

Kontrast-Programm

ENTDECKUNGSTÖRN in Estland. Vom äußersten Westen des neuen EU-Staates bis in die Metropole Tallinn. Sieben Tage zwischen Aufbruch und Verfall.



Arbeitsteilung: Silvia steuert, Harald studiert die Karte. Estlands Inselwelt zwingt zu genauer Navigation.

So in etwa hatte ich mir das vorgestellt. „Nach Veere wollen Sie?“, fragt der Taxifahrer in gebrochenem Englisch. „Da gammeln doch nur ein paar Fischkutter vor sich hin. Touristen haben dort eigentlich nichts zu suchen.“ Ihm zu erklären, dass dort eine Motoryacht aus Deutschland auf mich wartet, würde keinen Sinn machen. Er würde mich wahrscheinlich für verrückt erklären und nicht mitnehmen. Und da am Flughafen von Kuressaare Taxis eher Mangelware sind – wir sitzen im einzigen – halte ich den Mund. Für den Fest-

preis von 500 Kronen, umgerechnet etwas über 30 Euro, will mich der Mann an den Nord-West-Zipfel Saaremaa, die mit 2670 Quadratkilometern größte Insel Estlands, bringen.

„Für die Rückfahrt gibt es dann ein bisschen Rabatt“, lacht er und düst los. Doch ich bin zuversichtlich, sie nicht zu brauchen. Noch vorgestern hatte mir Skipper Harald versichert, pünktlich zu sein. Von Finnland, wo er sich gerade aufhalte, sei es zwar ein ordentliches Stück bis Veere, doch er habe schließlich schon ganz andere Sachen bewältigt.



Passikontroll
Passport
control

Toll
Customs



Erster Gang: Wer per Boot nach Estland reist, muss zum Zoll. Die Beamten, hier in Veere, kontrollieren Pässe, Bootspapiere und Crew-Liste.

Wohl wahr: Harald und ich kennen uns durch seinen Törn mit einer Nidelv 24 von Hamburg nach Spitzbergen. „Bären, Wale, Riesenwellen“, hieß die Geschichte in der Juni-Ausgabe 2004, die ich damals über diese Reise schrieb. Gegen die wer weiß wie viele hundert Seemeilen langen Fahrten über die Barentsee ist dies eher ein Katzensprung. Zumal Harald nicht mehr mit einem sieben Meter langen Spitzgatter unterwegs ist, sondern inzwischen auf einer Smelne Vlet 1100 Ocean Range fährt. Ein eigentlich herkömmlicher, holländischer

Stahlverdränger, der durch den 41-jährigen Bayern jedoch zu einer Expeditionsyacht mutiert ist. 2000 Liter Diesel, 200 Meter Ankerkette, zwei Schlauchboote, ein verstärktes Getriebe und eine durchgehende Ruderhacke sind nur einige Features, wie Harald seine „Gypsy Life“ ausgerüstet hat. Jedes elektronische Gerät ist zudem in doppelter Ausführung an Bord, ein riesiges Ersatzteillager im Rumpf schafft weitere Sicherheit auf Reisen fernab der Zivilisation. „Damit fahre ich dich bis an den Nordpol“, hatte er einmal gesagt. Im Scherz natürlich –



Anlegen extrem: Nicht jeder ausgewiesene Hafen glänzt mit blank geputzten Stegen. In Seanina wird die „Gypsy Life“ an einer ehemaligen Verladerrampe vertäut.



Flaniermeile: Die Altstadt von Haapsalu lockt mit niedlichen Gassen, Bars und Cafés. Im Sommer kommen die Touristen in Scharen.

Und für das unentdeckte Revier hatten wir mit der „Gypsy Life“ ja auch den passenden Untersatz.

„Willkommen in Veere“, sagt der Taxifahrer, der wahrlich nicht zu viel versprochen hat. Ein paar Bruchbuden säumen den bröckligen Betonkai, an dem betagte Fischkutterm und ein Schiff in Marinegrau liegen. „Zurück kostet 400 Kronen“, sagt er, grinst und hält dann plötzlich inne. „Was ist denn das?“, fragt er, als wir weiter rollen und er den knallblauen Rumpf der „Gypsy Life“ entdeckt. „Deutsche Freunde“, sage ich, „sie holen mich hier ab. Wir wollen mit dem Boot nach Tallinn.“ Er schüttelt den Kopf. „Sehr gefährlich“, sagt er, der sich offenbar ein bisschen auskennt. „Schwierige Gewässer. Ihr müsst aufpassen.“



aber so gebaren wir den Estland-Törn. „Zu weit“, lehnte ich ab. „So lange kann ich nicht aus dem Büro weg.“

