

Sommertörn 2010 nach Finnland mit der SY DIVA.

Von Peter und Karin Schmidt

Der Törnverlauf in der Zusammenfassung:

Vom Ausgangshafen Burgtiefe a.F. verläuft der Törn über Dänemark an die Südküste Schwedens, über die Hanöbucht in die Schären Südschwedens und über den Kalmarsund in die ostschwedischen Schären. Über den Stockholmer Schärengarten, der Alandsee und über die nördlichen Archipele Alands nordwärts nach Uusikaupunki und Rauma. Südwärts in den Schärengarten Südwestfinlands und mit östlichem Kurs Richtung Turku. Mit Südostkurs nach Hanko und ostwärts nach Helsinki.

Zurück über die südlichsten Archipele Finnlands und Alands. Mit Südwestkurs über die Alandsee nach Stockholm. Durch den Mälarensee, südwärts durch die ostschwedischen Schären und über den Kalmarsund in die Schären Südschwedens. Über die Hanöbucht an die südschwedische Küste. Mit westlichem Kurs bis zum Falsterbokanal und nordwärts nach Kopenhagen. Mit Südkurs über Stevns Klint, den Bögeström und den Guldborgsund in die westliche Ostsee und mit Kurs Südwest nach Burgtiefe a.F.

Vorwort

Um in die schwedischen Schären zu gelangen, sind zunächst längere Seestrecken zurückzulegen. Dann beginnt ein nahezu unerschöpfliches Schärenrevier bestehend aus über 100 000 Inseln und Schären, die Archipele Ostschwedens, Alands und Finnlands einmal zusammengefasst. Es versteht sich von selbst, dass das Reiseziel zunächst nicht zu weit gesteckt werden kann, dazu ist das Schärensegeln zu diffizil und aufwändig mit nahezu einem Dutzend Sportbootkartensätzen. Unser gesetztes Ziel war zunächst Uusikaupunki an der Westküste Finnlands. Das Internet lieferte uns hierzu einige wichtige Informationen. Anfang Juni erreichten wir den Osthafen von Mariehamn, damit lagen wir besser in der Zeit als gedacht. Mitte Juni machten wir bereits in Uusikaupunki fest. Somit war die weiter nördlich gelegene, von der UNESCO geförderte Stadt Rauma ein erreichbares Ziel. Den erforderlichen Sportbootkartensatz "E" bekamen wir in Uusikaupunki. Die Archipele Südwestfinlands bis Hanko und Helsinki waren ohnehin in der Planung, dafür hatten wir alle erforderlichen Sportbootkartensätze an Bord.

Törnbericht

Abslippen

Am 27.04.2010 slippen wir bei NW 6 und einer gefühlten Temperatur von 8°C ab. In einem grün gekennzeichneten Stand machen wir fest und wechseln die Vorleinen. Wegen des starken Schwells kommen unsere Festmacher mit den Ruckdämpfern zum Einsatz. In den folgenden Tagen trimme ich das Rigg, wir holen unsere Segel vom Segelmacher und erledigen alle Routinearbeiten. An einem zwischenzeitlich windarmen Tag ziehen wir die Segel ein. Immer wieder Starkwind, bei den kühlen Temperaturen läuft der Heizlüfter rund um die Uhr. Wir müssen unsere DIVA noch einmal verlegen, denn die Box wird von einem Dauerlieger beansprucht. Dann wieder eine Starkwindphase mit 8 - 9 Bft.

Am 10.05.2010 machen wir die Leinen los.

Bei herrlichem Segelwetter segeln wir nach Hesnaes und machen hier fest. Wir sind die einzige Yacht im Hafen.

Südwestlich vom Gedser Rev begleiteten uns zu unserer Freude zeitweise Schweinswale.

Auch in Klintholm gähnende Leere. Stürmischer Wind aus Nordost der Stärke 6 - 7 Bft. hält uns am folgenden Tag hier fest.

Zielhafen ist in der Folge Gislövsälä an der Südküste Schwedens, ehe wir bei optimalen Winden aus Westnordwest über Ystad nach Simrishamn segeln.

Wetterbedingt, zum Teil wegen Nebels, waren in beiden Häfen unfreiwillige Hafentage notwendig.

Bei schwachem Wind machen wir in Simrishamn die Leinen los und geraten wenig später in einen pottichten Seenebel. Die Hafeneinfahrt der Insel Hanö ist erst auszumachen als wir unmittelbar vor den Molenköpfen stehen.

Am folgenden Tag zwingt uns der immer noch vorhandene Nebel zu einem Hafentag.

Der Hafenmeister ist dabei die Autoreifen vor den Betonkais mit weißer Farbe zu streichen. Das kann er auch ungehindert tun, denn die zwei Gastlieger, außer uns, stören ihn dabei kaum.

