1000 Meilen Ostsee und 6 Länder
- alte Hansestädte und faszinierende Landschaften -
Ostseetörn der Klubyacht Oeding vom 16.06. bis 28.06.2018

Die Crew:

Karsten Idel, Skipper, (im Bild zweiter von rechts)

Barbara Novak, Coskipperin (im Bild dritte von rechts)

Michael Hüsken, (im Bild erster von links)

Arne Hillerkus, (im Bild erster von rechts)

Thorsten Engler, (im Bild dritter von links)

Bernhard Stingl, (im Bild zweiter von links)

Von Samstag, den 16.06.18 bis Montag, den 18.06.18 von Greifswald nach Danzig = 214,7 nm in 45h50m entsprechend einem Durchschnittsspeed von 4,7 kn. Wind zwischen 1 bis 6 Bft. Anfangs aus Ost, dann Südost und später Südsüdost, am Ende West bis Nordwest.

Nach nächtlicher Busfahrt mit unserem Vereinsbus, sind wir bereits um 8:00 Uhr in Greifswald. Dort gibt es erst mal ein ausgiebiges Frühstück in einem Café in der Innenstadt. Danach erfolgt die Übergabe der Oeding mit der Vorcrew. Um 10:00 ist das erledigt und unser Proviant und die Segeltaschen sind an Bord. Nachdem die Kojen verteilt, Proviant und die persönlichen Dinge seesicher gestaut sind, wird das Schiff noch einmal zusammen mit der Crew durchgecheckt und eine ausführliche Einweisung in die technischen und navigatorischen Einrichtungen und in alle Sicherheitseinrichtungen an Bord vorgenommen. Dabei werden der Crew auch die wesentlichen Informationen, die dem Skipper und der Coskipperin im Februar dieses Jahres auf dem Sicherheitsseminar in Neustadt vermittelt wurden, weiter gegeben. Dazu gehören u.a. die Punkte richtiges Anlegen der Rettungsweste und wann und wie der Lifebelt benutzt wird , Einstieg in die Rettungsinsel, UKW-Notanruf und Benutzung der Distress-Taste, Feuer an Bord, MOB und Bergung/Versorgung über Bord gegangener Personen, Benutzung der Bordapotheke/Medicogespräch. Dementsprechend erfolgt die Notrollen-einweisung im Anschluss:

Feuer an Bord: Thorsten/Barbara (Zuerst Verantwortlicher/dann Stellvertreter)
Wassereinbruch : Michael/Arne
Seenotfall inkl. Einstieg in die Rettungsinsel : Karsten/Bernhard
Riggverlust : Arne/Thorsten
Grundberührung/Strandung: Barbara/Karsten
Medizinischer Notfall: Karsten/Thorsten
Person über Bord : Bernhard/Michael
Die Wachen werden eingeteilt: Tagsüber 4 Std. Wache, nachts drei Std. damit die nächtlichen Wachen nicht zu lange werden und damit die ungeliebte Wache zwei bis fünf Uhr morgens immer wechselt.
Erste Wache : Barbara/Arne (der Erstgenannte ist immer Wachführer)
Zweite Wache : Michael/Thorsten
Dritte Wache : Karsten/Bernhard

Barbara **Arne**

Michael **Thorsten**

Karsten **Bernhard**

Danach wird die aktuelle Wettersituation noch einmal geprüft und die vorgesehene Route nach Danzig auch mit der Taktik der Anfangskreuz gegen den Ostwind, der nachts bis auf 6 Bft auffrischen soll, vorgestellt und festgelegt.

Den Ostwind, der schon tagelang steht, haben wir einem z.Z. bei Südfinnland fest liegendem Hoch 1020 hPa zu verdanken, an dessen Unterseite wir sind. Es wird später langsam nach Osten ziehen, sodass wir dann SE bis S zu erwarten haben.

Es ist für den Gesamttörn festgelegt, dass während der Fahrt immer Rettungswesten getragen werden, und man sich als Rudergänger grundsätzlich einpickt; ebenso dann, wenn ein Crewmitglied das Cockpit verlässt. Nachts und natürlich auch bei unsicheren und gefährlichen Wetter- und Seegangsverhältnissen wird der Rettungsgurt immer eingepickt.

Startbereit am Liegeplatz in Greifswald

Um 13:30 sind wir dann startbereit und die erste Wache fährt das Ablege-manöver.

Ein lauter Warnton schreckt uns alle auf: Temperaturalarm der Maschine, und das kurz nach dem Ablegen in der Marina Greifswald und bei frischem Ostwind gegen an auf dem engen Fahrwasser der Ryck!

Schnell werden die Optionen überdacht, sofort Maschine aus und Anker werfen, und dann erst einmal checken, was der Grund für die Überhitzung ist. Oder mit dem letzten Restschub der Maschine wenden und Vorwind nach Greifswald zurück treiben lassen, und dort versuchen an der Tankstelle längsseits fest zu machen. Wir entscheiden uns für die letzte Variante, weil wir

dort sicherer liegen und viel mehr Möglichkeiten für eine Reparatur haben. Sofort nach dem Wenden fangen wir mit der Ursachensuche an. Wir sind deshalb so überrascht, weil vor dem Ablegen in Greifswald sichtbar und hörbar Wasser aus dem Auspuff kam. Das Seeventil ist auch geöffnet und das Kühlwassersystem zeigt keine Leckage. Ein Boot der Wasserwacht, das als Sicherungsboot für eine Drachenbootregatta vorgesehen ist, nimmt uns in Schlepp bis zur Tankstelle. Dort wird als Fehler ein fehlender Dichtring auf dem Seewasserfilter gefunden, der wohl der Vorcrew beim Reinigen des Filters unbemerkt heruntergefallen sein muss. Natürlich hat der Impeller bei der Überhitzung nicht überlebt und muss gewechselt werden. Genau eine Stunde nach dem ersten Ablegen ist die Oeding wieder klar zum Ablegen. Auf dem Weg zur Wiecker Brücke haben wir mitten auf der Ryck bei einer Solltiefe von 4 Metern einen kurzen Ruck im Schiff, so als wenn die Oeding über etwas Weiches gerutscht wäre. Wir haben dabei kaum Fahrtverlust und können uns den Vorgang nicht erklären, denn auch das Echo zeigte mehr als ausreichend Wassertiefe. Sicherheitshalber wird unter den Bodenbrettern und in der Bilge geguckt, ob ein Wassereinbruch zu sehen ist, aber erleichtert stellen wir fest, dass Alles ok ist.

Die Wiecker Brücke können wir gerade noch um 15:10 passieren, weil sie zu unserem Glück etwas später geöffnet wurde (Öffnung zur vollen Stunde bis 20:00 Uhr von 01.05. bis 03.09.). Kurz danach wird bei dem bestehenden Ost 4-5 Bft gleich das einmal gereffte Groß und die gereffte Genua I gesetzt. Das entspricht nicht dem Wetterbericht, der uns einen Wind von Südost 3-4 Bft auf West drehend und abnehmend vorhersagt. Aber wir nehmen das Wetter so wie es kommt, vielleicht kommt diese Wetterentwicklung ja später (und so war es denn auch, wie man später sehen kann).

Wir kreuzen mit diversen Kreuzschlägen gegen einen weiter auffrischenden Ostwind und einer unangenehmen kurzen und harten Welle auf dem Greifswalder Bodden. Leider heißt unser Wunschkurs auch Ost, und so machen wir Kreuzschlag um Kreuzschlag nur langsam Luv, obwohl die Fahrt mit 6-7 Kn und die Wendewinkel mit 90°-95° ok sind. Den Start der Reise mit den unangenehmen Anfangsereignissen auf der Ryck und der jetzt ziemlich bockigen Kreuz hatten wir uns auch nach der langen Anreise entspannter gewünscht und vorgestellt. Zum Kochen und Essen vor der Nachfahrt wird beigelegen, weil ein Crewmitglied nur bedingt und ein anderes gar nicht mehr

einsatzfähig ist. Somit fällt für die Nachtwachen ein Wachgänger leider komplett aus. Aber die restliche Crew füllt diese zusätzliche Belastung mit bemerkenswerter Solidarität und ohne Murren bestens aus. Um Mitternacht dreht der Wind langsam rechts nach SE und nimmt etwas ab. Das schafft bei der Kreuz mit einem langen und einem kurzen Bein etwas Erleichterung.

