

Sommertörn mit der DIVA nach Finnland über Öland und Gotland in die Stockholmer Schären und über den Alandarchipel

Peter und Karin Schmidt

Vorwort

Nicht beeinflussbare Umstände sorgten dafür, dass wir erst spät aus Berlin wegkamen und in der Folge länger als geplant auf Fehmarn, unserem Winterlager, zubringen mussten.

So stellten wir unseren Törn um und segelten über Gotland direkt in die Stockholmer Schären. Damit mieden wir die zeitaufwendigen Ostschwedischen Schären und erreichten schneller die Schären Alands und Finnlands.

Allerdings zwang uns ein hartnäckiger, lang anhaltender Nordost zu vielen Hafentagen in Ystad und auch in Visby mussten wir mehrere Hafentage bei nordwestlichem Starkwind in Kauf nehmen. In beiden Fällen war der Zwangsaufenthalt allerdings erträglich, denn es sind wunderschöne Städte.

Helsinki stand diesmal nicht auf der Agenda, die Hauptstadt Finnlands war Ziel der letzten drei Jahre.

Nur wenige Seemeilen segelten wir auf dem Rückweg an Stockholm vorbei, ohne die Hauptstadt Schwedens anzulaufen. Der Mälaren ist zur Zeit von Stockholm aus nicht erreichbar, weil die Schleuse repariert wird. So segelten wir über die Stockholmer Schären, und wie geplant über die Schären Ost- und Südschwedens zurück.

Törnverlauf

Am 20.5.2013, drei Wochen später als geplant, machen wir die Leinen los. Über die dänischen Häfen Nysted und Klintholm erreichen wir die Südküste Schwedens und machen hier in Gislövsåge fest.

Nördlich des Gedser Rev begleiteten uns zeitweise Schweinswale. Das erleben wir hier häufig, aber nur im Frühjahr, wenn die Gewässer noch nicht so stark frequentiert sind.

Ostwärts, an der Südküste Schwedens entlang, ist die Industrie- und Handelsstadt Ystad unser Ziel. Bei insgesamt schwachen bis mäßigen Winden konnten wir nur auf Teilstrecken segeln.

Bei hartnäckigem, lang anhaltendem Starkwind aus Nordost bis Ost, liegen wir hier sieben Tage fest. Erfreulich, der Hafen ist umgebaut worden und hat damit mehr Kapazitäten.

Die verwinkelten kleinen Gassen und der

mittelalterliche Charakter des nahen Stadtzentrums mit seinen Fachwerkhäusern und Geschäften machen den Aufenthalt kurzweilig. Über Simrishamn, die Insel Hanö und über Karlskrona erreichen wir den südlichen Kalmarsund. Nordwärts über Kristianopel segelnd, ist die bedeutende Handelsstadt Kalmar unser Zielhafen.

Bei wechselnden Winden ließ es sich nicht immer vermeiden, den Motor zu Hilfe zu nehmen.

Kalmar ist nicht nur atmosphärisch ein lohnendes Ziel, sondern auch eine wichtige Etappe auf dem Weg in die Schären. Weiter geht es in den nördlichen Kalmarsund. Über den kleinen Fischereihafen Sandvik an der Westküste Ölands, erreichen wir Byxelkrok den nordwestlichsten Hafen der Insel. Beide Häfen sind jetzt kaum frequentiert. In der Saison sind sie häufig überfüllt. In der Saison ist für uns der Absprunghafen hinüber nach Gotland. Zielhafen ist Visby die größte Stadt Gotlands. Bereits aus einer Entfernung von 12 sm sind die Konturen der Stadt auszumachen. Nach knapp zehn Stunden machen wir am nordöstlichen Ende des "Inre hamn" zwischen Heckboje und Pontonsteg fest. Vor allem Finnen und Polen haben hier festgemacht. Es ist der 11.6.2013, und es sind noch einige Plätze frei. In der Saison ist der Hafen häufig überfüllt. Besonders wenn die Regatta „Gotland Rund“ stattfindet. Sieben wetterbedingte Hafentage liegen wir hier und haben ausreichend Gelegenheit, die Stadt kennenzulernen.

