

Wenn nicht jetzt, wann dann?

Deutschland, Dänemark und Schweden kennt er schon. In Russland aber, da war der Berliner Bastian Hauck noch nie. Also macht er sich auf den Weg. Allein. Im Folkeboot



Seetüchtig: Hauck, 31 Jahre alt, segelt von Kindesbeinen an. „Tadorna“ ist ein stark modifiziertes Touren-Folke, Baujahr 1959

FOTOS: H. B. HAUCK (L.), YACHT/K. ANDREWS



Der Platz ist knapp, auf langen Etappen herrscht unter Deck Chaos. Da hilft auch der vergrößerte Kajütaufbau kaum weiter. Hauck hat für sein Vorhaben Sponsoren geworben. Das bringt ihm unter anderem einen neuen Satz Segel ein. Rechte Seite: allein auf dem Meer. Kein Schiff weit und breit



FOTOS: H. B. HAUCK (2), YACHT/K. ANDREWS (L. U.)

Weite

Das Folke ist schon bis Marokko gesegelt worden. Nun erkundet es entfernte Regionen der Ostsee



Wer nach Russland segelt, braucht einen robusten Magen. Neun Uhr am Morgen, gerade noch liege ich im warmen Schlafsack und verfolge gebannt, wie sich Regentropfen langsam einen Weg durch kleine Risse im Deck bahnen, ein Rinnsal bilden, um schließlich mit einem fast unhörbaren „Plopp“ im Zehn-Sekunden-Rhythmus auf die Backbordkoje zu tropfen. Sommer in St. Petersburg.

Während ich den Dämmerzustand zwischen Schlafen und Wachsein auskostete, sind andere bereits auf den Beinen. „Hey, where are you from?“, schallt es von draußen mit russischem Akzent zu mir hinab. „Berlin!“, rufe ich zurück, ohne den Fragesteller zu sehen. Der lässt nicht locker: „You came here sailing? With Folkboat? Alone?“ Ich antworte: „Yes“, pelle mich resignierend aus dem Schlafsack und streife eine Hose über.

„You’re crazy, man!“ Am Bug stehen zwei ältere Männer in abgetragenen Friesennerzen. Ich winke sie an Bord, setze Kaffeewasser auf und biete Wodka an. So viel habe ich immerhin schon gelernt, die Flasche auf dem Tisch ist ein Gebot der Höflichkeit – Uhrzeit hin oder her. Vitaly heißen die Männer, beide. Ihnen gehört das einzige in St. Petersburg registrierte Folkeboot, die „Zyb“, gebaut 1962 in Tallinn. Kein Wunder, dass meine „Tadorna“ sie neugierig gemacht hat. Nicht weniger neugierig bin ich nun allerdings auf ihr Boot. Wir verabreden uns zu einer nachmittäglichen Segelpartie.

Bedrohlich nah am Hauptfahrwasser, das die Metropole mit dem vorgelagerten Marinestützpunkt Kronstadt verbindet, dre-

hen wir ein paar Runden. Im Fünf-Minuten-Takt düsen riesige Tragflächenboote an uns vorbei. Vitaly und Vitaly sind stolz wie Oskar auf ihre „Zyb“. Der haben sie unter anderem ein selbstlenzendes Cockpit verpasst. Wir geraten ins Fachsimpeln, auf Englisch, mehr schlecht als recht.

Folkebootsegler unter sich, im fernen Russland, wer hätte das gedacht? Nach dem Ausflug gibt es Butterbrote mit Speckschwarze und Eingemachtem, dazu, war ja klar, Selbstgebranntes. Die beiden erzählen von der Segelszene vor Ort, spinnen aber auch allerlei Seemannsgarn. Und sind natürlich gespannt zu erfahren, was mich in ihre Stadt verschlagen hat.

