

Sabbatical mit variablem Tiefgang – Teil 3: Petersburg bis Alands

Eigentlich sollte dies der letzte Teil unseres Reiseberichtes werden, Petersburg bis Benersiel. Aber es handelt sich ja auch gleichzeitig um ein Tagebuch für uns und es ist einfach so viel geschehen, dass ich das nicht auf einen Bericht kürzen konnte. Vielen Dank für Dein Interesse. – Teil 3 führt Dich nun von bis zu den Aland-Inseln und noch nicht nach Ostfriesland. Nach Teil 1 (Aufbruch und Schiffbruch) und Teil 2 (Baltikum bis Petersburg) führt Teil 3 jetzt bis zu den Aland-Inseln und in den landschaftlich schönsten Teil unserer Reise.

Die sechs Tage in Petersburg vergingen wie im Flug, eine (zu) kurze Zeit für so eine besondere Stadt. Alleine in der Eremitage (das riesige Kunstmuseum dessen Name eigentlich „Einsiedelei“ bedeutet) kann man locker einen ganzen Tag ohne eine Spur von Langeweile verbringen. Fahrt einfach hin und schaut es Euch an. St. Petersburg ist immer laut und in Bewegung, im zentral gelegenen Yachtclub (dem einzigen für ausländische Yachten erlaubten Anlegepunkt) konnten wir dem Trubel etwas entfliehen und die Erlebnisse und Anekdoten des Tages verarbeiten und auch einige nette Kontakte knüpfen. Von hier aus gesehen ist Aurich mit seinen 40.000 Einwohnern nur ein Dorf... Mit drakonischen Mitteln (jeder Einwohner musste jährlich 100 Ziegelsteine abliefern, über viele Jahre durften außerhalb der Stadt in ganz Russland keine Steinbauten errichtet werden, der Adel wurde verpflichtet in die Stadt zu ziehen) hat Zar Peter der Große 1712 die Stadt, nur 9 Jahre nach Gründung (da war ja nix außer Morast) zur russischen Hauptstadt gemacht. Nun konnte Russland endlich mit viel Ehrgeiz eine beachtliche See-Streitmacht aufbauen.



Am Strand in Petersburg (Blick auf die Eremitage)



Regatta am Yachthafen in Petersburg

Man sagt, die finnischen Seekarten seien deswegen so präzise (und das sind sie in der Tat), weil die Russen das Gebiet sehr akribisch vermessen haben. Finnland gehörte lange zu Russland, und die Russen zur Zarenzeit hatten großes Interesse daran, ihre schicke neue Flotte in den Schären nicht auf die Felsen zu setzen.

Im Gegensatz dazu erzählten uns Segler in Estland, dass die estnischen Karten einige „Ungereimtheiten“ aufweisen, weil diese Karten von den Russen bearbeitet wurden. Allerdings von den Sowjets nach 1945, und die hatten dann mehr Interesse, einige ihrer Häfen zu verstecken in dem sie die Wassertiefen davor z.B. flacher darstellten und das Seegebiet für fremde Seefahrer unattraktiver zu gestalten... (ob das so stimmt, weiß ich aber nicht, wir sind auch mit den estnischen Karten sehr gut zurechtgekommen)

Auf dem Rückweg von Petersburg haben wir (immer noch gemeinsam mit der KETO) die alte Festung Kronstadt besichtigt. Kronstadt ist bis in die „Haarwurzeln“ eine Marine-Garnisonsstadt, was zuweilen schon skurrile Formen annimmt: In der riesigen, die Stadt überragenden, orthodoxen Nikolai-Marinekathedrale fließt „heiliges Wasser“ aus einem silbernen U-Boot. Während die Marine die besten Bedingungen vorfindet lagen wir mit unserem Schiff an einem eher maroden Steg, der nur mit einer Kette am Anleger angebunden war. Zum Übertreten musste man eben kurz warten, bis beide Stege nahe genug zueinander getrieben sind. Als wir dafür dann auch noch 25 Euro für die Nacht dort zahlen sollten, hat Armgard dem Hafenmeister ganz deutlich die Meinung

Sabbatical mit variablem Tiefgang – Teil 3: Petersburg bis Alands

gesagt und am Ende waren es dann doch nur 10 Euro (verhandlungssicheres Russisch...).



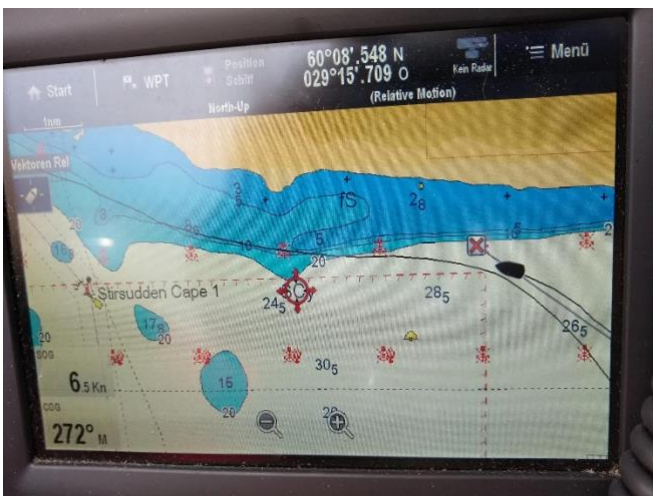
Die Oper „La Bohème“ openair in Petersburg



In der Nikolai-Marine-Kathedrale in Kronstadt

Die Überfahrt nach Finnland verlief wieder sehr zügig, wieder um die Schießgebiete herum (diesmal kein U-Boot), wieder hoch am Wind. Dummerweise hatte sich unterwegs die Rollanlage für unser Vorsegel verklemmt, so dass wir gegen Ende der Tour unser Vorsegel nicht mehr optimal setzen/trimmen konnten. Trotzdem: 72 Seemeilen in 12 Stunden – das war unser Geschwindigkeits-Rekord. In einen herrlichen Sonnenuntergang sind wir in Finnland eingelaufen – nur leider durften wir diesmal nicht über Nacht am Zollanleger bleiben. Nach der Abfertigung (ca. 23:30) mussten wir noch 2 Stunden durch die finstre Nacht (kein Mond) nur nach Karte durch die unbekannten finnischen Schären tuckern, bis wir anlegen konnten. Es war der 18. Juli, 2 Tage nach Neumond, fast einen Monat nach Mittsommer, es gab wieder Nacht in Südfinnland, echte Stockdunkelheit.