Fragmente der alten, zum Teil gut erhaltenen, 3,5 km langen Stadtmauer, hohe Wehrtürme, enge Tore, Kirchtürme und alte Holzhäuschen. Die Altstadt gleicht einem lebendigen Gesamtkunstwerk. Wir werden nicht müde, die steilen, engen Gassen entlang zu laufen mit ihren zahlreichen Läden, Cafes und Restaurants. Wir fühlen uns ins Mittelalter zurückversetzt. Besonders abends hat die Stadt mediterranes Flair.

Einen lohnenswerten Ausflug machen wir nach Lickershamn, einem nordöstlich gelegenen

Sportboot- und Fischerhafen. Ein mächtiger Kalkfels steht hier westlich des Hafens, der nach einer Legende im Volksmund „Jungfru Rauka“ genannt wird. Viele bizarre Kalksteinsäulen (Raukas) sind im Uferbereich nördlich von Visby zu bewundern. Zu unserer Freude finden wir hier entlang der Steilküste einige Fossilien, besonders Karin hat den besonderen Blick für diese Fundstücke.

Nach sieben Tagen nutzen wir ein Wetterfenster. Der Wind hat auf Ost gedreht. Wir setzen auf Arkösund ab. Dreizehn Stunden benötigen wir für die 73 sm lange Strecke. Bei Ost auf Süd recht drehenden Winden und bei einem Generalkurs von 320 Grad haben wir raumen Wind, der im Laufe des Tages immer mehr abnimmt. Der unangenehme Seegang zwingt uns, die Segel zu bergen. Einen Moment zu spät, denn im unteren Achterliek reißt das Groß auf einer Länge von 30 cm ein. Eine Folge des hin und her schlagenden Großbaumes. So können wir nur eine Teilstrecke segeln und müssen den Motor zu Hilfe nehmen. Die schöne Steganlage des Bravikens Segelclubs auf Snedskär nördlich vom Arkösund ist unser Übernachtungsziel.

Hier reparieren wir unser Segel, bevor wir am folgenden Tag durch das Brändösund-Fahrwasser navigierend den Handelshafen Oxelösund erreichen. Hier machen wir im Fischereihafen fest. Der bei allen Winden geschützte Hafen ist das Domizil von Kjell Andersson. Hier betreibt er das Restaurant, hier wohnt er auf einem alten Kutter und hier ist er Hafenmeister. Mit ihm verbindet uns seit Jahren eine enge Freundschaft.

Der folgende Hafentag ist Freitag der 21.6.2013 und der Tag, an dem die Schweden Mittsommer feiern. Kjell ist den ganzen Tag nicht zu sehen, sein Restaurant ist heute dicht. Alle Geschäfte sind geschlossen, nur der ICA-Supermarkt hat geöffnet, so dass wir unseren Lebensmittelbedarf ergänzen können. Wir sind gerade im Begriff, in die Stadt zu gehen, da stehen Mann und Frau vor unserer DIVA und betrachten den VSaW-Ständer. Sie erklären uns, dass sie auch Mitglied im VSaW sind und stellen sich mit Holger und Christa Strauß vor.

Mensch Holger, das kann doch nicht wahr sein. Wir haben uns mindestens zwanzig Jahre nicht gesehen. Sie leben jetzt in Marbella in Südspanien und haben ihre GOLEM nach mehr-

maliger Weltumseglung verkauft. Sie sind momentan mit ihrem Wohnmobil auf einem Nordeuropatrip. Es gibt viel zu erzählen, bevor sich beide wieder auf den Weg machen.

Nach einem weiteren Hafentag, der stürmische Wind hat inzwischen abgenommen, segeln wir durch ein enges Schärenfahrwasser und machen im Segelclub von Studsvik in der schönen Bucht Alviken fest.