Seit knapp drei Monaten bin ich mit meiner „Tadorna“ nun schon auf Ostsee-Tour. Und es sind nicht zuletzt solche Begegnungen, die das Einhandsegeln immer wieder bereichern, mich an die entlegensten Orte entführen und mitunter verrückte Momente erleben lassen. Danzig, Kaliningrad, die Kurische Nehrung, Riga, die estnischen Inseln Kihnu und Naissar, Tallinn und Narva – all das liegt hinter mir. Mit St. Petersburg habe ich den östlichsten Punkt der Ostsee erreicht, irgendwie geht es von hier aus wieder heimwärts.

Doch der Reihe nach. „Tadorna“, mein 1959 in Dänemark gebautes Touren-Folkeboot, habe ich Anfang 2007 eher zufällig gekauft, sie eine Saison in der Dänischen Südsee gesegelt und dann ins Winterlager nach Berlin überführt, um aus ihr ein hochseetüchtiges Schiff zu machen. Sie hatte zuvor drei Jahre lang sommers wie winters im Wasser gelegen. Beim Aufslicken war der Rumpf

vor lauter Muscheln und Algen kaum auszumachen gewesen, aber die Substanz schien in Ordnung.

Dennoch wartete viel Arbeit auf mich. Das massive Eiche-Ruderblatt war gerissen. Der Mast spaltete sich im unteren Drittel der Länge nach auf. Und als „Tadorna“ Mitte Mai wieder zu Wasser geht, schwimmt sie keine fünf Minuten: Eine Planke hatte die ungewohnte Trockenzeit übelgenommen und wies auf drei Meter Länge einen zentimeterbreiten Spalt auf. Der musste erst wieder zuquellen. Mithilfe von Freunden, Sponsoren und Segelkameraden aus dem ASV Berlin schaffte ich es dann aber doch, „Tadorna“ fit für mein Vorhaben zu bekommen.

Als es so weit ist, motore ich über den Oder-Havel-Kanal nach Polen, stelle in Stettin den Mast und bin Anfang Juni auf der Ostsee. In Kolberg treffe ich Jörn Heinrich. Der hat zwei hervorragende Törnführer für Polen, das Baltikum und Finnland geschrieben, aber auch das von Walt Murray entworfene Prinzip einer Servoruder-Windfahnensteuerung weiterentwickelt. Zusammen bauen wir aus Abwasserrohren, Sperrholz und Stahlstangen eine Selbststeueranlage, die „Tadorna“ selbst bei 7 Windstärken und entsprechendem Seegang auf Kurs hält.

Zumindest, nachdem diverse Kinderkrankheiten ausgemerzt sind. Zweimal bricht das klappbare Servoruder, in einer Vier-Meter-Welle gibt der Hebelarm nach, und bei einem Ableger unter Segeln verhake ich mich in einer Muringleine, sodass das Ruderlager aus der Grundplatte reißt. Macht aber nichts, ein Eigenbau ist ja immer mit Bordmitteln reparierbar. ▶



Freiheit

Das Boot ist klein. Die Lust auf Abenteuer dafür umso größer

Die polnische Küste entlang erreiche ich Danzig. Dort verbringe ich ein paar schöne Tage, nehme an einer Regatta teil und wettere mit gemessenen 22 Metern pro Sekunde, Windstärke 9, meinen bisher stärksten Sturm ab. Zum Glück ist das Spektakel nach knapp 15 Minuten vorbei. Dennoch eine Bewährungsprobe für mein selbstgebautes Einleinen-Reffsystem. Dann laufe ich zum ersten Mal auf dieser Reise russische Hoheitsgewässer an: die Enklave Kaliningrad.

Fünf Meilen vor Baltijsk, dem Einklarierungshafen an der Einfahrt zum Königsberger Meerbusen, funke ich Port Control an. Ich werde zur Zollpier dirigiert. Nach vielen Horrorgeschichten anderer Segler über Passkontrollen auf hoher See und Ausweisung trotz gültiger Visa bin ich etwas in Sorge, ob alles glattgehen wird.