An dem Zollanleger in Finnland lag auch ein sehr verwegener Segel-Katamaran, ein russischer Eigenbau aus Sperrholz, vom Aussehen eher ein alter russischer Panzer (ganz eckig, ohne Fenster, grau), aber: meine Hochachtung das Teil schwamm und hatte gerade eine größere Reise hinter sich. Der Kapitän und sein Schwiegersohn reparierten gerade ihre Steuerungsmechanik, Tochter und Enkelkinder waren unter Deck. Als ich später einem anderen russischen Segler von diesem besonderen Schiff erzählte, meinte der: Ach die, ja die habe ich auch mal kennengelernt, da haben sie auch gerade ihre Ruderanlage repariert.



Zurück nach Finnland – an der Ecke des Übungsgebietes



Einlaufen in Finnland

Wir sind nun in Finnland. Es beginnt der landschaftlich schönste Teil unserer Reise. Finnland, das

ist: Ruhe, Wald, Sauna, Schären (das sind die Steinhäufen, die überall aus dem Wasser schauen), Ordnung, sauteures Bier – und endlich wieder eine große Auswahl an Lakritz. Finnland hat über 160.000 Inseln - ich weiß nicht, ab wann ein aus dem Wasser ragender Stein als „Insel“ gezählt wird – aber diese Zahl ist allgemein anerkannt, und wir können diese Zahl nun auch glauben. Die Hälfte der Inseln liegt im finnischen Inland in einem unermesslichen und (auch das ist allgemein anerkannt) einem unermesslich schönen Seen-Gewirr. So bleiben immer noch mehrere Zehntausend auf unserer weiteren Route. Alle sehr ordentlich und präzise in den Seekarten verzeichnet – keine wandernden Priele und vagabundierenden Sandbänke wie im ostfriesischen Wattenmeer. Und wenn in der Karte eine Wassertiefe von 1,8m angegeben ist, dann stimmt das auch. Allerdings sind manche Durchfahrten auch sehr schmal – mit einem ausladenden Trimaran hätten wir zwei Mal nicht durchs Tonnenpaar gepasst. Und eigentlich handelt es sich oft nicht um Tonnen (rot und grün), sondern zwischen den Schären um Untiefen-Markierungen, gelb-schwarze Stangen, die aus dem Wasser ragen, die Farb-Kombinationen für Nord, Süd, Ost, West prägen sich schnell wieder ein.

Die Finnen sind sehr nett, unaufdringlich, zuvorkommend und ordentlich, das ist jedenfalls unser Eindruck nach 6 Wochen dort. Vielleicht lernen manche Finnen das Bootfahren vor dem Fahrradfahren, es gibt vermutlich auch mehr Wasserwege als Fahrradwege. Was wir erlebt haben: Alle tragen immer eine Rettungsweste an Bord, sobald das Boot sich bewegt! Fahrwege werden eingehalten, Tonnen (Bojen) werden nicht „geschnippelt“! Ich werde ja auch den Eindruck nicht los, dass – obwohl wir natürlich stets versuchen, einen sehr erfahrenen Eindruck zu machen – man sehr schnell merkt, dass wir hier die absoluten Greenhorns sind. Spätestens, wenn wir aufspringen, um einem Finnen beim Anlegen zu helfen haben wir uns geoutet, bis ich von meinem Boot geklettert bin, ist der schon vertäut... Der finnische Bootsfahrer legt alleine an, ist aber sehr hilfsbereit. Sie sind natürlich absolut begeistert von ihrem tollen Segelrevier, manch einer erzählt zu unserer Ermahnung eine Geschichte vom Auflaufen auf einen Fels. Wenn ich dann in der Sauna allerdings beiläufig erwähne, dass unsere Heimat das Wattenmeer ist, bekommen wir doch noch anerkennende Blicke („Das ist doch da, wo dieser gewaltige Tidenhub herrscht?“ – „Ja, bis zu 3m.“ – „Oh, Wow, dann müsst ihr ja gut navigieren können!“ – „Ja, Danke!“ (grins).



Blick aus der Sauna 1



Schärenrevier – überall lauern Steine

Stichwort Sauna: Die finnische Saunakultur ist schon sehr besonders. Sauniert wird morgens und abends, Sommers wie Winters. Eine gute Sauna ist holzbefeuert, hat 70°-80° Celsius und viel Wasser auf heißen Steinen (und bitte keine Aromastoffe im Aufgusswasser!) – einfach herrlich. Auf manchen Inseln gibt es Feuerstellen mit Steinhäufen – man braucht nur noch ein Zelt drüber bauen, schon hat man eine Sauna. An anderen Stellen findet man Saunahütten mit Feuerholz und herrlicher Aussicht auf die finnische Inselwelt. In diesen 6 Wochen habe ich so sooft sauniert, wie in meinem ganzen früheren Leben nicht.

Sofern man nicht mit seinem Partner allein in der Sauna ist, wird nach Geschlechtern getrennt sauniert, und dort entstehen oft gute Gespräche. Während in Deutschland eher eine „Wartezimmer-Atmosphäre“ herrscht (nicht oder nur sehr leise sprechen, Blick zum virtuellen Horizont), wird in Finnland in der Sauna gequatscht, diskutiert und mitgeteilt. Viele Finnen können übrigens gut Deutsch und freuen sich, ihre Sprachkenntnisse anzuwenden. „Wo wart ihr bisher - und wohin wollt ihr noch?“ Und jedes Mal das Angebot: „Wenn Du willst, kann ich Dir auf der Karte die schönsten Anlegestellen für Eure weitere Tour zeigen.“ Die Seekarten verweisen auf weit über 1000 Anlegestellen und Häfen, die in separaten Handbüchern kurz beschreiben werden. Wir sind sehr froh, wenn uns da noch jemand die 50 wirklich allerschönsten auf unserer Route zeigt. (Viele Empfehlungen beginnen mit den Worten: „...da gibt es auch eine herrliche Sauna ...“.) Von unseren 24 Anlegern in Finnland sind wir 20 solchen Empfehlungen gefolgt und sie waren alle wirklich ausgesprochen schön.

