

Sommertörn 2014 mit der SY DIVA in den Kleinen Belt und die westschwedischen Schären

Karin und Peter Schmidt

Vorwort

Maßgebend für unseren diesjährigen Törn waren zunächst präzise einzuhaltende Termine, die den Ablauf beeinflussten. Alle 14 Tage musste ein Hafen angelaufen werden, der eine medizinische Versorgung gewährleistete und alle 4 Wochen ein Hafen, dessen Lage eine gute Anbindung nach Berlin garantierte. Um die Termine einzuhalten, war nicht nur die Auswahl der Häfen von Relevanz, sondern auch die richtige Einschätzung von Wind und Wetter, um sie rechtzeitig zu erreichen. Anfang Juli waren wir wieder unabhängig, konnten frei entscheiden, welche Häfen wir anlaufen, vor allem aber ohne einen engen Zeitplan einhalten zu müssen. Nur der weitere Weg war nun vorgegeben. Unser Standort war aktuell Helsingör, am Nordeingang des Öresunds gelegen. Folgerichtig kam für die weitere Route nur das Kattegat und weiter nördlich das Skagerrak infrage. Törnziel: die Schären Westschwedens nördlich von Göteborg.

Abslippen und ausrüsten.

Am 6.5.2014 slippen wir ab. Einige Tage zuvor wurden Salinge und Wanten am Mast montiert. Alle anfallenden Routinearbeiten, wie Trimmen des Mastes, Anklemmen der Kabel etc., werden im Stand erledigt. Jan Heinritz, unser Segelmacher, bringt uns das neue Großsegel. Er hat den Radius des Achterlieks größer ausgelegt. Damit hat das neue Segel eine größere Fläche als das alte. Die Baunnock hat jetzt eine geringere Höhe. Insgesamt hat das Segel ein schönes Profil, die obere Latte ist durchgelattet.

Am 7.5.2014 bringe ich Karin nach Puttgarden, hier steigt sie in den aus Kopenhagen über die Vogelfluglinie kommenden IC, der über Hamburg nach Berlin fährt. Drei Tage später nehme ich sie wieder in Puttgarden in Empfang.

Noch ausstehende Arbeiten an der DIVA werden erledigt. Bei Niemeyer in Lübeck stehen neben Gummistiefeln ein noch fehlender Seekartensatz auf unserem Wunschzettel.

Zwischenzeitlich nutze ich die Zeit, mich mit den neuen Kartensätzen für die Kieler Bucht, für den Kleinen Belt sowie für die Dänische Südsee zu beschäftigen. Wir waren seit vielen Jahren nicht mehr in diesem Revier.

Törnverlauf:

Westwärts in die Kieler Bucht und in den Kleinen Belt.

Am 20.5.2014 machen wir die Leinen los, nachdem wir drei Tage zuvor wegen dichten Nebels wieder umkehren mussten. Bei östlichen Winden ist die Kieler Außenförde unser Ziel. In der Baltic-Bay-Marina in Laboe machen wir fest. Hier hat Karin die eingeplante und erwartete medizinische Versorgung, die sie termingerecht am zweiten Tag nach unserer Ankunft in Anspruch nimmt.

Nicht weit weg, in Eckernförde, hinterließ in der Nacht eine Windhose eine Schneise der Verwüstung. Bei Rendsburg sorgten tennisballgroße Hagelkörner für viele Schäden und auf den Straßen für eine 10 Zentimeter dicke Eisschicht, die für viele Unfälle verantwortlich war. In insgesamt drei Hafentagen bleibt noch Zeit für die Besichtigung des Marine-Ehrenmals mit seinem 72 m hohen Turm, ehe wir am folgenden Tag die Leinen losmachen.

Nordwärts erreichen wir bei schwachem Wind die dänische Insel Ärö, hier ist Marstal, der östlichste Hafen der Insel, unser Ziel. Die Stadt hat eine große Tradition auf dem Gebiet der Navigation und des Schiffsbaus. Sie ist unlösbar mit der großen Zeit der Dreimaster verknüpft, die auf allen Weltmeeren segelten. Am folgenden Hafentag wandern wir durch die Stadt mit ihren hübschen alten Häusern. Die Straßenschilder mit Kompass- und Schiffsnamen stellen eine Verbindung her zur Seefahrttradition. Im Hafen sind Zelte aufgebaut, hier findet ein Akkordeonwettbewerb statt. Sangesfreudige Dänen sorgen für viel Atmosphäre.