Wir liegen im hinteren Teil des Hafenbeckens zwischen Heckanker und Kai, das erleichtert uns das von Bord kommen.

Über die vielen schmalen Pfade wandernd erschließen wir uns die wunderschöne Insel und genießen die Ruhe der Vorsaison.

Erst Mittags, nachdem sich der Nebel aufgelöst hatte, machen wir am Folgetag die Leinen los. Zielhafen ist Karlskrona. Auch hier gähnende Leere. Nur die GEMMA der Claußens hat hier noch festgemacht. Sie sind auf Berichtigungstour für ihre nautischen Törnführer im Auftrag von Delius Klasing.

Bei Starkwind durch die eng betonnten Innenfahrwasser Östrafjärden und Torhamnsfjärden segelnd, erreichen wir Sandhamn am Eingang des südlichen Kalmarsunds.

Bei wechselnden Winden segelnd, erreichen wir einen Tag später Kalmar im strömenden Regen.

Dem nördlichen Kalmarsund folgend machen wir bei leichten westlichen Winden in Sandvik auf Öland fest. Nur eine Yacht verliert sich hier, außer uns, im weitläufigen Hafenbecken.

Immer die Insel Bla Jungfrun im Blickfeld, erreichen wir Klintemala, erster Anlaufpunkt der ostschwedischen Schären.

Südlich des Leuchtfeuers Soen, tauchte zu unserer Freude der Kopf eines Seehunds auf. Wenig später verschwand er wieder.

Es ist Ende Mai, der kleine Hafen nimmt seinen Betrieb erst Mitte Juni auf. Der Kaufmann und die sanitären Anlagen bleiben uns versperrt. Wir sind der einzige Gastlieger und gehen an die hier ausgelegte "SXX-Boje" des Svenska Kryssarklubben, dessen Mitglied wir sind.

Bei einer leichten Brise segeln wir nordwärts durch das Schärenfahrwasser, wählen bei nachlassendem Wind die enge Passage durch den Sparösund und machen in Solbergsudde an einem Steg des Westerviks Segelvereins fest.

Nordöstlich von Västervik geraten wir tags darauf in dem weitgehend offenen Schärengebiet in ein heftiges Gewitter mit Sturmböen und Hagelschauern, ehe wir uns in der idyllischen Torrö-Bucht vor Anker legen.

Die Bucht ist nach Osten offen, bei dem starken Südwestwind liegen wir hier absolut geschützt.

Nach uns läuft noch eine schwedische Yacht ein.

Nordwärts durch das Hauptschärenfahrwasser segelnd, mit seinen teilweise engen Passagen, erreichen wir Snedskär, eine Steganlage des Bravikens Segelclubs, etwa eine Seemeile nordwestlich von Arkösund.

Bei überwiegend guten Windverhältnissen segeln wir am folgenden Tag durch den gut betonnten, engen Gränsösund und erreichen das Hauptfahrwasser nach Oxelösund. Schon von weitem kündigt sich der große Handelshafen durch die hohen Schornsteine an.

Dem Hauptfahrwasser folgend erreichen wir den Fischereihafen von Oxelösund und machen hier fest.

Das große Naturreservat Ringsön, ein wunderschöner Schärenarchipel mit vielen geschützten Ankerbuchten, erreichen wir bei herrlichem Wetter tags darauf. Wir ankern vor einem dichten

Schilfsaum im Schutze eines Felsens in einer absoluten Idylle. Nur wenige Yachten liegen hier, aber überwiegend vor Heckanker.

Bei einer mäßigen Brise benutzen wir den äußeren Seeweg nach Landsort. Segeln über ein weitgehend ungeschütztes, offenes Seegebiet mit zahlreichen Untiefen und erreichen nördlich von Landsort die gut betonnten Durchfahrten durch das vorgelagerte Untiefengebiet um nach Nynäshamn zu gelangen.

Auch in Nynäshamn haben nur wenige Yachten festgemacht.
Wir versorgen uns am folgenden Hafentag mit frischen Lebensmitteln und genießen ein ordentliches Duschbad.

Bei südöstlichen Winden 3 - 4 Bft. ist die ringsum geschützte Ankerbucht Ornö-Kolnäs Viken unser Ziel.

Wir haben den Stockholmer Schären Garten erreicht.

Bei östlichen Winden 2 - 3 Bft. machen wir an dem vom Svenska Kryssarklubben unterhaltenen Anleger Norviken, in einer geschützten Bucht der Insel Runmarö gelegen, zwischen Heckboje und Steg fest.

Bei wiederum gutem Wind, segeln wir in die geschützte Bucht Paradisviken und liegen hier zwischen Heckanker und einem kleinen Anleger. Verholen uns aber wenig später bei aufländigem Wind und ankern hinter einem schützenden Felsen.

