

Ein Sommertörn in die Stockholmer Schären 2015

Karin und Peter Schmidt
mit der SY DIVA

Vorwort

In diesem Jahr richtete sich unser Kurs wieder ostwärts, um über die Schären Ostschwedens zielgerichtet die Stockholmer Schären, die Ålands und in der Folge Finnland zu erreichen.

Aber in den Stockholmer Schären mussten wir den Törn vorzeitig abbrechen. Für die Rückreise ging es zunächst einmal nur darum, die DIVA wieder sicher zurück nach Fehmarn in ihren Heimathafen zu bringen.

Abslippen und Ausrüsten

Am 30. 4. 2015 haben wir um 11.00 Uhr unseren Krantermin, drei Tage zuvor hatten wir bereits unser Appartement bezogen, um vorbereitende Arbeiten in der Winterlagerhalle zu erledigen.

Wir verholen in einen freien, zuvor mit dem Hafenmeister abgesprochenen, Stand. Nachdem der Masttrimm erledigt ist, wird der Großbaum installiert und werden die Beschläge angebracht. Die Plünnen werden aus dem vollgeladenen Auto zur DIVA gebracht und hier gestaut. Wir verbringen die erste Nacht auf der DIVA bei Westsüdwest 6 und einer Temperatur von 3 Grad Celsius. Der Heizlüfter läuft im Dauerbetrieb.

In den folgenden Tagen erledigen wir, bei zum Teil regnerischem Wetter, den Einkauf der Lebensmittelvorräte, holen unsere Segel aus Großenbrode, treffen Terminabsprachen mit der Werft, mit unserem Mechaniker und mit dem Gasprüfer. Immer wieder Unwetterwarnungen des Deutschen Wetterdienstes. In den Nachrichten ist von Hagelschauern und entwurzelten Bäumen die Rede. In Mecklenburg-Vorpommern hat ein Tornado Verwüstungen angerichtet, in Lübeck wurde das Holstentor geflutet.

Wir haben dagegen Glück, denn auf Fehmarn ist es erträglicher, wenngleich auch hier Sturmböen über die Insel fegten bei zum Teil schauerartigem Regen und vereinzelt Gewittern. Verzögerungen bei der Lieferung einiger Ersatzteile führen letztendlich dazu, dass über drei Wochen vergehen, ehe wir ablegen können.

Törnverlauf

Am Pfingstsonntag, den 24. 5. 2015 machen wir endlich die Leinen los, erreichen bei

schwachen Winden aus wechselnden Richtungen die Südostküste Lollands und machen hier im idyllischen Hafen von Nysted fest.

Bei westlichen Winden und Nieselregen erreichen wir am Pfingstmontag den Hafen von Klintholm an der Südküste Møns. Drei Hafentage verbringen wir hier bei Starkwind und zum Teil schauerartigem Regen. Gefühlte Temperatur 8 Grad.

Bei Südwest 4 bis 5 machen wir die Leinen los. Vor der Hafeneinfahrt von Klintholm hat sich ein hoher Seegang aufgebaut. Unser Ziel ist die Südküste von Stevns Klint. Im Fischereihafen von Rödvig machen wir zwischen Pfahl und Steg fest. In den folgenden beiden Hafentagen regnet es zum Teil schauerartig bei stürmischem Wind. Meeno Schraders Prognosen: Böen aus West bis 7 Bft. Wellenhöhe bis 1,80m. Der Deutsche Wetterdienst gibt für alle Vorhersagegebiete eine Starkwindwarnung voraus, als wir am 9.Tag erst spät auslaufen. Bei West bis Südwest 5 und einer groben See erreichen wir östlich von Trelleborg den Hafen von Gislövsläge. Den ersten schwedischen Hafen.

Eine unangenehm zu segelnde Strecke in Westostrichtung liegt hinter uns. Zwei stark befahrene Verkehrstrennungsgebiete sind zu durchqueren. Das im Wasser stehende Leuchfeuer Falsterborev ist für einen Teil der Großschifffahrt Drehpunkt. Hier ändern sie nahezu im rechten Winkel ihre Fahrtrichtung. Während der andere Teil dem Fahrwasser weiter gerade aus folgt.