Doch lediglich die geballte Bürokratie bricht über mich und das Boot herein. Kaum angelegt, drängeln sich Grenzschutz- und Zollbeamte zu viert in der kleinen Kajüte. Ich muss den Pass, das Visum und den Internationalen Bootsschein vorlegen, dann geht es an die Schreibezeit: Diverse Crewlisten sind auszufüllen – das ist als Solosegler immerhin zügig erledigt –, gefolgt von Zoll- und Immigrationsformularen sowie einer Deklaration über Bruttoregistertonnen, Schiffsladung und Anzahl der Passagiere an Bord. Tja, auf Freizeitskipper ist man hier sichtlich nicht eingestellt.

Als der Papierkram erledigt ist, wird mein Boot einer gewissenhaften Kontrolle unterzogen. Ich muss die Bilge, jede Schublade und Plastiktüte aufmachen. Bei der Aufforderung, die Rettungsinsel zu öffnen, weigere ich mich dann aber doch. Die Beamten haben ein Einsehen.

Im Kaliningrad Yacht Club liegen an einer alten Betonpier rund 40 betagte Yachten vor Heckanker. Zwei einheimische Segler rufen mich freundlich winkend längsseits, und



noch bevor ich die Leinen klariert habe, werde ich von Victor und Alexej zu Wodka, Speck und Kartoffelauflauf eingeladen. Am nächsten Morgen fahren mich Paul und Arthur, zwei Jungs um die 20, zur nächsten Tankstelle. Unterwegs berichten sie von den Optis der Jugendgruppe, die letztes Jahr einfach „verschwunden“ seien. „This is Russia, you know ...“, sagen sie achselzuckend.

Toiletten, Duschen, fließend Wasser oder Strom gibt es nicht im Clubhafen. Dafür knattern überall die Generatoren, und Wasser holt man am Ziehbrunnen. Mir gefällt das Improvisationstalent, der Einfallsreichtum und die Gelassenheit, die die Bootseigner an den Tag legen. Sie lassen sich selbst von fehlenden Ersatzteilen oder den ständigen Visa-problemen das Segeln nicht vermiesen.

Das ehemalige Königsberg ist geprägt von einer faszinierenden Mischung aus post-sowjetischem Charme, neuem Geld aus Mos-

kau, preußischer Geschichte und einem ausgelassenen Nachtleben. Viel zu lange bleibe ich, fast eine Woche. Zum Abschied schenke ich meinen Gastgebern eine Flasche Sherry und spende der Vereinskasse 1000 Rubel. Liegegebühren kennt man hier nicht, Gäste sind jederzeit willkommen.

Auf Kaliningrad folgt das Kontrastprogramm: Ich segele ins litauische Klaipeda, das einstige Memel, und verbringe drei wunderschöne Tage auf dem Kurischen Haff. Bei Thomas Mann, der in Nida in den dreißiger Jahren ein Sommerhaus hatte, lese ich: „Meine Worte können Ihnen keine Vorstellung von der eigenartigen Primitivität und dem großartigen Reiz des Landes geben.“

Dem kann ich nur zustimmen. Die Region ist atemberaubend, ursprünglich. Ich radele durch lichte Kiefernwälder und über Holzstege durch die Dünen. Ich besichtige das Thomas-Mann-Haus und bewunde- ➤

Links: Mahlzeiten sind für den Skipper Kür und Pflicht – er ist Diabetiker. Selbst bei Seekrankheit muss er regelmäßig essen, um nicht zu unterzuckern. Via Internet können ihm Freunde Briefe schicken, die er dann per Flaschenpost auf die Reise schickt. Oben: Das Folke als Langstreckenläufer. Es legt rund 3000 Seemeilen zurück





REISE OSTSEE

Menschen

Viele Begegnungen bleiben im Gedächtnis. Sie sind es, die den Törn erst wertvoll machen

Oben: Tallinn. Nachts sind die Gebäude im Zentrum hübsch angestrahlt. Fischer Velo weiß nicht nur einen Saunagang zu zelebrieren, er spielt auch mit Hingabe Akkordeon. Unten: Berghamn auf den Ålands, ein guter Platz für die Nacht

re die Riggs der traditionellen Kurenkähne. Dann kommt für drei Tage Freund Ulf an Bord. Wir hangeln uns die lettische Küste entlang gen Norden, durch die vielbefahrene Irbenstraße bis in die Rigaer Bucht. Nach kurzem Stopp auf Ruhnu, Estlands südlichster Insel, laufen wir bei Nord 7 in nur neun Stunden die fast 60 Meilen nach Riga ab – im Surf mit bis zu 12 Knoten!

