

Estland-Törn

(17. - 24. August 2019)

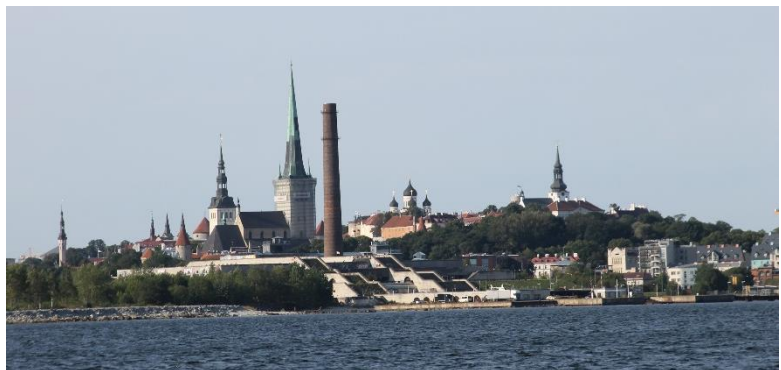
Wer auf der Ostsee segeln will, weiß, dass in Küstennähe viel Unfreundliches



knapp unter der Wasseroberfläche lauert: Felsen neben Felsen neben Felsen. Deshalb gibt es in vielen Anrainerstaaten festgelegte oder vorgeschlagene Schifffahrtswege, die auf jeden Fall die angegebene Wassertiefe haben. Ortsunkundige tun gut daran, sich an diese Wege zu halten.

Auch in Estland sind solche Wasserwege in der Karte eingezeichnet. Sie bestimmen die möglichen Routen und sind durch Richtfeuer gekennzeichnet. Wer sich mittels Seekarte, Kursdreieck und Marinezirkel exakt vorbereitet, stets den Tiefgang seiner Yacht bedenkt und einen einigermaßen genauen Wetterbericht bekommen kann, kann sich auf eine nicht nur navigatorisch spannende Entdeckungstour begeben.

Gestartet sind wir in der Old City Marina von Tallinn, offensichtlich dem einzigen Ort in Estland, an dem man chartern kann. Das ist ein bisschen schade, denn um zu den Inseln zu kommen, muss ein weiter Weg

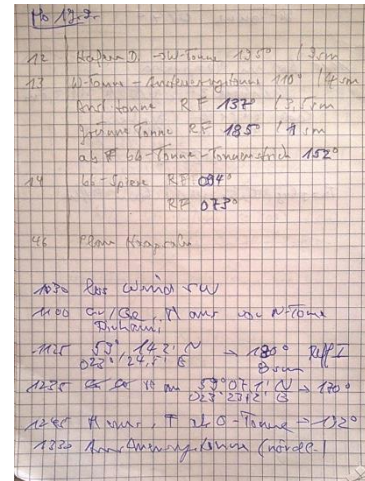


zurückgelegt werden. Wer also mehr von diesem herrlichen Land sehen möchte als wir trotz der hervorragenden Witterungsbedingungen, muss mindestens zwei Wochen chartern. Wir haben bei SAILING.EE eine Hanse 385 gechartert, die Yacht war sauber, ordentlich ausgerüstet und ist schnell gelaufen. Übernahme und Rückgabe haben sich als äußerst unkompliziert erwiesen.



Damit die Crew wusste, worauf sie sich jeden Tag so einließ, gab es jeden Morgen vor dem Auslaufen eine Besprechung an der Karte, auf der die Kurse eingezeichnet waren, außerdem lag der Segelplan vor mit

Kursen und Distanzen, wichtigen Wegmarken und vor allem der Angabe zu den Seiten des Kartenwerks, auf denen die jeweiligen Informationen zu finden sind. In solchen Gewässern sollte der Skipper nie der einzige sein, der weiß, wo es lang geht, schließlich können ja auch Skipper über Bord gehen, den Baum an den Kopf bekommen etc.



Estland in der zweiten Augushälfte bedeutet vor allem: Der Wind bläst mit meist 3 - 4 Beaufort und die Häfen sind leer. Die Restaurants allerdings stehen noch offen und die Bedienungen zeigen sich wundervoll entspannt und freundlich. Und das haben wir rundum genossen. Wir, das waren ...