Über Nynäshamn, den großen Versorgungshafen nordöstlich von Landsort, erreichen wir Utö, einen der beliebtesten Gästehäfen im südlichen Stockholmer Schärenngarten. Bei herrlichem Wetter und mäßigem Wind aus Südsüdost ist die Bucht Norrviken unser Ziel. Domizil und Ausflughafen des Svenska Kryssarklubbens. Ein schöner Anleger mit Grillplätzen inmitten einer herrlichen Natur.

In der Folge ankern wir in der geschützten Bucht Paradisviken unterhalb der Insel Kalgardsön. Nur wenige Yachten verlieren sich hier in der großen, ringsum geschützten Bucht mit zahlreichen Ankerplätzen. In der Saison ist hier kaum ein Platz zu bekommen.

Über Gräddö, einem Versorgungshafen, erreichen wir Arholma, eine unter Naturschutz stehende, autofreie Insel. Im Österhamnen machen wir zwischen Heckanker und Gästesteg fest. Die Bedingungen bei Winden aus südlichen Richtungen konnten, auf dem Weg hierher, besser nicht sein.

Arholma ist für uns das Sprungbrett zu den Alands. Am 01.7.2013, unserem Hochzeitstag, überqueren wir das Alands Hav bei optimalen Windverhältnissen und einer rauen See. Unser Zielhafen ist Rödhamn, er liegt auf einer Insel und hatte früher die Funktion eines Lotsenhafens. Wie der Westhafen von Mariehamn auch, wird er vom ASS (Alandska Segelsällskapet) betrieben. Der ASS hat die Insel gepachtet, sie ist mit ihrem Anleger der Außen- und Ausflughafen von Mariehamn. Wir liegen hier geschützt hinter einem hohen Felsen zwischen Heckboje und Steg. Oberhalb des Felsens haben wir einen herrlichen Ausblick über die Schärenlandschaft. Neben dem hier stehenden alten Lotsenhaus befindet sich eine Pumpe für die Entnahme von Trinkwasser.

Wir stellen unsere Uhren um eine Stunde vor, denn hier gilt die osteuropäische Zeit. Wir wechseln die Gastflagge. Die Alands haben eine eigene Flagge, sie gehören zwar politisch



Fahrtsegeln

zu Finnland, haben aber einen autonomen Status (schwedischsprachig, keine Militärflicht, eigenes Parlament, eigene Briefmarken und Autokennzeichen).

Nach einem Hafentag richten wir unseren Bug gen Norden. Die Nordbucht der Insel Bomarsund ist unser Ziel. Der Gasthafen liegt geschützt inmitten hoher Granitfelsen. Zwischen Heckboje und Steg machen wir fest. Bei mäßigem Wind aus Süd und traumhaftem Wetter segelten wir auf dem Weg hierher durch ein äußerst anspruchsvolles, enges Schärenfahrwasser.



Wir besichtigen am folgenden Hafentag die Fragmente der ehemaligen Festung Bomarsund. In einem Kiosk ist außer Brötchen nichts zu bekommen. Sanitäre Anlagen befinden sich am nahen Campingplatz.

Nach Auflösung des Frühnebels machen wir tags darauf die Leinen los. In östlicher Richtung ist Enklinge unser Ziel. Zunächst müssen wir einen ziemlichen Umweg in Kauf nehmen, denn eine niedrige Brücke versperrt uns den direkten Weg. Die Anlegebrücke von Enklinge gehört zu einem 1 km entfernten Kaufmann und liegt in einer wunderschönen Natur. Allerdings ist sie nach Süden offen und ungeschützt und nur bei nördlichen Winden zu empfehlen. Die ausgelegten Heckbojen sind besetzt, wir machen zwischen Heckanker und Steg fest. Bei stürmischem Wind aus Nord liegen wir hier am folgenden Hafentag sehr geschützt. Die nötigsten Lebensmittel bekommen wir bei dem kleinen Kaufmann, den wir in fünfzehn Minuten erreichen.. Abends kommt der Inhaber und kassiert die Hafengebühren.