Die Alands sind in greifbare Nähe gerückt. Der idealen Absprung, um über die Alandsee zu gelangen ist die wunderschöne unter Naturschutz stehende, autofreie Insel Arholma.
Im Österhamn machen wir zwischen Heckanker und Gästesteg fest.

Obligatorisch ist ein Spaziergang über die vielen Wanderwege bis zu einem kleinen Kaufmann an der Westseite von Arholma.

Dicht am Ostufer Arholmas entlang, die nördliche Untiefentonne Storgrund an Backbord lassend verlassen wir Schweden am 09.06.2010, überqueren die Alandsee und machen nach 45 Seemeilen im Osthafen von Mariehamn fest. Wir stellen unsere Uhren um eine Stunde vor, denn hier gilt die osteuropäische Zeit.

Auch hier finden wir einen leeren Hafen vor. Bei stürmischen Winden und zum Teil schauerartigem Regen verbringen wir hier 4 wetterbedingte Hafentage.
Am Hafen finden noch Baumaßnahmen statt, er soll erst in wenigen Tagen eröffnet werden.

Zeit genug um Besorgungen zu machen. In einem Buchladen erstehen wir zwei umfangreiche Hafensbücher für die Alands und für Finnland.
Bei der Besichtigung des Westhafens südlich der POMMERN, stellen wir mit Erstaunen fest, dass auch hier nur 5 Yachten liegen. Wo sonst dicht gedrängt einige 100 liegen.

Es ist der 14.06.2010, bei trübem Wetter machen wir die Leinen los und segeln zum Eingang des Lemströmin Kanada (Lemströmkanal) und stehen vor einer geschlossenen Drehbrücke.

Die Brücke soll immer zur vollen Stunde öffnen, aber es tut sich nichts. Als wir auch telefonisch keinen Kontakt herstellen können, betätigen wir das Nebelhorn.
Wenig später eilt der Brückenwärter gestikulierend und winkend herbei, um die Drehbrücke zu öffnen. Offensichtlich hatte er nicht damit gerechnet, dass schon Segler unterwegs sind.

Zwischen den flachen, glattgeschliffenen Granitbuckeln des nördlichen Alandarchipels navigieren wir bis zur Nordwesthuk der Insel Bärö und gehen längsseits an die Betonbrücke einer ehemaligen Küstenbewachungsstation. Auch zwei finnische Yachten haben hier festgemacht.

Ein offener Bootsschuppen, ein Turm mit Ausguck und ein Verwaltungsgebäude sind noch aus vergangenen Zeiten vorhanden.
In dem ehemaligen Verwaltungsgebäude hat sich das Restaurant Glada Laxen etabliert, das auch Duschmöglichkeiten bietet.

Nach einem Hafentag segeln wir nordwärts nur mit Genua. Bei Starkwind aus Nordwest und einer groben See im nahezu ungeschützten Außenschärenbereich, ist Katanpää am nordwestlichen Ende der Strömung gelegen, unser Ziel.

Zwischen Heckboje und Schwimmsteg machen wir in dem sehr geschützten Hafen fest.

Wir wechseln die Gastflagge unterhalb der Steuerbordsaling, denn wir sind von den Alands nach Finnland gesegelt.

Katanpää war ein bereits während der Zarenherrschaft errichtetes Fort. Es sollte den Schiffsverkehr auf den wichtigen Fahrrinnen nahe der Küste sichern und überwachen.

Zeugen dieser Zeit sind noch die erhaltenen Gefechtsstände. Zwischenzeitlich war Katanpää auch eine Gefängnisinsel.

Beeindruckend ist die üppige Schärennatur. Die Verwaltung ist von den Verteidigungskräften auf das nationale Forstamt übergegangen.

Eine Sauna und überdachte Grillplätze sind ebenso vorhanden wie Äxte mit deren Hilfe das gestapelte Holz zerkleinert werden kann.

Bei einem leichten Wind aus westlichen Richtungen segeln wir tags darauf zunächst über ein offenes Schärenfahrwasser und in der Folge durch enge Passagen mit wechselnden Kursen nach Uusikaupunki und machen hier im Pakkahuone-Gästehamn fest.

Er liegt mitten in der Stadt am nördlichen Ufer der Stadtbucht Kaupunkilahti, alle Versorgungseinrichtungen sind gut erreichbar.

An den folgenden zwei Hafentagen wehen am Flaggenmast nur zwei Nationalflaggen, die der Schweiz und die der Bundesrepublik. Denn nur wir und die Schweizer sind die einzigen Gäste hier.

Die Holzhausstadt Uusikaupunki wurde im Empirestil wieder aufgebaut, nachdem zwei zerstörerische Brände die Stadt in der Mitte des 19. Jahrhunderts in Schutt und Asche legten. Breitere Straßen und größere Hausabstände sollen die Häuser vor weiteren Bränden schützen.