In einem Saunagespräch mit drei Finnen entstand auch die spontane Idee, von Helsinki aus mit einem Leihwagen zum Nordkap zu fahren (nach dem Motto: so nah sind wir nie wieder am Nordkap), aber dazu später mehr.

Wir hatten das große Glück, seit Ende Mai weitestgehend in gutem Wetter gefahren zu sein. Es ist der 18. Juli als wir aus Petersburg kommend in Finnland einlaufen. Juli ist der Ferienmonat in Finnland (und in ganz Skandinavien), Hochsaison auf den finnischen Gewässern, insbesondere westlich von Helsinki bekommt man ab mittags kaum einen Platz in den Häfen (so sagt man), auch Ankerplätze sind stark belegt. Und wir befinden uns bei bestem Wetter in Ostfinnland, hier ist es ziemlich chillig und ruhig. Lediglich als wir unseren Sohn aus der Hafenstadt Kotka vom Bus abholen – er will eine Woche mit uns Segeln – ist der Hafen komplett voll und wir können nur 2 Stunden bleiben. Allerdings haben wir direkt vor der Stadt eine kleine unbewohnte Insel mit einer schönen Bucht ganz für uns alleine – Wow. Wir genießen hochsommerliche Temperaturen, 30°C und mehr, dazu lange Tage, wir angeln (jaaa, tatsächlich, und fangen sogar ein paar Barsche), schwimmen, lesen, chillen, grillen. Unsere einsame und unbewohnte Insel ist (wie viele andere auch) perfekt für Bootfahrer vorbereitet: da gibt es eine überdachte Hütte, Feuerstelle mit Grillrosten, vorgesägtes Holz in einem überdachten Lager, dazu Sägebock, Säge und Axt, und ein Kompostklo und eine Trinkwasserstelle. Einmal pro Woche kommt jemand und schaut nach dem rechten, leert das Klo. Wir sind begeistert, es ist super sauber und ruhig. In der Bucht schwimmt eine kleine Plattform an der kann/soll man das Abwasser vom Boot abpumpen (da es hier ja keine Strömung oder Tide gibt, würde sonst alles verdrecken).



Anleger in Finnland



mit Grillhütte

Wir besuchen Hamina, eine hübsche kleine Stadt im Osten Finnlands, der nördlichste Ort, den wir

auf unserer Reise mit der ELEMENT erreichen. Das Stadtbild ist geprägt von alten Festungsbauten und den typischen finnischen Holzhäusern. Hier kaufen wir das erste Mal nach St. Petersburg wieder „groß“ ein, wir wollen jedoch gerne wieder auf eine einsame Insel und brechen am nächsten Tag auf. In mehreren kleineren Etappen (zwischen 5 und 22 Meilen) geht es Richtung Helsinki. Über die Orte/Inseln: Hamina, Kotka, Nuokat, Lehmäsaari, Kaunissaari, Lovisa, Bockhamn auf Byön (Schreibweise nach unserem finnischen Hafenhandbuch).

Man möchte oft gar nicht weiter, weil es so schön ist. Wir sammeln Blaubeeren (das einzige Mal auf der gesamten Reise, dass wir von Mücken attackiert werden), auf Kaunissaari gibt es im winzigen Hafen eine Tauschbibliothek, Sauna, Grillstellen, Angeln, Sonnenuntergänge, nette Finnen. Ein älteres russisches Paar liegt mit ihrem Boot neben uns. Sie haben ihren kleinen Segler in Finnland, Anreise per Bahn aus Moskau sehr entspannt in 12 Stunden, klingt nett... Sie schenken uns eine Armee-Zeltplane als Sonnenschutz für unser Cockpit. Am nächsten Tag ist es extrem heiß und leider kein Wind – wir probieren den neuen Sonnenschutz auf der Fahrt sofort aus, ein Segelboot im grüngefleckten Tarnanzug.

In der superschönen Bucht von Byön verbringen wir zwei idyllische Tage und feiern gemeinsam mit unseren Freunden von der KETO Geburtstag. Dann brechen wir auf nach Helsinki. Es ist endlich windig (4-6bft) und wir können die ca. 30sm mal wieder richtig segeln. Und das bedeutet auch mal Arbeit. Segeln in den Schären ist richtig spannend und an solch böigen Tagen noch mal mehr, und ich kann sogar verstehen, dass manche Finnen an solchen Tagen einfach lieber motoren. Zwischen den Schären bilden sich kleine Winddüsen, während es hinter dem großen Stein plötzlich windstill sein kann. Segeln bedeutet also ständig ein- und ausreffen (von 0 auf 2 Reffs), immer aufs Wasser schauen, wo es sich kräuselt und bereit zu sein, die Schoten schnell loszuwerfen (einen Traveller haben wir leider nicht) um den Druck aus den Segeln zu nehmen. Durch das Inselgewirr ändern sich auch die Windrichtungen – wurden wir eben noch vor dem Wind zwischen den Inseln durchgeschoben liegen wir plötzlich auf gleichem Kurs Hoch am Wind und sehr schräg im Wasser. (An die Segellaien: Es ist schwierig zu erklären aber es macht Spaß – man muss nur ständig auf der Hut sein, weil der Wind das Schiff schnell mal auf die überall lauernden Steinhaufen schieben will). Ach ja, und nicht zu vergessen: wir sind ja nicht die einzigen, die da unterwegs sind. Außer uns noch weitere Segler, Motorboote, Fähren, die Müllabfuhr (!), Containerfrachter, die großen FINNJET-Schiffe. Es gibt kaum Strömungen und auch kaum Wellen – lediglich vor Helsinki ist es etwas offener zum „Meer“, so dass die Ostseewogen uns erreichen. Wow – das war Klasse.