Wir nutzen die momentane Schwachwindphase tags darauf und erreichen ostwärts Lappo, den größten Hafen dieser Region. Geplant war eigentlich, Keistiö anzulaufen, einen weitgehend ungeschützten Kaufmannsanleger, aber die Prognosen von Meeno Schrader haben uns davon abgehalten. Mittags machen wir zwischen Heckboje und Anlegebrücke fest. Der Hafen ist gähnend leer, das sollte sich aber im Laufe des Tages rasch ändern. Nur wenige Stunden nach unserer Ankunft ist der Hafen restlos voll. Offensichtlich waren nicht nur wir darüber informiert, dass für die folgenden Tage stürmischer Wind mit bis zu 7Bft. angesagt war. Alle suchten jetzt Schutz in einem sicheren Hafen. Die Windvorhersagen bestätigten sich in den folgenden Tagen. Weißes Wasser, eine anderthalb Meter hohe See überspült die Anlegebrücke. Wir kommen kaum trockenen Fußes an Land. Wir bringen noch zusätzlich unsere Leinen mit Ruckdämpfern aus. Karin nutzt den Zwangsaufenthalt und belegt die einzige Waschmaschine.

Nach zwei wetterbedingten Hafentagen machen wir die Leinen los und erreichen, durch die engen Durchfahrten nördlich von Houtskär navigierend, den finnischen Hafen Korpo Verkan. Gastflaggenwechsel, es weht jetzt die finnische Flagge unterhalb der Steuerbordsaling. Verkan

ist ein äußerst komfortabler, geschützter Hafen und deshalb bei den Finnen sehr beliebt. Wir haben Glück, zwischen Heckboje und Steg einen Platz zu bekommen, aber auch nur, weil die Finnen bereitwillig enger zusammenrücken. Hin und zurück sind es 3 km, um in der Stadt einzukaufen. Mein Rucksack leistet dabei gute Dienste. Und wir haben etwas für den Bewegungsapparat getan.

Am zweiten Hafentag bietet sich uns die Gelegenheit, bei Nord 5-6 Bft. die Diva zu verlegen, um mit der Nase im Wind zu liegen.

Tags darauf segeln wir, bei optimalen Bedingungen mit Westkurs, auf den Hauptschiffahrtswegen der riesigen Fahren zurück zu den Alands und machen nach 43 sm in 9 Stunden in Degerby fest. Es ist der 12.7.2013 und wir sind mitten im Hauptferienmonat der Skandinavien. Der Anleger ist übervoll, aber die Hilfsbereitschaft der Finnen macht es möglich, uns eine Lücke zu schaffen, in die wir mit vereinten Kräften zwischen Heckboje und Steg hineinpassen. Der auflandige Wind und viel Schwell trübt die gute Laune der sich in Ferienstimmung befindlichen Finnen in keiner Weise.

Nur wenige Seemeilen sind es am folgenden Tag nach Rödhamn. Schon am frühen Vormittag machen wir hier zwischen Heckboje und Anlegebrücke fest. Unsere Strategie: ein großer Teil der hier gestandenen Yachten müssten bereits abgelegt, aber nur wenige Neuangekommene angelegt haben. Unsere Einschätzung bestätigt sich. Der zunächst leere Hafen ist innerhalb weniger Stunden restlos überfüllt.

Die Wetterprognosen Meeno Schraders lauten für den nächsten Tag: Nord 4-5 Böen 6, See 0,8-1,2m, Schauer. Grund genug, uns in den nur 12 sm entfernten Westhafen von Mariehamn zu verlegen. Hier, in der einzigen Stadt Alands, haben wir jede Versorgung und können uns ggf. einige Tage aufhalten. Drei Hafentage verbringen wir hier in einem überfüllten Hafen. Das Liegen vor Heckbojen bietet immer wieder die Möglichkeit, in kleinste Lücken hinein einzufahren und dabei die links und rechts festgemachten Boote auseinanderzudrücken. Mit Tendern fahren die Jungs aus dem Hafenmeisterbüro auf und ab, um noch eventuelle freie Lücken auszumachen, um Neuankömmlingen die Möglichkeit des Anlegens zu ermöglichen. Eine zweite Yacht wird an unsere

Heckboje beordert. Das hat zur Folge, dass die Boje bei dem von achtern wehenden Starkwind überlastet ist und wir unseren Bug abfedern müssen um keinen Schaden zu nehmen wenn der Bug gegen den Steg gedrückt wird.

