

Eine Reise zu den Ålandinseln im Sommer mit der SY DIVA

Karin und Peter Schmidt

Vorwort

Ziel unseres diesjährigen Törns war der Ålandarchipel. Etappenziele, nach Häfen in Dänemark, waren die Yacht-, Fischerei- und Naturhäfen der Schären Süd- und Ostschwedens.

Weiter nördlich waren es Ziele in den weitläufigen Stockholmer Schären, deren nördlichstes Eiland Arholma ist – ein Außenposten an der Ålandsee.

Die tiefe, gut geschützte Ostbucht der Insel diente uns als Schutzhafen und als Sprungbrett zu den Inseln Ålands.

Abslippen und ausrüsten

Am Dienstag den 10. 5. 2016 um 10.00 Uhr ist unser vereinbarter Krantermin.

Bereits einige Tage zuvor bezogen wir unser Appartement, um schon im Hallenwinterlager notwendige Arbeiten zu erledigen.

Wir verholten in den einzigen noch freien Stand, der mit seinen Ausmaßen viel zu groß für die DIVA ist. Alle anderen Boxen sind bereits mit Dauerliegern belegt.

Bei im Laufe des Tages zunehmendem Ostwind sind wir den ganzen Tag mit dem Stauen



Reiseweg der SY DIVA: vom 23.5. bis zum 24.8.2016

Burgtiefe - Gedser - Klintholm - Ystad - Simrishamn - Hällevik - Karlskrona - Kalmar - Sandvik - Klintemåla - Solbergsudde/Westerviks Segelsällskap (WSS) - Trollholmen/Ankerbucht - Snedskär/Bråvikens Segelsällskaps uthamn - Oxelösund/Fischereihafen - Ringsön/Ankerbucht - Soviken/Ankerbucht - Ornö Brunnsviken - Bullandö Marina Gräddö - Arholma Osthafen - Mariehamn Westhafen/Ålandiska Segelsällskapet (ÅSS) - Rödhamn/ÅSS-Außenhafen - Arholma Osthafen - Furusund - Getfoten/Brunsvik Segelclub - Stockholm/Wasahamnen - Södertälje - Stora Arkholmen/Ankerbucht Steganlagedes Rangsta Båtklubben - Ringsön/Ankerbucht - Oxelösund Fischereihafen - Snedskär/Bråvikens Segelsällskap uthamn - Håskö Südostbucht/Ankerbucht - Solbergsudde/Westerviks Segelsällskap (WSS) - Stora Vippholmen/Ankerbucht - Figeholm/Figeholms Båtklubb Påskallavik - Kalmar - Sandhamn/Fischereihafen - Hallarna/Fischereihafen - Simrishamn - Ystad - Gislövsläge - Klintholm - Gedser - Burgtiefe.

unserer Plünnen beschäftigt.

Bei herrlichem Wetter können wir am Vormittag des folgenden Tages den Masttrimm erledigen, den Großbaum und die Beschläge installieren. Stürmischer Wind und starker Schwell am Nachmittag machen weitere Arbeiten dann unmöglich.

Fünf Tage vergehen, ehe wir die Segel aus Großenbrode von Jan Heinritz holen. Zwischendurch hatte ich die Mastelektrik angeschlossen und die DIVA gereinigt. Immer wieder Böen bis 9 Bft., schauerartiger Regen, gefühlte Temperatur 6 Grad. Ein Wetterfenster ermöglicht es uns schließlich, die Segel einzuziehen.

Bei nachlassendem Wind verholen wir die DIVA an den Rundsteg. Nachdem der Wind auf

men die Batterie ab und decken es mit einer Staubplane ab. Dem Beginn des Törns steht nun nichts mehr im Wege, wir können jetzt jederzeit ablegen.

Törnverlauf

Es ist Montag der 23.5.2016, DP 07 meldet für die Westliche Ostsee: "Wind aus wechselnden Richtungen 2 bis 4, später NW bis N 4, Schauer- und Gewitterböen".