Auch heute noch lebt Uusikaupunki vom Meer und dem Hafen, über den u.a. die in der Autofabrik produzierten Sportwagen in die ganze Welt gehen.

Wir liegen gut in der Zeit, so dass wir uns entschließen, weiter nach Norden zu segeln.

Den hierzu benötigten Sporbootkartensatz "E" erwerben wir in einer gut sortierten Buchhandlung.

Bei südwestlichen Winden 3 - 4 Bft. machen wir am 20.06.2010 die Leinen los und segeln zum Teil über ungeschützte Schärenengewässer, Zielhafen ist Rauma.

Kurz vor Erreichen der Ansteuerungstone eines Nebenfahrwassers setzt dichter Seenebel ein. Nur mühsam können wir die Tonne ausmachen und folgen dem Fahrwasser bis zur breiten Fahrrinne des Handelshafens.

So plötzlich wie der Nebel einsetzte, verschwand er auch wieder.

Wir verlassen die lange Hauptzufahrt und folgen einer engen teilweise flachen, aber gut betonnten Rinne, die zu einem kleinen Yachtanleger führt.

Er gehört zu dem luxuriösen Feriencenter und Campingplatz Rauman Poroholma, das erst im Jahre 2009 eröffnet worden ist.

Nur eine finnische Yacht aus Turku hat hier ebenfalls festgemacht.

Wir befinden uns nördlich des 61. Breitengrades, nachts ist es nur für eine Stunde dunkel, die finnische Familie neben uns nimmt um 22.30 Uhr bei Sonnenschein ihre Abendmahlzeit ein.

Ein etwa 4km langer Fußweg führt uns am folgenden Hafentag bei sonnigem Wetter aber kühlen 9°C ins Stadtzentrum von Rauma.

Die idyllischen Strassen und Gassen, dekorative Holzhäuser sowie eine romantische Stimmung machen den Charme des alten Rauma aus. Wir sind begeistert.

Im Jahre 1991 wurde Rauma als einzigartiges Beispiel einer intakten und gut gepflegten alten Holzstadt in die UNESCO-Liste des Weltkulturerbes aufgenommen.

In den nordischen Ländern existieren nur noch wenige Städte mit dieser wunderschönen Holzarchitektur. Sie waren nahezu alle Opfer von Bränden, die enge Bebauung war dabei stets ein Risikofaktor.

Nach einem Hafentag segeln wir bei einer schwachen Brise südwärts nach Uusikaupunki und legen uns im Werfthafen Sorvakko längsseits an einen Pontonsteg.

Hier bekommen wir Diesel und in dem Zubehörshop einen neuen Bojenhaken. Unseren alten hatten wir in Rauma beim Anlegen verbogen und entsorgt.

Der folgende, anspruchsvolle Segeltag bringt uns bei Westnordwest 3 - 4 Bft. ,durch zum Teil enge Passagen der Schären, nach Katanpää.

Bei Nordnordwest 2 -3 Bft. segeln wir tags darauf auf der von Nordwesten nach Südosten, zwischen den beiden Hauptinseln Kustavis, verlaufenden alten Schiffsroute Ströömi und erreichen den großen 100 Plätze bietenden Hafen Parattula.

Es ist Donnerstag der 24.06.2010, ein Tag vor dem wichtigsten Fest aller Skandinavier. Denn am ersten Freitag nach Mittsommer wird gefeiert.

Der Hafen ist restlos überfüllt, wir gehen als zweite Yacht an eine Heckboje und quetschen uns zwischen zwei finnische Yachten deren Eigner bereitwillig etwas verholten.

Kaum haben wir diese schwierige Aktion erfolgreich beendet, machen die ersten Yachten los, um auf abseits gelegenen Inseln das morgige Fest zu begehen. Die Schiffe werden mit allem Möglichen beladen bevor sie ablegen.

Zum Abschied bekommen wir von unserer Nachbarin einen Blumenstrauß für den Johannestag geschenkt.

Durch enge Fahrwasser navigierend erreichen wir am folgenden Tag die Insel Velkuanmaa und machen an einem an der Ostseite der Insel gelegenen Anleger zwischen Heckboje und Steg fest.. Die kleine Gästebrücke wird von einem abseits liegenden Hotel unterhalten.

Hier haben sich viele Finnen mit ihren Yachten eingefunden um Mittsommer zu feiern. Es geht angenehm familiär zu, wir haben Kontakt zu einem deutsch sprechenden Finnen der einige Jahre in Bremerhaven gearbeitet hat.

Wir nutzen den folgenden Hafentag am frühen Morgen um zu duschen, denn die Finnen liegen noch lange in ihren Kojen. Dusche und Sauna hängen räumlich zusammen. Da die Finnen rund um die Uhr saunieren war die Dusche stets blockiert.