Bei West bis Südwest 7 bis 8 bleiben wir die folgenden beiden Tage im Hafen. Wir fahren mit dem Bus nach Trelleborg, um uns mit schwedischen Kronen zu versorgen. Kein leichtes Unterfangen, in Schweden mit dem Bus zu fahren. Der Fahrer nimmt kein Bargeld, aber auch keine Kreditkarte. Das wird regional von den verschiedenen Transportunternehmen auch noch ganz unterschiedlich gehandhabt. Jedenfalls lässt uns der Fahrer kostenlos mitfahren mit dem Hinweis, uns in Trelleborg in einem autorisierten Zeitungsladen eine Magnetkarte zu besorgen, auf der ein Mindestbetrag aufgeladen wird.

Raumer bis achterlicher Wind aus West 4 bis 5, bei einer groben See, bringt uns am

4. 6. 2015, an meinem Geburtstag, rasch voran auf dem Weg nach Ystad.

Um Sandhamnaren herum erreichen wir in der Folge die Hanöbucht. Zielhafen ist hier Simrishamn. Am folgenden Tag bleiben wir bei westlichen Winden 5 bis 6 im Hafen. Es ist der 6. 6. 2015 und schwedischer Nationalfeiertag. Die für unsere Versorgung relevanten Läden haben geöffnet, das ist der sehr gute Bäcker und der Supermarkt ICA.

Bei Südwest 4 bis 6 erreichen wir in der Folge Hällevik, ehe wir bei schwachem bis mäßigem Wind in Karlskrona festmachen. Hier hat sich einiges verändert, die Schwimmstege hat man um 90 Grad gedreht. Der Abstand der daran befestigten Ausleger ist so bemessen, dass jeweils zwei Boote nebeneinander festmachen können.

Der Hafen wurde mit großem Aufwand umgestaltet. Es entstanden neue Sanitärgebäude, neue Waschmaschinen wurden installiert, Restaurants wurden gebaut, die Ufer- und Hafepromenade wurde neu gepflastert. Insgesamt ist damit auch optisch ein gelungener Yachthafen entstanden. In den folgenden zwei Hafentagen

haben wir ausreichend Gelegenheit, die neuen Anlagen in Anspruch zu nehmen.

Bei Südwest 4 bis 5 segeln wir in der Folge nur unter Genua durch den gut betonnten Torhamnsfjärden, erreichen den südlichen Kalmarsund und setzen hier bei einer groben See zusätzlich das Groß. Nach knapp 30 Seemeilen erreichen wir unseren Zielhafen Kristianopel.

Nordwärts, dem Fahrwasser des südlichen Kalmarsunds folgend, segeln wir tags darauf bei Südwest bis Süd 4 bis 5 bei einer starken Dünung platt vorm Laken nur unter Genua. Nach fünfeinhalb Stunden und gesegelten 31 Seemeilen machen wir in Kalmar zwischen Heckboje und Kai fest. Wegen der guten hafennahen Versorgungsmöglichkeiten, aber auch wegen der atmosphärisch viel zu bietenden Stadt, lohnt es sich, den folgenden Tag im Hafen zu bleiben.

Bei West 4 bis 5 sind die Bedingungen optimal, um im nördlichen Kalmarsund den kleinen Fischereihafen Sandvik, an der Westküste Ölands, anzulaufen. Drei Seemeilen vor der Hafeneinfahrt schief der Wind zwar ein, aber über 30 Seemeilen bescherte uns Rasmus einen herrlichen Segeltag.

Die Öresundbrücke



Unruhiges Liegen in der Nacht, aufländig wehender Westwind der Stärke 6 sorgt für erheblichen Schwell. Die Hafeneinfahrt ist nach Westen offen, so dass Seegang im Hafen steht. Obwohl wir hinter der Mole festgemacht haben, sind wir trotzdem dem Schwell ausgesetzt. Die See drückt das Wasser um die Mole herum und sorgt für erhebliche Schaukelbewegungen. Wir hatten vorsorglich unsere Ruckenden ausgebracht, die uns das Liegen erträglicher machen. Im Laufe des folgenden Hafentages lässt der Wind allmählich nach. Wir erledigen unsere Einkäufe im Supermarkt. Gleich gegenüber befindet sich die von überall weit sichtbare, historische Mühle Sandviks mit einem urigen Restaurant. Hier probieren wir das überwiegend aus Kartoffeln bestehende Traditionssessen „Lufsa“.