Zum Mittag des nächsten Tages flaut der SE bis zur Flaute ab. Da haben wir aber schon ca. die Hälfte der Strecke bis Danzig geschafft. Danach kommt ein W bis NW, der allerdings ab und zu schwächelt und Vorwind bzw. Raumschots nicht viel Fahrt beschert. Bei der anschließenden Flautenstrecke mit noch stehender unangenehmer Dünung, muss die Maschine für 2,5 Std. helfen. Dann setzt sich wieder ein schwacher bis mäßiger NW durch, der uns am frühen Montagmorgen (18.06.) bis in die Danziger Bucht bringt. Kurz nach 10:00 Uhr sind wir an der Ansteuerung in den Danziger Hafen. Von der Westernplate geht es an der Weichselfestung vorbei in den weitläufigen Hafen mit vielen Werftanlagen. Es folgt der Kachubische Kanal (Kanal Kaszubski) und anschließend die Einfahrt in die Mottlau. Kurz danach sind wir um 11:30 in der Marina Danzig direkt gegenüber von dem berühmten Krantor fest, nachdem wir die neue Fußgängerbrücke über die Mottlau kurz vor der Marina passiert haben. Diese Hebebrücke öffnet stündlich. Eine junge Hafenmeisterin weist uns ein, und Arne kann dort auch gleich das Hafengeld bezahlen (112 Zloty/Tag = ca. 26 €). Man liegt sehr zentral in der Marina Gdansk und es ist nicht weit bis zum Krantor und der Altstadt. Toiletten und Duschen sind nicht weit entfernt in einem Gebäude direkt an der anliegenden Straße.

Liegeplatz der Oeding in Marina Danzig

Die Crew in Danzig: Arne, Bernhard, Michael, Karsten, Barbara, Thorsten

Am Nachmittag bummeln wir durch die Stadt unter der sachkundigen Führung von Bernhard, der sich vorab über Danzig informiert hat (zu den wichtigsten Törnzielen wurde vorab festgelegt, wer sich über die Sehenswürdigkeiten etc. dort schlau macht). Die Danziger Altstadt, die im zweiten Weltkrieg komplett zerstört wurde, ist nach Fotografien, Bildern, Plänen und mündlicher Weitergabe sehr eindrucksvoll wieder restauriert worden, wobei es in touristischen Schwerpunkten wie z.B. der lange Markt fast wie in einer Filmkulisse wirkt. Kein Wunder, dass hier und nicht in Lübeck die Verfilmung der „Buddenbrooks“ als Beispiel für das Leben einer hanseatischen Kaufmannsfamilie gedreht wurde. So sehen wir beim Flanieren über den langen Markt nicht nur die pittoresken Giebelhäuser (davon das goldene Haus als schönstes), sondern natürlich auch den Neptunbrunnen, den Artushof (früherer Versammlungsort der Hansekaufleute) und das prächtige Rathaus. Das palastartige grüne Tor schließt den langen Markt zum Fluss hin ab. Nicht weit davon entfernt das Krantor , das im Mittelalter der größte Hafenkran mit 4t Hebekraft war. Auf der anderen Seite der Altstadt kann man das goldene Tor und das hohe Tor als westliche Begrenzung der städtischen Wallanlagen sehen und in dem angrenzenden Stockturm, das frühere Gefängnis von Danzig, das Bernsteinmuseum mit ca. 5000 Exponaten besichtigen. Natürlich fehlt auch nicht der 400 Treppenstufen hohe Aufstieg auf den Turm der Marienkirche mit grandiosem Blick über die Stadt und die Besichtigung der berühmten astronomischen Uhr von Hans Düringer in der Marienkirche, die neben der Zeit

auch die Mondphasen, Tierkreiszeichen und um 12 Uhr die Verkündung Marias anzeigt.

Uferpromenade mit dem bekannten Krantor

Blick von dem 400 Stufen hohen Turm der Marienkirche auf Danzig

Danach sind Alle müde und hungrig. Im Brauhaus der Stadt, das sehr zu empfehlen ist, erholen wir uns bei Piroggen, Spare Ribs und Bier. Anschließend noch langes „chillen“ im Cockpit und Planung der Tour nach Klaipeda, die wegen angekündigtem Starkwind gut vorbereitet sein muss.

Von Dienstag, den 19.06.18 bis Mittwoch, den 20.06.18 von Danzig nach Klaipeda = 130,9 nm in 20h45m entsprechend einem Durchschnittsspeed von 6,3 kn. Wind zwischen 5 bis 7 Bft. Anfangs aus West, dann Nordwest und am Ende West.

Die Wettervorhersage von passageweather.com und die synoptic charts sagen SW-W 5-7, später W 6-7 abn. 5 voraus. Das haben wir einem Tief über Mittelnorwegen mit 979 hPa (noch vertiefend auf 976 hPa) zu verdanken, das ostwärts zieht.

Um 10:00 Uhr geht es in Danzig los. Draußen empfängt uns ein West 5-6, der am frühen Nachmittag auf W-NW 6-7 recht dreht und auffrischt. Um der russischen Enklave Kaliningrad auszuweichen müssen wir Anfangs mit 36° nördlicher fahren als der Direktkurs nach Klaipeda. Bei diesen Wetterverhältnissen fahren wir sicherheitshalber nur mit der Genua, die bei diesen Windstärken bis auf weniger als die Hälfte eingerefft wird. Trotzdem haben wir am Ende des Tages einen Durchschnittsspeed von 6,5 Kn.

Ordentlich Wind und Welle auf der Fahrt nach Klaipeda

Das Positive an diesem Tag ist: Kein Regen, ab und zu Sonne, tolle Rausche-fahrten die beeindruckenden Wellen hinunter und ab und zu eine erfrischende Dusche Ostsee-wasser. Der Windmesser geht für den wahren Wind bis 33 Kn hoch, was guten 7 Bft entspricht. Das negative: Wieder fällt ein Crewmitglied wegen Seekrankheit aus, und die Wachen müssen umgeschiftet werden. Dadurch sind alle etwas mehr strapaziert.

Ansonsten faszinierendes Segeln und ein sehr schöner Sonnenuntergang. Zum frühen Morgen hin geht der NW auf W 5 Bft zurück, wie angekündigt. Damit geht der Plan auf, nicht bei auflandigem Starkwind Klaipeda anzulaufen. Trotzdem ist die Welle noch beeindruckend und es gibt eine knackige Einfahrt nach Klaipeda. Leider ist der bekannte und schöne Kastellhafen wegen zu geringer Tiefe für unseren Tiefgang nicht anzulaufen, und wir müssen wieder umdrehen und uns eine Box in dem etwas südlicher gelegenen Shipyard-Hafen suchen. Dort sind wir um 06:45 fest. Nach einem ausgiebigen Frühstück, gehen wir zum Fähranleger und fahren mit der Fähre über den Seekanal, der Klaipeda mit der See verbindet, zum anderen Ufer. Dort warten wir gar nicht erst, ob noch ein zweiter Bus nach dem überfüllten ersten kommt, sondern nehmen lieber ein Taxi. Nach erstaunlich kurzer Zeit kommen wir schweißgebadet in Nida an, denn unser litauischer Taxifahrer entpuppt sich als wahrer Helldriver, der mit 100 km/h über schmale Wirtschaftswege rast und dort auch noch überholt.

Nida, das einstige Nidden, liegt malerisch am Kurischen Haff und ist eine echte Touristenattraktion. Doch schon wenige hundert Meter vom Ort entfernt wird es ruhiger, und so können wir das Haff bei bestem Sommerwetter genießen.

Wir steigen vom Haffufer zum Thomas-Mann-Haus hoch, das über dem Haff in einer Waldlandschaft liegt. Thomas Mann hatte sich dieses Haus, von dem man einen großartigen Blick über das Kurische Haff hat, von dem Preisgeld zu seinem Nobelpreis erworben. Arne verzichtet hier noch darauf, das ganze Haus plus Umgebung nach einem Geocache abzusuchen. Doch anschließend führt er uns zielgerichtet zu einem seiner Meinung nach wichtigen Friedhof mit Kapelle, wo er bei einem dort „zufällig“ deponierten Geocache fündig wird. In der Kapelle kann man im Kirchenbuch das teilweise erbarmungswürdige Schicksal dort angesiedelter Baltendeutschen in und nach dem zweiten Weltkrieg nachlesen.

Unten am Haff sehen wir viele hölzerne und bunt bemalte Wimpel ehemaliger Fischer, die mit diesen Kurenwimpeln ihre Familiengeschichte, ihren Besitz und ihren Rang wiedergaben.

Kurenwimpel

Thomas Mann- Haus

Super Ostseestrand mit strahlendem Sonnenschein und bester Stimmung

Anschließend geht es sportlich auf die 62m hohe, riesige Wanderdüne. Von dort aus kann man bereits die Ostsee sehen, aber auch den

Anfang der russischen Enklave Kaliningrad mit dem Grenzland. Wir laufen durch einen malerischen Wald zur Ostsee runter, wo wir einen der schönsten Ostseestrände entdecken. Zwei Crewmitglieder stürzen sich auch direkt mutig in die Ostsee bei ordentlich Welle und ca. 18° Wassertemperatur.