Zufahrt zur Bucht von Byön (kaum 10 breit)



...und dann diese Bucht in der Insel Byön

Für unsere spontane Tour mit dem Leihwagen zum Nordkap haben wir einen guten Tip für einen Liegeplatz bekommen, nur 10,- Euro/Nacht im Stadtgebiet von Helsinki. Üblich sind 20-25€/Nacht. Ein Schnäppchen. Allerdings ist der Liegeplatz an einem Cafe an einer kleinen Straße, direkt

zugänglich. Direkt daneben – jedoch abgezaunt – ein kleiner Vereinshafen. Dort vertäuten wir uns an einem freien Steg und wurden auch freundlich von zwei Vereinsmitgliedern begrüßt. Nach dem üblichen woher und wohin und staunen über unsere lange Reise aus dem Meer mit dem Tidenhub (Respekt!) brachten wir unser Anliegen vor, hier 8-9 Tage zu bleiben. Ach ja, das sollte ja an sich gar kein Problem sein, allerdings - nun ja - man müsste das dem Vereinspräsidenten absprechen. Schließlich sind wir ja keine Mitglieder, und eine Woche lang kann man unser Schiff hier ja nicht verstecken. Plötzlich schlug die freundliche Stimmung etwas um, und jeder der beiden alten Herren beteuerte dem anderen: „Ja, vermutlich wohl, wenn Du meinst. Aber ich rufe den bestimmt nicht an. Nee, also DEN rufe ICH nicht an.“ Oha – das hörte sich danach an, als ob der Vereinssegen irgendwie schief hängt. Da für die Nacht nicht mit dem spontanen Erscheinen des Präsidenten zu rechnen war, sollten wir erst mal bleiben, bis die Herren sich morgen etwas ausdenken würden. Einen Schlüssel für das Tor konnten wir leider auch nicht bekommen (der Steg war wirklich gut und sicher abgesperrt). Aber wir könnten doch mit dem Beiboot außen herum fahren. So haben wir wirklich einmal unser Schlauchboot benutzen müssen. Am nächsten Tag hat sich irgendwer getraut, den Präsidenten zu informieren und er kam höchstselbst vorbei, um die Angelegenheit mit Armgard zu verhandeln (ich war derweil in der Stadt um den Leihwagen zu holen). Wir mussten noch eine zusätzliche Gebühr bezahlen (man einigte sich auf „für 2 Tage Strom“), einen Schlüssel bekamen wir nicht, und durften dann bleiben. Was bin ich froh, dass wir so einen netten Hafenmeister in Benseniel und so ein gutes Vereinsklima haben. (Danke!)

Die Tour zum Nordkap mit unserem Sohn lasse ich hier aus – das wäre ein eigenes Kapitel (wie auch St. Petersburg). Nur so viel: Es war sehr schön. Es gibt übrigens zwei Nordkapse: das teure mit dem bekannten eisernen Globus für die Touristen und das nördlichere, nur über 8 km steinigen Wanderpfad zu erreichende, eher einsame Nordkap. Wir waren am nördlichen, sind 9 (von 16) km barfuß gewandert, das Wetter war gut (= kein Regen, ca. 8°C) Dort haben wir dann am 03.08.2019 unseren aus Deutschland für einen ganz besonderen Moment mitgebrachten echten Champagner getrunken (aus der Flasche, mit kalten Händen, dazu gab's Bananen und Marabou Schokolade). Der Höhepunkt unseres kleinen Roadmovies.



Unser Hafen in Helsinki (Landgang nur mit Dingi)



am „echten“ Nordkap (barfuß erwandert)

Und schließlich haben wir auf dem Weg zum Nordkap - übrigens 3200 km hin und zurück von Helsinki - auch den östlichsten Hafen Schwedens (Haparanda) und den nördlichsten Punkt der Ostsee (Törehamn) besucht. Vom Tiefgang hätten wir beides auch per Boot schaffen können (Haparanda 1,6m – und auf die Tiefenangabe ist verlass) – aber zeitlich hätte es nicht gepasst. Wir waren nämlich mittlerweile immer mehr dahin gekommen, dass wir unsere ELEMENT nicht den Winter über in Schweden lassen, sondern sie für die nächste Saison nach Ostfriesland zurücksegeln.

Nach 8 Tagen zurück auf dem Boot – es fühlt sich an, wie nach Hause kommen. Zufällig ist ein

Elektriker am Nachbarschiff, er misst unsere Verbraucherbatterie durch und erklärt sie für „hinüber“. Ich selber erkläre unsere Fäkalienpumpe für hinüber. Zum Glück gibt es mehrere Schiffsausrüster mit „Wasserparkplatz“ in Helsinki und wir beschaffen Ersatz. Um Helsinki anzusehen legen wir im alten Hafen Suomenlinna an, eine ehemalige Festungsinsel mit sehr schöner Hafenanlage. Hier findet man die einzige Kirche, deren Turm auch ein Leuchtturm ist und in der dortigen Marineakademie die (angeblich – und wie sollte es anders sein) größte Sauna Europas. 120 Seemänner haben dort Platz, es gab (gibt?) extra Saunawärter, die den ordnungsgemäßen Betrieb sicherstellen. (natürlich raucht der große Saunaschornstein auch an diesem sonnigen Augusttag). Wir verabschieden uns nun endgültig von Anke und Carsten von der KETO)



Helsinki – der Dom



...endlich wieder an Bord der ELEMENT

Unser nächstes größeres Etappenziel ist Turku, dort haben wir ja eine Verabredung (vom Steg in Greifwald). Unsere Etappen sind:

Bylandet (22sm): die Fahrwege sind teilweise so breit (und wir gewinnen immer mehr vertrauen in die präzisen Tiefenangaben) dass wir kreuzen. Bei unserem Wendewinkel brauchen wir dann auch immer die gesamte Breite zwischen den Felsen. Wir erproben eigene Wege – außerhalb der betonnten (direkten) Routen. Kann man machen sagen auch die Finnen. Gewitterwolken ziehen auf – wir erreichen die kleine Insel Bylandet „von hinten“. Das erste Mal müssen wir mit Heckboje direkt am Felsen fest machen. Es ist sehr ungewohnt, wenn man den Bug fast auf den Stein schiebt (das schöne klare Wasser lässt uns die Felsstruktur unter dem Schiff gut erkennen). Der andere Segler ruft uns noch zu, dass es zwei Bojen weiter besser festzumachen sei (weil tiefer) – Danke. Zum Festmachen muss man ja immerhin vom Bugkorb auf den schräg ansteigenden Fels klettern (nicht springen! denn es ist sehr glatt) und dann schnell die Leinen an den dort eingeschlagenen Ringen vertäuen (die halten doch?). Alles nicht so schlimm, nur beim ersten Mal, wenn man ganz aufgeregt ist. Wir werden mit einer tollen Abendstimmung belohnt.