Die Wetterprognosen sind günstig, nach drei Hafentagen machen wir die Leinen los und überqueren das Alands Hav. Der recht drehende, zunächst mäßige Wind nimmt kurz vor der engen Nordeinfahrt Arholmas rasch zu. Bei auflandigem Starkwind und einer groben See ist die mit Untiefen gepflasterte Einfahrt nicht ohne Risiko.

Der Gästesteg im Österhamnen ist belegt. Die Bucht ist voller Ankerlieger. Wir finden noch eine Lücke, können aber wegen der Fülle und dem engen Schwojenkreis nur 25m Kette ausbringen, bei einer Tiefe von knapp 8 Metern. Das ist zu wenig, wenn der Wind noch zunimmt. In der Nacht slippen die ersten Anker, eine schwedische Ketsch treibt auf eine finnische Yacht. Der Wind nimmt am folgenden Tag immer mehr zu, Böen bis 8 Bft fegen durch die Bucht. Die Yachten stehen teilweise quer zum Wind. Auch unser Anker slippt, wir müssten mehr Kette stecken, haben aber nicht den Platz. Wir gehen Ankerauf und versuchen es vergeblich an einer anderen Stelle. Bevor der Anker fasst, steht die DIVA quer zum Wind. Wir entschließen uns, die Bucht zu verlassen und gehen Ankerauf.

Als wir aus dem Schutzbereich Arholmas kommen und in den nach Norden offenen Sund gelangen, empfängt uns eine grobe See zwischen 1,5 und 2,0m, weißes Wasser ringsherum.

Über die Enge südlich von Lidön gelangen wir in die geschützte Norrtäljeviken, vorbei an dem restlos überfüllten Hafen von Gräddö und erreichen 10 sm weiter den Hafen von Norrtälje.

Auch hier drangvolle Enge, vor allem Finnen sind dem weiten Weg gefolgt, um Schutz zu suchen. Im Außenhafen machen wir zwischen der einzigen noch freien Heckboje und Schwimmsteg fest. Hier sind wir dem Schwell ausgesetzt. Im Innenhafen ist kein Platz zu bekommen. Erst am zweiten Tag wird ein Platz frei, wir verholten uns und machen zwischen Pfahl und Steg fest.

Die lange Anreise hierher hat uns bisher immer davon abgehalten, die abseits gelegene Stadt anzulaufen. In vier Hafentagen lernen wir eine äußerst hübsche Stadt kennen. Der Weg vom Hafen zum Stadtkern durch den Park ist nicht weit und wir haben hier jegliche Versorgung.

Jetzt weht wieder die schwedische Gastflagge unterhalb der Steuerbordsaling, und unsere Uhren werden um eine Stunde zurück auf Mitteleuropäische Zeit umgestellt.

Bei mäßigem Wind aus nördlicher Richtung ist es Zeit aufzubrechen. Ostwärts geht es zunächst durch die Norrtäljeviken, Gräddö und Kapellskär bleiben auf Südkurs an Steuerbord, ehe wir, an Furusund vorbei in südwestlicher Richtung auf der Hauptfahrwasserstraße der riesigen Fährten segelnd, unseren Zielhafen Nykvarn erreichen. Er liegt an der Festlandseite, westlich der Insel Nykvarnsholmen und gehört zu einer Werft. In Sichtweite fahren hier die überdimensionalen Fährten mit verhaltener Kraft von Stockholm nach Finnland und umgekehrt durch die Schären.

Südwärts am großen Yachthafen Bullandö vorbei machen wir tags darauf in der Bucht Norrviken an einer SXX-Boje fest. Wir sind als Mitglied des Svenska Kryssarklubben dazu berechtigt. In der Folge ankern wir in der bei allen Winden gut geschützten Ankerbucht Ornö - Kolnäs vik, ehe wir den großen Yacht- und Fährhafen Nynäshamn erreichen. Hier ergänzen wir unsere Lebensmittelvorräte und bunkern Diesel.