Die anschließende Etappe nach Kihnu, einer paradiesischen, nur 20 Quadratkilometer großen Insel, die mit ihren vier winzigen Dörfern und knapp 300 Einwohnern

unter dem Schutz der Unesco steht, wird zu einem der schönsten Segelerlebnisse dieser Tour. Wiederallein, segele ich mit untergehender Sonne bei Süd 2 aus dem Rigaer Seekanal hinaus, hake gegen Mitternacht die Selbststeueranlage ein, baume die Fock aus, bringe den Bullen an und lege mich schlafen. Das GPS schlägt bei größerer Kursabweichung Alarm, stündlich klingelt der Wecker. Dann werfe ich einen kurzen Blick rund ums Schiff und male ein Kreuz in die Karte.

Ich liege bewusst in der Luvkoje, um eine Zunahme des Windes sofort zu bemerken.

Und ich kann durch das Oberlicht ins Segel blinzeln. Um fünf Uhr morgens bin ich ausgeruht, hole die Petroleumlampe ein, die ich nachts am Gennakerfall hisse, setze Wasser auf und genieße kurz darauf in den frühen Sonnenstrahlen das Frühstück, irgendwo mitten in der Rigaer Bucht. Später ziehe ich unter der stehenden Fock den 30 Quadratmeter großen, schneeweißen Gennaker. Das Boot dankt's und legt gut zwei Knoten zu. Am Heck knarzen die Seilzüge der Windfahne leise vor sich hin, die Pinne pendelt sachte von einer Seite zur anderen, das Ruderblatt zieht einen weißen Schaumstreifen ins Kielwasser. Segeln, wie es sein soll.

Auf Kihnu lädt mich Velo, ein Fischer um die 70 mit von Wind und Wetter gegerbter Haut, in seine selbstgebaute Sauna ein. Die Ofensteine hat er, als er jung war, mit seinem Vater vom Strand gesammelt: „Steine, die den Sturm überstehen und auf den Strand gespült werden, überstehen auch die Hitze in der Sauna über Jahre“, sagt er. Er macht Feuer, bringt Wasser in einem riesigen Bottich zum Kochen, und es folgt der beste Saunagang meines Lebens: viel zu heiß, viel zu viel Wasser auf den kochenden Steinen, und Velo, der mit an Mittsommer geschnittenen Birkenzweigen meinen Rücken malträtiert. Dazu Unmengen an Wodka. Trotzdem fühle ich mich am Ende wie neu geboren.

Ab Tallinn geht es mit Schulfreund Erik nach Narva, den landeinwärts gelegenen, östlichsten Ostseehafen der EU. Langsam motoren wir den Grenzfluss hinauf. Der ist in der Mitte mit roten Tonnen markiert, Wachtürme säumen die Ufer. Links angeln ein paar Russen, rechts ein paar Esten. Nach knapp zwei Stunden treffen wir auf die estnische Grenzpolizei: zwei junge Beamte, die sich sichtlich über die Abwechslung freuen, rufen uns längsseits. Nachdem sie Schiffsnamen und Heimathafen notiert haben, winken sie uns zum Abschied freundlich hinterher. Kurz danach passieren wir in nur wenigen Metern Abstand auch das russische Grenzschiiff. Erst starrt man sich gegenseitig durchs Fernglas an, dann aber kann sich der Zöllner beim Anblick meiner „Tadorna“ ein Grinsen nicht länger verkneifen – und gewunken wird dann auch.