Am Ende unseres wunderschönen Strandspaziergangs sitzen wir beim Bier in einer Strandbar mit sehr gemütlichen Sitzsäcken gefüllt mit Strandsand und genießen Sonne, Wind und Ostsee. Mit der Taxe geht es zurück nach Klaipeda, wo es ein sehr leckeres Abendessen im Restaurant Memels gibt, nachdem wir vorher den Ort besichtigt haben und natürlich auch am Denkmal für das Ännchen von Tharau auf dem Marktplatz waren. Abends noch gemütliches Zusammensein im Cockpit der Oeding mit Planung der Weiterfahrt für die ca. 300 nm lange Strecke nach Tallin. Es besteht die Möglichkeit komplett außen herum um die großen estnischen Inseln Saaremaa und Hiiumaa zu segeln oder am nördlichen Ende des lettischen Festlandes in die Irbenstrasse abzubiegen, und innen an der Insel Saaremaa und dann weiter nördlich zwischen weiteren estnischen Inseln und dem estnischen Festland durch zu segeln. Die Gesamtdistanz beider Routen ist ziemlich gleich. Der Wetterbericht heute nennt ein Sturmtief 992 hPa über der norwegischen See etwas abschwächend und wenig ostziehend mit W 5-6. Das wäre für beide Routen ok. Allerdings ist die Durchfahrt im Nordteil der „Binnenroute“ nachts zwischen den Inseln schwierig.

Von Donnerstag, den 21.06.18 bis Samstag, den 23.06.18 von Klaipeda nach Tallinn = 321,0 nm in 50h00m entsprechend einem Durchschnittsspeed von 6,4 kn. Wind zwischen 0 bis 9 Bft. Anfangs aus S-SW, dann kurz Flaute und später W-NW und am Ende wieder SW

Der Wetterbericht heute 00 Uhr UTC kündigt das Sturmtief 993 hPa über den Aalands nordostziehend und vertiefend bei passageweather.com an. Wind für die nächsten 12 Std.: SW-W 20 kn und für die darauffolgenden 12 Sten. W in Böen bis 25 Kn. Der UKW-Wetterbericht der Station Liepaja etwas nördlich von Klaipeda gibt mittags navigational warning mit SW-W 10-17 Kn in Böen 25 Kn an. Bei diesen Vorhersagen ist der Start nach Tallin vertretbar, wenn wir die Wetterlage weiter engmaschig verfolgen. Bei SW-W ist auch der Weg außen herum der bessere, weil wir im wesentlichen raumschots und Halbwind und später Vorwind hätten, und weil wir nicht Gefahr laufen, in der Dunkelheit die

Engstellen mit tlw. unbeleuchteten Tonnen zwischen dem Ostteil der estischen Insel Vormsi und dem Festland passieren zu müssen. Diese Passage ist schon am Tage nicht einfach, aber bei Wind bis 25 Kn und nachts ist das Risiko einfach zu groß. Und bei einem Durchschnitts-Speed von ca. 6 Kn würden wir dort ca. 23 Uhr am Folgetag sein.

So legen wir in Klaipeda am Donnerstag morgens um 08:40 Uhr ab und haben bis zum Nachmittag wunderbares Segeln mit Sonne und Backstagsbrise bei S-SW 3-4. Nachmittags dann plötzlich für eine gute halbe Stunde bleierne Flaute und beginnender Regen und danach ein W-NW Stärke 5. Dann abends wieder Flaute und nach eineinhalb Stunden ein SW-W, der rasch von 2 auf 7 Bft hochdreht. Das bedeutet ab nachmittags Segel runter, Segel rauf, reffen, wieder Segel runter und komplett hoch, um kurz danach erst das erste dann das zweite Reff einzubinden. Das Baro fällt kurzzeitig mit mehr als 1 hPa/h, um dann wieder etwas langsamer zu fallen. Es war zuletzt von den Küstenstationen noch einmal eine navigational warning für unser Gebiet mit gale warning heraus gegeben worden, allerdings nur mit der schon bekannten Angabe von Wind aus SW-W in Böen 25 Kn. Trotzdem haben wir Mitternacht durchgehend 7 Bft aus SW-W. Am Morgen des nächsten Tages hat sich eine beachtliche See aufgebaut. Die Wellenhöhe schätzen wir auf 4 m und die Kämme brechen sich. Auch starke Brecher häufen sich, als der jetzt aus West kommende Starkwind/Sturm um 8 Uhr 7-8 Bft und um 10 Uhr 8-9 Bft erreicht.

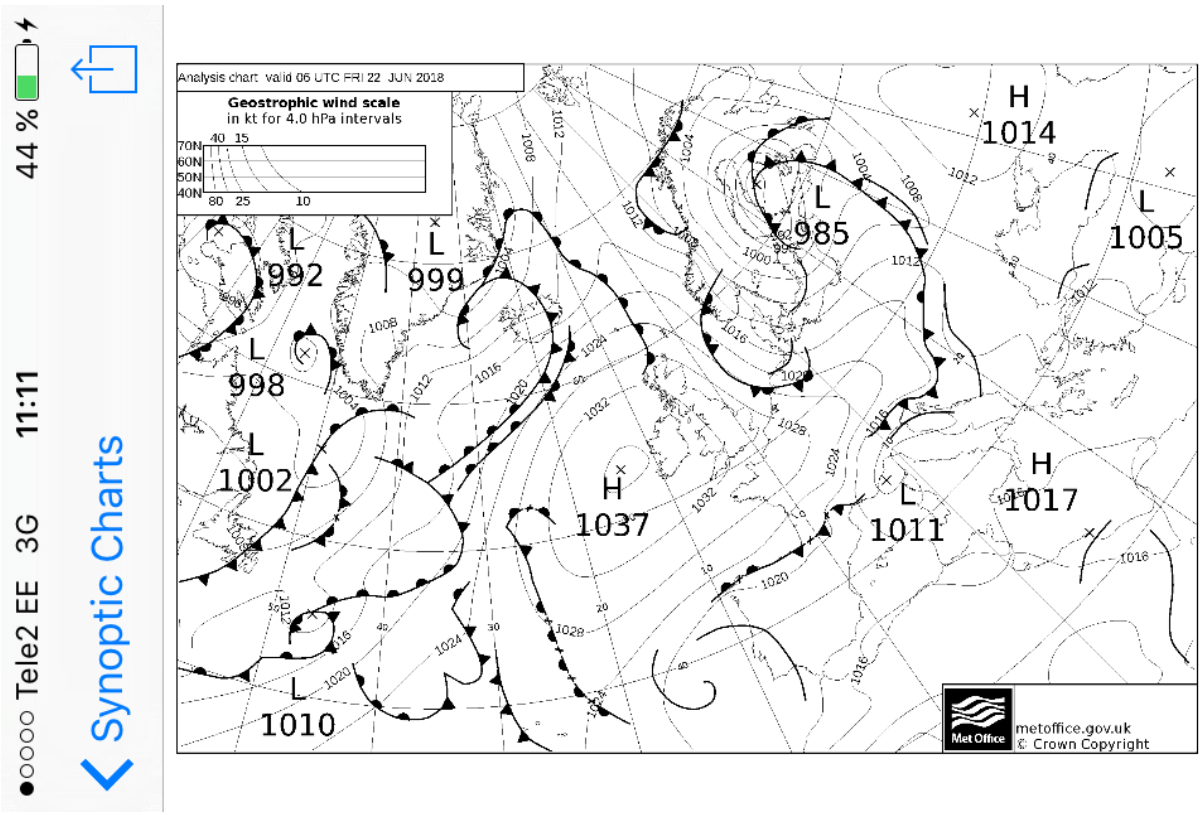
Starkwind-/Sturmfahrt nach Tallinn

Zu dieser Zeit werden auch Spitzenböen von 44 Kn gemessen. Mit der auf „Handtuchgröße“ eingerollten Genua laufen wir 6,5 Kn Fahrt und können dabei das Schiff gut auf Kurs halten, ohne dass wir zu schnell werden und irgendwann querschlagen. Alle Steuerleute machen ihre Sache sehr gut. Ab und zu gibt es eine Dusche Ostseewasser und nur einmal kommt etwas Wasser ins Cockpit, das aber nur die Bootsschuhe nass macht. Der Verfasser kennt solche Situationen z.B. auf einer Reise 2009 von Egersund an Stavanger vorbei bis zum Eingang in den Hardangerfjord (Bömlafjord) bei ähnlicher Windstärke raumschots/Vorwind auch mit entsprechend klein gereffter Genua. Diesmal kommt allerdings noch die Schwierigkeit hinzu, dass am Nachmittag der Wind nordwestlich dreht und wir mit dem kleinen Reststück Genua nicht mehr die gewünschte Höhe halten können, um die restlichen ca. 10 nm bei Kurs 15° bis zur Tonne Kolga Kuiv zu schaffen, an der weiter östlich Flachstellen beginnen. Aber auch wenn die erst 8 nm weiter östlich liegen, so haben wir keine Lust von 40 – 30 m Wassertiefe bei diesem Wetter auf 9 m Wassertiefe direkt östlich von der Tonne zu geraten. Die Kombination mit verkleinerter Genua und Maschine klappt auch bei diesem Seegang bestens, und so arbeiten wir uns hoch am Wind bei jetzt nur noch 4 Kn Fahrt gut zweieinhalb Stunden nach Norden bis zur Tonne hoch.