Tags darauf ist Klintemala, bei schwachen aus wechselnden Richtungen wehenden Winden, der erste Hafen in den Schären. Die ehemalige Holzverladebrücke mit angebautem Schwimmsteg liegt in einer geschützten Bucht. Ein kleiner Kaufmann, sanitäre Anlagen, Wasser und Stromanschluss laden zum Verweilen ein.

Bei schwachem bis mäßigem Wind ist in der Folge Solbergsudde unser Ziel, ein Anleger des

Westerviks Segelvereins (WSS). Am folgenden Hafentag machen wir uns zu Fuß, bei regnerischem Wetter, auf den Weg nach Västervik. Dagens Lunch beim Italiener, Lohn für den 4 km langen Fußweg, sowie der Einkauf bei Hemköp stehen auf dem Programm.

Schauerartiger Regen am nächsten Tag, es ist Freitag, der 19. 6. 2015. Das Clubmitglied, das heute für das Kassieren des Hafengeldes zuständig ist, lädt uns ein am heutigen Mittsommerfest teilzunehmen, mit dem Versprechen, dass wir bei einer Teilnahme vom Hafengeld befreit sind. Wir folgen der Einladung und verbringen einen unterhaltsamen Abend mit holländischen und deutschen Gastliegern sowie unseren schwedischen Gastgebern. Regen auch am folgenden Tag, erst spät legen wir ab und erreichen bei schwachem Wind aus Nordost die idyllische Ankerbucht Trollholmen.

Weiter Richtung Norden ist Getholmen unser Ziel. Ein im Handbuch der Claußens empfohlener Hafen. Aber als wir in den geschützten Hafen einlaufen, sehen wir überall an den Stegen Schilder mit der Aufschrift „Privat“. Uns bleibt nichts weiter übrig, als uns nach einem Ersatzhafen umzusehen. Im 4 Seemeilen entfernten

Trollholmen



ten Tyrislöt gehen wir längsseits zunächst an die Außenseite eines Schwimmsteiges, ehe wir uns an die mehr Schutz bietende Innenseite verholen können. Eine schwedische Yacht machte den Platz frei.

Bei mäßigem Ostwind segeln wir tags darauf über ein weiträumiges Schärenfahrwasser. Durch den engen Brandösund und den Lundasundet erreichen wir ein weitgehend offenes, ungeschütztes Fahrwasser. Schon von weitem können wir den Handelshafen von Oxelösund ausmachen. Im bei allen Winden geschützten Fischereihafen machen wir fest.

Am folgenden Hafentag belegt Karin zwei Waschmaschinen. Ich erledige inzwischen den Einkauf in der 3 Kilometer entfernten Innenstadt. Im gemütlichen Hafenrestaurant „Sailer“, dessen Inhaber Kjell Andersson ist, nehmen wir am Dagens Lunch teil. Kjell ist gleichzeitig Hafenmeister und sorgt schon seit vielen Jahren dafür, dass wir in dem engen Hafen immer einen Platz bekommen.

Tags darauf folgen wir, bei schwachen bis mäßigen Winden aus nördlichen Richtungen, dem engen Schärenfahrwasser Richtung Norden und erreichen den abseits gelegenen Hafen von Studsvik, ein Anleger des Segelclubs Studsvik in der Bucht Alviken. Die idyllische Lage lädt am folgenden Tag zum Verweilen ein. Bei Tagstemperaturen von 11 Grad ist es angenehm, den Heizlüfter in Betrieb nehmen zu können, denn hier steht uns eine Steckdose mit 220 Volt zur Verfügung.

Es ist Freitag der 26. 6. 2015, ein folgenschwerer Tag. Bei trübem Wetter machen wir die Leinen los. Zielhafen ist Nynäshamn in den Stockholmer Schären. Nordwestlich von Landsort bergen wir bei nachlassendem Wind, aber bei einer unangenehmen Restdünung die Segel. Beim Zusammenlegen des Großsegels bricht Karin zusammen. In einer Welle verdreht sie das linke Bein und kann sich vor Schmerzen nicht mehr bewegen. Es ist das Bein mit der künstlichen Hüfte. Sie bleibt wegen der starken Schmerzen auf dem Deck sitzen. Ich bekomme sie nicht ins Cockpit.