Bylandet - das erste Mal am Fels festgemacht



Zufahrt nach Elissaari; fast wie in Holland

Elissaari (25sm): der Anleger wurde uns von allen Finnen empfohlen. Leider mussten wir viel Motoren – unsere Route war heute perfekt windgeschützt. Die Einfahrt nach Elissaari (saari bedeutet Insel, auch im Estnischen) erfolgt über einen „Kanal“, der an den Seiten dicht mit Schilf bewachsen ist, man kam sich fast vor wie in holländischen Gewässern (wären da nur nicht diese Felsen links und rechts). Tiefenangabe lt. Karte 1m - „aber auch mit 2 m Tiefgang kein Problem“. War dann auch kein Problem und am Ende des Kanals zwischen zwei Inseln 120 Liegeplätze an Bojen und Stegen vor einer wilden Insel. Wow. Jetzt, Mitte August, lagen dort ca. 10 Schiffe. Zum Glück ist die Bucht sehr windgeschützt, an 2 Heckbojen vertäut haben wir einen Sturmtag dort verbracht. Und für alle, die denken, das muss ja mega-romantisch bei denen sein: An diesem Tag gab es auch im Boot einen heftigen Sturm - danach eine lange Wanderung zur inneren Durchlüftung und Versöhnung.

Hanko / Osthafen (43sm): Endlich wieder gesegelt, auch viel gekreuzt. Toller Sonnenschein, der Wind nimmt zu, dreht westlicher, wir fahren nach Westen... Für die innere, betonnte Route passt der Wind nicht, Kreuzen geht nicht mehr. Wir versuchen die südlichere Route zu nehmen, seeseitig vor den Inseln. Allerdings stimmt uns die Welle schnell um. Da ist die alte Dame „Dünung“ von gestern unterwegs und zusätzlich laufen ihre jungen kleinen Nachkommen um sie herum, kreuz und quer, als ob sie spielen – aber uns macht dieses Spiel keinen Spaß denn wir kommen gar nicht voran. Also verziehen wir uns wieder hinter die Inseln und überlassen dem Propeller die Arbeit und dem (elektrischen) Autopiloten das Steuer, Kurs 270°.

So bleibt es die nächsten Tage und wir bleiben in Hanko, ein nettes Städtchen, im August sehr beschaulich. Abends: Sauna mit Blick auf's Meer. Nachts: Geheule im Rigg. Vormittags: Stadtbummel in der südlichsten Stadt Finnlands. Tolle alte Holzvillen, ein Strand um eine Bucht, in der ein Karussell im Wasser steht. Auf einem Flohmarkt erwerbe ich ein Hafenhandbuch für die Aland-Inseln. Das Werk ist von 1994, aber „die Steine verschieben sich nicht – und die Häfen auch nicht“. Da hat er recht, ich schlage zu und bezahle per Kreditkarte (auf'm Flohmarkt! – hallo Deutschland). Ein guter Kauf, wie mir hinterher ein erfahrener Segler bestätigt. Abends: wieder Sauna, mit Blick auf den Sonnenuntergang.



Hanko Badebucht mit Karussell



finnische Villa

Im Vertrauen auf die Windvorhersagen und guter Hoffnung auf günstigen Wind brechen wir am nächsten Tag auf Richtung Nordwesten. Wir nutzen eine größere Bucht um unsere Wendewinkel bei gereiften Segeln besser kennen zu lernen. Die Erkenntnis des Tages: eine richtige Arbeitsfock wäre gut, und leinen-verstellbare Holepunkte (Wussten wir eigentlich schon vorher...). Das mit dem Wind entwickelt sich nicht so wie gedacht, er kommt mit 5-6 bft aus West-Nordwest, also biegen wir ab und legen in Hanko Nordhafen wieder an. Dort ist es sehr geschützt und wir sind ja schließlich im Urlaub. Die Bilanz des Tages: 9sm durchs Wasser, 1sm Distanz zwischen den Liegeplätzen. Endlich geht es weiter. Wir segeln los nach **Helsingholm** (30sm), Richtung Nord-Westen. Zunächst kreuzen wir, und schließlich segeln wir Schmetterling (Wind von hinten, Beide Segel zu je einer Seite groß ausgestellt). Auf Helsingholm gibt es vier Häuser, geräucherten Lachs, selbstgemachte Brötchen, außer uns nur drei Boote und die beste Holzofensauna der ganzen Strecke, mit eigener Badebucht nur für uns Zwei.

Und am nächsten Morgen geht's nach **Turku** (32sm): Der Wind kommt kräftig aus Süd, sobald wir die Deckung von Helsingholm verlassen rauschen wir nur unter Vorsegel dahin bei 18-20kn Wind, allerdings ist es wegen der schräg achterlichen Welle ein wildes Geschaukel, das Unterliek zieht durchs Wasser bis wir uns hinter die nächste Inselreihe verkriechen können. Je weiter wir nach Norden kommen, desto mehr nehmen die Inseln dem Wind die Energie, kräuselndes Wasser zeigt an, wo der Wind ist und es gelingt uns (mit viel Geduld) wirklich bis in den Stadthafen von Turku zu segeln. Immer wieder versteckt sich der Wind hinter einer Insel oder in einem Felsvorsprung, um uns dann, wenn wir uns mit letzter Kraft nähern, mit einem kräftigen BUH! zu erschrecken. Erinnert mich an das Verstecken spielen früher. Das Anlegemanöver an Pfählen (Boxen) gelingt im 2. Anlauf... (ich liebe die Heckboje!)

Eine kleine Gruppe von Finnen war uns schon in anderen Orten aufgefallen: James Dean und Elvis Doubles, die ganz langsam mit geilen alten amerikanischen Straßenkreuzern durch die meist leeren

Straßen blubbern. Jetzt nun trifft sich offenbar parallel zu unserem Besuch die ganze große Fangemeinde dieser PS-starken und auf Hochglanz polierten Kisten in Turku. Die Straße am Hafen wirkt wie ein riesiges Automuseum und vibriert im satten Sound der Acht-Zylinder Motoren. Sehr schick.