Ab hier können wir wieder unter Segel laufen und sukzessive abfallen. Um 18 Uhr laufen wir bereits reinen Nordostkurs und später um Mitternacht 75°. Parallel dazu nimmt der Wind ab. Um Mitternacht haben wir nur noch 5 Bft Entsprechend dazu wird die Genua wieder auf volle Größe ausgerollt. Für die meisten an Bord, die so ein Wetter noch nicht erlebt hatten, war es eine wichtige Erfahrung, die das Vertrauen in sich selbst, in das Schiff und das Team gestärkt hat. Die Wetterberichte lagen leider falsch in der Beurteilung der Windentwicklung. Wie die Wetterkarte vom 22.06.18 um 06:00 Uhr zeigt (siehe unten), war es vermutlich eine unterschätzte Trogsituation, die uns den Sturm brachte und die für die weitere Rechtdrehung auf NW ursächlich war.

Wetterdaten im Internet aufgerufen und abgespeichert über:

Grib-Daten des DWD, die App WX Charts EU, passageweather.com, windfinder.com

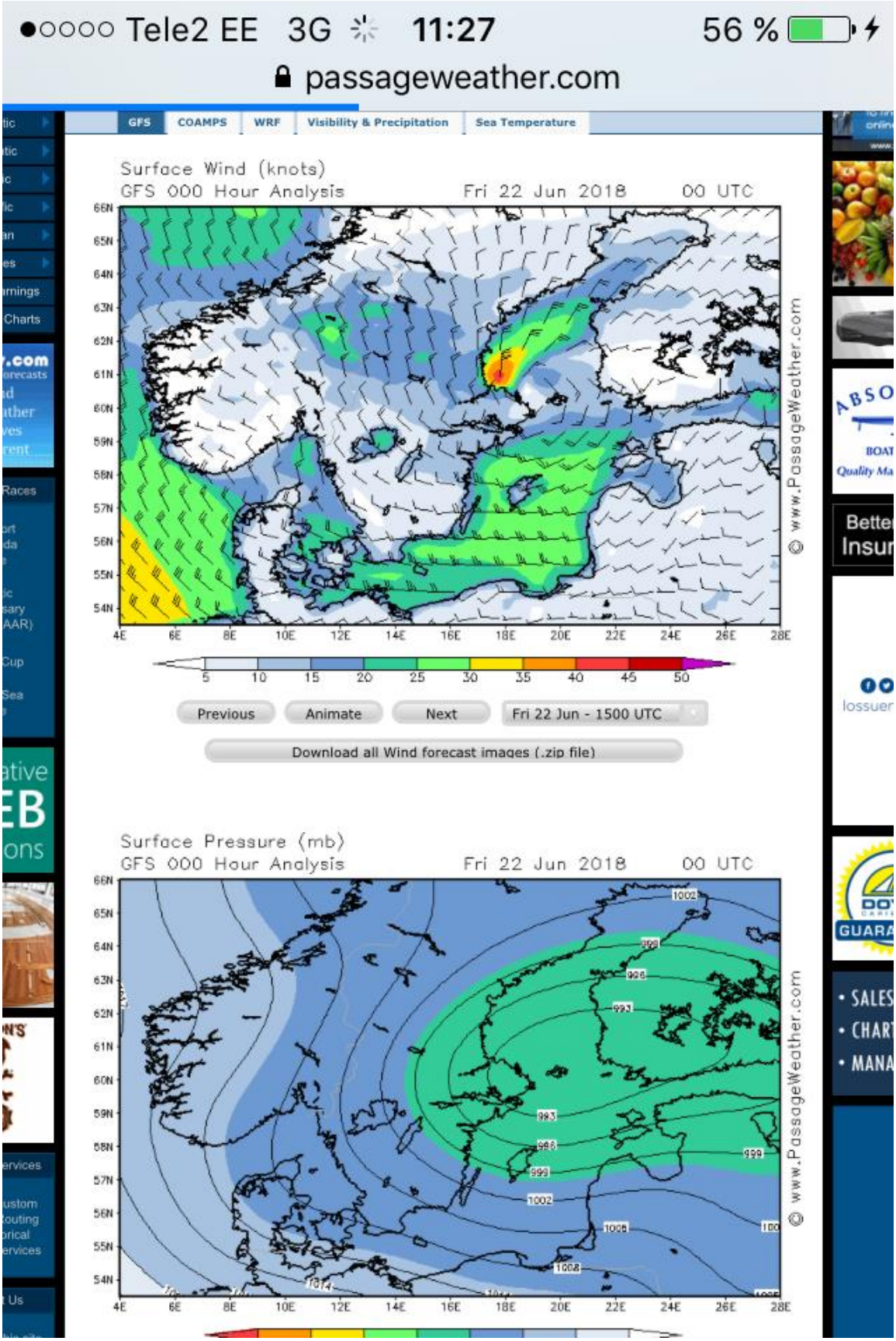


Allerdings ging, wie oben schon ausgeführt, keine Windstärkenangabe in Böen über 25 Kn. Das belegen auch die Charts von passageweather.com, wonach auf unserer Fahrtstrecke nur Windstärken < 6 Bft zu sehen sind. Starkwind und Sturmgebiete sind an diesem Tag nur deutlich nordwestlich der Aaland-Inseln an der Westseite des Bottnischen Meerbusens zu erkennen (siehe Wetter- und Winddaten nächste Seite)

Das morgendliche Segeln nach Tallinn mit raumschots 5 Bft macht der Wache Karsten /Bernhard richtig Spaß: Die Oeding läuft wie auf Schienen und das mit bis zu 8 Kn!

Ansteuerung Tallinn

Wetterlage 22.06.18 bei passageweather.com



Wir wählen nicht die ehemalige Olympiamarina Pirita als Ansteuerungshafen, sondern die zentral gelegene Old City Marina. Der Hafen ist sehr zu empfehlen, weil er großzügig angelegt ist, gute Duschen und Toiletten hat, gut abgesichert ist und stadtnah liegt. Die Hafengebühr ist mit 55.- € für 14m Schiffslänge günstig. Mittags geht es dann nach der Ankunft in die Altstadt mit ihren malerischen Giebelhäusern. Nachdem in Klaipeda Barbara Fremdenführerin war, ist Michael unser Guide in Tallinn. Oben auf dem Domberg mit Domkapelle haben wir vom Rundweg aus einen spektakulären Blick über die Altstadt und über die weitgehend erhalten gebliebene Stadtmauer mit ihren 26 Türmen, der größte davon ist die „Dicke Margarethe“. Die Olai-Kirche mit ihrem 125 m hohen Turm ist leider geschlossen, ebenso wie das Gildemuseum, das kultur-interessierte Crew-Mitglieder leider umsonst ansteuern und gerne besichtigt hätten. Denn heute ist Feiertag in Tallin: Das Mittsommerfest wird am danach liegenden Wochenende, also heute, gefeiert!

Blick vom Domberg auf Tallinn

Straßenmaler an der Stadtmauer

Tallinn war unter dem Namen Reval einst seit 1285 eine reiche Hansestadt, deren Reichtum auch in dem eindrucksvollen Rathaus sichtbar wird, das in der gotischen Altstadt gelegen das älteste Rathaus (im 14/15. Jahrhundert gebaut) in Nordeuropa ist. Wir sind auch in der Kneipenstrasse Pikk und landen dann wieder in dem Brauhaus der Stadt. Allerdings ist hier das Essen nur mittelmäßig. Dafür haben wir Gelegenheit das WM-Spiel Schweden-Deutschland zu sehen, das in der letzten Minute des Spiels noch sehr glücklich mit 2:1 für Deutschland ausgeht.

Einige der 26 Türme der Stadtmauer

Sonntag, den 24.06.18 von Tallin nach Helsinki 57,0 nm in 10h05m entsprechend einem Durchschnittsspeed von 5,65 Kn. Wind 2 Bft. Anfangs aus N-NW, dann aus 350°und nachmittags und abends aus 10°.

Vor dem Ablegen in Tallinn mit dem Ziel Helsinki wird sehr eingehend die Wetterlage in verschiedenen Internet-Wetterberichten studiert. Die direkte Entfernung Tallinn-Helsinki ist zwar nur ca. 50 nm, allerdings ist für heute schwacher Wind aus nördlichen Richtungen angesagt, was die Strecke und die dafür benötigte Zeit durch die Schwachwindkreuz deutlich größer werden lassen kann. Mit der neuen Kartenansicht der Windfinder-App, die über Windpfeile und Farben die Windrichtungs- und Windstärkenentwicklung alle 3 Std. darstellt, sehen wir, dass der Wind den ganzen Tag über mit ca. 2 Bft und tlw. schwächer zunächst aus NW-N kommt und später dann bis ungefähr 10° langsam rechtdreht. Ähnliches kann man auch über passageweather.com in 3 Std. Abstand herausfinden, aber nicht ganz so plastisch. Über die App WX Charts EU hat man sehr rasch die Gesamtwetterlage über den Großraum Europa und auch die Windentwicklung sehen, allerdings für den lokalen Bereich nicht so detailliert.