Mithilfe der Selbststeueranlage bewältige ich die restlichen 15 Seemeilen, lege unterwegs die Festmacher und Fender klar. Bei strömendem Regen mache ich neben einer dänischen Yacht an einem Ausleger in Nynäshamn fest.

Mit Unterstützung des Dänen schaffe ich es, Karin ins Cockpit zu heben. Wegen des Regens

bekommen wir sie mit viel Geduld auch noch in den Salon. Ich veranlasse im Hafembüro, die Ambulanz zu alarmieren. Da das Krankenhaus in Nynäshamn geschlossen ist, kommt die Ambulanz aus dem 70 km entfernten Stockholm. Nach einer Stunde ist sie vor Ort. Mit viel Mühe wird Karin aus dem Salon gehoben, nachdem sie zuvor eine schmerzstillende Spritze bekommen hatte. Ich fahre mit der Ambulanz mit nach Stockholm, bleibe, bis die Prozedur in der Notaufnahme erledigt ist. Dabei komme ich mit einem deutschen Pfleger ins Gespräch, den ich fortan telefonisch kontaktieren kann.

Ich fahre mit der Taxe zurück zur DIVA. Am folgenden Tag bekomme ich über den deutschen Pfleger Kontakt zu Karin. Die Diagnose ist, die künstliche Hüfte war ausgekugelt. Gott sei Dank kein Bruch. Noch in der Nacht ist die Hüfte unter Vollnarkose wieder eingerenkt worden. Ich fahre mit Bus und Bahn nach Stockholm, um Karin einige Kleidungsstücke, Papiere, Handy und Kreditkarte zu bringen. In den nächsten Tagen fliegt sie zurück nach Berlin.

Für mich ist jetzt vorrangig, wie bekomme ich jetzt die DIVA wieder zurück nach Fehmarn. Letztendlich ergibt sich die Möglichkeit, meine beiden Enkelsöhne in Anspruch zu nehmen. Beides Studenten, sie müssen noch eine Abschlussklausur schreiben und anschließend ein Praktikum beginnen. Dazwischen haben sie einige Tage Zeit und stehen mir für einen Teilabschnitt zur Verfügung. 14 Tage warte ich auf ihre Ankunft. In der Zwischenzeit beschäftige ich mich mit Putzen, Wäschewaschen und Einkaufen. Zuweilen gehe ich auch mal essen in eines der vielen Restaurants.

Neben mir legen diverse Schiffe an und ab. Ein Schwede wartet mit seiner Frau auf besseres Wetter und bleibt mit seiner Yacht eine Woche neben der DIVA liegen. Ich bekomme engeren Kontakt, sie sprechen gut Deutsch. Außer mit Deutschen komme ich zuweilen auch mit Holländern, Dänen und Schweden ins Gespräch. Trotzdem wird die Zeit lang, ich bin unmotiviert und habe den abrupten Törnabbruch noch immer nicht verkraftet.

Endlich, am 9. 7. 2015, treffen die beiden Jungen ein. Beides absolute Laien, das zeigt sich auch an der Vielzahl der mitgebrachten Plünnen. Ein logistisches Problem. Das lösen wir am folgenden Hafentag. Den Tag nutze ich auch für eine gründliche Einweisung, dazu gehört auch die Vermittlung der wichtigsten Knoten. Schon



Åhus

am frühen Morgen wird der reibungslose Ablauf des Frühstückmachens geprobt, dazu gehört auch der abschließende Abwasch. Nach leisem Protest ist schnell geklärt, wie das zukünftig abläuft.