Anette



Gaby (Vereinsmitglied)



Co-Skipper Gerhard (Vereinsmitglied)



Kurt



Robby



Skipper Jürgen (Vereinsmitglied)

Samstag 17.8.:

Die Übergabe der MILDA, einer Hanse 385 erfolgt äußerst unspektakulär. Offensichtlich geht man in Estland davon aus, dass Charterer in der Regel wissen, was zu tun ist. Vorschäden werden offen benannt, unterschrieben wird „nur“, was für den sicheren Yachtbetrieb vonnöten ist (Es werden also keine Teller gezahlt etc. - was allerdings dazu führt, dass wir dann Gläser kaufen müssen). Alle Mitfahrer sind langjährige Segler mit viel Skipper-Erfahrung im Gepäck, deshalb fällt auch die Bootseinweisung durch den Skipper knapp aus.

Sonntag 18.8.:

Da die Nordküste Estlands äußerst dünn mit Häfen gesät ist, vor allem aber, weil der Wind ab Montag nach Westen drehen wird, machen wir uns auf ein langes Stück Weg: ca. 50 Seemeilen sollen es heute werden, wir veranschlagen für sie etwa 10 Stunden Fahrt. Um 0845 Uhr bekommen wir von „Radio 5“ über Kanal 14 die Erlaubnis, die Marina zu verlassen. Erlaubnis deshalb, weil wir durch den Fährhafen auslaufen müssen und dort natürlich die gigantischen Stahl-Ungetüme nicht in Verlegenheit bringen dürfen. Nach einer Stunde unter Motor gehen wir auf Westkurs, setzen Groß und Fock und rauschen dann bei Halbwindkurs mit sieben bis zehn Knoten durch das Wasser. Wenn das so weitergeht, werden wir deutlich weniger als 10 Stunden brauchen! Tatsächlich wäre die Ansteuerungstonne



Tallinn Fährhafen



In der Nachsaison eine seltene Begegnung



Regen? Auf jeden Fall: viel Wind!

von Dirhami, unserem Tagesziel, schon gegen 1615Uhr erreicht, wenn es sie denn gäbe. Auch die drei in der Karte angegebenen Backbordtonnen fehlen. Hier wird offensichtlich gespart. Aber die Richtfeuerlinie von 170° weist uns mit großen Tafeln den sicheren Weg durch die Steine, und kurz vor 17Uhr liegen wir an einem Fingersteg im Hafen fest. Das im Marinaführer ausgewiesene „Café“ erweist sich als ein ausgewachsenes Restaurant, in dem wir von einer sehr netten Bedienung hervorragenden Fisch auf den Tisch bekommen, den wir zusammen mit frisch gezapftem Bier verspeisen.

Montag 19.8.:

Eigentlich wollten wir heute nach Kärddla. Wegen des Winds aus Westen, und genau dort liegt Kärddla, disponieren wir um und legen Haapsalu an. Um 1030 Uhr kommen wir los, eine Stunde später entschließen wir uns, das Groß einzureffen, denn wir haben mittlerweile stets über 20 Knoten Wind. Mit dem Einleinenreff der MILDA stellt das kein Problem dar. Als es auf die Durchfahrt zwischen der Insel Vormsi und dem Festland zu geht, bergen wir das Groß ganz: auch mit der kleinen Fock allein machen wir noch 5 - 6 Knoten Fahrt, und das ist schon reichlich, wenn man auf ein enges, unbekanntes und kurvigtes Fahrwasser zufährt. Ab der nördlichen Ansteuerungstone (1330Uhr) bis zum Einlaufen in den Hafen von Haapsalu (1615Uhr) hangeln wir uns von einer Richtfeuerlinie zur anderen. Das ist manchmal sehr einfach, weil die Tafeln riesengroß in die Landschaft gebaut sind, manchmal jedoch tauchen sie erst relativ spät zwischen den Bäumen auf, was den



Dirhami - Ruhe pur



Rechts und links der Zufahrt: Steine



Richtfeuerlinie - kein sicheres Ankommen ohne sie

Stresspegel des Navigators deutlich steigen lässt.

Die End-Ansteuerung des Hafens von Haapsalu erweist sich als äußerst flach. Immer wieder schlägt der Flachwasseralarm piepsig an: MILDA hat einen Tiefgang von 2 Metern, was wir als zu tief für die Häfen Estlands erachten, und ab einer Wassertiefe von 2,9 Metern wird Alarm gegeben. Als wir schließlich an der Heckboje 27 festgemacht haben, zeigt der Tiefenmesser 20 cm unter dem Kiel an. Das macht den Skipper dann doch unruhig, sodass er zu einer Schnur greift und mit der Hand lotet. Und siehe da: Der Vercharterer hat eine Sicherheit von 0,5 Metern eingebaut, wir haben also tatsächlich 70 cm unter dem Kiel. Da der Wind konstant bleiben wird, ist das genug. Wir können entspannt durch die Stadt bummeln und uns ein Lokal suchen.