Westwärts durch ein eng betonntes Untiefengebiet segelnd, ist tags darauf Ärösköbing unser Zielhafen. Eine Stadt aus dem frühen Mittelalter, die vor kurzem ihr 750-jähriges Bestehen feiern konnte. Hier gehen wir längsseits an den Kai des Handelshafens. Anlässlich einer Unwetterwarnung des Deutschen Wetterdienstes scheint uns der Handelshafen sicherer zu sein als der Yachthafen. In den folgenden zwei Hafentagen weht es, wie vorhergesagt, mit 7-8 Bft. auflandig aus Nordost. Zeit genug, um mit Muße durch die kopfsteingepflasterten Gassen



zu bummeln.

In nordwestlicher Richtung segelnd erreichen wir in der Folge bei leichtem Nordwind die alte Hafenstadt Faaborg. Sie gilt als das Tor zu Südfünen. Nur wenige Schritte sind es vom Hafen in die Stadt mit ihren Geschäften. Schon 1251 erhielt Faaborg die Stadtrechte. Viele der kleinen Gassen beherbergen Kunsthandwerker. Zwei Hafentage verbringen wir hier bei starkem Wind aus westlichen Richtungen. Der Hafen ist restlos überfüllt. Große Oldtimer haben hier festgemacht, um an einer Regatta teilzunehmen.

Weiter geht es bei schwachem Wind mit Südostkurs. An der Südküste Ärös entlang navigierend erreichen wir Bagenkop, den südlichsten Hafen Langelands. Am folgenden Tag, es ist der 2. 6. 2014, machen wir in Burgtiefe auf Fehmarn nach insgesamt 14 Tagen und 174 Seemeilen zwischen Pfahl und Steg fest.

Zwei Tage später bringe ich Karin nach Puttgarden. Mit dem IC fährt sie über Hamburg nach Berlin und kann hier ihren vorgegebenen Termin in Anspruch nehmen.

Ich fahre zurück zur DIVA und nehme die vielen telefonisch übermittelten Glückwünsche zu meinem heutigen Geburtstag entgegen. Dabei fühle ich mich dann doch nicht ganz so einsam. Bei einem Yachtausrüster in Faaborg entnahm ich einem dänischen Katalog, dass es für unseren Travellerschlitten von Harken einen neuen Aufsatz gibt. Auf Nachfrage bei Peter Frisch, dem Generalvertreter von Harken, sind die Teile für den Aufsatz am Lager. Die Bestellung läuft über Jan Heinritz, die Lieferung geht an seine Segelmacherei in Großenbrode. Der bei Niemeyer bestellte Wassertank ist inzwischen im Hafbüro angekommen. In den 14 Tagen unseres Törns mussten wir ohne Frischwasser auskommen.

Inzwischen ist Karin wieder zurück. Nach dreitägiger Abwesenheit nehme ich sie in Puttgarden in Empfang. In den folgenden Tagen bauen wir den Wassertank ein und holen aus Großenbrode die inzwischen gelieferten Bauteile für den Travellerschlittenaufsatz ab. Der alte verbogene und verschlissene Aufsatz wird umgehend gegen den neuen ausgetauscht.

Ostwärts an Lollands Südostküste und mit nördlichem Kurs über Möns- und Stevnsklint in den Öresund.

Am 12.06.2014 machen wir bei Nordwest-West 5-6 die Leinen los und segeln bei

einer ruppigen, groben See nach Nysted, der südlichsten Kleinstadt Dänemarks an der Südostküste Lollands. Zwei Tage verbringen wir hier bei stürmischem Wind aus Nordwest und schauerartigem Regen. Bei stark gesunkenem Wasserstand haben wir kein Wasser mehr unter dem Kiel, aber der aus Mud bestehende weiche Untergrund ist für die DIVA gefahrlos.

