

Rund um die Ostsee per Motorrad und Schiff Mit Wind und Kind

»Torradfahrn« heißt die Lieblingsbeschäftigung von Emanuelle, dreieinhalb, und Kathinka, zwei. Wenn die beiden nicht gerade auf dem Wasser unterwegs sind, touren sie im Motorradbeiwagen rund um die Ostsee. Coelestina Lerch (Text und Fotos) und Dietrich Hub (Text) berichten von einem ungewöhnlichen Familienurlaub zu Wasser und zu Lande.

Die Hafeneinfahrt in Ventspils in Lettland ruft zwiespältige Gefühle hervor. Es ist Abend, als wir dort ankommen nach 27 Stunden Überfahrt auf der **Urd** von Rostock – eine vierköpfige Familie, mit dabei Emanuelle, dreieinhalb, und Kathinka, zwei. In Ventspils weht ein frischer, angenehmer Wind. Links einige heruntergekommene Gebäude des Frachthafens für Massengüter. Die Bauwerke zur Öl-, Kohle- und Kaliverschiffung mitsamt ihren uralten Kräne stammen noch aus sowjetischer Zeit. Völlig anders der Blick auf die andere Seite des Hafens: Hier glänzt eine Stadt, die sich nach dem Ende der russischen Besatzung zum »Tor zu Lettland« gewandelt hat. Viel ist dort seitdem für den Passagierverkehr getan worden. Im Jahr 2005 verlegte Scandlines den Zielhafen ihrer Lettland-Route von Liepaja nach Ventspils. Der Grund: die bessere Infrastruktur in Ventspils. Auch die »inneren Werte« der Stadt wie Parkanlagen und – für uns keineswegs unwichtig – Spielplätze sind beeindruckend, der Strand mit kilometerlangem weißem Sand ebenso. Vor uns liegt ein ein ungewöhnliches Projekt: Eine Ostseemrundung per

Schiff und Motorradgespann, und zwar gegen den Uhrzeigersinn. Motorräder mit Beiwagen sind äußerst selten geworden, in Lettland und Schweden genauso wie in Deutschland. Die Zeit der Gespanne ist lange vorbei, erst recht ihre Verwendung als Familienfahrzeug für Urlaubsreisen. Nach dem Zweiten Weltkrieg ist wohl noch so manch vierköpfige Familie samt Campingausrüstung per Vespamotorroller mit Beiwagen von Deutschland aus an den Gardasee gefahren. Die brauchte man schon unterwegs, denn mit einem Motorroller mit 200 Kubikzentimetern Hubraum kam man niemals an einem Tag bis über die Alpen.

Ungewöhnliches Projekt

Die Anreise dauerte lange, aber die Kinder konnten nach den Sommerferien ihren Klassenkameraden mehr erzählen als mancher Schüler heute nach der Flugreise ins All-inclusive-Hotel. Mit dem aufkommenden Wohlstand im Nachkriegsdeutschland wurden Autos für viele erschwinglich – ein VW-Käfer kostete anfangs etwa 4000 DM, nur wenig mehr als ein Motorrad mit Beiwagen – der Verkauf von Motorradgespannen brach dramatisch ein.

Unsere Retro-Tour per Beiwagenmotorrad fällt dementsprechend auf: Mag das Motorradfahren im Allgemeinen eher etwas für Erwachsene sein, so genießen auch unsere Kinder im Beiwagen das »Torradfahrn!«, wie sie es nennen. Wohldosiert, was die Fahrtdauer und die Straßenkilometer angeht, versteht sich. Wobei die beiden die Außenwirkung unseres Fahrzeuges nicht unerheblich steigern.

Natürlich legen wir nur einen Teil der Ostseemrundung tatsächlich auf drei Rädern zurück. Den größten Teil der Strecke lassen wir uns fahren – von Fährschiffen der Reederei Scandlines. Drei Scandlines-Schiffe, die **Urd**, die **Petersburg** und die **Skane** – von Rostock nach Ventspils, von Ventspils nach Nynäshamn und von Trelleborg nach Rostock –, ermöglichen uns diese Nordeuropareise ohne große Strapazen. Als drittes Verkehrsmittel dient uns der Autozug der Deutschen Bahn. Die 800 Kilometer von Lörrach nach Hamburg und später wieder zurück delegieren wir gerne an den Lokomotivführer.