Bei dieser Windentwicklung ist klar, dass wir nach Passieren der Tallinner Bucht den ersten größeren Kreuzschlag rechts raus machen und so lange durchhalten werden, bis wir eine deutliche Rechtsdrehung haben. Der Schlag rechts raus empfiehlt sich auch, weil weiter nördlich auf der linken Seite der Kreuz ein Flautengebiet angezeigt wird. Wir legen kurz nach 10 Uhr ab und müssen uns zunächst in vielen kleineren Kreuzschlägen außerhalb des Verkehrstrennungsgebietes in der Tallinner Bucht nach Norden vor arbeiten. Um 12 Uhr haben wir das geschafft und fahren erst einmal mit ca. 45° rechts raus. Um 13:30 haben wir schon reinen Nord und zwei Stunden später die angekündigten 10°. Wir legen um und können mit 315° fast die Einsteuerung ins das inselreiche Fahrwasser nach Helsinki ansteuern. Wir müssen noch einen halbstündigen Kreuzschlag machen und sind dann im Fahrwasser Richtung Festung Suomenlinna. Da hier viel Schiffsverkehr auch mit Schnellfähren ist, und der Kurs nach Norden geht kreuzen wir in dem viel befahrenen Fahrwasser nicht mehr, sondern fahren mit Maschine die restlichen Meilen bis zu unserem Zielhafen, der Helsinki Marina Katajanokka im nördlich gelegenen Norrahamnen, wo die größeren Gasthäfen sind.

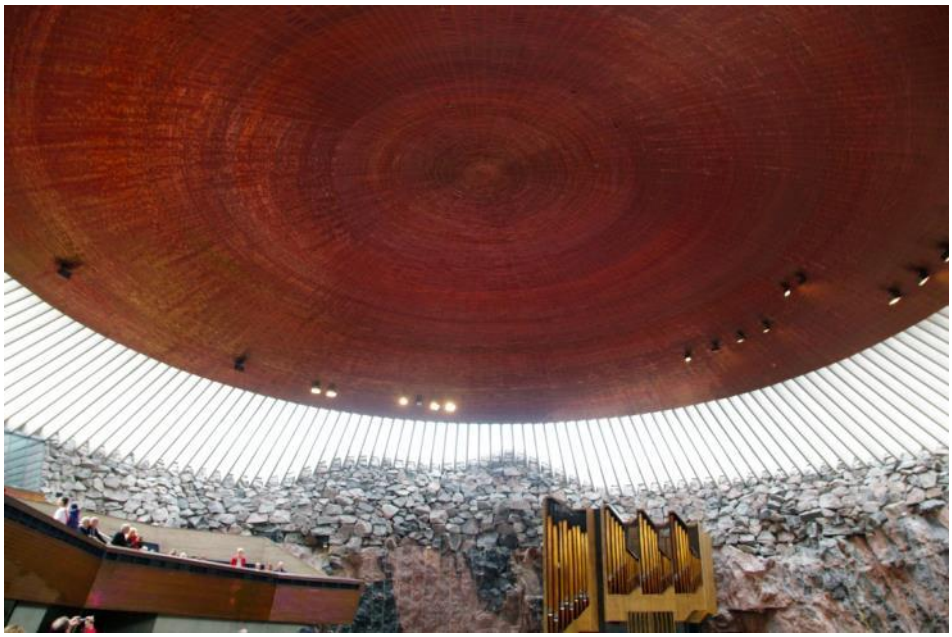
Katajanokka liegt zentrumsnah an der Südpier des Norrahamnen, ist relativ neu und hat ca. 40 Liegeplätze an Auslegern und Heckbojen. Nur die Plätze an den Auslegern sind nach draußen durch ein Tor abgesichert. Wir bezahlen 70.-€/Tag in der Box, an der Mooring hätte es 50.-€ gekostet. Dafür gibt es Strom und Wasser am Steg und ein neues Servicegebäude mit Duschen/Toiletten/Waschmaschine, einem Café und mit sehr freundlichem Personal.

Katajanokka-Marina mit der russisch-orthodoxen Uspenski-Kathedrale

Es hat Allen bestens geschmeckt

Abends im Cockpit kleine Bordfeier mit Getränken und Musik. Wir feiern spontan, dass wir schon so weit gekommen sind, und dass die Stimmung an Bord und das Segeln bisher so gut gepasst hat. Es wird lustig und ziemlich spät…

Für den nächsten Tag haben wir einen Besichtigungstag in Helsinki geplant. Ein Highlight der Stadt ist direkt hinter unserer Marina zu sehen, nämlich die Uspenski-Kathedrale, die größte russisch-orthodoxe Kirche Nordeuropas. Von hier aus hat man einen schönen Blick über den Nordhafen und nach Westen über das Stadtzentrum. Den Hafentag haben wir richtig ausgesucht, die Sonne strahlt ab Mittag vom Himmel und es ist angenehm warm. Arne ist in Helsinki unser Stadtführer. Wir besichtigen den Marktplatz, den Dom mit der steilen Prachttreppe und den bekannten, recht monumentalen Bahnhof, der nach seiner Fertigstellung 1916 bald als Vorbild für andere Kopfbahnhöfe in Europa diente. Das Innere des Doms ist protestantisch schlicht, mit Statuen von Luther und Melanchton. Aber das helle Weiß innen und der Lichteinfall haben eine starke Wirkung auf den Besucher. Danach geht es zur weltberühmten Felsenkirche Temppeliaukio, die in einen Felsen hinein gebaut ist und eine besonders eindrucksvolle Kuppel aus Kupfer hat. Dann gibt es eine Erholungspause in dem sehr schön am Wasser gelegenen Regatta-Café mit der Besonderheit, dass man ab der zweiten Tasse Kaffee für jede getrunkene Tasse fünf Cent Vergütung bekommt. Am Nachmittag geht es mit der Straßenbahn und der Fähre zur Festung Suomenlinna hinaus, die eindrucksvoll auf einer vorgelagerten Felseninsel gebaut wurde und eine wechselvolle Historíe hat: Schweden, Russen und zuletzt Finnen haben von hier aus den Seeraum südlich von Helsinki kontrolliert und beherrscht. Die Festung ist beispielhaft für den damaligen Festungsbau und die Instandhaltung wird von der EU gefördert. Die Stimmung abends im Cockpit ist wieder bestens, auch wenn der Erwerb von Rentierfleisch in bezahlbaren Dimensionen nicht erfolgreich war.



Temppeliaukio-Felsenkirche

Regatta-Café, idyllisch am Wasser gelegen

Sehr zu empfehlen!

Der berühmte Dom

Stadtansicht vom Hafen aus

Die Festung Suomenlinna in strategischer Lage vor Helsinki mit beeindruckenden Geschützen und erfrischenden Kaltgetränken