Bei Nord bis Ostnordost 3 erreichen wir einen Tag später nach 10 Stunden und 46 gesegelten Seemeilen Klintholm an der Südküste Möns. Am folgenden Hafentag genießen wir bei herrlichem Wetter die Ruhe in einem fast leeren Hafen.

Im Rahmen der Fußballweltmeisterschaft in Brasilien spielt heute Deutschland gegen Portugal in Salvador. Ich begnüge mich mit der Übertragung im Radio, denn die Alternative wäre gewesen, in einem Restaurant an einem verpflichtenden Buffet für 430 DKK = 58 EURO teilzunehmen, um mit Karin die Fernsehübertragung zu sehen.

In der Folge kreuzen wir bei leichtem bis schwachem Wind über die Fakse-Bucht und machen in Rödvig an der Südküste von Stevns Klint im Fischereihafen fest. Tags darauf motoren wir bei schwachem Wind über die weitläufige Kögebucht und erreichen den südlichen Öresund. Unser Ziel ist der Lystbadehavn von Kastrup an der Ostküste Amagers.

Mit der Metro und mit dem Bus bestehen hier gute Verkehrsverbindungen nach Kopenhagen. Fünf Hafentage verbringen wir hier bei zum Teil schauerartigem Regen und stürmischem Wind. Am ersten Hafentag weht es in Böen bis 9 Bft. Aber wir liegen hier absolut sicher in einem komfortablen Hafen.

Es ist der 19. 6. 2014, in der Ambulanz eines Krankenhauses hat Karin termingenau die eingeplante medizinische Versorgung.

Ein sehr gut sortierter Yachtausrüster auf dem Hafengelände lässt keine Wünsche offen. Am folgenden Tag bin ich mit einem mobilen Riggservice verabredet, der gerade im Hafen zu tun hat. Damit habe ich alle technischen Voraussetzungen, die Funktion der Dirk nach meinen Vorstellungen zu optimieren..

Wegen der jetzt tiefer liegenden Baumnock, mussten wir den Draht der Dirk zwischenzeitlich provisorisch mit einem Bändsel verlängern, um den Großsegeltrimm überhaupt zu ermöglichen. Der Rigger kürzt die Dirk aus Draht nach meinen Angaben etwa um einen Meter und presst eine

nichtrostende Kausch ein.

Beim Yachtausrüster erstehe ich einen Violinblock mit Curryklemme von Selden. Zunächst befestige ich an der neu eingepressten Kausch der Dirk einen Block mit Wirbel. Mit einem Schäkel verbinde ich die Unterseite des Violinblocks mit dem Endbeschlag an der Baumnock. An der Oberseite des Violinblocks befestige ich eine 6 mm starke Dyneemaleine. Sie wird durch den Wirbelblock an der Dirk geschoren, läuft als holende Part durch die beiden Scheiben des Violinblocks und wird in der Curryklemme belegt.

Damit ist der Großbaum vom Cockpit aus höhenverstellbar und kann insbesondere beim Reffen, beim Segelbergen, aber auch im Hafen den Gegebenheiten angepasst werden.

Es ist einiges an Wäsche angefallen, Karin belegt in der Zwischenzeit eine Waschmaschine. Hafentage sind eben auch Arbeitstage.

Am folgenden Hafentag fahren wir mit der Metro nach Kopenhagen, flanieren über die "Ströget", trinken im "Magasin" Kaffee und bewundern im "Illum" die neuesten Designideen. Ein entspannter Hafentag.

Am fünften und letzten Hafentag fahren wir noch einmal nach Kopenhagen. In einem speziellen Fachgeschäft für Nautik erstehen wir die neueste Ausgabe eines Hafenguides mit Teilbereichen Polens, Deutschlands, Dänemarks und vor allem aber Schwedens. Einen Tag zuvor hätten wir das Handbuch beim Ausrüster im Hafen bekommen können, aber es war am nächsten Tag vergriffen. Im "Magasin" nehmen wir am günstigen Mittagstisch teil, ehe wir wieder zurück in den Hafen fahren.

