

*Wir freuen uns, das neue Buch unseres Mitglieds Dr. Peter Reichelt vorstellen zu dürfen, in dem er über seine abenteuerliche Reise nach St. Petersburg berichtet, die er mit seinem Trimaran TRIO II unternommen hat. Bitte lesen Sie daraus Auszüge, die wir im Folgenden abdrucken.*

### **Russian Border Control**

**Sie stoppen mich unmissverständlich 500m vor der Hafeneinfahrt von Sankt Petersburg. Schade.**

**Ich drehe Trio in den Wind, werfe das Fall vom Großsegel los und bändige das herunter rauschende, wild schlagende Tuch, indem ich es mit drei Bändern am Baum festbinde. Die Genua hatte ich vorher weggerollt.**

Doppelt schade. Weil guter achterlicher Wind mich in den vergangenen knapp 2 Stunden von Kronstadt hierher gepustet hatte und jetzt liege ich in den unangenehm kurzen und steilen Wellen begedreht neben der Schifffahrtsrinne und versuche, den Bug mit dem Motor im Wind zu halten. Sie scheren zügig heran an meine Steuerbordseite, aber anlegen geht nicht bei diesem Seegang - das würde mein leicht gebautes Boot nicht überleben. "Russian Border Control", melden sie sich!

Eigentlich hatte ich schon in der engen Durchfahrt von Kronstadt mit ihnen gerechnet; vielleicht hatten Sie mich deshalb nicht bemerkt, weil ich dort parallel mit einem großen Kreuzfahrtschiff eingelaufen war, das mein Boot abgedeckt haben könnte. Außerdem hatte ich gestern Nachmittag angenommen, dass wir beide, Trio und ich, seit dem Grenzübertritt in Ihrem Computer verewigt seien. Nach meinem Start, früh am Morgen um 3.30 Uhr vor Tallin, war ich mit frischem Westwind nach Nordosten gesegelt und stand 15.15 Uhr nordwestlich der russischen Insel Gogland. Es hatte aufgebrist auf 5 Beaufort mit harten Böen. Vor dem Wind merkt man das nicht so deutlich und ich befand mich in einer Regatta, ganz überraschend.

# Dienst Reise im Segelboot

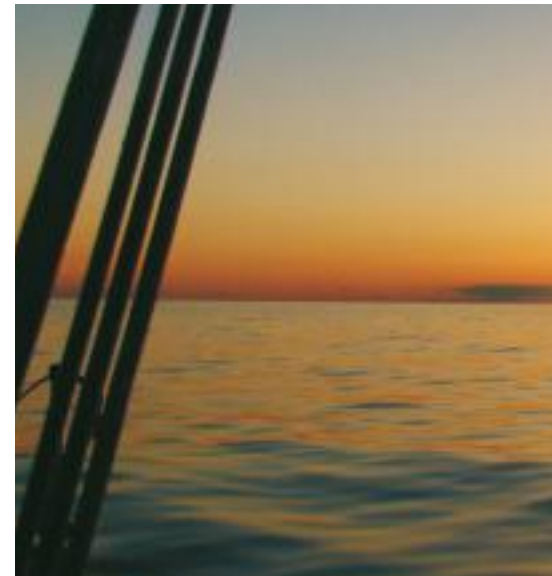
## ...nach Sankt Petersburg?

Stunden vorher hatte ich von achtern aufgeschlossen zu einem Pulk von Spinnakern: 30- 40 bunte Segel, die mich animierten, mit zu "racen". Die letzten Boote hatte ich bald eingeholt; dann ging das Feld Richtung Gogland etwas höher an den Wind, Trio beschleunigte deshalb noch einmal und ich war guten Mutes, eine weitere, vor mir liegende Yacht überholen zu können. Eine dunkle Regenwolke erreichte uns mit viel zusätzlicher Power.

### **Ratsch!!!**

Die Schauerböe leistet ganze Arbeit und atomisiert meinen Spinnaker. Von oben bis unten entlang der Außennähte zerplatzt mein Lieblingssegel für achterliche Kurse. Ich rette die kläglichen Reste und befördere den nassen Haufen unter Deck. Weiter mit der Fock; der vor mir liegende Segler ist längst auf und davon. Er und alle übrigen Boote gehen an die Nordostecke von Gogland und runden die Insel, um anschließend zurück zu kreuzen nach Helsinki, wie ich vermute. Als Einziger halte ich den Ostkurs bei und entferne mich zügig von der Insel.