Von der Festung aus hat man einen wunderbar weiten Blick über die Ostsee

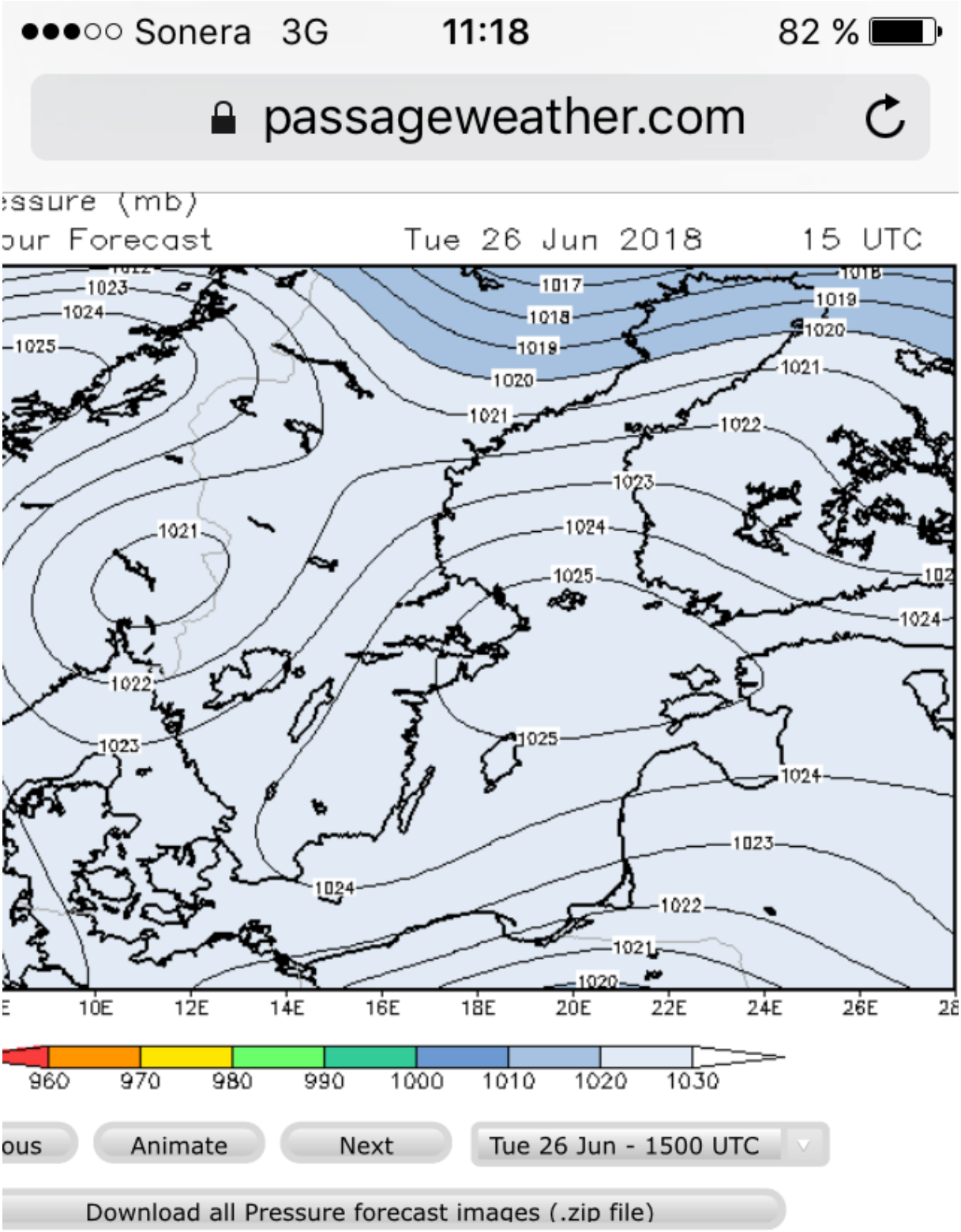
Von Dienstag, den 26.06.18 bis Donnerstag, den 28.06.18 von Helsinki nach Stockholm = 293,8 nm in 53h00m (2 Std. Pause in den Schären vor Stockholm und für Tanken abgezogen) entsprechend einem Durchschnittsspeed von 5,5 Kn. Wind zwischen 1 bis 5 Bft. Anfangs aus S-SW, dann z.T. aus W, wieder zurück aus S-SW, später W-SW und am Ende wieder SW mit Tendenz nach W. Leider erst am Nachmittag des letzten Tages Auffrischen auf 3-5 Bft, sonst die ganze Zeit 1-3 Bft, die meiste Zeit 2 Bft.

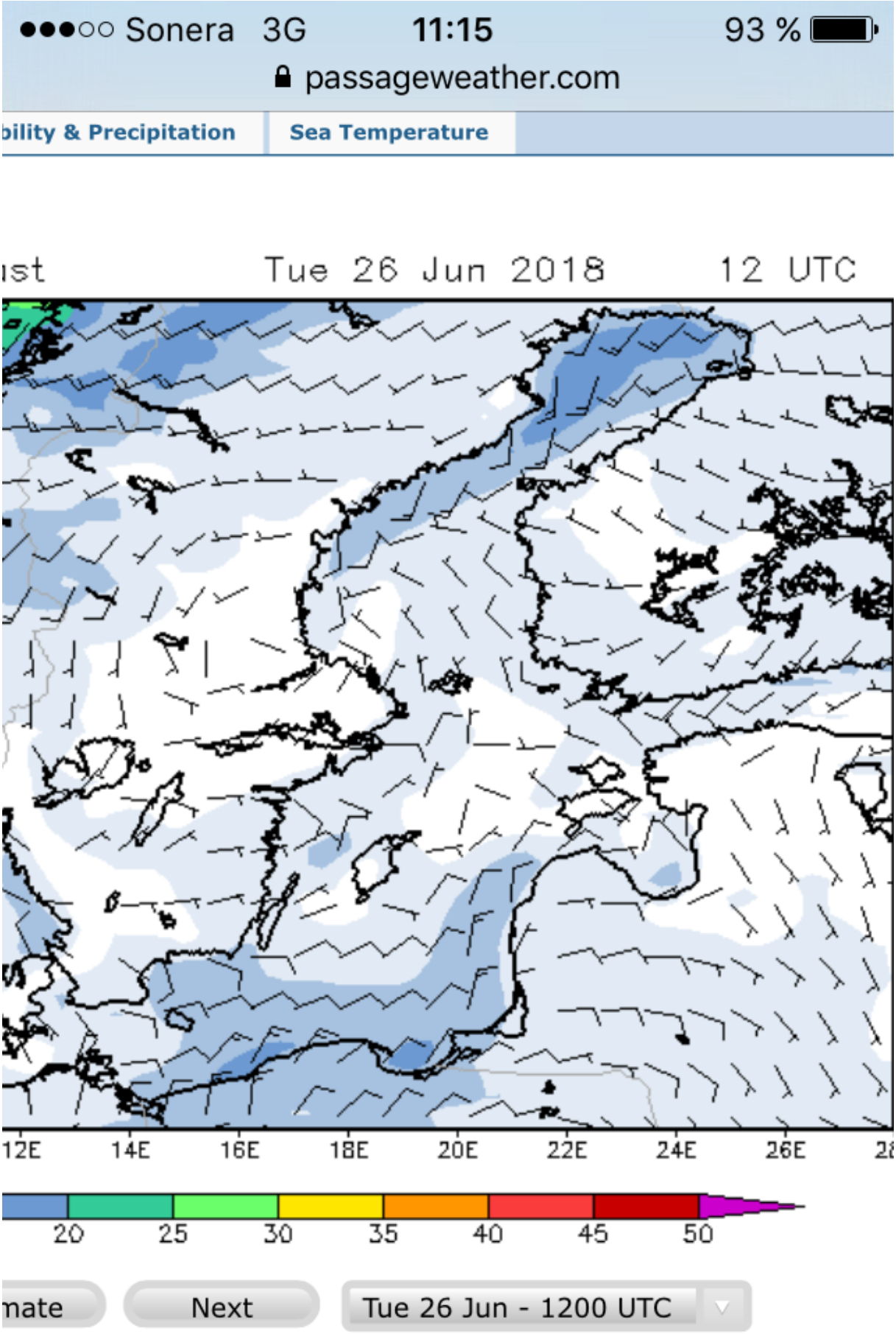
Der Blick in die Wetterkarte begeistert nicht, denn es liegt ein großes Hoch 1025 mitten über der nördlichen Ostsee, also dort, wo wir hin wollen. Über den Finnischen Meerbusen gibt es maximal 1hPa Druckgradient, in einem anderen Wetterbericht liegen die Isobaren von 1025 hPa sogar einmal südlich und einmal nördlich von diesem Meerbusen. Auch die Windvorhersage begeistert uns nicht mit schwachem SW in unserem Gebiet und in dem Gebiet zwischen Gotland und SW-Finnland sogar nur umlaufend oder Flaute (siehe Wetterkarte und Windvorhersage von passageweather.com).

Das ist natürlich keine gute Ausgangslage für unsere ca. 220 nm direkte Strecke nach Stockholm mit im ersten Drittel SW- und später W-SW-Kurs. Auch hier müssen wir das Beste daraus machen und möglichst viele Windinformationen einholen, um die Kreuz ideal abzusegeln und nicht zu lang werden zu lassen. Denn am Samstag kommt die nächste Crew mit dem Flieger nach Stockholm und vorher muss das Schiff noch übergabefertig gemacht werden, und von Stockholm wollen wir auch noch etwas sehen.

Glücklicherweise setzt der angekündigte S-SW nicht erst ab Mittag sondern schon um 9 Uhr ein, sodass die Vorgabe des Skippers Abreisebereitschaft ab 11 Uhr rasch rückgängig gemacht wird. So geht es um 09:30 los, und wir haben noch einmal Gelegenheit, die Festung Suomenlinna bei der Vorbeifahrt, allerdings diesmal im leichten Nebel zu bewundern. Auch eine Fähre der Viking-Line schält sich eindrucksvoll aus einer Nebelbank. Allerdings sind diese Nebelbänke nur vereinzelt und schwach, sodass die Navigation in den Schären dadurch nicht problematisch ist.