Am 24. 6. 2014 machen wir die Leinen los, segeln bei einer schwachen Brise quer über den südlichen Öresund und machen auf der schwedischen Seite in Limhamn, einem südlich von Malmö gelegenen Hafen, fest. Der folgende Hafentag ist Malmö gewidmet, einer wunderschönen Stadt mit historischem Stadtkern. Limhamn ist ein kleiner Vorort von Malmö und bietet neben ausreichenden Einkaufsmöglichkeiten auch eine gute Verkehrsverbindung mit dem Bus nach Malmö. Neben einer Unzahl von urigen Kneipen, Restaurants und einer Fußgängerzone mit einer Vielzahl von Geschäften ist die Altstadt besonders sehenswert. Die vielen Künstler in den engen Gassen und Hinterhöfen in Häusern aus dem 16. - 18. Jh. sorgen für viel Atmosphäre. Architektonisch herausragend sind das Rathaus, 1545-46 erbaut und 1806-69 er-

neuert, die Residenz, entstanden um 1730 und die St.Peterskirche, erbaut Anfang des 14. Jh. und umgebaut 1890. Malmö entwickelte sich besonders während der Hansezeit zur wichtigsten Hansestadt am Öresund.

Wir bleiben auf der schwedischen Seite des Öresunds und segeln dem Fahrwasser folgend mit nördlichem Kurs. Gegen Mittag ziehen über Dänemark von Westen her, relativ rasch schwere Gewitterwolken herüber. Wenig später dreht der Wind von Südwest auf Nordwest. Wir haben den Wind jetzt genau auf der Nase. Bei Sturmböen bis 43 Knoten (10 Bft.) und schauerartigem Regen ist das Gewitter genau über uns. Wir bekommen die Segel gerade noch rechtzeitig herunter. Bei schlechter Sicht und einer groben See ist gegen die starke Strömung im Öresund und dem stürmischen Wind gegenan kaum ein Vorankommen.

Nach einer Stunde ist das Chaos vorbei. Unseren ursprünglich gefassten Plan, die Insel Ven anzulaufen, haben wir fallen gelassen und liegen den Yachthafen von Helsingborg an. Zwei Hafentage verbringen wir hier. Beeindruckend sind die an der östlichen Hafenterrasse entstandenen Wohnquartiere mit Restaurants und Geschäften. Im Hafen sind wir dem Schwell ausgesetzt. Eine den Hafen überquerende Brücke trennt den Fährhafen vom Yachthafen. Das Schraubenwasser der unablässig nach Dänemark verkehrenden Fähren gelangt ungehindert in den Yachthafen durch die auf Pfeilern gebaute Brücke. Hinzu kommt der Schwell bei südlichen Winden, der ungehindert durch die breite Einfahrt des Fährhafens in den Yachthafen gelangt.

Helsingborg selbst ist vom Tourismus geprägt und bietet neben der lebhaften Fußgängerzone auch sehenswerte historische Bauten.

Quer über die engste Stelle des Öresunds fahrend verlegen wir unseren Standort auf die dänische Seite, nach Helsingör.

Von hier soll Karin in den nächsten Tagen über Kopenhagen nach Berlin starten, um ihren Termin wahrzunehmen..

Am dritten Tag unserer Ankunft bringe ich sie zum Bahnhof. Mit der Regionalbahn fährt sie nach Kopenhagen und steigt hier in den regelmäßig nach Berlin verkehrenden Bus. Einen Tag zuvor konnten wir noch gemeinsam unseren 55. Hochzeitstag feiern.

In den drei Tagen ihrer Abwesenheit muss ich die DIVA in einen anderen Stand verlegen, weil der jetzige auf rot gestellt worden ist. Der

Eigner beansprucht ihn für sich selbst.

Ich bin häufig in der Fußgängerzone und versorge mich hier mit den täglich benötigten Lebensmitteln, aber auch, um ein wenig Leben und Treiben um mich herum zu haben.

Es ist der 5. 7. 2014, ich hole Karin vom Bahnhof ab. Tags zuvor hatten wir telefoniert und sie konnte mir erfreulicherweise mitteilen, dass die ganze Prozedur nunmehr erfolgreich beendet ist und sie künftig von allem befreit ist.