Ein lang anhaltendes Tuten veranlasst mich zurück zu sehen: ganz hinten - ein mühsam heran dampfendes Mittelding zwischen Schlepper und Patrouillenboot. Ich drehe bei und merke, dass der Wind weiter zugenommen hat. Da ziehe ich besser noch ein Reff ins Groß ein und im Rückblick kommt mir der Gedanke, dass es doch ein bisschen viel war für meinen über 25jährigen, leicht altersschwachen Spinnaker.





Die Russen rauschen heran, über Funk befragt mich der wohl Einzige an Bord, der Englisch beherrscht, nach Pass- und Visumnummer und kündigt an, dass sie mein Schiff durchsuchen wollen. Durchs Fernglas sehe ich, wie sie Überlebensanzüge anlegen und das Schlauchboot klar machen. Das wird eine verdammt nasse Angelegenheit! Außerdem habe ich Sorge um mein Boot, wenn sie bei den fast 2 Meter hochgehenden Seen



bei mir festmachen wollen; Trio's Rumpf besteht aus dünnen Sperrholzplatten, lediglich 7mm bei den beiden Schwimmern. Ich funke rüber, dass ich das Manöver für sehr gefährlich halte. Sie beobachten jetzt genau, wie stark mein leichter Trimaran auf und ab beschleunigt wird und wie die Schwimmerdecks regelmäßig von Wellen überspült werden und sie werden nachdenklich. Noch einmal muss ich ihnen alle Daten per Funk übermitteln, damit Sie sie überprüfen und in ihre Programme einspeichern können. Ich bin froh, dass ich für die Handfunke, die ich als Notfallversicherung seit Jahren an Bord habe, vor der Reise eine Antenne oben im Mast angebracht habe, um auch größere Entfernungen überbrücken zu können, denn beide Schiffe driften jetzt weiter auseinander. Trio treibt schneller ab; ohne Fahrt im Schiff sind die Bootsbewegungen ziemlich heftig und ich muss mich krampfhaft festhalten.

Da ich langsam das Gefühl gewinne, dass sie auf die Kontrolle doch verzichten wollen, teile ich ihnen nach einer Weile mit, dass ich beabsichtige, jetzt weiter nach Sankt Petersburg zu segeln. Schließlich seien meine Papiere alle in Ordnung. Langsam hole ich die Segel dicht, immer mit einem Blick auf meine Kontrolleure, aber sie rühren sich nicht. Ich verabschiede mich und richte den Bug wieder nach Osten. Dieses erste Zusammentreffen habe ich wohl überstanden.

Das Wetter wird besser, es ist Nachmittag geworden, herrliches Segeln vor dem Westwind, in Sichtweite des stark befahrenen Großschiffahrtsweges.

40 Seemeilen vor Kronstadt wird es nach langer Dämmerung doch noch dunkel; die "weiße Nacht" von Samstag, dem 7. auf Sonntag, den 8. Juni beginnt. Mit mir sind einige Ausflugsschiffe unterwegs, die ihren Gästen die extrem kurze Nacht und den langsamen Sonnenaufgang auf See bieten wollen - verbunden mit einem opulenten Abendessen, vermute ich etwas neidisch: Meine letzte Nahrungsaufnahme datiert von vor etwa 20 Stunden. Trotzdem verspüre ich keinen Hunger, viel zu aufregend gerade; achteraus sehe ich von einem

dieser Pötte sowohl die grüne und auch die rote Positionslaterne gleichzeitig. Das bedeutet bei deren normaler Geschwindigkeit, dass sie mich in wenigen Minuten übermangeln, wenn ich dann noch hier bin; also Segelschiffen und noch weiter nach Süd. Aber sie kommen nicht näher.