Am 11. 7. 2015 machen wir die Leinen los. Zielhafen ist Studsvik, bei schwachem Wind ist nur eine Teilstrecke segelbar. Das erste Anlege- manöver klappt nicht so ganz, aber das ist normal. Übereinkunft bzgl. der abendlichen Zeit- abläufe bis zum Gang in die Koje. Beide sind es gewöhnt, in Berlin die Nacht zum Tag zu ma- chen. Da wir getrennte Kojen haben, ich schlafe im Salon, die beiden schlafen im Vorschiff, ist das kein Problem, zumal Salon und Vorschiff durch Türen getrennt sind.

Sie haben diverse Filme im Gepäck, die sie sich mittels mitgebrachtem Laptop ansehen wollen. Bedingung ist nur, dass sie dann auch morgens spätestens um 0800 Uhr aus der Koje kommen.

Ohne soziale Netzwerke läuft heutzutage gar nichts. Es geht um das Pflegen von Kontak- ten und das Austauschen von Meinungen im Netz bei Facebook, Twitter und YouTube. Beide haben natürlich für diesen Zweck ihre Smart- phones dabei.

Die mitgebrachten Geräte werden alle mit Akkus betrieben, die permanent aufgeladen werden müssen. Dazu ist ein Stromanschluss

von 220 Volt nötig, denn Ladegeräte über 12 Volt haben sie nicht dabei. Das heißt in der Kon- sequenz, wir werden nach Möglichkeit Häfen anlaufen, die mit Steckdosen ausgestattet sind. Das haben wir jetzt alles zu Anfang einvernehm- lich geklärt, um später möglichen Konflikten aus dem Wege zu gehen. Das ist letztendlich geleb- te gegenseitige Toleranz.

Wunschgemäß ist das künftige abendliche Standardessen Nudeln nach Mailänder Art. Dabei werde ich abwechselnd verschiedene Nudelsorten verwenden, die ich dann mit di- versen Tomatensoßen zubereite. Nach diesem reichhaltigen Gesprächsstoff machen wir erst spät in Studsvik die Leinen los und erreichen nach nur 16 Seemeilen den Fischereihafen von Oxelösund.

Eine kurze Strecke durch ein enges Schären- fahrwasser. Die Navigation hat gut geklappt, Dario hatte weisungsgemäß permanent den Zeigefinger auf der Seekarte und registrierte jede passierte Fahrwassertonne. Parallel lief der Kartenplotter kontrollierend mit, in dem ich zu- vor Wegpunkte und Route eingegeben hatte.

Es ist noch zeitig, der beim Anlegen stark auffrischende Wind hat nachgelassen. Wir ma- chen uns auf den Weg in die Stadt, um einzu- kaufen. Bordroutine hat sich eingestellt, Darwin staut die mitgebrachten Lebensmittel, und wäh- rend ich das Essen zubereite, deckt Dario den

Tisch. Schnell erledigen beide den anschließenden Abwasch. Die Pantry ist sauber und aufgeräumt. Das setzt sich am nächsten Morgen beim Frühstück fort. Während ich den Tee zubereite, sind beide damit beschäftigt, den Frühstückstisch zu decken.

Bei schwachem Wind aus Südost machen wir die Leinen los. Über den Brandösend erreichen wir ein weitläufiges Schärengebiet, querab vom Leuchtfeuer Enskär verlassen wir das Hauptfahrwasser und liegen die Ankerbucht Lisselön, südlich der Insel Haskö, an. Am Fischeranleger machen wir zwischen Heckanker und Steg fest. Am Giebel eines 40 Meter entfernten Hauses sichten wir eine Steckdose, aber wir verzichten einvernehmlich darauf, unser Kabel über diese lange Distanz auszubringen.

Auch am folgenden Tag kein Segelwind. Wegen des ruhigen Wetters navigieren wir zunächst über ein Außenschärenfahrwasser, erreichen im weiteren Verlauf wieder die Innenschären, und über die offene Küste bei Västervik den Hafen von Solbergsudde in einem grün gekennzeichneten Stand des Westerviks Segelsällskap machen wir nach 41 zurückgelegten Seemeilen fest. Zu unserer Freude sichteteten wir auf freier Strecke einen Seehund, der aber schnell wieder abtauchte.