Wir machen an einem verrosteten Schwimmsteg mit dickem Eisentor fest, laufen eine schwingende Landungsbrücke hin-

auf und stehen im RoRo Art Club, einer Bar. Besitzer Roman zeigt uns am Abend die Stadt: Gegenüber der angestrahlten Hermannsfeste liegt dunkel die russische Burg Iwangoorod. Die estnische Flagge weht auf der einen, die russische auf der anderen Seite. „We can start international conflict right here – just by shouting to the Russians!“, lacht Roman. Er hat leicht reden, er besitzt zwei Pässe und kann ohne Visum über die Brücke von einem Land ins andere pendeln. Ich frage mit Blick auf seinen großen Geländewagen lieber nicht, womit er sein Geld verdient.

Narva ist die drittgrößte Stadt Estlands, von jeher ein bedeutender Industriestandort und Umschlagplatz zwischen Russland und dem Baltikum. Der wichtigste Arbeitgeber der Stadt, die Textilfabrik Krenholm mit zuletzt rund 3000 Beschäftigten, hat sich allerdings erst vor wenigen Wochen der asiatischen Konkurrenz geschlagen geben müssen und den Betrieb eingestellt.

Obwohl Russland zum Greifen nahe ist, muss man von Narva aus zunächst zurück bis nach Gogland und in internationale Gewässer kreuzen – irgendwie ist die Welt hier zu Ende. Bei fast konstantem Regen und Gegenwind um 7 Beaufort gerät der Schlag nach St. Petersburg nicht nur lang und anstrengend, sondern auch sehr, sehr nass. Wir sind drei Tage und zwei Nächte nonstop doppelt gereift unterwegs. Erik ist fast die gesamte Strecke über seekrank, kurz vor Kronstadt erwischt es auch mich. Als Diabetiker muss ich trotz Übelkeit sofort wieder

essen, um nicht zu unterzuckern – alle nicht 100 Prozent seefesten Segler können sich vorstellen, dass das kein Spaß ist. Aber dann steht im Logbuch: 21.10 h, St. Petersburg River Yacht Club fest, 228,5 Seemeilen.

Die russische Gastlandflagge weht unter der Steuerbordsaling, in der Hafenkneipe gibt es heiße Soljanka, Hackfleischbraten und Baltika-Bier. Aus dem Beach Club gegenüber dröhnt russischer Techno. „You're crazy, man!“ – vielleicht haben Vitaly und Vitaly Recht. Und wenn schon.

Nach einer spannenden Woche in den Straßen, Cafés, Museen und Nachtclubs von St. Petersburg möchte ich die letzten auf meinem Russland-Visum verbliebenen Stunden nutzen und mit „Tadorna“ den Peterhof und Kronstadt anlaufen. Doch die sind für Yachten unter ausländischer Flagge tabu. Einzige Ausnahme: Vyborg, rund 100 Meilen nordwestlich an der Grenze zu Finnland.

Nach langer Verhandlung muss ich mich verpflichten, auf dem Weg dorthin das Fahrwasser nicht zu verlassen, keinen Hafen und keine Insel anzulaufen und nicht zu ankern. Dann darf ich unter russischer Gastlandflagge auslaufen. Unterwegs werde ich zweimal von der Küstenwache aufgebracht, doch das Vorzeigen der Papiere aus St. Petersburg entschärft die Situation.

In Vyborg erlebe ich dann erneut einen jener Momente, die unvergessen bleiben: Auf dem heruntergekommenen Marktplatz stehen zwei Putzfrauen mit Kopftüchern auf einem Leiterwagen der Feuerwehr und >



Große Runde. Von Berlin geht's über Polen ins Baltikum bis nach Russland. Zurück führt der Kurs via Finnland, Schweden und Dänemark



FOTOS: H. B. HALUCK; KARTE: H. SEITMANN



Der alte Pulverturm auf Christiansø. „Tadorna“, zu Deutsch Brandente, vorm Wind mit ausgebreiteten „Flügeln“. Rechts: Im äußersten Osten der Ostsee weht die russische Gastlandflagge unter der Saling

Erfahrung

Die Reise fordert. Nicht nur das Boot. Der Segler lernt eine Menge über sich selbst

polieren einer bronzenen Lenin-Statue mit langen Schrubbern und viel Schaum den angelaufenen Hintern auf Hochglanz. Warum hat man in solchen Situationen bloß nie eine Kamera parat? An den Ständen kaufe ich für umgerechnet 60 Euro so viel Eingemachtes, Haltbares und Bier, dass ich die skandinavischen Lebensmittelpreise für zwei Saisons werde unterwandern können.