Und so kreisten unsere Finger über die Europakarte, bis Harald schließlich in der östlichen Ostsee hängen blieb. „Sag mal, was ist denn hier mit Russland?“, fragte er. Ich schaute genauer hin. „Russland? Das

ist Estland. Keine Ahnung, was da in Sachen Bootfahren so los ist.“ Recherchen übers Internet brachten auch nicht viel über die maritime Situation in dem neuen EU-Staat zu Tage, unsere Neugier war endgültig geweckt. Harald wollte in diesem Sommer mit seiner Familie sowieso die Ostsee bereisen, alles passte zusammen.

Ein wertvolles Geschenk

Auch Harald ist offenbar schon gut im Thema. „Also unsere deutschen Seekarten können wir hier vergessen“, sagt er gleich zur Begrüßung. „Hier, ich

Eine Motoryacht in Veere? Das hat es noch nie gegeben



Haapsalu, altes Kurhaus: Hier isst, wer gute Küche sucht.



Unverzichtbar: Ein Schlauchboot macht viele Landgänge erst möglich.



Ankunft in Haapsalu: Am ersten Kai dämmern etliche Fischkutter ihrer Verschrottung entgegen (l.). Direkt dahinter schließt die moderne, aber teure Grand Holm Marina an.

hab da was organisiert.“ Behutsam entfaltet er eine speckige, abgegriffene Karte, die schon mit reichlich Notizen beschmiert ist. „Vom Käpt'n der Grenzkontrolle“, strahlt Harald. „Bei dem hatte ich noch etwas gut.“ Etwas gut? Was war hier schon wieder passiert?

Na, ja, erzählt er, unser Glück sei einfach die Faulheit der Besatzung gewesen. Als er sich über Kanal 16 zum Einklarieren anmeldete, blieb der Funkpruch ungehört. Erst als die Grenzer in den Hafen einliefen, hätten sie ihn entdeckt. Die Prüfung der Pässe und der Crew-Liste hatte da schon eine Landpatrouille erledigt, die der Hafenmeister bestellt hatte. „Der zuständige Mitarbeiter saß vor dem Fernseher“, soll der

Käpt'n später kleinlaut zugeben, dem die Sache ungeheuer peinlich ist. Und so braucht Harald kein allzu großes Verhandlungsgeschick, um ihm die ausgediente Karte abzuschwatzen. Wie wertvoll das war, sollen wir schon gleich am nächsten Tag erfahren.



Seltenes Bild: Anhand der wenigen Tonnen kontrollieren wir den Kurs durch die seichten Gewässer.

Von einem leichten Südostwind begleitet, verlassen wir Veere am nächsten Morgen. Die Grenzer sind längst weg, nur der Hafenmeister winkt uns hinterher. Kein Wunder: Wer weiß, wann er wieder eine solche Abwechslung haben wird? Eine Motoryacht in Veere, das

hätte es noch nicht gegeben, erzählt er uns. Zehn Euro müssen wir für den Liegeplatz trotzdem zahlen, einen Premierenbonus gibt es nicht. Immerhin einen Tipp bekommen wir mit auf den Weg: Bis Sõru auf Hiiumaa, der zweitgrößten Insel Estlands, sollen wir streng Nordostkurs halten.

Was sich leicht anhört, ist schwerer als erwartet. Rundum Sõru stehen etliche Tonnen, die wir so recht nicht deuten können, es aber müssten. Vor dem Fährhafen ist es zum Teil höllisch flach, mit unseren 1,70 Metern Tiefgang wäre es keine Kunst, sich hier festzufahren. Und dann ist es auch schon fast soweit: „Ein Meter, 70 Zentimeter“, gibt Harald durch, was wir noch unterm Kiel haben.



Durchatmen: Markus und Silvia entspannen am „Anleger“ von Seanina. So idyllisch ist es an der Nordspitze der Insel Muhu nicht immer. Die Betonplatten sollen schwere Winterstürme zerstört haben.

„20 Zentimeter!“ Der dreizehnjährige Markus schlüpft in die Gummistiefel, er soll am Bug nach Felsen Ausschau halten. Mit Standgas tuckern wir voran, dann muss Harald ruckartig den Rückwärtsgang einlegen. „Steine, überall Steine“, schreit Markus von vorn. Auch back- und steuerbords sähe es ganz schlecht aus. Wir haben die Tonnen demnach auf der vollkommen falschen Seite passiert.