Dienstag 20.8.:

Heute muss der Skipper zunächst in den Mast (Danke, Gerhard, für Deinen Schweiß treibenden Einsatz an der Winsch!): Am Vortag war beim Reffen eine Leine des Lazybags gerissen, und das muss wieder gerichtet werden. Dann soll es endlich nach Kärda gehen, allerdings wollen wir die Insel Vormsi dabei an Steuerbord lassen - die Nordeinfahrt nach Haapsalu kennen wir ja schon. Bis zum Ende der Durchfahrt nördlich von Rukkirahu (Richtfeuer Rohuküla-Heltermaa) motoren wir, dann gehen wir bei Wind zwischen 20 und 25 Knoten ins erste Reff und arbeiten uns mit reichlich Wendungen nach Norden, zwischen Vormsi und Hiiumaa hindurch. Gegen 1530 erreichen wir die enge Durchfahrt Püssirahu, bergen bei ordentlichem Seegang die



Auch Insider beachten die Tonnen



Endansteuerung Haapsalu: permanenter Tiefenalarm



Haapsalu - neu erweiterte Marina

Segel - die west-gehende Durchfahrt und darauf folgende westliche Weiterfahrt verlangen nach dem Motor. Eine Stunde vor Käröla können wir dann doch nochmals segeln: Wir rollen die Selbstwendefock aus und rauschen Käröla entgegen, wo wir nach insgesamt 49 Seemeilen (Wenden brauchen Weg, machen bei so viel Wind aber auch unglaublich viel Spaß) um 18 Uhr festmachen. Heute verwöhnen Kurt und Robby uns mit einem opulenten Abendessen. Wer will, kann sich in der Sauna ein bisschen Wellness gönnen.

Mittwoch 21.8.:

Wir müssen wieder den Rückweg antreten! Als wir um 1015 losmachen, trauen wir unseren Augen und Ohren nicht: Wo gestern noch der Wind fauchte und pfiff, herrscht heute eine für die Ostsee geradezu gespenstige Stille. Gewiss, wir segeln noch, aber nur mit 2 bis 3 Knoten; das ist für die Adria ordentlich, auf der Ostsee aber und mit 30 zu fahrenden Seemeilen gar nichts. Also werfen wir gegen halb ein Uhr den Motor an und motoren schnurgerade nach Dirhami, wo wir um halb fünf Uhr festmachen. Natürlich lassen wir uns nochmals mit Fisch verwöhnen und genießen den Abend bei einem Glas Wein auf der Restaurant-Terrasse, den Blick auf das weite Meer, hinter dem allmählich die Sonne verschwindet. Ein geradezu erhabener Moment!

Donnerstag 22.8.:

Der Wind bläst mit 4 Beaufort aus WSW. Das bedeutet für uns: Wir werden den ganzen Tag über einen Raumschotkurs haben und aufgrund des langen Fetches eine deutliche Welle auszusteuern haben.



Haapsalu: Marina-Einfahrt



Auch auf dem offenen Meer zu respektieren: Steine



Co-Skipper nach dem Bergen des Großsegels

Bevor wir gegen 15Uhr Lohusalu mit der Richtfeuerlinie 233° ansteuern, werden wir also fünf Stunden lang von achterlich einlaufenden Wellen geschoben, sodass die MILDA immer wieder an der 10 Knoten - Marke kratzt. Das ist ein Tag, an dem die Steuerleute - wir wechseln, wie jeden Tag, alle 30 Minuten ab, sodass jede/r zum Zuge kommt - volle Konzentration aufbringen müssen, um bei dem Geschiebe und Verschiebe keine Patenthalse zu bauen. Bullenstander können wir keinen setzen, denn an der Baumnock fehlt eine entsprechende Befestigungsmöglichkeit. Deshalb luven wir so weit an, dass wir knapp vor dem Sicherheitskurs liegen. Wir haben ja Zeit und die Geschwindigkeit ist so gut, dass wir trotzdem unserem Ziel rasch näher kommen.

In Lohusalu, wo wir wieder an einer Heckboje festmachen, sind wir zwar die einzigen Gäste, aber es gibt dort offensichtlich eine lebendige Jugendsegler-Szene: Mehrere Gruppen von Opti- und Laserseglern werden trainiert, was bei dem kräftigen Wind ganz offensichtlich ein großer Spaß ist: alle kommen vergnügt lachend und redend in den Hafen zurück.