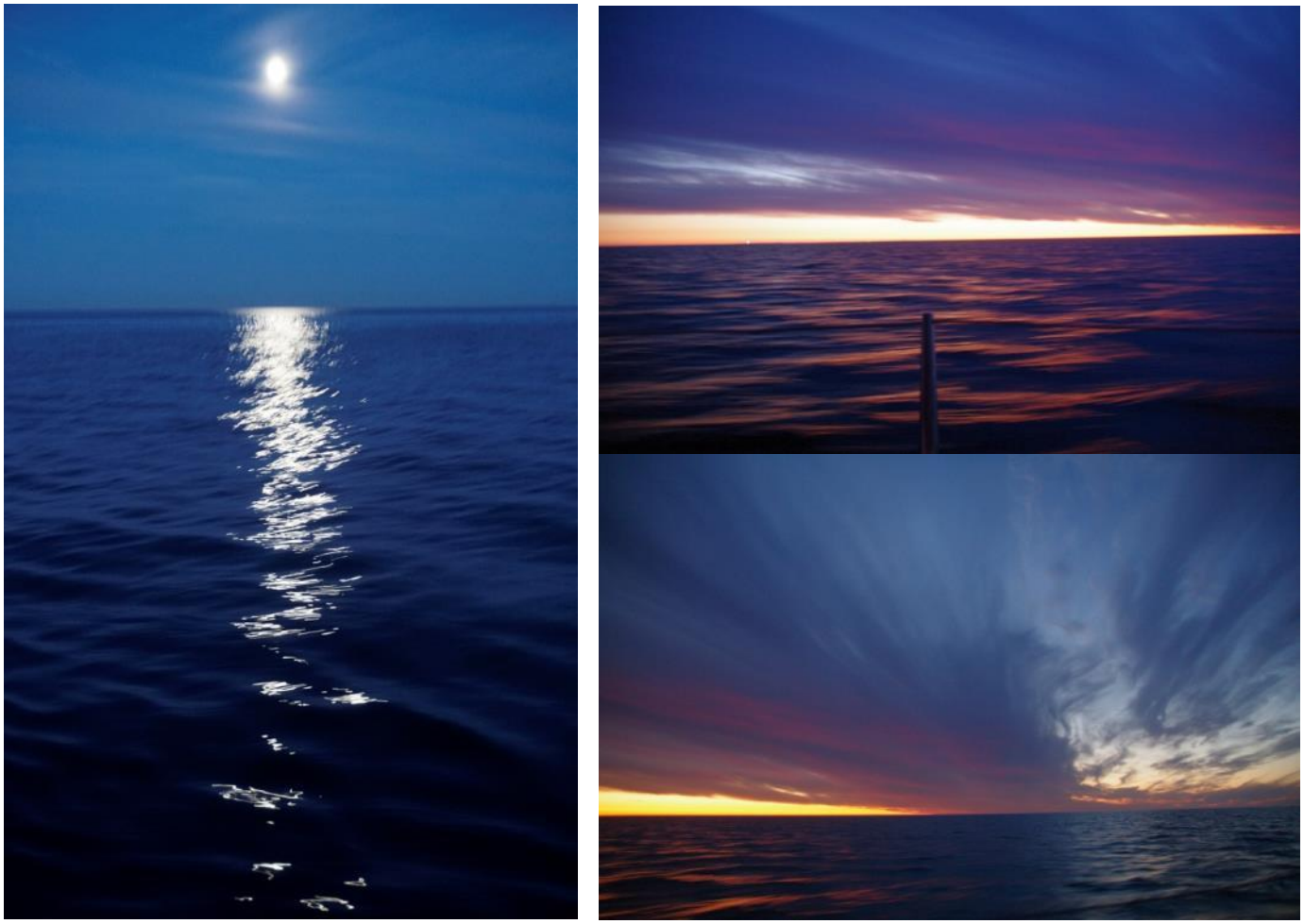
Der heutige Starttag bringt uns viele Wenden, die wir nachher gar nicht mehr zählen, als wir aus und an den Schären vorbei aufkreuzen. Zur Nacht hin dreht der Wind noch etwas rechts und wird sehr unstet mit z.T. starken Drehungen.


Sonera 3G
11:18
82 %
passageweather.com
essure (mb)
our Forecast
Tue 26 Jun 2018
15 UTC
10E
12E
14E
16E
18E
20E
22E
24E
26E
960
970
980
990
1000
1010
1020
1030
ous
Animate
Next
Tue 26 Jun - 1500 UTC
Download all Pressure forecast images (.zip file)


Sonera 3G 11:15 93 %
passageweather.com
bility & Precipitation
Sea Temperature
ıst
Tue 26 Jun 2018
12 UTC
12E
14E
16E
18E
20E
22E
24E
26E
20
25
30
35
40
45
50
mate
Next
Tue 26 Jun - 1200 UTC

Wir versuchen das Beste daraus zu machen und jede Drehung entsprechend zu nutzen, um möglichst viel Weg nach Luv zu machen. Für die vielen Kreuzschläge werden wir mit einem traumhaften Sonnenuntergang mit vielen Farbspielen belohnt.

Feuer Jussarö, Finnische Südküste eine Stunde vor und bei Sonnenuntergang



Silbermond bei der Nachtfahrt und ein traumhafter Sonnenaufgang

Die Nacht und der frühe Morgen sind mit 10-11° ziemlich frisch und erfordern bei teilweise bis 1 Bft abflauenden Wind viel Gefühl beim Steuern und bei der Einstellung der Segel, um die Oeding einigermaßen in Fahrt zu halten. Dazu kommen wieder diverse Wenden längs der weit vorgelagerten Schären an der finnischen Südwestküste. Zwischen vier und sechs Uhr morgens, nachdem wir Hankö in größerer Entfernung an Steuerbord passiert haben, dreht der Wind langsam wieder zurück auf S-SW, sodass wir dann auch 260°anliegen können. Das bleibt bis mittags, wo der Wind wieder recht dreht. Jetzt muss eine Entscheidung getroffen werden: Entweder mit diesem Wind auf dem Bug ca. 290° fahren und versuchen, die nördliche Ansteuerung nach Stockholm anzulaufen. Diese Einfahrt wird aber normalerweise genommen, wenn man von den Aaland-Inseln nach Stockholm segelt. Es bedeutet nicht nur, dass wir unnötig weiter nach Norden fahren würden, sondern auch, dass wir bei dem angesagten SW einen sehr großen Teil der Strecke in den Schären gegen an fahren müssten, was bei den engen Fahrwassern und dem Fährverkehr auch einen großen Teil unter Maschine bedeuten würde. So wird die Entscheidung getroffen, zu wenden und Südkurs zu laufen, in der Hoffnung, dass der Wind später etwas weiter südlich längs der Küstenformation der schwedischen Ostküste mehr aus SW-S kommen könnte. Das bestätigt am nächsten Tag auch windfinder. Mit diesem Wind könnten wir nach der Wende dann mit ca. Westkurs das mittlere Fahrwasser nach Stockholm beginnend mit Leuchtfeuer Södergrunden anlaufen. Allerdings ist dabei das Risiko, dass, wenn der Wind westlich bleibt, wir eine erhebliche Strecke bis zum Leuchtturm aufkreuzen müssten. Um 19 Uhr dreht der Wind zu mindestens auf W-SW, sodass wir auf der Höhe 59°16‘ N (ungefähr die Höhe von Stockholm) die Wende fahren. Danach können wir 295° fahren, nötig wäre ein Westkurs. Zwei Stunden später sieht es mit Kreuz-Taktik noch schlechter aus, tlw. sind nur 315° auf diesem Bug segelbar. Der Skipper ist natürlich überhaupt nicht erfreut über diese Entwicklung, lässt aber weiter auf diesem Bug segeln in der Hoffnung, dass doch noch die gewünschte Winddrehung kommt. Die Gebete werden erhört: Um Mitternacht können wir auf dem gleichen Bug bis 260° anluven. Diesen Kurs können wir mit kleineren Schwankungen 46 nm durchhalten, sodass wir am nächsten Morgen um 05:40 den Leuchtturm Södergrunden eine halbe Seemeile an Steuerbord passieren. Ab hier sind wir dann in den Außenschären,

und die Mannschaft genießt bei Sonne die eindrucksvolle und sehr schöne Schärenlandschaft mit den vielen kleinen Inseln, mit Kiefern und deren herüberwehenden würzigen Duft, mit den roten oder gelben Ferienhäusern auf den bewaldeten Inseln und das in der Sonne glitzernde blaue Wasser.

Thorsten und Michael bei der Schärennavigation

Typische Schärenlandschaft

Festung Vaxholm

Mittags machen wir eine Pause nach Passieren der mächtigen Festung Vaxholm in der kleinen Bucht Tenösund an einer Mooring.

Auch hier lassen es sich Bernhard und Thorsten (wie auch in der Ostsee) nicht nehmen, noch ein Bad zu nehmen. Die letzten Meilen geht es teils unter Segel, teils unter Maschine mit einem Tankzwischenstop bis zum Zielhafen Navishamn,

den wir bei bis auf 5 Bft auffrischenden SW-W um 16:30 erreichen. Mit unserem letzten Bierfässchen genießen wir die Ankunft und das Gefühl, einen wunderbaren Ostseetörn erlebt zu haben.

Leider muss sich der Skipper noch am Abend, mit einer stark fiebrigen Bronchitis, die sich schon einen Tag vorher ankündigte mit der Taxi zum Södersjukhuset Krankenhaus fahren lassen, da keine Praxis mehr geöffnet hat. Barbara und Thorsten fahren dankenswerterweise begleitend mit und erleben mit dem Patienten zusammen die sehr gründliche aber auch sehr langwierige Untersuchung in diesem Krankenhaus. Letztendlich wird nach diversen Untersuchungen und einer antibiotischen Abdeckung Entwarnung gegeben: Keine Lungenentzündung!