Nur Ruski und Eesti

Doch Hilfe naht. In Gleitfahrt braust ein Alu-Boot mit zwei Uniformierten heran. Was sie für einen Job haben, ist nicht zu erkennen. „Sie haben Probleme“, deutet der eine unsere Situation geradezu „messer-



Typisch: In liebevoll dekorierten Holzhäusern, wie hier in Leisi, wohnen viele Esten an der Küste.

scharf“. Und bestätigt noch einmal, wovor schon Hafenmeister und Grenzer gewarnt hatten: „Das ist ein sehr heikles Revier. Folgen Sie uns, wir lotsen Sie hier heraus.“ Das ist natürlich supernett von den jungen Männern, die extra für uns ausgefahren sind. Diesmal lassen wir

die Tonnen an Steuerbord liegen und folgen dem Fahrwasser, bis wir nach Südost in Richtung Trigii, unserem nächsten Etappenziel, abdrehen müssen. Rund 25 Seemeilen haben wir zurückgelegt und sind wieder die einzigen in der schon recht modernen Marina.

Es gibt Duschen, eine Küche und sogar eine Sauna – zwölf Euro soll der Platz am Steg gegenüber des Fähranlegers kosten. Nur ein kleines Geschäft, einen Kiosk vermissen wir. Und das Restaurant gleich nebenan schließt der Barman gerade ab. Die Kommunikation mit ihm gestaltet sich schwierig. „Ruski und Eesti“ spreche er, sagt er. Also müssen wir uns anders verständigen, denn aus „Ruski“ und „Eesti“ können ungeübte Mitteleuropäer-Ohren kaum etwas heraushören. „Leisi“, sagt er, als ich auf die Bier-Reklame an der Wand zeige und deutet auf eine Straße, die irgendwo am Horizont endet. Fünf Kilometer später, um genau zu sein. Doch der Marsch nach Leisi lohnt. Wir begreifen



die ersten estnischen Vokabeln – „Pood“ heißt Geschäft und „Kohvik“ Café – und sichern den Schlummertrunk zu einem sehr angenehmen Kurs. Für ein paar Bier und eine Flasche Saaremaa-Wodka sind rund sechs Euro fällig. Lange sitzen wir an diesem Abend, geschützt vor einfallenden Mücken-Armeen, in der Kajüte und tauschen unsere ersten Impressionen aus. Silvia, Haralds Frau, ruft derweil mit Episoden aus dem Reiseführer noch einmal das große Ganze in Erinnerung. Denn dass es beispielsweise in Veere aussah, als wäre irgendwann die Zeit stehen geblieben, verwundert nicht. Der nördlichste der drei baltischen Staaten, der mit rund 45 000 Quadratkilometern gerade einmal so groß wie Niedersachsen ist, konnte sich nie nachhaltig entwickeln. Während in grauer Vorzeit der Deutsche Orden das Land beherrscht, regieren im 17. Jahrhundert die Schweden, bis die Russen so langsam Fuß fassen. Zwar ist die Macht-Konstellation bis zum Beginn des 2. Welt-

kriegs, auch durch deutsche Vorstöße, immer recht konfus. Ab 1940 aber wird die Estnische Sowjetrepublik ausgerufen. Von Moskau aus gesteuert, kommt es zu kulturellen und politischen Unterdrückungen, die Planwirtschaft siecht vor sich hin, der Lebensstandard

sinkt sehr deutlich. Und Saaremaa, wo wir uns gerade befinden, wird, wie viele andere Inseln auch, gar zum militärischen Sperrgebiet. Sie ist als westlicher Vorposten für die Sowjetunion von strategischer Bedeutung und könnte zudem von abtrünnigen Bürgern für



Verrückte Fundsache: In der alten Fischfabrik von Seanina hat Harald eine Tafel mit eher fragwürdigen Fotos entdeckt.

Den Schlummertrunk kaufen wir zum angenehmen Kurs



Lohusalu: geschützt gelegen und mit jeglichem Service ausgestattet.