Am folgenden Hafentag machen wir uns auf den 3 Kilometer langen Fußweg nach Västervik. Mit vollen Einkaufstüten kehren wir wieder zurück. Zuvor stärken wir uns im Subway mit wohlschmeckenden, üppig belegten Baguettes. Die freundliche und nette Atmosphäre im Club und nicht zuletzt die zur Verfügung stehenden Fahrräder wären einen längeren Aufenthalt wert gewesen. Aber der vorgegebene Zeitplan lässt das nicht zu.

Über Klintemala erreichen wir am nach einem traumhaften Segeltag am 17. 7. 2015 den Stadthafen von Oskarshamn. Damit liegen die ostschwedischen Schären achteraus. Zwei Tage verbringen wir noch gemeinsam hier, ehe die beiden mit Bus und Flieger nach Berlin reisen. Zuvor gehen wir nach den vielen Nudelgerichten an beiden Tagen zum Italiener und verzehren jeder eine riesige Pizza.

Ich stehe im ständigen Kontakt mit Karin. Ihr geht es den Umständen entsprechend gut. Sie beabsichtigt, am 27. 7. 2015, nach den Reha-Maßnahmen, nach Oskarshamn zu kommen. In den zehn Tagen meines Aufenthalts hier, mache ich gründlich Reinschiff, belege eine Waschma-

schine und verbringe die Zeit mit Einkäufen. Mittags gehe ich regelmäßig zum Lunch in die "Flanaden". Das Essen ist hier abwechslungsreich und von guter Qualität.

Am 27. 7. 2015 hole ich Karin um 1630 Uhr von der Bushaltestelle ab. Wir sind froh, künftig wieder gemeinsam auf der DIVA sein zu können. Nach einem Hafentag machen wir am 29. 7. 2015 die Leinen los.

Zunächst ist die Kursrichtung bei mäßigem Südwest optimal, bis wir bei aufrischem Starkwind den Kurs am Leuchtfeuer Dämman ändern müssen und bei strömendem Regen und bei einer groben See gegenan Borgholm nach sechseinhalb Stunden erreichen. Wir haben im geschützten Innenhafen festgemacht, passten gerade noch zwischen zwei schwedische Yachten. Am folgenden Hafentag machen wir Reinschiff und trocknen unsere nassen Plünnen. Dazwischen haben wir viel Zeit und Muße, um in der einzigen Stadt der Insel Öland bummeln und Kaffeetrinken zu gehen.

Tags darauf erreichen wir bei auffrischenden Winden aus westlichen Richtungen nach einem Holeschlag unseren Zielhafen Kalmar. Zwei Tage verbringen wir hier. Die Stadt ist teilweise wegen einer Radsportveranstaltung gesperrt. Aber wir finden Ruhe und Entspannung in der nahen Parkanlage. Einiges ist noch zu tun, wie etwa das Bunkern von Diesel und der Einkauf von Lebensmitteln. Aber es bleibt viel Zeit, um ins Kaffee zu gehen und beim nahen Yachtausrüster nach Sonderangeboten zu sehen.

Schon am frühen Morgen machen wir die Leinen los und erreichen Kristianopel im südlichen Kalmarsund. Herrliches Wetter, aber kein Wind, so dass wir ausschließlich den Motor zu Hilfe nehmen mussten. Hier findet zur Zeit das Hafenfest statt. Musik, Verkaufsbuden, viele Menschen haben sich eingefunden, um hier zu feiern. Auch wir mischen uns unter die Leute. Karin hat auf einer Bank Platz genommen. Wir sind im Begriff, weiter zu gehen, aber sie kann nicht aufstehen. Das Hafembüro hat bereits geschlossen. Zwei Telefonnummern stehen an der Eingangstür. Ich erreiche zunächst den Hafenmeister, der mich an seinen Sohn verweist, den ich unter der zweiten Nummer erreiche. Wenig später ist er im Hafen und alarmiert die Ambulanz. Sie kommt aus dem 60 Kilometer entfernten Karlskrona und ist nach einer Stunde vor Ort. Ich hatte inzwischen für Karin einige Sachen gepackt. Auch diesmal fahre ich mit, um

sie bis zur Notaufnahme zu begleiten. Mitten in der Nacht bin ich bei dichtem Nebel wieder mit der Taxe zurück im Hafen.