Dann geht es auf den Saimaa-Kanal. Gebaut in den Sechzigern, führt er durch russisches Territorium, wird jedoch von Finnland geleast. Mit seinen acht Schleusen erlaubt er eine visafreie Anbindung der finnischen Seenlandschaften an die Ostsee.

Ich hatte nicht geplant, hierherzukommen, habe folglich weder Karten noch Ziel und lasse mich zusammen mit Christian, einem Studienfreund, der spontan an Bord kommt, durch Südkarelien treiben. Schließlich finden wir „unsere“ Insel: Satamosaari, geformt wie ein Hufeisen, mit einer stillen Ankerbucht in der Mitte. Im Wald steht ein kleiner Schuppen mit abgelagerten Baumstämmen, einer Säge und einem Beil. Wir hacken Holz, heizen die Sauna an und springen zur Abkühlung in den See.

Da mein Außenborder schon seit Wochen nur auf einem Zylinder läuft, schleppt

uns Tage später eine russische Yacht zurück nach Vyborg. Anlegen dürfen wir dort nicht mehr, mein Visum ist abgelaufen. Also ohne Stopp weiter nach Santio, der finnischen Grenzinsel. Von hier geht es über Svartholm, einer Festung aus dem 17. Jahrhundert, Byoen, einem idyllischen Naturhafen, und Porvoo, der zweitältesten Stadt Finnlands, nach Helsinki.

Vorbei an der finnischen Eisbrecherflotte, mache ich zunächst im Stadtzentrum fest, direkt am Zentralmarkt, wo Bauern Kartoffeln, Gemüse, Beeren und Blumen von kleinen Kuttern aus verkaufen. Später verhole ich zum Helsinki Segel Klub, dessen Kommodore ich Wochen zuvor auf Naissar getroffen hatte. Er freut sich sehr, mich wiederzusehen, hilft, meinen Motor repariert zu bekommen, und lädt mich in die Clubsaua ein. An der Tür ein Schild, wie man es so wohl auch nur in Finnland sieht: „Birkenzweige verboten, kein Bier in der Sauna!“

Ende August setze ich den Törn fort, mit erklärtem Ziel Haparanda. Die Saison hier oben ist sichtlich vorbei, ich darf mir nicht allzu viel Zeit lassen. Doch mit gutem Wind und ein paar Tagen nonstop gen Norden müsste es gehen. Dann aber zeigt der finnische Herbst seine Zähne: Auf der Kreuz nach Westen werden aus angesagten 5 Windstärken erst 6, dann 7, die vorhergesagte Drehung auf Süd bleibt aus.

Ich muss bis fast an die estnische Grenze ablaufen, bevor ich wenden und gegen Wind und Welle anliegen kann. Auf einmal fällt mir eine Schraube auf den Kopf und ver-schwindet zwischen den Bodenbrettern in der Bilge, zwei Sekunden später knallt es: Der Mast biegt sich weit nach Lee durch. Ich

werfe instinktiv die Schoten los und gehe über Stag, um das Rigg zu entlasten. Der luvwärtige Jumpstag-Beschlag ist aus dem Mast gerissen. Mit zweitem Reff, Sturmfock, gefierten Schoten und einem ordentlichen Schreck in den Gliedern erreiche ich Hanko an der Südwestspitze Finnlands.

Als ich am nächsten Morgen auf meiner am Mast hochgezogenen Badeleiter stehe und den Schaden inspiziere, ist René zur Stelle: ein deutscher Tischler in Finnland! Er leiht mir Werkzeug. Ich säge eine acht Millimeter starke Niro-Gewindestange zurecht und setze einen Bolzen quer durch den Mast, das sollte halten. Trotzdem treffe ich die wohl einzig vernünftige Entscheidung: Bei immer noch viel Wind verbringe ich eine ruhige Woche im menschenleeren Turku-Archipel, ankere im Jungfrusund und im seit diesem Sommer geschlossenen Hafen von Gullkrona. Ich genieße die Ruhe und den Regen, lese, nehme mir Zeit zum Schreiben – und lasse Haparanda Haparanda sein.