Neben uns legt Wilfried aus Süddeutschland an, ein langjähriger Schweden- und Schärensegler. Wir kommen ins Gespräch und am Ende gibt er uns supergute Tipps für die weitere Strecke durch Schweden und leiht uns seine schwedischen „Hafenbibeln“. Nächstes Jahr (also 2020) möchte er zu den Lofoten mit seinem Boot und sucht noch Mitsegler, das klingt sehr verlockend.

Es ist Samstag, ein schöner Abend zum Feiern. Mehrere Hochzeitsgesellschaften fahren auf Schiffen an uns vorbei, ich trinke ein Glas Wein im Cockpit. Die Hochzeitsfeiern ziehen sich bis in die Nacht. Naja, wenn man nur drei Monate Sommer hat, muss man die eben intensiv nutzen. Gott segne die Ehepaare.

Am Sonntag besuchen wir einen englischen Gottesdienst. Ein (eigentlich Neben-) Satz der Predigt geht uns ins Herz: „Auf dem Berg hat man eine atemberaubende Aussicht, man sieht sehr weit und ist dem Himmel sehr nahe, man fühlt sich inspiriert. Aber dort wächst nichts, dort ist ja nur Fels, Stein. Wachstum geschieht im Tal, dort wo die Erde und das Wasser sich sammelt, wo es feucht ist, sumpfig, manchmal modrig riecht.“ Das stimmt, an jeder Schäre konnten wir das sehen. Wir haben es erlebt: Auf wie viele Felsen, Berge, Hügel sind wir gestiegen? Und wie oft haben wir die Aussicht genossen und Gott dafür gedankt in diesen Monaten unseres Sabbaticals? Wir haben viele fantastische Eindrücke gesammelt - aber gewachsen ist nichts. Das kann geschehen, wenn wir wieder unten sind. Zu Hause. Nach dem Sabbatical. Wir sind sehr gespannt.

Unser Treffen mit Mikael (unsere Stegbekannntschaft aus Greifwald), der uns motiviert hat nach Turku zu kommen, dauert nur eine Tasse Kaffee, er hat kurzfristige Familientermine. Es war trotzdem nett, wir laden uns gegenseitig ein – ob es dazu kommt? Auf jeden Fall sind wir sehr froh nach Turku gefahren zu sein. Und schließlich konnten wir in Turku eine neue blaue Campinggaz-Flasche kaufen (sogar sehr günstig). Wow, wir können also weiter kochen. Ansonsten bekommt man diese Gasflaschen (mit denen sehr viele Boote und Wohnmobile ausgerüstet sind) angeblich nur in Helsinki und mit viel Aufwand. Kaum zu glauben im 21. Jahrhundert...

Vor der Weiterfahrt wechseln wir das Vorsegel, ziehen nochmal die alte Fock von unserer Dehler auf. Die Länge des Vorstags passt gut, die Schoten diesmal innenliegend, wir hoffen damit besser kreuzen zu können. Nach dem tanken geht's los. Wir segeln auch ganz gut, allerdings sind unsere Wendewinkel mit gerefftem Groß immer noch $> 100^\circ$, also können wir nicht wirklich gut gegenan kreuzen. Trotzdem machen wir gut Fahrt und haben die 25sm bis zur Insel **Sejli** in 4 ½ Stunden zurückgelegt.

Uns erwartet ein nagelneuer Anleger und wieder ein herrlicher Sonnenuntergang. Auf diese Insel hat die Stadt Turku ihre „Irren“ und Leprakranken für mehrere hundert Jahre ausgesondert, jetzt ist die Universität in das alte Gebäude eingezogen. Auf der kleinen Nachbarinsel waren die Kirche und die Wohnhäuser der „Aufseher“ untergebracht. Da dieser Teil Finnlands sich immer noch ca. 5-7 mm/Jahr aus dem Wasser erhebt, sind beide Inseln über die letzten 400 Jahre zusammengewachsen. Eine Insel in Finnland ist also eine wachsende Geldanlage...

Weiter geht es nach Korpo auf Verkan. Bei 4-5 bft segeln wir im ersten Reff – wir haben wieder unsere Genua als Vorsegel im Einsatz. Wieder spielt der Wind mit uns zwischen den Schären, aber die Abstände zwischen den Inseln sind größer, wir können teilweise schön kreuzen und den Tiefenangaben vertrauen wir ja sowieso schon. Man gewöhnt sich daran auf Gruppen von Vögeln

zuzuhalten, die offensichtlich im Wasser stehen – und erst kurz davor zu wenden. Die Inseln sind größer hier, und die betonnten Routen werden auch von der Berufsschiffahrt genutzt.



finnische Seezeichen



.. und andere Verkehrsteilnehmer

Es ist herrliches Wetter und ich genieße den gerade passenden Wind, den Blick weit nach Vorne auf die nächste Untiefenmarkierung gerichtet (schwarz-gelb-schwarz oder gelb -schwarz-gelb?) als ich plötzlich einen Schatten dicht hinter mir wahrnehme. Auf dem riesigen hellblauen Bug, der sich mir entgegen schiebt steht in weißen Lettern FINNJET und ich spüre schon den Daumen des ersten Offiziers über dem Schalter für das Schiffshorn kreisen. „WENDE“ rufe ich zu Armgard runter, die gerade ein Nickerchen in ihrer Freiwache macht. Ohaoha denke ich nach der Wende, wo kam der denn so schnell hinter der Insel her? Wieso habe ich den nicht gesehen? Der war doch eben noch ganz hinten am Horizont hinter irgendwelchen Steinen... Auch das ist Schärensegeln: man muss gut aufpassen, wer (außer dem Wind) sonst noch hinter der Insel lauert. Und so einer kann/wird hier gar nicht ausweichen. Lektion gelernt Die FINNJET und ihre Schwestern begegnen uns noch häufiger in den Schären bis Stockholm.

In Verkan machen wir nette Bekanntschaft mit einem deutschen Ehepaar, die im Sommer auf Ihrem Schiff und im Winter in Südamerika (oder so) leben. Ihr Schiff ist deutlich größer als unseres, auch sie wollen in 2020 Richtung Lofoten aufbrechen. Es muss wirklich sehr schön dort sein (träum...).