Wir machen einen langen Spaziergang zur Galerie "Ateljee Leposka". Frau Leposka spricht ausgezeichnet Deutsch. Wir erstehen einen eigens von ihr handbemalten Keramikkrug.

Es ist Sonntag, der 27.06.2010, bei Nordwest bis West 4 - 5 Bft. segeln wir in südöstlicher Richtung durch den inneren Archipel Finnlands und erreichen den großen, 100 Yachten Platz bietenden Hafen Airisto auf der Insel Stormälö. Den Zeitpunkt unserer Ankunft konnten wir nicht ungünstiger gewählt haben, denn es ist Sonntagnachmittag. Die Wochenendsegler rüsten für die Heimreise, ein riesen Tuhuwabuhu innerhalb des Hafens noch dazu bei starkem auflandigen Wind mit viel Schwell.

Wir sind froh bei diesem Gewusel endlich zwischen Heckboje und Kai festgemacht zu haben.

Zielhafen ist tags darauf bei südwestlichen bis westlichen Winden 3 - 4 Bft. der südöstlich gelegene Hafen Kasnäs.

Ein 100 Booten Platz bietender Hafen mit vielen Kleinbooten und Dauerliegern.

Wir müssen aus Platzmangel außen zwischen Heckboje und Schwimmsteg festmachen, damit sind wir dem Schwell einer häufig ein- und auslaufenden Fähre ausgesetzt.

Nach einem herrlichen Segeltag durch den teilweise ungeschützten Außenschärenbereich machen wir

am folgenden Tag in Hanko, dem größten Yachthafen Finnlands fest.

Eine wahre Armada finnischer Yachten kam uns wie auf einer Autobahn entgegen, wir waren eine der wenigen die Richtung Hanko segelten. Es ist Ferienzeit, die Finnen segeln gen Westen.

Die Landzunge Hankoniemi wird vom "Auge von Hanko", dem Leuchtturm Russarö dominiert, sie war oft Schauplatz vieler Kämpfe. Nach dem Winterkrieg (1939 - 1940) musste Finnland die Landzunge als Marinestützpunkt an die Sowjetunion verpachten. 1941 wurde Hanko zurückerobert, und die evakuierten Bewohner kehrten in ihre zerstörte Stadt zurück. Der Wiederaufbau begann.

Obligatorisch ist es, einen Abstecher zur Villa Orrman zu machen, um hier Kaffee zu trinken. Eine bezaubernde in die Jahre gekommene Holzvilla mit Handwerk, Cafe` und Antiquariat. Ein lohnenswerter Spaziergang führt durch den idyllischen Kurpark. Der Charme der herrlichen, alten Villen mit ihrer wunderschönen Holzarchitektur ist beeindruckend.

Nach einem Hafentag segeln wir ostwärts bei zum Teil stark böigem Wind aus Südwest durch ein überwiegend geschütztes Schärenrevier. Nur mit der Genua machen wir bei den raumen bis achterlichen Winden gute Fahrt.

Wiederum Unmengen von finnischen Seglern kommen uns unter Motor entgegen, sie haben uns sicherlich beneidet, denn sie müssen genau gegenan fahren.

Barösund, Orslandet einem Kaufmannsanleger und sogenannter Servicehafen ist unser Übernachtungsdomizil am folgenden Tag.

Der letzte Zwischenstopp vor Helsinki ist der Gästehafen Dragesviken.

Bei herrlichem Wetter, schwachem Wind und einer spiegelglatten See erreichen wir Helsinki und machen im Stadthafen Katajanokka/Skatudden zwischen Heckboje und Kai fest.

Helsinki ist eine Metropole im Westentaschenformat.

Der größte Teil der Sehenswürdigkeiten konzentriert sich auf die kompakte Innenstadt und sind daher leicht zu Fuß erreichbar. Atmosphärisch ist die Küstenstadt unvergleichlich, der Südhafen im Herzen der Stadt ist voller Leben, große Fähren und Kreuzfahrtschiffe liegen an den Kais, Marktstände haben sich etabliert.

Wenige Schritte weiter liegen hunderte auf den Rasenflächen der Grünanlagen und genießen das sommerliche Wetter. In den Restaurants der Innenstadt ist kaum ein Platz zu bekommen.

Das Leben spielt sich quasi im Freien ab, die Menschen genießen den kurzen Sommer in vollen Zügen.

Nach einem Hafentag beginnt für uns die Rückreise. Wir richten den Bug Richtung Westen und erreichen nach zwei Übernachtungshäfen bei nur teilweise segelbaren Streckenabschnitten Hanko.