In Berghamn treffe ich Mauri und Veikho. Veikho hat seinem Vater gerade die Insel gezeigt, auf der er einst seinen Militärdienst

hat ableisten müssen. Mauri ist Priester, er wird just an diesem Tag 64. Sie laden mich zum Essen auf ihr Sechs-Meter-Schiffchen ein, danach folgen Wein, Gesang und Gitarre auf „Tadorna“, natürlich mit „When I’m 64“ von den Beatles.

Tage später. Selbst im riesigen Westhafen von Mariehamn, der Hauptstadt der Ålands, bin ich um diese Jahreszeit der einzige Gast und mache direkt unter dem Achterdeck der „Pommern“, des Schwesterschiffs der „Passat“, fest. Eine Besichtigung schenke ich mir selbst zum Geburtstag. Zurück an Bord von „Tadorna“ dann das Friends-and-Family-Programm: Ich klappe meinen Laptop auf, aus Berlin schalten sich Freunde per Videokonferenz zu und singen ein Ständchen. Ich chatte mit Studienkollegen in Peking, Beirut und Guatemala und telefoniere via Internet mit meinen Eltern. Einhandsegeln hat nicht mehr viel mit Einsamkeit zu tun.

Danach geht alles sehr schnell. Von Mariehamn bis Bornholm sind es gut 350 Mei-

len entlang der südschwedischen Küste. Die Wetterkarte zeigt eine stabile Nordostlage an! Mit Etmalen von über 120 Meilen geht es raumschots über Visby, vorbei an Öland und der Hanö-Bucht nach Christiansø. Es ist nass, grau, böig und kalt, nachts fällt die Temperatur unter fünf Grad.

Auf Christiansø erlebe ich einmal mehr, wie „Tadorna“ bei der Ankunft sofort Sympathien entgegenschlagen: Jeder Däne scheint schon einmal Folkeboot gesegelt zu sein und kann sich mit dem Holzschiff identifizieren. Leider nimmt der Wind noch weiter zu. An einem Sonntagmorgen falle ich, fest in meinen dicken Schlafsack gekuschelt, fast aus der Koje. „Tadorna“ liegt quer zum Wind und holt selbst im geschützten Innenhafen von Christiansø ordentlich über. Bei Sprühregen stehe ich im fahlen Morgengrauen in Unterhose an Deck, bringe eine weitere Leine nach Luv aus, hole meine „Tadorna“-Flagge ein und lege mich in Lee wieder schlafen. Es gibt doch nichts Schöneres, als bei richtig Wetter

dem aufs Deck prasselnden Regen und dem Wind, der durch die Takelage pfeift, zuzuhören, und, obwohl man eigentlich gar nicht mehr müde ist, langsam wegzudösen.

Irgendwann aber legt sich der Wind. Die letzten Meilen meiner Reise sind angebrochen. Binnen 24 Stunden rausche ich nach Gedser, dann weiter nach Fehmarn. Dort bin ich mit Bartek und Yvonne verabredet, den Vorbesitzern „Tadornas“. Sie kommen mit ihrer Aage, einem 1912 gebauten Spitzgatter, gerade von einer viermonatigen Reise zu den Shetlands zurück. Gemeinsam setzen wir am letzten Septemberwochenende unsere aufgereihten Gastlandflaggen unter der Steuerbordsaling und tauschen uns aus.

Zwei Tage später bin ich daheim in Schleswig. Schon toll, in einem richtigen Bett zu schlafen. Doch in der Nacht träume ich bereits vom nächsten Sommer: die Shetlands, hmm, wer weiß? *Hans Bastian Hauck*



FOTOS: H. B. HAUCK (2), YACHT/K. ANDREWS (L. U.)