Über die offene westschwedische Küste in die Schären nördlich von Göteborg.

Am 6. 7. 2014 machen wir die Leinen los. Bei schwachen von Südost auf Nordost drehenden Winden müssen wir häufig den Motor zu Hilfe nehmen. Anfangs galt es, vor allem das stark befahrene Verkehrstrennungsgebiet zügig zu überqueren, um auf die schwedische Seite zu gelangen. Kurz bevor wir den imposanten Felsen von Kullen passieren, sichten wir erfreut einen Seehund inmitten von Abfällen.

Nach knapp 25 Seemeilen machen wie in Torekov, unserem Zielhafen, zwischen Pfahl und Steg fest. Am Abend beobachten wir gemeinsam mit vielen Schweden den herrlichen Sonnenuntergang. Begleitet von einem Akkordeonspieler singen die Schweden textsicher alte Volksweisen. Eine wunderbare, zugleich aber auch eine etwas melancholische Stimmung. Torekov hat ein besonderes, ungezwungenes Flair, viele Leute kommen zu Fuß oder mit dem Auto, nur mit einem Bademantel bekleidet, um von der Badebrücke aus schwimmen zu gehen. So bekleidet erledigen sie auch gleich ihre Einkäufe.

Zwei Fähren bringen täglich im Wechsel eine Unzahl von Touristen mit Sack und Pack zur 1,5 sm nordwestlich von Torekov liegenden Insel Hallands Väderö. Ein Naturschutzgebiet mit guten Badeplätzen. Hier gibt es wider Erwarten keinen Bankomaten. Drei Stunden benötigt Karin insgesamt, um mit dem Bus in einem entfernten Ort bei ICA schwedische Kronen zu bekommen. In den drei Tagen unseres Aufenthaltes ist für mich der morgendliche Gang zum Bäcker etwas Besonderes. Riesige Körbe mit einer Vielzahl von unterschiedlichen Brötchensorten animieren, viel zu viel zu kaufen. Der Weg führt an dem völlig überfüllten Innenhafen vorbei, hier liegen die Yachten im Dreierpäckchen.

Zielhafen ist in der Folge Falkenberg. Bei schwachem Wind ist nur eine Teilstrecke segelbar. Dem Flusslauf landeinwärts folgend machen

wir gegenüber einer Werft in dem örtlichen Segelclub zwischen Pfahl und Steg fest. Eine starke Strömung bis 3 Knoten erschwerte das Anlegen.

Bei wechselnden Winden sind einige Holeschläge notwendig um am Folgetag Vaberg zu erreichen.

Nach unseren Unterlagen soll ein im Stadthafen existierender Tivoli für unruhiges Liegen sorgen. Wir legen uns deshalb in den gegenüberliegenden Yachthafen von Getterön.

Zu Fuß erreichen wir hier in 30 Minuten den "Tempo"-Supermarkt, der ein ausreichendes Angebot hat. In der Nähe des Hafens bekommen wir bei einem Yachtausrüster Dyneemaleinen, die wir für den Baumniederholer und den Cunningham benötigen.

Die feste, die laufende und die holende Part zwischen den Blöcken des Baumniederholers müssen in ihrer Länge verändert werden und in die Refftalje des Cunninghams setzen wir noch einen zweiten Block ein. Die zusätzliche Umlenkung erfordert ebenfalls eine längere Leine.

Gleich am nächsten Tag erreichen wir den im Kungsbackafjord liegenden Hafen Gottskär. Einen verregneten Hafentag verbringen wir hier. Außer einem allerdings sehr guten Bäcker und ein paar Kneipen gibt es hier nichts zu sehn. Der Ort vermittelt den Eindruck eines ruhigen Villenvororts. Heute findet das Endspiel der Fußballweltmeisterschaft Deutschland gegen Argentinien statt. Über Deutschlandradio Kultur verfolge ich auf Langwelle die Liveübertragung. Allerdings zwischen 21.05 Uhr und 21.30 Uhr blendet sich der Sender aus dem laufenden Programm aus und bringt den Seewetterbericht des Wetterdienstes Hamburg. Eine halbe Stunde lang ist damit die Übertragung ausgeblendet. Auf Sendung zu bleiben ist der Redaktion nicht eingefallen, zumal der gleiche Seewetterbericht noch einmal um 22.05 Uhr vom Norddeutschen Rundfunk gesendet wird. Der Seewetterbericht meldet am nächsten Morgen um 06.40 Uhr: SE 5 abnehmend auf W drehend Schauer- und Gewitterböen, Kreuzseen 2 m.