### *Was ist da los?*

Nach einer Weile wird mir klar, dass sie mit ganz langsamer Fahrt dahinziehen. Ich schifte erneut und gehe wieder auf parallelen Kurs. Im Osten wird es kaum merklich heller, noch bevor die glühende Riesenkugel erscheint und sich hochschiebt - ein unglaubliches Farbenspektakel! Einige dünne Wolkenstriche werden fast magisch hinterleuchtet und vergrößern die Skala der Farben des rot-gelben Himmels um zartviolette Tönungen und es dauert und verändert sich ganz sachte zu hellerem Licht. Eine beeindruckende Overtüre des neuen Tages!

Der Wind hat sich abgeschwächt, aber Trio läuft noch immer 5 bis 6 Knoten Richtung Kronstadt...

Vorbei die schöne Fahrt! Ich liege gestoppt vor Sankt Petersburg. Der graue Wolf der Border Control zieht noch eine Schleife um Trio, dann zeigt mir einer der Männer an Bord mit zwei Fingern an, dass ich Kanal 11 auf meinem Funkgerät einstellen soll. Die Verständigung klappt, aber der Krach meines Außenborders im Schacht stört beim Empfang. Immerhin verstehe ich, dass sie mich anweisen, zurück zu fahren nach Kronstadt. Warum, kann ich nicht recht herausbekommen.

Was soll das? Ich weiß genau, dass die Grenzabfertigung stattfindet an der Pier der Kreuzfahrtschiffe in Sankt Petersburg. Wozu also umkehren? Wäre auch ziemlich unerfreulich, gegen den Wind und Seegang knapp 20 Seemeilen zurück zu motoren. Mit über 3 Stunden Fahrzeit müsste ich rechnen; dann die Kontrolle und nochmal dasselbe Stück zurück. Da könnte ich mir das Treffen mit meinen Kollegen heute Abend, dass ich telefonisch schon avisiert hatte, wohl abschreiben.



Weil wir hier draußen in ungeschütztem Gewässer keine Dokumente austauschen können, schlage ich vor, hinter den nahen Wellenbrecher zu fahren, wo das Wasser ruhiger ist. Dort können sie mich nach allen Regeln der Kunst filzen, so mein Gedanke. Aber sie wollen nicht; sie bestehen darauf, dass ich ihnen nach Kronstadt folge.

Das wiederum will ich nicht. Wahrscheinlich können sie sich überhaupt nicht vorstellen, was so eine Fahrt gegen Wind und Welle für mein Boot bedeutet und wie lange sie dauern würde.

Sie bleiben stur. Ich versuche dichter an ihr Boot heranzugehen, um ihnen Pass und Visum irgendwie in einem Beutel am langen Bootshaken rüber zu reichen; aber es geht einfach nicht, viel zu gefährlich. Immer wieder bitte ich sie, die wenigen 100m, zu der ruhigen Stelle hinter dem schützenden Deich mit mir zu fahren; keine Reaktion darauf.

Ich telefoniere mit meinen russischen Kollegen in der Hoffnung, dass sie mir helfen können, die Situation zu entschärfen. Aber derjenige, den ich jetzt am dringendsten brauchen könnte, ein veritabler Vizeadmiral, ist nicht zu erreichen.

Ich weiß nicht mehr weiter. Vollkommen verfahren Situation! Wie soll das enden? Einige der Besatzung drüben sind schon erkennbar sauer aufmichundzeigemirdasauch.

Was habe ich mir da eingebrockt? Warum musste ich ausgerechnet nach Russland, wo ich bei mehreren vorherigen Besuchen schon erkennen konnte, dass man sich mit den Behörden wohl besser nicht anlegt. Warum musste ich unbedingt mit dem eigenen Boot herkommen wollen? Ich verfluche meinen Entschluss; warum muss ich immer das Abenteuer suchen und warum konnte ich nicht friedlich zum Beispiel nach Helsinki fahren, dort ohne Probleme in die Schären eintauchen und den Besuch von St. Petersburg sausen lassen? Ich weiß wirklich nicht weiter an diesem Tiefpunkt meiner Reise.

Wird hier alles enden? Werden sie mich zurückschicken? Oder vielleicht sogar festhalten, so unkooperativ, wie ich mich in den Augen der Grenzer verhalte? Ich weiß es nicht. Das Hochgefühl von vor einer Stunde, als ich noch meinte, unbehelligt zur Kontrollstelle im hinteren Teil des Hafens von Sankt Petersburg fahren zu können, um dort zügig einzuklarieren, hat sich vollkommen verflüchtigt; abgelöst durch eine tiefe Niedergeschlagenheit angesichts dieser scheinbar unüberwindbaren Schwierigkeiten.