**Morgenstim-
mung: Mit
6 kn tuckert die
„Gypsy Life“
gen Haapsalu.
Dieser Ab-
schnitt ist einer
der heikelsten,
Untiefen
lauern überall.**





O S T S E E



KARTE: HEINZ HUCHTMANN

E S T L A N D



Info Estland

Anfahrt: Die Anreise mit dem eigenen Boot ist sicher nur etwas für extreme Tourenskipper: Ab Travemünde sind es bis Veere etwa 450 sm. Die Crew der „Gypsy Life“ benötigte dafür eine Woche, stressfreier läuft's in der doppelten Zeit. Harald Paul gibt dazu gern Infos: Tel. 0171-62 11 590. Charterboote liegen in Tallinn derzeit nur in Form von Segelyachten.

Klima: Im Sommer liegen die Temperaturen meist um die 20 °C, im Winter schon einmal bei -25 °C. Heiterster Monat ist der Mai, die längsten Tage (nur vier Stunden Dunkelheit) hat der Juni, der meiste Regen fällt angeblich im Juli/August.

Währung: Offizielles Zahlungsmittel ist die estnische Krone. 1 Euro entspricht etwa 15 Kronen.

Seekarten: Für den gefahrenen Törn sind die estnischen Seekarten 515, 513, 509 und 507 nötig. Alle sind unter anderem erhältlich bei: HanseNautic, Tel. 040-37 48 420; www.hansenautic.de

Literatur: „Küstenhandbuch Baltikum mit Südküste Finnland“, 216 S.; Edition Maritim; ISBN 3-89225-536-9; 28 Euro. „Estland entdecken“, Trescher Verlag; 462 S.; ISBN 3-89794-075-2; 16,95 Euro. Internet: www.estemb.de (Botschaft); www.baltikuminfo.de und www.visitestonia.com (allgemeine Seiten); www.vta.ee (für Skipper); www.tallinn.ee; www.haapsalu.ee; www.grandholmamarina.ee (Hafen Haapsalu); www.piritatop.ee (Hafen Tallinn).



Einsam: Auch in Triigi liegt kein anderes Boot am Steg.

Fluchtversuche genutzt werden. Erst ab Mitte der 80er-Jahre ändert sich die Situation. In den drei baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen gründen sich, gestützt durch Gorbatschows Glasnost- und Perestrojka-Politik, erste Unabhängigkeitsbewegungen. In Estland mündet dies darin, dass im März 1990 die Republik ausgerufen wird. Die Anerkennung durch Russland folgt im Jahr 1991, weitere Staaten ziehen nach. 1993 wird Estland dann in den Europarat aufgenommen und am 1. Mai 2004 auch in die Europäische Union. Dennoch: Fünfzehn Jahre haben die Esten damit erst Zeit gehabt, ihr Land von den sowjetischen Fesseln zu befreien und eine funktionierende Wirtschaft zu etablieren. Wie groß die Kontraste in dem Land noch sind, sollen wir in den nächsten Tagen erfahren.

Der Wächter von Seanina

Nach unserem abendlichen Geschichtsausflug starten wir etwas später als sonst. Zudem sind es heute nur 20 Seemeilen, die wir an die Spitze der Nachbarinsel Muhu übersetzen. Dort soll es laut Huijas, dem Hafenmeister von Triigi, einen Anleger namens „Seanina“ geben. „Aber mit null Komfort“, hatte er uns noch gewarnt.

Er soll mehr als Recht behalten. Seanina sieht nicht nur unkomfortabel, sondern geradezu gespenstisch aus. Der Anleger besteht aus riesigen, ineinander verkeilten Betonplatten, über denen ein gewaltiger Kran thront, dessen Drahtseile im Wind gegen sein Gerüst schlagen. Im Nebel mache ich verfallene Fabrikgebäude aus, diverse Hunde beginnen bei unserer Ankunft zu jaulen. Kaum sind die Leinen fest, bekommen wir auch schon Besuch. Ein alter Mann bahnt sich den Weg über den Beton. Wider Erwarten stellt er sich auf



Verpflegung: Hamburger aus dem Küchenfenster; estnischer Schlummertrunk.

Deutsch vor. „Ich bin Erik“, sagt der vielleicht schon über 70-Jährige. „Und das ist Poitu.“ Durch seinen Hund, der eher an ein Wollknäuel erinnert, kommen wir uns schnell näher. Schließlich führen auch wir einen Borderterrier mit, das gibt Gesprächsstoff. Seanina, erzählt Erik, der Verwandte in Olden-

noch intakt gewesen, starke Stürme hätten ihn im Januar zerstört.