Wir warten zunächst ab und laufen erst spät gegen Mittag aus. Zielhafen ist Lerkil. Ein bei stürmischen westlichen Winden problematischer Hafen. Zwei Hafentage verbringen wir hier bei starken westlichen Winden. Der Gästesteg liegt gegenüber der Hafeneinfahrt, hier sind wir dem Schwell ausgesetzt. Unkomfortables Liegen in einem wenig empfehlenswerten Hafen.

Bei schwachen bis mäßigen Winden aus

Südwest-West machen wir die Leinen los und segeln wenig später durch ein weitläufiges Schärengebiet. Ziel ist der Clubhafen Langedrag, Göteborgs Kungliga Segel Sällskap (GKSS). Zwischen Pfahl und Steg machen wir in einem grün gekennzeichneten Stand fest.

Es ist der 17. 7. 2014, wir sind in den westschwedischen Schären, unserem Zielgebiet, angekommen. Nach Rücksprache mit dem Hafenmeister müssen wir noch einmal in einen anderen Stand verholen, weil die gesamte Brücke wegen eines Events freigehalten werden soll. Viele Gastlieger belegen die freien, grün gekennzeichneten Plätze, vorwiegend kommen sie aus Dänemark und Norwegen.

Drei Hafentage haben wir eingeplant. Immerhin ist Göteborg die bedeutendste Handels- und Hafenstadt Skandinaviens und nach Stockholm mit 439.300 Einwohnern die zweitgrößte Stadt Schwedens. Unweit des Hafens befindet sich die Haltestelle der Tram, zwei Stationen sind es bis zu einem CO-OP-Supermarkt, um einzukaufen. Die gleiche Tram bringt uns am Folgetag in einer halben Stunde ins Zentrum Göteborgs.

Die Stadt quillt über vor Menschen, Einkaufszentren und Restaurants sind voll. In der Östra Larmgatan, mitten im Zentrum bekommen wir noch einen Platz im Restaurant Källarkrogen, um am Dagens Lunch teilzunehmen.

Nach einem Rundgang durch die sehenswerte Markthalle (Saluhallen) und nach einem ersten atmosphärischen Gesamteindruck kehren wir wieder zurück in die Ruhe des Hafens. Drei Stationen sind es mit der Tram am nächsten Tag bis zu einem Yachtausrüster. Hier bekommen wir den neuen Kartensatz "Västskusten Södra 2014 von Kullen bis Mareskär". Ersatz für unsere vorhandenen aber betagten Seekarten S923 und S924 ist nicht zu bekommen, sie decken den gleichen Bereich ab.

Zum Abschluss unseres Aufenthaltes hier, es ist Sonntag der 20. 7. 2014, besuchen wir noch einmal die Altstadt Göteborgs. Besonders im Stadtteil Haga haben sich in den alten Holzhäusern viele Boutiquen und Cafés etabliert und sorgen für viel Atmosphäre. Nicht weit ist es zu der sehenswerten Fischmarkthalle, die wegen ihrer Architektur "Feskekörka" (Fischkirche) genannt wird. Sie hat das Aussehen einer Kirche. Am heutigen Sonntag ist sie geschlossen. Zurück im Hafen, laufen wir kreuz und quer über die Stege. An der Brücke A haben sehenswerte Yachten bis 60 Fuß festgemacht. In einem Sei-

tenhafen steht eine "Farr 65", sie kann für 5 Stunden mit Skipper gechartert werden. 15.000 SEK kostet der Spaß, immerhin sind das 1.768 EURO.