Vielleicht sollte ich die Geschichte, die zu dieser Reise führte, etwas ausführlicher schildern.

*Und das macht Peter dann auch - auf 205 spannenden, mit zahlreichen Fotos und Zeichnungen informativ gestalteten Seiten, in denen er uns an den Freuden und Leiden des - zumeist - einhand segelnden Abenteurers hautnah teilhaben und uns die Ostsee mit seinen Augen sehen läßt. - Gehen wir zusammen mit Peter noch einmal zurück zum Beginn der Reise:*

Ich hatte mir vorgenommen, möglichst früh im Jahr zu starten, um auf der Küstenroute entlang der baltischen Staaten ausreichend Zeit zu haben für so schöne Reviere wie das Frische Haft, auf dem meine Eltern früher gesegelt waren; das Kurische Haft, mit dem noch unberührten Südostufer und den dort gelegenen einsamen Fischerhäfen oder die unbekanntenen Orte und Inseln des Riga'schen Meerbusens.

Einen Tag nach Ostern geht es los. Ich ziehe mein wildes Gespann von Bonn nach Stahlbrode, einem kleinen Fährhafen gegenüber Rügen. So ein 10 Meter - Boot mit Stehhöhe bis in die Vorderkajüte sieht auf dem Trailer schon reichlich üppig aus gegenüber dem Zugfahrzeug, einem Mittelklasse - Subaru.

Ich bin froh, dass die Polizeistreife auf einer Raststätte, wo ich Pause mache nur langsam das abgestellte Auto und den Anhänger umrundet und ohne anzuhalten weiter fährt.

Am späten Nachmittag stehe ich unter



dem Kran, der Trio zügig ins Wasser befördert. So schnell ging das noch nie, und dazu ist es noch super günstig. Meine Helfer kommen erst gegen 18 Uhr, sie sind dafür umso zahlreicher: Neben meinen beiden Söhnen Chris und Simon, deren Freunde Tobi, Peter und Robin.

Viele Köche... verwirren den Skipper: Beim Maststellen hakt ein Want und reist erst den Augbeschlag am Mast raus, und dann biegt sich auch noch der als Jütt genutzte Spibaum wie ein Flitzbogen! Schnell wieder runter mit dem Riesenmastprügel! Das war mal wieder ziemlich knapp.

Vorsichtig wird der krumme Baum zwischen zwei soliden Auflagepunkten am Fahrgestell des Krans in mehreren Schritten wieder halbwegs gerade gebogen.

Auf zum zweiten Versuch, den Mast senkrecht zu stellen; diesmal geht es ohne Probleme. Nach Abschluss des gelungenen Ausklappens der beiden Schwimmer, gibt Tobi ein Fässchen Bier aus. Es lebe der Luxus!

Endlich wieder das Boot seeklar und die Leinen los. Erstes Ziel ist Danzig; leider steht der kräftige Wind genau entgegen: es weht mit Stärke 5 und darüber aus Osten; dazu ist der Himmel bedeckt und feucht. Ein bisschen Sorge macht mir das aktuelle Gesamtgewicht von Trio: sechs erwachsene Personen mit üppigem Gepäck. Die Jugend hat so viel zu essen und vor allem zu trinken gebunkert, dass ich das Gefühl habe, das Boot liegt mindestens 15



Zentimeter tiefer. Genaueres Nachprüfen unterlasse ich lieber, zu viel Wissen belastet nur unnötig. Der Erste fällt gleich kurz nach dem Start in Stahlbrode aus: Robin hat Genickstarre bekommen, wohl zu viel den Hals verdreht nach netten Mädels? Oder doch die österliche Kälte? Er wird mit einem dicken Schal oben rum ruhig gestellt und unter Deck verfrachtet. Tobi und Peter trösten ihn. Vielleicht dezimieren sie bei der Gelegenheit auch heimlich unsere Biervorräte? Angesichts der Überladung von „Trio“ wäre dies fast eine gute Tat. Draußen im Cockpit wird es ungemütlich: wir befinden uns inzwischen auf dem Greifswalder Bodden, der berüchtigt ist für seinen kurzen, steilen Seegang. Und genau so kommt es auch: alle paar Minuten knallen wir mit satter Fahrt gegen einen besonders hohen Brecher, der meinen Söhnen Chris und Simon und auch mir, obwohl ich mich hinter ihnen ein wenig verstecken kann eine kostenlose Dusche verpasst.