Damit ist Eriks Vortrag beendet. Mit einem „Schaut euch ruhig überall um“, verabschiedet er sich in eine der unzähligen Baracken.

Das lässt sich insbesondere Markus nicht zweimal sagen. Für den jugendlichen Naturburschen ist das Gelände ein Abenteuerspielplatz par excellence. Auch Harald und ich können uns dem Charme des Industrieriefalls nicht entziehen. Überall sieht es so aus, als seien die Arbeiter nicht vor ein paar Jahren, sondern gerade mal eben zur Pause entschwinden. Auf den Tischen liegen aufgeschlagene Zeitungen, Kaffeebecher stehen daneben, auch eine halbvolle Wodkaflasche. An den Haken hängt Arbeitskleidung, in den Spinden stehen etliche Kolben mit undefinierbaren Chemikalien, und über allem schwebt immer noch ein leichter Feuer- und Fischgeruch. Fasziniert durchstöbern wir alle Gebäude, bis die Dämmerung zum Aufbruch

Als wären die Arbeiter nur mal eben zur Pause gegangen

burg hat, sei früher eine Fischfabrik gewesen. Er selbst habe hier gearbeitet, nach drei Herzinfarkten den Job aber aufgegeben. Nur wenig später, vor ein paar Jahren, wurde die Fabrik dann geschlossen – zu wenig Fisch. „Jetzt“, sagt er und zeigt auf ein riesiges Schlüsselbund, „bewache ich das Gelände. Zwar ohne Bezahlung, aber immerhin habe ich etwas zu tun.“ Unser Besuch ist da eine willkommene Abwechslung, wenn angeblich auch nicht der erste einer Boots-Crew. Bei der letzten sei immerhin der Anleger

zwingt. Im Dunkeln wollen wir hier nicht herumlaufen, ein verkackster Knöchel oder mehr würden das Ende der Reise bedeuten.

Venedig des Nordens

Ein ganz anderes Bild bietet uns der nächste Stopp. Haapsalu, das wir durch ein Wirrwarr von Tonnen ansteuern, liegt auf der Rangliste von Estlands größten Orten auf Platz dreizehn. 12 000 Menschen wohnen hier, unter die sich im Sommer – zumindest tagsüber – zahlreiche Besucher mischen. Eine ansehn-

**Fordern Sie jetzt Ihr persönliches Angebot an!
Telefon: +49-40-37 09 10**



Ihre Yacht ist leistungsstark! Ihre Versicherung auch?

Pantaenius ist Europas führender Spezialist für Yachtversicherungen und ein leistungsstarker Versicherungspartner. Wir bieten:

- Schnellste Schadenabwicklung
- Direkte Hilfe vor Ort – weltweit
- Maßgeschneiderten Versicherungsschutz
- Das Prinzip ‚Feste Taxe‘ – ‚Neu für Alt‘
- 24 Stunden-Service
- Erfahrene Fachberater

Überzeugen Sie sich von unserem unvergleichbaren Leistungsangebot!
Pantaenius – da kann kommen, was will!


PANTAENIUS
Yachtversicherungen

Hamburg · Plymouth · Monaco · Skive · Wien · Zagreb · New York

Grosser Grasbrook 10 · 20457 Hamburg · Tel. +49-40-37 09 10 · Fax +49-40-37 09 11 09
Ismaninger Str. 19 · 81675 München · Tel. +49-89-99 84 34 20 · Fax +49-89-99 84 34 21

www.pantaenius.co



Finale: Die „Gypsy Life“ kreuzt vor Tallinns verregener Altstadt-Kulisse. Pirita (l.) ist Heimat für Estlands größte Yachten.

liche Altstadt, die größte einschiffige Kathedrale im gesamten Baltikum, verschiedene Museen und nicht zuletzt Haapsalus schöne Lage auf einer Halbinsel locken die Touristen an. Dass es für sie auch extra ein Touristenbüro gibt, ist für uns auf der „Gypsy Life“ beinahe überlebenswichtig. Hier werden wir noch einige estnische Seekarten bekommen – wir haben uns ja auf den Rat eines heimischen Händlers hin sträflicherweise mit den deutschen Ausführungen begnügt. Für die Weiterfahrt über die offene Ostsee mögen sie vielleicht genügen, wir haben die genaueren Exemplare im Maßstab 1:100 000 lieber trotzdem in petto.