Über das gut betonnte Hauptfahrwasser der Großschifffahrt segelnd erreichen wir bei schwachem Wind tags darauf den Börköfjord. Ziel ist hier der an der Ostseite gelegene Björkö Hamn. Ein dem Anschein nach idyllischer Hafen mit Badestellen und einer schönen Natur. Aber am folgenden Hafentag lernen wir die negativen Seiten kennen. Der Hafen hat neben einer Tankstelle auch noch einen ICA Supermarkt und bietet damit eine ausgezeichnete Versorgung. Die Folge, vor der Tankstelle bilden sich lange Schlangen wartender Motorboote, die auch gleich den Einkauf im Supermarkt mit erledigen. Das bedeutet Lärm und Schwell.

Bei einer fast unerträglichen Hitze machen wir am nächsten Tag die Leinen los und müssen bei dem schwachen Wind den Motor zu Hilfe nehmen. Die meisten Yachten drehen später westwärts in den Albrektssunds Kanal ein, um nach Marstrand zu gelangen. Nur wenige folgen dem Fahrwasser wie wir weiter nordwärts. Sorgfältig durch ein spärlich betonntes Schärengebiet navigierend, erreichen wir den abseits von Felsen umgebenen Clubhafen Nordön.

Bevor wir am folgenden Tag die Leinen los machen, nehmen wir noch ein erfrischendes Bad. Dicht an den Inseln Stora Dyrön und Astol vorbei navigierend erreichen wir bei schwachem Wind die äußeren Schären. Nach wenigen Seemeilen laufen wir ostwärts in den Hamnefjord ein. Unser Ziel ist der große Fischerei- und Handelshafen Skärhamn. Im hinteren Hafenbecken machen wir am Gästekai zwischen Muringleine und Steg fest. Hier ist es eng und es ist wenig Platz, um zu manövrieren. Wenig später ist der Anleger übervoll. Der Hafen ist beliebt bei den Schweden, er bietet neben einem Supermarkt, einem exzellenten Fischladen, einem Laden mit Segelkleidung, Restaurants und Boutiquen das sehenswerte und besuchenswerte "Nordiska Aquarellmuseet" (Aquarellmuseum). Hier findet z.Z. eine "Lars Lenin"-Ausstellung statt, mit überwältigenden Bildern in Aquarell-Technik. In einer "Sommarkonstskola" werden Aquarellmalkurse für Familien angeboten.

Nach einem kurzweiligen Hafentag navigieren wir durch den Toftösund, Kyrkesund und Mallösund. Die weiter draußen im Skagerrak liegende kleine Insel Käringön ist unser Ziel. Der

Hafen ist völlig überfüllt. Nach einem Fehlversuch passen wir in eine enge Lücke und machen zwischen Heckboje und Steg fest. Der Schwell ist hier erheblich, verursacht von einer Unzahl von Booten, die in Warteposition auf und abfahren, um in einer sich auftuenden Lücke einen Platz zu finden. Hinzu kommen noch die vielen Touristen, die mit der Fähre auf die Insel kommen. Natürlich herrscht hier eine pralle Ferienstimmung, die enge Bebauung mit wunderschönen, weiß gestrichenen Häusern, Boutiquen und Restaurants haben ihren Anteil an der atmosphärisch herausragenden Insel.

Gleich am nächsten Tag machen wir die Leinen los, uns ist das hier zuviel Trubel, und gelangen in das Bilderbuchschärenfahrwasser der Westküste, den Mainstream der Segler vieler Nationen. Wir passieren den an der Nordostspitze der Insel Härmanö gelegenen wunderschönen Hafen Gullholmen. Aber hier ist kein Platz zu bekommen.

Weiter auf dem dicht befahrenen Hauptschärenfahrwasser nordwärts fahrend erreichen wir das städtische Lysekil. Im Fischereihafen gehen wir längsseits an eine schwedische Segelyacht. Wegen Platzmangel liegen hier bereits schon einige im Päckchen. Wenig später haben zwei schwedische Yachten bei uns längsseits festgemacht. Auf dem äußeren Boot haben sich Bekannte des Eigners eingefunden, die mit Kind und Kegel permanent mit Gepolter über unser Vordeck hin und her marschieren, natürlich mit Straßenschuhen.