Für klar denkende Menschen war dieses Szenario vorhersehbar gewesen. Ich hatte die Bedenken zur Seite geschoben, weil wir unbedingt nach vier Tagen in Danzig sein wollten, wo mich die gesamte Mannschaft verlassen würde um per Bahn nach Hause zu reisen. „Immer diese elenden Zwänge!“ geht es mir durch den Kopf. Aber ich hatte die Fahrkarten für alle im Voraus gekauft und will so schnell nicht aufgeben. So beißen wir die Zähne zusammen und boxen den

überladenen Trimaran gegen die Wellen in Richtung Polen; das jedoch liegt noch weit entfernt.

Ich möchte die größten Kämme aussteuern; jedoch die Methode abzufallen um sie schräger anzufahren und ihnen damit einen Teil ihrer Kraft zu nehmen funktioniert überhaupt nicht, weil „Trio“ dann sofort beschleunigt und noch mehr in die Wellen knallt. Das einzige, was in solchen Fällen hilft, ist ganz vorsichtig anluven um das Boot zu verlangsamen. Trotz aller Konzentration prallen immer wieder kompakte Wassermassen gegen den Bug und bringen das Rigg zum Zittern

Chris übernimmt die Pinne, ich ziehe das zweite Reff ins Großsegel; es klappt sogar recht gut und zügig dank des Einleinenreffs, das ich im Winterlager installiert habe. Die erhoffte Verbesserung ist allerdings kaum spürbar. Wir sind bei diesen Verhältnissen auf dem falschen Kurs.

Nach fünf ruppigen Seemeilen hinter Palmer Ort reicht es uns, wir gehen über Stag und laufen in Richtung Lauterbach. Jetzt spielt der Backbordschwimmer U-Boot und der Mast wird vom Steuerbordoberwant gehalten. Nach fünfzehn Minuten ein explosionsartiger Knall, fast wie ein Gewehrschuss, irgendwo an Steuerbord!! - Was war das???

Meine sofortige Untersuchung auf eventuelle Schäden ergibt nichts, auch nochmaliges Nachsehen nicht. Sehr merkwürdig, das Ganze...also weiter. Hinter Lauterbach baut sich eine riesige schwarze Wolkenwand auf.

Keine schöne Aussicht, dort im Gewittersturm an zu legen und fest zu machen. Ich entscheide zurück zulaufen nach Stahlbrode. Irgendwie scheint das heute alles nicht so recht gesund für Boot und Mannschaft. Ist mir so auch noch nie passiert, dass ich einen Törn abbrechen und zum Ausgangshafen zurückkehren muss. Ein toller Beginn meiner viermonatigen Sommerreise!

Die fällige Wende klappt nicht; der Wind hat auf gut sechs Beaufort zugenommen. „Dann gehen wir eben mit einer Halse auf den neuen Kurs. Vorsicht! Großbaum!“ höre ich mich rufen. Vor Wind und Wellen entspannt sich alles; ich sitze im Cockpit und lasse den Blick über den Steuerbordschwimmer wandern und dann reißt es mich fast vom Sitz: dort, wo das Oberwant - Pütting die Kraft zum Halten des Mastes in den Schwimmerrumpf einleitet zieht sich ein Riss von oben bis unten durch die gesamte Bordwand!!

Das war es also gewesen, das war die Ursache des Knalls vorhin. Auch das Oberdeck ist quer durch gerissen, entlang des einlaminieren Schotts. Somit hält nur noch die dünne Sperrholzbordwand an der Außenseite die beiden Schwimmerhälften zusammen!!

*Und wenn Sie nun Appetit bekommen haben sollten auf mehr, oder vielleicht noch ein passendes Weihnachtsgeschenk benötigen - dann können Sie Peter Reichelts Buch hier erhalten:*