Auf dem Weg nach Studsvik, unserm nächsten Zielhafen, segeln wir durch die enge Durchfahrt nördlich von Landsort, ehe wir auf einem weitgehend ungeschützten Fahrwasser wieder enges Schärenfahrwasser erreichen und wenig später zwischen Heckboje und Schwimmsteg festmachen.

Über die Häfen Oxelösund und Snedskär segeln wir bei Starkwind und einer zum Teil groben See südwärts durch ein teilweise enges Schärenfahrwasser. Nur mit Genua und mit unserem Tender im Schlepp erreichen wir 7,8 kn. Eine Unzahl schwedischer Segler kommen uns entgegen, sie sind offensichtlich auf Heimatkurs nach Stockholm, denn die Ferien nähern sich dem Ende zu. Es ist bereits Anfang August. Die subjektive Auslegung der Vorfahrtsregeln der Schweden kennt keine Grenzen. In der Bucht Lisselön, an der Südseite von Haskö machen wir zwischen Heckanker und Fischereianleger fest.

Auf dem Weg nach Västervik ankern wir in der Bucht Trollholmen und über Klintemala erreichen wir durch ein enges, gut betonntes Fahrwasser den Stadthafen von Oskarshamn.

Borgholm, der größte Hafen auf Öland ist

in der Folge unser Zielhafen. Die schon von weitem auszumachende Burgruine, 0,5 sm südlich des Ortes, ist eine markante Ansteuerungshilfe. Weiter geht's über den Nördlichen Kalmarsund nach Kalmar und über den Südlichen Kalmarsund nach Kristianopel, ehe wir durch den Torhamnsfjärden Karlskrona erreichen. Immer wieder musste auf Teilstrecken der Motor zu Hilfe genommen werden.

Die Windvorhersage des Deutschen Wetterdienstes Hamburg und die Prognosen über die Höhe des Seegangs in der Hanöbucht veranlassen uns, innen durch den Västrafjärden zu gehen. Gleich hinter der stündlich öffnenden Hasselöbron liegt im Hästholsfjärden an Backbord der kleine Fischereihafen Hallarna. Hier machen wir an der Innenseite der Mole längsseits fest.

Tags darauf empfängt uns nach Verlassen der schützenden Schären auf dem Weg nach Hällevik grober Seegang. Hoch am Wind ist der vorgesehene Kurs nicht zu halten. Wir fallen ab und setzen auf die Insel Tjärö, in den süd-schwedischen Schären, ab. Bei jetzt halbem Wind ist die grobe See erträglicher und wir machen eine schnellere Fahrt. Nach insgesamt vier Stunden erreichen wir die Insel und gehen vor Heckanker an einen Holzsteg. Hier liegen wir geschützt hinter einem großen Felsen. Die ehemaligen Bauernhäuser hier haben heute die Funktion von Ferienhäusern inmitten einer von Wanderwegen durchzogenen, gewaltigen Natur.

Über Hällevik erreichen wir in der Folge Simrishamn und segeln bei frischem, idealen Westsüdwest südwärts, zunächst im Schutz der Küste. An der Huk von Sandhamaren ändern sich die Verhältnisse schlagartig. Auf Westkurs haben wir jetzt den Wind auf der Nase und kämpfen uns durch eine grobe See, ehe wir unseren Zielhafen Ystad erreichen.

Westwärts an der flachen Südküste Schwedens entlang ist der Hafen von Gislövsåge unser Ziel. Ein kleiner Vorort östlich von Trelleborg.

Wir queren in der Folge die dichtbefahrenen Fahrwasser der Großschifffahrt und können schon in einer Entfernung von 12 sm voraus die im Sonnenlicht leuchtenden Kreidefelsen von Möns Klint ausmachen. Bei Ost 4-5 und einer groben See erreichen wir unseren Zielhafen Klintholm. Wir sind in Dänemark und wechseln die Gastflagge.

Drei Hafentage verbringen wir in Klintholm

bei herrlichem Wetter, ehe wir über Gedser, am 28.8.2013 unseren Heimathafen Burgtiefe auf Fehmarn anlaufen. Im Kielwasser der DIVA liegen nunmehr 1466 Seemeilen in ereignisreichen 101 Tagen.