An unseren Steg kommen mehrmals am Tag 2 Männer zum Angeln, es ist eigentlich eher ein „Ernten“, in einer halben Stunde haben sie immer ihren Eimer voll. Bei mir klappt es nicht so wirklich, obwohl ich ja eigentlich schon fast Angel-Profi bin. Sie angeln – genau wie ich – mit so einem Plastikfisch, aber, so vertrauen Sie mir an, beißen die Barsche hier auf grüne Plastikfische (und meiner ist weiß). Also mache ich am Nachmittag eine Wanderung in den Ort und kaufe mir gleich ein ganzes Set dieser Plastikfische, weiße, grüne, rote, blaue, man weiß ja nie, auf welche Farbe die Barsche morgen stehen.

Im Ort gibt es eine kleine Kirche, die offen steht. Ich gehe hinein und vorne im Altarraum steht ein Klavier, das erste Mal seit Monaten spiele ich ein wenig. Nach kurzer Zeit kommt eine Frau herein (die Küsterin?) und sieht mich irritiert an. Ich frage, ob ich weiter spielen darf, sie sagt: „eigentlich mag unser Musiker das nicht, aber Ihnen erlaube ich es.“ Im finnischen Liederbuch finde ich wenige bekannte Melodien von alten Kirchenliedern und ich genieße mein kleines musikalisches Gotteslob. Als ich später mit Armgard noch einmal wieder komme, ist der Altarraum abgesperrt. Das war ein schöner Moment und ich merke, dass mir das in den letzten vier Monaten gefehlt hat. Ich habe zwar eine Ukulele mitgenommen auf die Reise (das fast perfekte Instrument für ein Segelboot), aber mein kurzzeitiger anfänglicher Ehrgeiz Ukulele zu lernen ist leider irgendwo ziemlich früh über Bord gegangen.

Das Angeln klappt auch mit den grünen Fischen nicht wirklich gut (und auch nicht mit den roten und blauen), ich bekomme den Tipp, die Augen eines gefangenen Barsches als Köder zu nehmen. Nach mehreren Angelstunden (hätte nie gedacht, dass ich dabei so viel Geduld entwickeln kann) haben wir fünf Barsche (wahrscheinlich die schon etwas Angeschlagenen, die die anderen Angler wieder reingeworfen hatten..), es reichte für eine leckere Mahlzeit.

Unsere nächste Etappe ist die Insel Kökar (gesprochen „Tschökar“, das erkläre ich nur, weil fast jeder Aland-Reisende davon berichtet, man aber „Tschökar“ nicht auf der Karte findet), ganz im Südosten der Aland-Inseln. Die Alands – eine quasi autonome Nation – nach 6 Wochen wird eine neue Gastlandflagge gehisst (auch wenn die Alands irgendwie zu Finnland gehören). Und wieder ist es schöner als auf allen vorherigen Inseln. Im riesigen Hafen sind nur drei Schiffe, im Liegegeld ist in der Nachsaison auch die Sauna und die Benutzung der Fahrräder enthalten („Schlösser gibt es hier auf der Insel nicht – merkt Euch nur die Nummer des Rades.“) In der Bronzezeit war es eine Robbenfänger-Insel, die alten Dorf-Ruinen und Tran-Öfen sind noch in der Inselmitte erkennbar. Damals schauten hier eben auch nur ein paar Steine aus dem Wasser, alles lag 10-15m tiefer.



Kökar: der Hafen von Sandvik



Blick auf Otterböte: 1000v.Chr lebten hier Robbenfischer

Im Hafen haben wir eine Begegnung der besonderen Art mit dem deutschen Motorboot „Hein Stör“. Das Skipper-Paar ist schon durch ganz Süd-Europa, das Schwarze Meer, die russischen Flüsse und über Petersburg gefahren. Ihr findet Ihre Story auch im Internet – „HeinStör“. Kaum hatte Harald der Skipper das Boot vertäut, kommt er auf mich zu: „Komm mal her, das musst du dir ansehen, hier mein Kompass ist kaputt, also wenn gradeaus Norden ist, dann ist doch rechts Osten oder? Und bei mir ist da Westen, und links ist Osten. Oder ist das ein Flugzeugkompass? Oder vielleicht ein Kompass für die Südhalbkugel? Das ist doch völlig falsch hier.“ Ich komme wir etwas vor wie in einem Lorient-Sketch, aber es ist ernst. Kurzzeitig schafft er es, auch mich zu verwirren. Nach einiger Diskussion darüber, wie man (s)einen Kompass abliest, kommen zu dem Ergebnis, dass es sich bei seinem um einen echten und normalen Schiffskompass handelt, der auch einwandfrei funktioniert (und es auch auf der Südhalbkugel ebenso tun würde). Nebenbei besprechen wir auch nochmal die Bedeutung von Untiefenmarkierungen und wie sie zu umfahren sind und dass ja schon hier in der Bucht extrem wichtig ist, weil man sonst gleich auf dem Stein sitzt. Es wird ein netter Nachmittag bei Ihnen an Bord und wir sind alle miteinander froh (und erstaunt), dass die Hein Stör über viele tausend Meilen bisher eigentlich nie ernsthaft aufgelaufen ist. Am nächsten Tag legen sie ab und umfahren – soweit wir es verfolgen können - alle Stangen auf der richtigen Seite.

Die Alands sind eines der bekanntesten und schönsten Segelreviere, man hat uns schon vor unserer Reise prophezeit, dass man hier kaum wieder weg will. Aber langsam fangen wir an zurück zu rechnen... 1990 sm haben wir schon, 900sm noch bis Bensersiel, es ist der 24.08. und wir wollen Anfang Oktober mit dem Mittagshochwasser in Wangerooge ankommen und eigentlich wollen wir

hier bleiben....

Wir bleiben noch einen Wind-Tag und nutzen ihn, um kleinere Arbeiten am Boot zu machen. Hektor hat sich verklemmt, im Großsegel muss ein kleines Loch geflickt werden, die Rollanlage muss nochmal nachgesehen werden, und schwupps – löst sich der Karabiner vom Vorsegelfall und hängt oben im Mast. So kommt also der Bootsmannstuhl auch noch zu ehren, Armgard erklärt sich bereit für die Kletterpartie in den Mast (das schien ihr angenehmer, als mich da hoch zu wünschen...). Für die fünf Herren vom Nachbarboot eine nette Abwechslung – ansonsten passiert in einem leeren Hafen ja nichts – immerhin gibt es einen angemessenen Beifall für meine Frau, als sie wieder unten ist.