Auch wenn viele Esten das Städtchen als Venedig des Nordens bezeichnen, von der Wassenseite kann davon zunächst

keine Rede sein. Eine Armada von „Seelenverkäufern“ begrüßt uns beim Einlaufen. Rostig, verbeult, teils auf der Seite liegend und wohl auf ihr Schicksal in der Abwrackwerft nebenan wartend.

Nur wenige Meter weiter feiern wir dann eine Premiere. In der „Grand Holm Marina“ sehen wir erstmals estnische Sportboote. Eine Mischung aus Segel- und Motorbooten von fünf bis zehn Metern Länge liegt am Steg. Die Anlage, das Investment eines Autohändlers aus Tallinn, macht zunächst einen guten Eindruck. Die Duschen sind sauber, das Restaurant elegant und der Shop zumindest für finnische Schnapstouristen gut bestückt – den Wodka gibt's gleich kartonweise. Der Preis für einen Liegeplatz ist allerdings happig: 20 Euro will der junge Hafener-

meister für den Liegeplatz. Das Wort „Quittung“ versteht er noch; als wir ihn aber auf das stinkende Frischwasser ansprechen, ist es mit seinen Englischkenntnissen vorbei. Er zuckt mit den Schultern, und wir beschließen, die Marina von unserer Empfehlungsliste zu streichen.

Der Russen-Schrottplatz

Vielleicht haben wir in Paldiski mehr Glück? Der Ort, etwa in der Mitte zwischen Haapsalu und Tallinn gelegen, lockt insbesondere uns Männer an. Bis Anfang der 90er-Jahre war er großer Militärstützpunkt der Russen und die Gegend rundherum Sperrgebiet. Nicht ohne Grund, wie die Esten irgendwann entdeckten: Ihre Nachbarn betrieben hier zu Versuchszwecken zwei Atomreaktoren. Der letzte Soldat ist zwar längst abgezogen, doch nach wie vor gilt Paldiski als russische Enklave. Rund 4000 Rus-

ber. Erst, als wir die Anker gesetzt haben und der Wind den Regen mit sieben Beaufort übers Deck peitscht, erzähle ich davon. Doch das Donnerwetter bleibt aus. Silvia weiß auch, dass ihre Crew aus Männern besteht, die nicht nach All-inclusive-Schema reisen. „Passt mir bloß auf“, ruft sie uns noch nach, als Wind und Regen gegen Abend nachlassen und wir mit dem Kajak an Land paddeln. Alle drei gespannt bis in die Haarspitzen, entern wir Suur-Pakri. Fünfzig Schritte sind es vielleicht, dann verschlägt es uns die Sprache. Hunderte von Bomben liegen dort fein säuberlich aufgereiht auf dem Kies. Was sie anrichten können, zeigen etliche, bis zu zwei Meter tiefe Krater, die sie in die Erde gesprengt haben. Überall liegen Metallsplinter herum, stehen Fässer und alte Militärfahrzeuge mit Einschusslöchern. Die Wellen brechen sich vor dem Strand an rostigen Wracks,

Bomben liegen herum, Wellen brechen an rostigen Wracks

sen sollen noch in der Betonwüste wohnen, deren Basis einst Zar Peter der Große schuf.

Womit wir nicht gerechnet haben: Paldiski, das auch als Baltischport bekannt ist, hat für uns keinen Platz. Der Hafen ist auf große Frachtschiffe ausgelegt und zudem noch voll belegt. Da das Wetter erstmals zunehmend schlechter wird, brauchen wir eine Alternative. Wir entscheiden uns gegen Silvias Einwände fürs Ankern vor den Pakri-Inseln. Bis zur von ihr favorisierten Marina von Lohusalu würde es dreimal so lange dauern. Dass die Inseln früher ein Bombenabwurfgebiet der Russen waren, verschweige ich ihr zunächst lie-

über der unwirklichen Szenerie thronen wackelige Wachtürme. Was muss hier noch vor wenigen Jahren los gewesen sein?

Unbekannt ist der Platz jedenfalls nicht. Wir entdecken Fußspuren, aufgeschichtete Steine und Reste von Holzkohle. Endgültig sicher sind wir am nächsten Morgen: Ein Schuss durchbricht die Stille – hier ist noch jemand. „Schrot“, sagt Harald. „Bestimmt nur ein Jäger.“ Doch für Silvia, die mit dem Fernglas am Ufer einen Mann in merkwürdiger Montur erspäht hat, reicht's. „Anker lichten“, gibt sie das Kommando – und wir folgen gern. Die Insel ist uns allen ziemlich unheimlich.