Am frühen Morgen des folgenden Tages ruft Karin an. Die Diagnose lautete wie gehabt, ausgekugelte Hüfte. Noch in der Nacht hat man sie wieder eingrenkt. Karin kann das Krankenhaus verlassen. Mittags um 1200 Uhr kommt sie mit der Taxe aus Kalskrona, bewaffnet mit zwei Krücken, einer Anziehhilfe für die Schuhe und einem besonderen Sitzkissen, das durch seine Form die Hüfte entlasten soll.

Mit besonderer Vorsicht machen wir tags darauf die Leinen los. Ich übernehme weitgehend alle Aufgaben, um Karin zu schonen. Bei schwachem Wind navigieren wir, nur unter Motor, Richtung Süden, verlassen das Hauptfahrwasser des Kalmarsunds am Eingang zum eng betonnten Torhamnsfjärden und erreichen über den Östrafjärden den Stadthafen von Karlskrona. Am folgenden Hafentag übernehme ich den Einkauf in den ziemlich weit entfernten Geschäften. Wir belegen zwei Wachmaschinen und lassen den Tag ruhig angehen mit kurzen Spaziergängen. Selbst in einem Stadthafen ist zuweilen eine idyllische Tierwelt zu beobachten. Ein Haubentaucherweibchen schwimmt

suchend und rufend im Hafen herum. Bis das Männchen mit einem Fisch im Schnabel erscheint. Just in diesem Moment taucht aus dem Gefieder der Mutter ein winziges Junges auf, steigt hinab ins Wasser, lässt sich füttern und verschwindet gleich wieder, wie es gekommen ist, im schützenden Gefieder der Mutter.

Tags darauf ist bei mäßigem, später nachlassendem Wind aus Ost die Insel Hanö unser Ziel. Nach der Durchfahrt durch die zu jeder vollen Stunde öffnende Möcklösundbrücke setzen wir die Segel und segeln durch ein betonntes Schärenfahrwasser. An der südlichen Untiefentonne Nalsten erreichen wir freies Wasser und machen nach 33 Seemeilen im Hafen von Hanö zwischen Heckanker und Kai fest. Für eine Teilstrecke brauchten wir die Unterstützung des Motors. Wir entspannen uns bei einem leichten Spaziergang.

Am nächsten Morgen hören wir den über Kanal 21 von Stockholmradio durchgegebenen Küstenwetterbericht. Danach soll der Wind in der Nacht auf Nordwest drehen mit 7 bis 10 m/sek. Nach einem herrlichen Ausflug zum hochgelegenen Leuchtturm mit einem wunderschönen weiten Panoramablick, entschließen wir uns, noch mittags auszulaufen.

Malmö



Wir wissen aus Erfahrung, dass man bei Nordwestwind hier sehr unruhig liegt. Die Hafeneinfahrt ist nach Nordwesten offen, damit steht erheblicher Schwell im Hafen. Bei schwachem Wind aus westlichen Richtungen erreichen wir den in einer weiten Bucht liegenden Hafen von Ahus. Wir machen im an der Südseite des Helgeflusses gelegenen Clubhafen des CSS fest. Den folgenden Hafentag nutzen wir für Spaziergänge, Einkäufe und Besichtigung der uns bisher unbekanntes Stadt.

Tags darauf ist Simrishamn unser Zielhafen, nur eine Teilstrecke ist bei mäßigem, später schwachem Wind aus östlichen Richtungen, segelbar. Hier bunkern wir Diesel und erledigen unsere Einkäufe. Am folgenden Hafentag nutzen wir die Gelegenheit, im Restaurant des Fischereihafens fangfrischen Fisch zu essen.

In der Folge ist bei schwachen nördlichen Winden Ystad unser Ziel, ehe wir an der Südküste Schwedens vorbei an Trelleborg den Falsterbokanal erreichen. Pünktlich öffnet die Brücke, gleich nach der Durchfahrt machen wir in Höllviken, Yachthafen des "Falsterbokanals Batklubbs", fest. In den folgenden beiden Hafentagen stellt sich der in den Wettervorhersagen angekündigte Starkwind ein. Bei 7 bis 8 Bft.

bringen wir unsere Festmacher mit den Ruckdämpfern aus und liegen geschützt in einem sicheren Hafen. Wir haben Zeit und Muße um entspannte Spaziergänge zu machen, im Hafenrestaurant essen zu gehen, in Annas Bageri Kaffee zu trinken und mit dem Bus nach Skanör zu fahren.