Beim Einlaufen in den Hafen werden wir darauf hingewiesen, dass der Hafen wegen einer Regattaveranstaltung gesperrt ist. Die Absperrbänder an den Gästestegen dokumentieren dies. Es ist Hauptsaison und der größte Hafen Finnlands, für die meisten Segler ein wichtiger zentraler Anlaufpunkt, weist die Gastsegler aus dem Hafen, ein Novum.

Darauf waren wir nicht vorbereitet, beim Verlassen des Hafens werfen wir einen Blick in unsere nautischen Unterlagen und planen Rosala, im südlichen Schärenbereich liegend, anzulaufen.

Der Kurs von Hanko Richtung Westen führt weitgehend über ein ungeschütztes, offenes Schärenwasser.

Zudem nahm der aus westlichen Richtungen wehende Wind immer mehr zu und wir hatten ihn mit 5, tlw. 6 Bft. direkt auf der Nase bei einem groben Seegang.

Die letzten zehn Seemeilen vor Erreichen des Hafens, können wir in einem jetzt etwas geschützteren Bereich hoch am Wind segeln.

Nach etwas weniger als elf Stunden und knapp 60 Seemeilen machen wir in Rosala, Nötholm fest. Der Anleger ist übervoll belegt. Wir gehen vor Heckanker an den Kopf der Gästebücke und quetschen

uns mit Hilfe der Finnen in eine enge Lücke.

Die Idylle und der anstrengende Tag gestern, veranlassen uns einen Hafentag einzulegen.

Wir folgen dann den südlichsten, offenen Fahrwassern des finnischen Archipels und machen auf der Insel Jurmo fest.

Moderater Westwind gegenan und eine unangenehme See waren keine idealen Verhältnisse.

Entschädigt werden wir durch die urwüchsige Natur und durch die einmalige Ferienatmosphäre der nur von drei Familien bewohnten Insel. Wettermeldungen bekommen wir hier aus erster Hand von der Nachbarinsel Utö.

Weidende Schafe, sogar drei Alpakas laufen hier frei herum und haben ihren Anteil an der Idylle.

Eine kleine Kirche mit einem aufgehängten Schiffsmodell unterhalb des Dachfirsts ist auf vielen Inseln so auch hier obligatorisch. Dies deutet auf die seit Alters her, hier betriebene Seefahrt hin.

Einen Hafentag müssen wir einfach einlegen, zu schön ist diese Insel.

Bei Südwest bis West segeln wir bei optimalen Verhältnissen zur Inselgruppe Kökar und machen hier im Gästehafen Helsö fest.

Gastflaggenwechsel, wir befinden uns in Alands südlichster Gemeinde.

In den folgenden Tagen segeln wir über Sottunga und Degerby bei mittleren Windverhältnissen und erreichen die Lotseninsel Rödhamn bei ausgezeichnetem Wind.

In einem zunächst leeren, sich später füllenden Hafen liegen wir zwischen Heckboje und Steg.

Zeugen der ehemaligen Lotsenstation sind das an höchster Stelle stehende alte Lotsenhaus mit einem 1930 installierten Funkpeilsender, der für die Schifffahrt eine große Hilfe war. Mit Einführung von Decca im Jahre 1970, wurde er dann überflüssig.

Es ist der 14.07.2010, wir machen die Leinen los und überqueren die Alandsee Richtung Schweden.

Nach 37 Seemeilen in siebeneinhalb Stunden machen wir an der Ostseite der Insel Fejan an einem Restaurantanleger zwischen Heckboje und Kai fest.

Bei einem zum Teil schwachen Wind konnten wir nur eine Teilstrecke segeln.

Wir wechseln die Gastflagge und stellen unsere Uhren wieder auf mitteleuropäische Zeit um.

Zwei Tage benötigen wir bei insgesamt gutem Segelwind bis nach Stockholm. Wir legen uns zum ersten Mal in den Navishamnen, bei unseren bisherigen Stockholmbesuchen lagen wir stets im Wasahamnen und waren im inneren Hafenbereich bei weitem nicht dem Schwell so ausgesetzt wie hier.

Die überzogenen Hafengebühren von 300.-kr sind in beiden Häfen gleich. Die Sanitären Anlagen im Navishamnen sind allerdings in einem erbärmlichen Zustand.

Bei zum Teil herrlichem Wetter, bleiben wir drei Tage hier, in einer der schönsten Städte Europas, dem Venedig des Nordens.

Es ist ein Kommen und Gehen riesiger Kreuzfahrtschiffe aus aller Welt und voluminöser Fähren aus Finnland.

Nur unwesentlich weiter als vom Wasahamnen, erreichen wir über die Djurgardsvägen und über die Djurgardsbron die Strandvägen. Nicht mehr weit ist es dann zum belebten Geschäftsviertel oder über die Strömbro zur GAMLA STAN.