Die **Urd**, unser erstes Fährschiff, transportiert vor allem Lastwagen samt deren Fahrern. Sie ist 172 Meter lang,



Kleine Zaungäste beim Essen an Bord




Posieren in Ventspils: Schiff und Motorrad

Bruttoreaumzahl 13144. Das Schiff wurde 1981 gebaut und mehrmals modernisiert. Der Luxus hält sich in Grenzen, was aber auch von Vorteil sein kann: Wir bekommen eine geräumige Vierbett-Außenkabine mit Fenster zum Bug hin – auf anderen Schiffen hätte man diesen Schiffsraum längst zur Luxuskabine umgebaut. 1600 Spurmern in den Autodecks steht eine Passagierkapazität von nur 186 Plätzen gegenüber, typisch für eine Frachtfähre. Urlauber sind die absolute Minderheit. Lastwagenfahrer prägen die Umgangsformen bei den Mahlzeiten. In Jackett und Abendkleid zu erscheinen: undenkbar. Derlei Garderobe haben wir sowieso nicht dabei – der Gepäckraum im Motorradgespann ist sehr beschränkt, und wir brauchen ja zusätzlich Platz für Maus und Elch, Spielzeug und Windeln. In Lettland ist nach Ventspils die altertümliche Stadt Kuldiga unser erstes Reiseziel. Hier prägen Holzhäuser das Stadtbild. Keineswegs Holzhäuser, sondern Villen in Jugendstilbauweise zieren unser nächstes Etappenziel: Riga, die Hauptstadt Lettlands und wohl schönste Stadt des Baltikums, ist eine moderne Metropole im »klassischen Design«. Die Vergangenheit bleibt hier stets gegenwärtig. Neben dem wiederaufgebauten »Schwarzhaupterhaus« der Zünfte hat man auch ein modernes »Okkupationsmuseum« gebaut. Russen sind in Lettland nicht gerade hoch angesehen. Dennoch ist Russland einer der wichtigsten Handelspartner. Und Ventspils ist nach wie vor ein wichtiger Umschlagplatz für Güter aus Russland auf dem Weg in den Westen.

Nächstes Ziel unserer Tour ist Nynäshamn in Schweden, 60 Kilometer südlich von Stockholm. Auf dieser

Strecke verkehrt die **Petersburg**, ebenfalls eine kombinierte Personen-Frachtfähre. Die **Petersburg**, ein von Scandlines gechartertes Schiff der Reederei Laeisz, wurde 1986 gebaut und war ursprünglich unter dem Namen **Mukran** für die Deutfracht Seereederei der DDR im Einsatz. Sie fuhr auf der Strecke Mukran – Klaipeda. Hiervon zeugen noch die unzähligen Eisenbahngleise im Frachtraum: Die **Petersburg** kann sowohl Waggons mit europäischer Spurbreite (1430 Millimeter) als auch solche der russischen Breitspurbahn (1520 Millimeter) aufnehmen. Obwohl sie ebenfalls vor allem als Frachtfähre gebaut worden ist, sind die Räume der **Petersburg** komfortabler als auf der **Urd**. Mit einer Bruttoreaumzahl von 25313 ist sie trotz etwa gleicher Ladekapazität und Länge auch deutlich voluminöser. Erfreulich auch, dass es an Bord eine Sauna gibt. Wir nähern uns Schweden. Schon die Fährüberfahrt durch die Schären macht Lust auf mehr. Bis Stockholm ist es mit dem Motorradgespann nur ein Katzensprung. Die städtebauliche Pracht der Metropole erschlägt uns fast. Dank unseres Gespannes ist Schwedens Hauptstadt für zwei Tage um eine weitere Touristenattraktion reicher: Auch die Schweden verrenken sich den Hals, wenn wir vorbeirauschen – die Mädchen nehmen es mit Gelassenheit. Nach soviel Glanz und Hektik in der Hauptstadt genießen wir danach die etwas ruhigeren Gegenden Schwedens: Schloss Gripsholm ist unsere nächste Adresse. Das »richtige Schweden« mit dunklen Wäldern und glänzenden Seen erleben wir auf der Motorradfahrt in Richtung Süden, Schweden, das Land der 100000 Seen. Häufig sind an den Seen Badeplätze eingerichtet samt Stegen und Hinweisschildern an der

Straße. Emanuelle und Kathinka genießen die Pausen, wir auch. Mit der **Skane** verlassen wir Schweden wieder auf der Route Trelleborg nach Rostock. Die weltgrößte Ro-Ro-Mehrzweckfähre, Bruttoreaumzahl 42558, ist deutlich größer als die **Urd** und die **Petersburg**. Auch die **Skane** kann Autos und Züge aufnehmen – und vor allem 600 Passagiere. Für die werden alle Annehmlichkeiten geboten, die auf einem Passagierschiff üblich sind. Die beiden Mädchen sind weniger vom Restaurant beeindruckt als von der »Children's Playing Area«, und da die Überfahrt nur knapp sechs Stunden dauert, können wir kaum alle Bereiche des Schiffes kennen lernen. Lange Zeit noch stehen wir auf dem Achterdeck und schauen wehmütig zurück nach Schweden, das allmählich am Horizont verschwindet. Unsere Kinder werden im Kindergarten viel zu erzählen haben. Emanuelle und Kathinka wollen nach wie vor »Torradfahrn!« Und per Schiff sind wir sicher auch noch oft unterwegs. 



Ungewöhnlich brav: Emanuelle und Kathinka



Autor Dieter Hub, Töchter Emanuelle und Kathinka