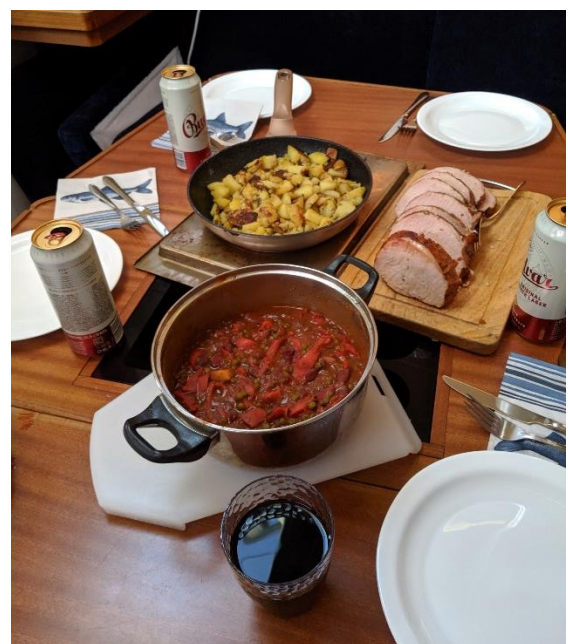
Sobald der Hafenmeister unsere Nationalität ausfindig gemacht hat, wird am Hafen eine deutsche Fahne gehisst. Auf die Frage, ob das Hafenrestaurant gut sei, meint er nur lakonisch, bislang sei noch keiner der Gäste dort am Essen gestorben. Na, bei solch einer Empfehlung greifen wir natürlich sofort zu.



Hafeneinfahrt von Käröla



Männer kochen



Es war wirklich lecker!

Freitag 23.8.:

Regen ist vorhergesagt, und wir wollen zuvor möglichst weit bis Tallinn kommen. Da uns südwestlicher Wind mit 12 - 20 Knoten besucht, binden wir nach einer Stunde erneut das 1. Reff ein, um dann auf 090° gehen zu können. Das ist unser Kurs südlich des Verkehrstrennungsgebietes nach Tallinn. In der Bucht von Tallinn frischt der Wind noch weiter auf, sodass wir erneut mit halbem Wind durch das Wasser rauschen. In unsere Marina einlaufen können wir allerdings nicht sofort: „Radio 5“ kündigt an, dass eine Fähre am Auslaufen ist, und tatsächlich sehen wir dann auch, wie sich einer der Kolosse im Hafenbecken bewegt, dreht, herauskommt und anschließend rasch Fahrt aufnimmt. Nach dem Tanken geht es zurück zu unserem Liegeplatz in der Old City Marina. Das war's dann wieder einmal. Eine Woche ist wirklich sehr kurz.

Nach Anlegeschluck, Sauna und Duschen verfinstert sich dann der Himmel. Wir nehmen Abstand vom ursprünglichen Plan, zum Essen in die Altstadt zu gehen, und das ist auch gut so: Die Regenfront ist da und trommelt die ganze Nacht über aufs Schiffsdeck.

Gut, dass Robby uns an Bord versorgt und wir die Woche bei dem einen oder anderen Bier ausklingen lassen können, ohne durchnässt zu werden.

Samstag 24.8.:

Da jeder seinen Flug selbst gebucht hatte, der Skipper außerdem nicht wusste, wie rasch die Rückgabe der Yacht erfolgen wird, verlassen wir häppchenweise unser Zuhause der



Absacker in Dirhami ...



... bis die Sonne weg ist (dann wird es kühl)



Marina Lohusalu

vergangenen Woche, um den Rückflug anzutreten.

220 Seemeilen haben wir im Gepäck, dazu jede Menge an nautischen Erfahrungen, Erlebnisse von Natur pur, Erinnerungen an saubere Marinas, freundliche Leute und nicht zuletzt an viele Gespräche an Bord, über Gott und die Welt.

Jürgen Weng

Noch ein paar Eindrücke:



Hol an die Vorschot!



Wir queren die Reede vor Tallinn



Sie war tatsächlich schneller als wir - und wir blieben trocken!



Estonia - ein wunderbares Segelrevier



Kurt



Co-Skipper Gerhard



Gaby



Kartenarbeit bei Lage



Anette und Robby



Das gibt es so nur am Meer



Salon der Hanse 385 MILDA



Die Skulpturen von Kärö: Wartende