Fazit

Kuriositäten und Begegnungen mit Menschen sind wesentliche Bestandteile eines Törns.

Einige Erlebnisse, die uns in Erinnerung geblieben sind: Holländer, die bereits ihre Victoire erfolglos annonciert hatten, weil die Bordfrau Rückenprobleme bekam. Die gesundheitlichen Probleme besserten sich und sie sind heute wieder glücklich mit ihrem Schiff unterwegs sein zu können. Ein schwedischer Einhandsegler mit einem 9m langem Sportboot, konsequent und exklusiv ausgerichtet auf den Regattaeeinsatz, machte neben uns fest. Laminatsegel, das Großsegel im Topp extrem weit ausgestellt (Squarehead-Schnitt, Fathead) wie auf einem Open 60. Zu unserer Verblüffung verwandelte er das Boot in kürzester Zeit in einen Daysailer: Kuchenbude, Cockpittisch, an den er sich, gepflegt mit Messer und Gabel essend, auf Cockpitkissen sitzend, niederließ.

Im Naturhafen von Tjärö fand ein Oldtimertreffen statt. Der längsseits an unserem Holzsteg festgemachte Oldtimer ist ein umgebauter Trawler, der noch bis Anfang der 80er Jahre im Nordatlantik auf Fischfang ging. Liebevoll mit viel Aufwand und Engagement haben ihn ehrenamtliche Helfer zu einem Segelschiff umgebaut. Mit an Bord ein deutscher Arzt, der als Maschinist eingeteilt ist. Dafür nimmt er seinen Urlaub, so auch die übrigen Besatzungsmitglieder, die aus den verschiedensten Berufen kommen. Unter sachkundiger Führung des Arztes besichtigen wir das Schiff und können nachvollziehen, wie viel Arbeit hier investiert worden ist.

Wir freuen uns, Kjell Andersson, Mister Oxelösund, wiederzusehen, mit einem Engländer zu sprechen, der unsere Centurion kennt und dessen Traumschiff sie einmal gewesen ist. Viele interessante Begegnungen könnten noch Erwähnung finden, aber das würde den Rahmen dieses Berichtes sprengen.

Insgesamt war es ein schöner Sommer, wie immer im Juli, mit viel Betrieb auf dem Wasser und in den Häfen..

Es schien so, als hätten die Finnen den gesamten Bootsmarkt leergekauft. Soviel neue



Schiffe, besonders im unteren Preissegment, hatten wir bis dato noch nicht gesehen. Statistisch gesehen, haben die Finnen 2,5 Kinder, da braucht man Platz. Das bedeutet, dass das Gros der Schiffe sich zwischen 36 und 40 Fuß bewegte. Besonders hervorzuheben ist die Hilfsbereitschaft der Finnen, die in der drangvollen Enge der Häfen immer wieder zusammenrückten, um Platz für einlaufende Yachten zu schaffen.

Finnland ist komplexer und damit auch diffiziler als Schweden. Die Häfen sind in der Saison auch häufig überfüllt, aber sie sind auf einer Unzahl von Wegen zu erreichen. Das führt dazu, dass man des öfteren einsam seine Kreise ziehen kann. Das ist der Reiz, aber auch die Schwierigkeit. Wenn man nicht sorgfältig plant, steht man plötzlich unvermittelt vor einer 5m hohen Brücke, dann führt nur noch der Weg wieder zurück zur Ausgangsposition. Die Brückenfunktion wird allerdings auch häufig von gelben Seilzugfähren übernommen, dann gilt es abzuwarten, bis die Fähre festgemacht hat, damit das Seil keine Spannung mehr hat.

Aber unterm Strich bleibt, es ist ein weiter Weg nach Finnland.

Lust auf Sommer
10% Nachlass auf Ihre Bestellung

GARTEN-STUHL
PLANUNG - DESIGN - BERATUNG
Tel. 0381 5108631
www.garten-stuhl.eu