Obligatorisch ist es hier, in Sundbergs Konditori, Stockholms ältester Konditorei am Järntorget, Kaffee zu trinken und dem Leben und Treiben zuzuschauen.

Mitten in der Stadt, am Kai der Skeppsbron, liegen immer mal wieder riesige Privatyachten. Eine unter englischer Flagge fahrende, etwa 60m lange Yacht, hatte hier festgemacht. Auf dem Achterdeck war ein Hubschrauber, und auf den Seitendecks eine Segelyacht mit stehendem Drei-Salingrigg und eine große Motoryacht festgelaucht. Mit einem eigens installierter Kran können die Geräte zu Wasser gelassen werden.

Nach dem Trubel in der Stadt ist es erholsam, einen Spaziergang in den hafennahen, schönen Parkanlagen von Valdemarsudde zu machen und zu entspannen.

Am 20.07.2010 machen wir die Leinen los, überqueren den Saltsjön und fahren nach Öffnung der Danviksbro durch die Hammarbyschleuse. Bei schwachem Wind aus West navigieren wir durch den Mälaren und erreichen über die Schleuse bei Södertälje gleichnamigen Gästehafen.

Über den Brandalsund, bei zum Teil starkem Wind gegenan, machen wir tags darauf an der Nordseite der Insel Stora Arkholmen an einem Anleger des Rangsta Batklubben vor Heckanker fest.

Einunddreißig Seemeilen sind es, bei einer steifen Brise, bis Oxelösund. Drei Tage wehen wir hier bei zum Teil stürmischem Wind und Regen ein.

Dem Eigner einer neben uns liegenden schwedischen Yacht, ist die Zeit weggelaufen. Er hat die Yacht in Westschweden gebraucht gekauft und sie mit seiner Frau überführt. Seine Frau muß mit dem Zug zurückfahren, um in Stockholm ihren Job anzutreten. Er hat Zweifel allein über die offene Seestrecke nach Nynäshamn zu segeln um weiter nach Stockholm zu gelangen. Vielmehr entscheidet er sich den Weg über den Mälaren zu nehmen, aber ihm fehlen die erforderlichen Seekarten.

Mit dem Hinweis, dass wir ja den Mälaren bereits achteraus haben, bittet er mich, ihm den Sportkartensatz für den Mälaren zu verkaufen.

Für die von ihm vorgeschlagenen 500.-kr wechselt der Kartensatz den Besitzer.

Über Snedskär erreichen wir bei wechselnden Winden, durch die ostschwedischen Schären segelnd, die Ankerbucht Haskö / Lisselön.

Die Bucht ist stark frequentiert, aber wir haben Glück, eine freigewordene "SXX-Boje steht noch zur Verfügung, an der wir festmachen.

Wir nutzen nach den vorherrschenden Winden aus Süd, ein Wetterfenster und segeln bei nördlichen Winden nach Solbergsudde und in der Folge nach Klintemala.

Hier wehen wir zwei Tage ein, ehe wir den Stadthafen von Oskarshamn über die eng betonten Rinnen zwischen Krakelund und Figeholm sowie über das geschützte Fahrwasser südlich Hommeskär erreichen.

Zwei wetterbedingte Hafentage bei zum teil dichtem Nebel, halten uns hier fest.

Bei optimalen Verhältnissen segeln wir über den nördlichen Kalmarsund nach Kalmar. Lediglich wenige Seemeilen vor der Ölandbrücke dreht der Wind und wir haben ihn auf der Nase. Mühsam kämpfen wir uns gegen Wind, Welle und Strömung bis in den Ölandshamn.

Nach einem Hafentag segeln wir über den südlichen Kalmarsund nach Sandhamn. Kurz vor Erreichens des Hafens zieht urplötzlich eine Nebelfront auf. 10m vor der der Einfahrt sichten wir erst die riesigen Molenköpfe.

Durch die Innenfahrwasser segelnd machen wir tags darauf in Karlskrona fest, ehe wir bei regnerischem Wetter durch die geöffnete Hasslöbrön mit südwestlichem Kurs nach Hällevik segeln.

Über Simrishamn und Ystad erreichen wir bei Nordnordost 4-5 Bft. den Falsterbokanal. Wir passieren die sich pünktlich öffnende Klappbrücke und machen in dem gleich an Backbord liegenden Hafen Höllviken, Gasthafen des Falsterbokanalens Batclubbs (FBK), in einem grün gekennzeichneten Stand zwischen Pfahl und Steg fest.

Kurz vor der Einfahrt und während des Festmachens brach ein Unwetter über uns herein mit Gewitter und schauerartigem Regen. Nur mit Speed kamen wir durch die Hafeneinfahrt.