Schon am frühen Morgen des nächsten Tages legen wir ab. Die nicht sonderlich anziehende Stadt mit Industrie und der Liegeplatz im Päckchen lädt nicht zum Verweilen ein. Wir wissen aus früheren Erfahrungen, dass das Hauptfahrwasser Richtung Norden auf dem Weg nach Smögen noch stärker frequentiert ist. Denn hier ist das Hauptrevier der aus Oslo kommenden Norweger mit ihren PS-starken Motorbooten.

Deshalb setzen wir unseren Kurs nach Süden ab und verlassen nördlich von Gullholmen das dicht befahrene Hauptfahrwasser. Mit östlichem Kurs erreichen wir unseren Zielhafen Ellös an der NW-Seite der großen Insel Orust. Im Gästehafen machen wir zwischen Heckboje und Steg fest. Gleich südlich des kleinen Ortes liegt die Yachtwerft Hallberg-Rassy. Abseits des Mainstreams genießen wir hier in den folgenden zwei Hafentagen die erhoffte Ruhe.

Im 500 m entfernten Supermarkt von

“Hemköp” decken wir uns mit Lebensmitteln ein, in Hafennähe befinden sich ein Bäcker und eine Konditorei.

Nur wenige Seemeilen sind es in der Folge durch das enge Mallö Strömmar Fahrwasser in die Dragsmark-Bucht. Nach den Koordinatangaben des Kryssarklubbens sind hier zwei Festmacherbojen ausgelegt. Aber zwei Yachten haben sie bereits in Beschlag genommen, so dass wir vor Anker gehen müssen.

Gleich am folgenden Tag gehen wir Anker auf und navigieren durch ein weitläufiges Schärenengewässer mit hohen, bewaldeten Küsten und machen südlich der Insel Kalvön in Henan fest. In unmittelbarer Nachbarschaft liegt die Najad-Werft. Mit nordöstlichem Kurs ist tags darauf Gustavsberg unser Ziel. Nur kurz gehen wir längsseits an den Schwimmsteg. Der Anleger ist uns zu offen und zu ungeschützt, wir machen wieder die Leinen los und erreichen den auf Südseite des Bävean-Flusslaufs liegenden Yachthafen von Uddevalla. Der Hafen bietet nur wenig Platz, wir gehen zunächst längsseits an eine Motoryacht. Wenig später verholen wir an den Schwimmsteg. Eine Mini-Transat Yacht und ein Katamaran haben abgelegt.

Es ist Sonntag, der 3. 8. 2014, die Geschäfte der 3700 Einwohner großen Stadt haben geschlossen, die Straßen sind am heutigen Hafentag wie leer gefegt. Auf der Nordseite des Flusses, direkt gegenüber unseres Anlegers, befindet sich das architektonisch schöne, sehr eindrucksvolle und besuchenswerte Bohusläns Museum. Im Innern des großzügigen Museums wird das Leben in Bohuslän im vergangenen Jahrhundert bis in die Neuzeit eindrucksvoll und umfassend dargestellt. Im Museumsrestaurant Kajkanten essen wir vorzüglich mit Blick auf unsere DIVA.

Südwärts durch ein gut geschütztes, fjordartiges Fahrwasser mit bewaldeten Ufern, erreichen wir tags darauf nach knapp 22 Seemeilen den Gästehafen von Stenungsund. Zwischen Heckboje und Kai machen wir fest, unmittelbar am zentralen Einkaufszentrum der Stadt. Am frühen Morgen des folgenden Hafentages werden Marktstände aufgebaut. Ein reges Treiben beginnt. Abends werden die Stände wieder abgebaut, die Geschäfte im Einkaufszentrum haben geschlossen. Eine fast gespenstische Ruhe kehrt ein. Morgens liegt eine Plastiktüte mit frischen Brötchen auf dem Vorschiff, anbei ein Ausdruck des aktuellen Wetterberichtes. Eine nette Geste des Hafenmeisters.