Unter Thorstens sachkundiger Führung bekommt die Crew viele Attraktionen und besondere Highlights zu sehen und erlebt die Faszination Stockholm, wobei ein Teil der Crew bis Sonntag bleibt. Übernachtet wird dabei auf dem Dreimaster Af Chapman, eingerichtet als Hostel mit Liegeplatz an der Nordseite der Insel Skeppsholmen und mit Blick auf den Stadthafen und die Altstadt. Die Zeit in Stockholm wurde für ein umfangreiches Sightseeing-Programm genutzt: Es wurden nicht nur Museen (Vaasa- Museum und Nationales Marine Museum) besucht, sondern bei bestem Wetter auch die Stadteile/Inseln Skeppsholmen, Södermalm, Riddarsholmen und natürlich Gamla Stan (die Altstadt mit Schloss) durchstreift. In Gamla Stan werden nicht nur die berühmten Zimtschnecken genossen (Cafe‘ Järntorget), sondern es wird auch an der Tour „Free Walking Stockholm“ teilgenommen, die von Studenten geführt wird und in eineinhalb Stunden nicht nur die wesentlichen Kirchen, Plätze und Gebäude, sondern auch eine Menge Kuriositäten und Anekdoten zu bieten hat, darunter die mit 90 cm schmalste Gasse und das Phänomen der zugemauerten Fenster (die Besteuerung wurde früher an der Zahl der Fenster bemessen). Im bekannten Brauhaus „Kvarnen“ auf Södermalm kann man sehr lecker essen.

Als besonderes Highlight kann die Vorbereitung und der Start der Regatten „Af Offshore Race“ und „North-Stream Race“ hautnah miterlebt werden!

Bilderbogen Stockholm

Hafen und Rathaus

Der Dreimaster AF Chapman

Hunderte Yachten versammeln sich im Stockholmer Hafen für die Regatten

Und wieder Silbermond, diesmal im Stockholmer Hafen

Fazit : Anfängliche Skepsis, ob man in der Ostsee ähnlich faszinierende Segel- und Landerlebnisse wie im hohen Norden Norwegens oder auf dem Atlantik mit Blauwassersegeln zu den Azoren haben kann, wich echter Begeisterung für das Revier Ostsee mit vielfältigsten Segelbedingungen und faszinierenden Landschaften und Städten. Seglerisch war Alles dabei von harter Kreuz gegen an direkt zu Beginn, Sturmsegeln in der Mitte des Törns und trickreiches Schwachwindkreuzen am Ende. In sechs Ländern wurde gesegelt (Deutschland, Polen, Litauen, Estland, Finnland und Schweden), was zu der etwas flapsigen Bemerkung an Bord führte, dass wir die Gastlandflaggen häufiger wechseln als andere ihre Hemden. Viele alte Hansestädte wurden besucht, die teilweise auch Hauptstadt des jeweiligen Landes sind. Trotz langer Segelstrecken blieb genug Zeit, um die Attraktionen der jeweiligen Hafenstadt oder dessen Umland kennen zu lernen. In der Crew war echter Teamgeist, mit viel Freude am Segeln und großer Kameradschaft zu spüren. Das machte den Törn neben all den Erlebnissen zu Wasser und zu Lande besonders schön.

Zusammenfassung der Fakten :

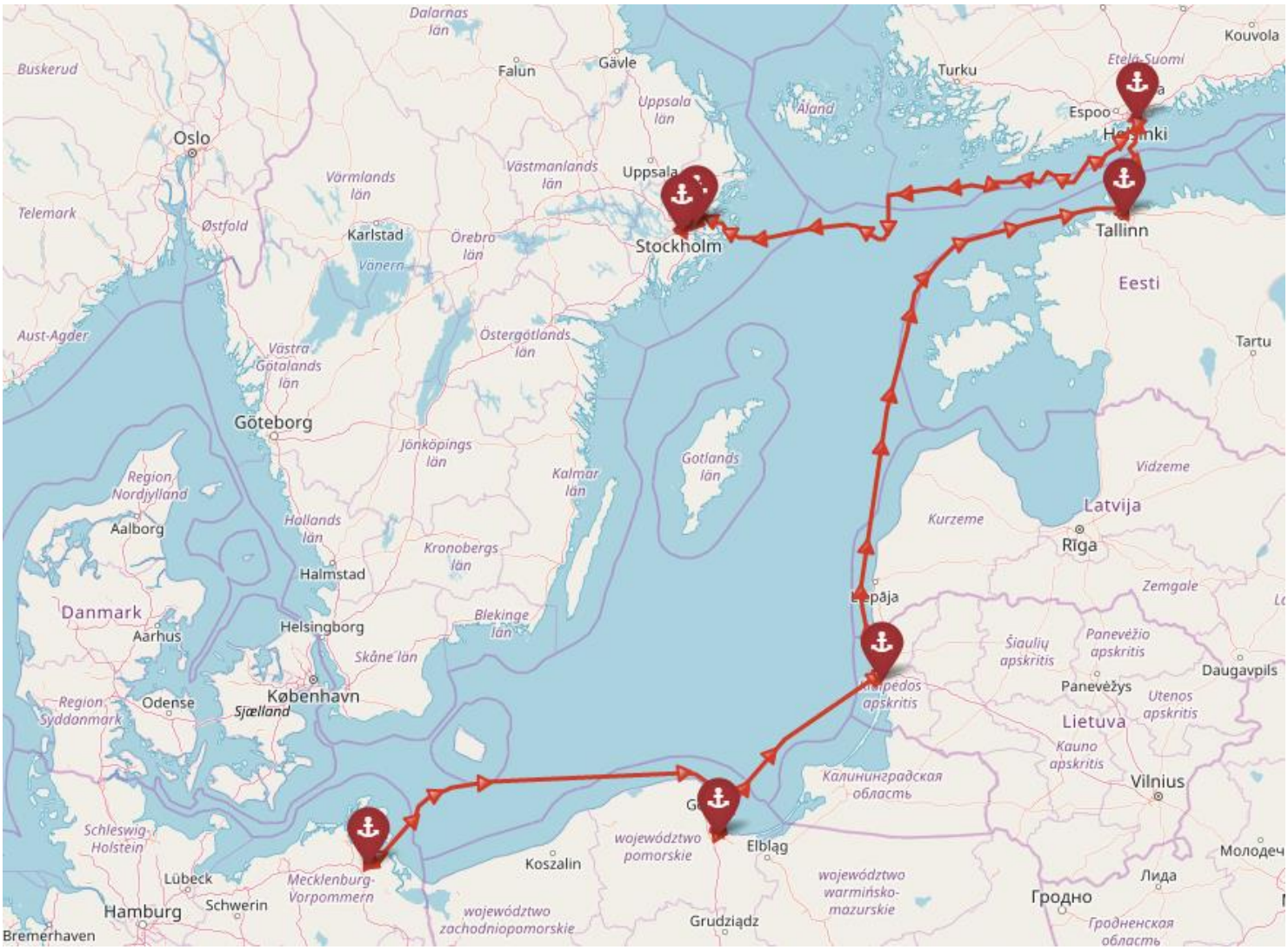
1017,4 nm, davon 926,8 unter Segel = 91 %

in 12 Fahrttagen und einem Hafentag, das entspricht 85 nm pro Fahrttag inkl. diverser Fahrttage, wo nach Nachtfahrten der Hafen schon vor Mittag angelaufen wurde.

7 Nachtfahrten

Windstärken von 0 bis 9 Bft.

Fahrtroute


Dalarnas län
Buskerud
Falun
Gävle
Uppsala län
Turku
Kouvola
Etelä-Suomi
Åland
Espoo
Oslo
Vårmlands län
Västmanlands län
Uppsala
Telemark
Østfold
Karlstad
Örebro län
Stockholm
Tallinn
Vänern
Eesti
Aust-Agder
Tartu
Västra Götalands län
Östergötlands län
Göteborg
Jönköpings län
Gotlands län
Vidzeme
Region Nordjylland
Kalmar län
Latvija
Aalborg
Hallands län
Kurzeme
Riga
Kronobergs län
Halmstad
Zemgale
Danmark
Aarhus
Helsingborg
Blekinge län
Šiaulių apskritis
Panevėžio apskritis
Skåne län
Daugavpils
Region Syddanmark
Odense
København
Sjælland
Panevėžys
Utenos apskritis
Lietuva
Kauno apskritis
Калининградская область
Vilnius
Schleswig-Holstein
województwo pomorskie
Elbląg
Koszalin
Lübeck
Mecklenburg-Vorpommern
Schwerin
Hamburg
województwo warmińsko-mazurskie
Лида
Гродно
województwo zachodniopomorskie
Grudziądz
Bremerhaven
Гродненская область