zentrum für interdisziplinäres erfahrungsorientiertes Lernen GmbH
Zeuggasse 7 - 9, D - 86150 Augsburg, www.ziel-verlag.de
ISBN 978 – 3 – 940562 – 54 – 8



9 783940 562548

Gisela Brehmer-Ziegenspeck

TAGEBUCHNOTIZEN VON BORD DER MSY 'NORDLICHT' (Hamburg)

– In 180 Tagen
um die Ostsee –

Augsburg 2010