Zielhafen am folgenden Tag ist Kastrup. Im nur wenig Gastplätze bietenden Kastrup Lystbadehavn machen wir in einer grün gekennzeichneten Box fest.

Drei Hafentage verbringen wir hier bei zum Teil stürmischem Wind, Regenschauern und Nebel. Entschädigt werden wir durch das in einer halben Stunde erreichbare Kopenhagen.

Auf der Torget und im Nyhavn flanieren wie immer große Menschenmengen aus der ganzen Welt.

Am 19.08.2010 machen wir die Leinen los und segeln hoch am Wind bei West 6 mit gerefften Segeln nach Rödvig, südlich der Kalkfelsen von Stevns Klint. Bei einer groben See nehmen wir viel Wasser über. Nur wenige Yachten sind unterwegs.

Im Fischereihafen gehen wir längsseits an eine Holzpier.

Der hartnäckige Südwestwind macht uns zu schaffen. Ein Tief löst das andere ab, ein Trog nach dem anderen tritt in Erscheinung. Der deutsche Wetterdienst warnt vor einer 6m hoher See in der zentralen Ostsee.

Wir entschließen uns, unsere Rückreise durch geschützte Fahrwasser fortzusetzen.

Nach einem Hafentag in Rödvig, kreuzen wir bei Südwest 5 -6 Bft. bis zur Ansteuerungstonne des Bögeströms, nehmen die Segel weg und motoren gegenan durch das eng betonte Fahrwasser nach Vordingborg, im Nordhafen gehen wir längsseits an einen Schwimmsteg.

Mengen von Seegrasfeldern begegneten uns, eine starke Strömung und der Starkwind ließen nur eine verminderte Fahrt zu. Die Betonung lag zum Teil flach auf dem Wasser umwickelt von Seegras.

Im Hafen tauche ich die Schraube ab und entferne ganze Seegrasbüschel..

Regenschauer und Gewitter verhindern eine Weiterfahrt.

Tags darauf erreichen wir durch den Guldborgsund fahrend den Hafen von Nyköbing, nachdem wir zuvor die geöffnete Guldborgbroen passiert hatten.

Die Steganlage an der wir festgemacht haben, gehört zum Segelclub Sejlforeningen Vikingen.

Am folgenden wetterbedingten Hafentag bei Südwest 8 in Böen 10 Bft. ,spazieren wir durch die sympathische Stadt mit zum Teil alten, schönen Häusern, Fußgängerzonen und hübschen Geschäften.

Nach zwei Hafentagen fahren wir durch die geöffnete Kong Frederik d. IX. s. Bro und navigieren durch die betonnten Rinnen nach Nysted, ehe wir bei Nordost 4 - 5 Bft. durch die betonnten Fahrwasser mit Vollzeug und später bei raumen Winden nur unter Genua nach Fehmarn segeln.

Eine grobe See, bei Wellen bis zu zwei Metern, war es ein Schaukelkurs bei achterlichem Wind. Ursache war der in der südlichen Ostsee herrschende Starkwind, der lange Fetsch baute die See auf.

Wir sind in unserem Heimathafen Burgtiefe angekommen und machen in einem grün gekennzeichneten Stand fest.

Es ist der 27.08.2010, im Kielwasser der DIVA liegen nunmehr 1848 Seemeilen, Reisedauer 110 Tage.

Fazit

Zu Beginn unseres Törns, Mitte Mai, waren die Temperaturen so niedrig, dass wir neben der Funktionsunterwäsche, Wollmütze und Handschuhe trugen und wenn möglich Häfen mit Steckdosen aufsuchten, die es uns ermöglichten den Heizlüfter einzuschalten.

Beim Ankern griffen wir auf unseren Petroleumofen zurück.

Das setzte sich etwas gemäßigt bis Ende Juni fort, ehe ein sommerlich warmer Juli einsetzte.

Ihm folgte ein regnerischer, zum Teil stürmischer August mit immer sich neu bildenden Tiefs und deren Rückseitenwetter sowie häufig in Erscheinung tretenden Trögen.

In der zweiten Augushälfte wehten ausschließlich südwestliche Winde, die die Heimreise erschwerten.

Aber einen positiven Effekt hatte das kalte Wetter im Frühjahr auch, leere Häfen und leere Ankerplätze.

Wir haben die erholsamen und entspannten Hafen- und Ankertage sehr geschätzt. Zumal auch häufig die Sonne schien.

Im Juli, dem Ferienmonat schlechthin, war es warm und oft relativ windarm. Die Häfen waren häufig übertoll, auf den Ankerplätzen war es ähnlich.

Zuweilen sehnten wir uns nach den kalten Tagen im Frühjahr zurück.

Was bleibt ist, die Tage im Frühjahr zu genießen, obwohl auf Grund der Temperaturen das Wasser sich noch nicht zum Baden eignet.