Bei Ost bis Nordost 4 und Regen machen wir die Leinen los, folgen nur unter Genua der betonten Rinne Richtung Norden, durchqueren die Öresundbrücke und haben den immer mehr auf Nord drehenden Wind auf der Nase. Wir nehmen die Genua weg und kommen nur unter Maschine gegen zunehmenden Wind und Seeegang nur mühsam voran. Ich hatte die wichtige Untiefentonne Trindelen als Wegepunkt eingegeben, aber wir können sie nicht ausmachen.

Wir sichten in der Richtung nur einen vermeintlichen Kümo. Wenige Meter davor, sehen wir dass es sich um einen Tonnenleger handelt, denn jetzt hängt die Tonne am Kran. Die Besatzung ist just in diesem Moment damit beschäftigt, die Tonne wieder an ihrem Platz zu deponieren. Sie ist offensichtlich in den letzten stürmischen Tagen vertrieben worden.

Bis Limhamn, unserem Zielhafen, sind es nur noch wenige Seemeilen. Zwischen Pfahl

Im Öresund





und Steg machen wir fest. Drei Tage verbringen wir hier bei zum Teil stürmischen Winden aus Ost. Ein großzügiger, komfortabler Hafen. Der Ort Limhamn, Vorort von Malmö, bietet alle Versorgungsmöglichkeiten. Aber der eigentliche Grund warum wir hier sind, ist die 7 km entfernte, bequem mit dem Bus zu erreichende Stadt Malmö. Nach dem aufreibenden Törn finden wir hier die erhoffte Ablenkung. Das hier gerade stattfindende Straßenfest lockte viele Menschen in die Stadt. Wir gehen essen, trinken Kaffee und nehmen die atmosphärisch viel zu bietende Stadt in uns auf.

Quer über den Öresund segeln wir bei schwachem Wind westwärts, überqueren die Hauptschiffahrtlinie und erreichen nordwärts segelnd den Hafen von Kastrup, ein Vorort von Kopenhagen. Einen Hafentag verbringen wir hier. Mit der Metro erreichen wir bequem Kopenhagen. Wie schon in Malmö entspannen wir uns hier in einer stimmungsvollen, faszinierenden Stadt. Insgesamt hat sich der Abstecher hierher gelohnt, wir haben den Törn abschließend noch ein bisschen abgerundet.

Ab jetzt wählen wir den direkten Kurs Richtung Heimat. Über den Fischereihafen von Rödvig, hier wehen wir drei Tage ein, erreichen wir Klintholm. Auch in Klintholm verbringen wir zwei Hafentage, ehe wir nach einem Fehlver-

such Nysted anlaufen. Auf halbem Weg sichten wir zu unserer Freude die so selten gewordenen Schweinswale.

Bei einem zunächst frischen, später schwächer werdenden Wind aus Ost, machen wir einen Tag später, am 31. 8. 2015 in unserem Heimathafen Burgtiefe auf Fehmarn fest. Von insgesamt 100 Tagen musste der Törn 24 Tage unterbrochen werden. 1100 Seemeilen liegen im Kielwasser der DIVA.

Fazit

Die Erkenntnis bleibt, es ist nicht alles beeinflussbar. Das ist uns besonders in diesem Jahr bewusst geworden. Letztendlich gilt es, auch mit außergewöhnlichen Situationen fertig zu werden. Unkalkulierbare Restrisiken wird es in immer geben. Aber Seesegeln bedeutet eben auch Entspannung und Abstand vom täglichen Leben, bei Wind und Wetter unterwegs zu sein und den Elementen zu trotzen. Im Gedächtnis geblieben sind mir die außergewöhnliche Hilfsbereitschaft und Anteilnahme der Schweden. Wegen der besonderen Situation habe ich für die langen Aufenthalte in Nynäshamn und Oskarshamn nur die Hälfte des normal üblichen Hafengeldes bezahlen müssen.

Alles in allem bleiben auch positive Erinnerungen an den diesjährigen Törn.