Am nächsten Tag soll es doch weiter nach Westen gehen (das erste Mal dass wir müssen!). Wir wollen die Hauptinsel der Alands und möglichst die Hauptstadt Mariehamn erreichen. Es ist kräftiger Wind (5-6bft) aus südwestlicher Richtung angesagt, so dass wir nicht südlich um die Insel fahren wollen, denn dort wird sich eine ruppige Welle aufbauen. Einigermassen im Schutz der östlichen Aland-Inseln wollen wir uns anpirschen, die Hauptinsel bildet nach Nordosten eine große Bucht, von dort wollen wir dann einfahren Richtung Mariehamn. Zunächst segeln wir sehr angenehm und hoch am Wind westwärts, dann sausen wir (manchmal im Schmetterling) nach Norden. Als wir jedoch in die große Bucht einbiegen, merken wir, dass der Wind deutlich zugenommen hat und von den südlich gelegenen Schärenhügeln kaum (wie erhofft) abgeschwächt wird. So werden aus den geplant 8 gemütlichen Meilen durch die Bucht schließlich 14 ziemlich feucht (Regen und Gischt) gekreuzte Meilen im 2. Reff, teilweise sogar nur unter gereffter Genua. Das setzt dem sowieso schon recht „ausgelutschtem“ Vorsegel nochmal richtig zu.



So geht es manchmal auf der ELEMENT zu, die Reffgrenze ist erreicht, wenn das Besteck aus der Schublade fällt...

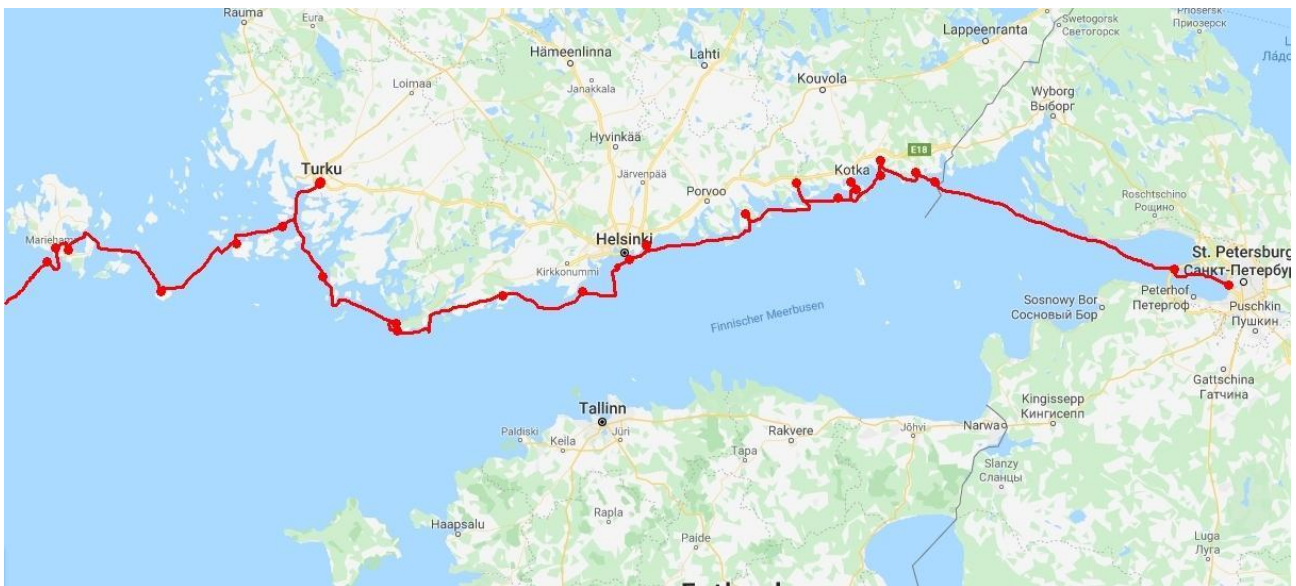
Als wir dann **Kyrkviken** erreichen sieht der Hafen doch ganz anders aus als in unserem 94'er Hafenhandbuch vom Flohmarkt... Aber es gibt einen freien Platz für uns (Wassertiefe 1,3m), wir liegen sehr ruhig und ohne Gebühr. Was für ein Segeltag.

Sabbatical mit variablem Tiefgang – Teil 3: Petersburg bis Alands

Die 5 sm nach **Mariehamn** motoren wir bei schönstem Wetter. Die Hauptstadt der Alands ist ein sehr schöner Ort mit interessanter Geschichte. Die Alands waren früher eine wichtige Etappe auf der Land-Postverbindung von Stockholm nach Petersburg, gefühlt schon Schweden (auch die Sprache) aber eben doch noch an Finnland hängend.

Wir kaufen uns Schärennägeln, falls man am Felsen festmachen muss, wo es noch keine Ringe gibt. Sollte man dabei haben sagen die Schärenfahrer, und die kosten hier nicht viel (7 €). Am Ende gehören die Schärennägeln zu den ganz wenigen Dingen, die wir nicht benutzt haben. Aber wir kommen ja vielleicht hoffentlich nochmal wieder. Dann treffen wir noch eine andere deutsche Crew, sie angeln und fangen nichts, wir geben gute Tipps aus unserer reichhaltigen Angelerfahrung. Ich verschicke die teuersten Postkarten der ganzen Reise, da ich die finnischen Marken (90ct) mit Alandsmarken (90ct) überkleben muss. Vor Mariehamn machen wir eine Übung mit unserem selbstgebauten Rettungssystem (ähnlich „catch and lift“), es funktioniert leider nicht so wie gedacht.

Mariehamn ist herrlich – wollen wir die ELEMENT vielleicht doch in Schweden überwintern und noch etwas hier bleiben?



Oben im Morgenstimmung im Hafen von Mariehamn;

unten: Petersburg bis Alands