Um 11.15 Uhr machen wir die Leinen los, nachdem es aufgehört hatte zu regnen. Bei diebigem Wetter und einer schwachen Brise aus NW erreichen wir nach 36 Seemeilen unseren Zielhafen Gedser an der Südküste von Falster. Nur eine Teilstrecke war segelbar.



Nordwest gedreht hatte, war ein Liegen an unserem bisherigen Platz unmöglich geworden. Bei jetzt auflandigem Wind waren wir, direkt an der Einfahrt liegend, dem Schwell ausgesetzt.

Inzwischen ist es wärmer geworden, 11 Grad zeigt das Thermometer immerhin.

Es ist der 21.5.2016, wir bunkern Getränke, diverse haltbare Lebensmittel und Diesel; ordern eine zusätzliche nachgefüllte Gasflasche im Tausch mit einer leeren.

Wir bringen unser Auto in die Halle, klem-

DP07 meldet am folgenden Tag: "NW 4 auf NE drehend, schwere Gewitterböen bis 8 Bft."

Nach stürmischer Nacht bleiben wir im Hafen. In einem weit entfernten Supermarkt kaufen wir ein – Zahlungsmittel ist die EC-Karte, hier gibt es keinen Bankomaten; uns fehlt es an Dänischen Kronen.

Diesiges Wetter, schwacher Wind aus NE, 3 Seemeilen vor Klintholm dichter Nebel und auf der gesamten Strecke unangenehmer Seegang lassen tags darauf keine Freude aufkommen. Er-

freulich nur, dass Karin auf halber Strecke einen Schweinswal sichtete.

Nach knapp 7 Stunden machen wir in Klintholm, an der Südküste von Mön, zwischen Pfahl und Steg fest. Auch hier gibt es keinen Bankomaten mehr, der bisherige wurde abgebaut. Wir zahlen beim Kaufmann mit Euro und lassen uns das Wechselgeld in Dänischen Kronen auszahlen. Damit haben wir Fahrgeld für eine Busfahrt nach Stege – Provinzstadt und Hauptort von Mön. Hier erhalten wir am folgenden Hafentag die ersehnten Dänischen Kronen.

Die Wetterprognosen Meeno Schraders für die nächste Tage sind alles andere als günstig, denn es soll sich Starkwind aus Nordost einstellen. Damit ist in der Südlichen Ostsee auch mit einem groben Seegang zu rechnen.

Es ist der 27. 5. 2016, wir machen die Leinen los und nutzen den schwachen Wind aus nordöstlichen Richtungen, um noch rechtzeitig Strecke nach Osten zu machen. Nach 61 Seemeilen erreichen wir an der Südküste Schwedens den Yachthafen von Ystad. Mit einem Generalkurs von 60 Grad hat uns das weit voran nach Nordosten gebracht. Sonnenschein und moderater Seegang machten das Motoren erträglich, die Selbststeueranlage leistete ganze Arbeit.

Sechs Tage wehen wir in der Folge in Ystad ein. Die Prognosen haben sich bestätigt.

Die Wettervorhersagen Meeno Schraders sind täglich etwa gleichlautend: "NE bis E 6 in Böen 8, See 1,7 bis 2,2m." Auch Stockholmradio gibt regelmäßig Kulingwarnungen heraus. Regenschauer, Gewitter und Sonnenschein wechseln sich ab in den sechs Tagen unseres Aufenthalts. Aber wir sind froh, in einer Stadt festgemacht zu haben, die viel Abwechslung bietet, einschließlich einer kompletten Versorgung.

Bei nachlassendem, aber immer noch aus Nordost wehendem, schwachen Wind umrunden wir am 3. 6. 2016 die Huk von Sandhammen und erreichen in der Hanöbucht den Yacht- und Fischereihafen von Simrishamn.

Der folgende Tag steht im Zeichen meines Geburtstages. Wir leisten uns die sündhaften teuren Krabben aus dem nahen Fischladen im Fischereihafen, pulen sie im Cockpit aus und genießen sie mit dem mitgebrachten Dressing. Anschließendes Kaffeetrinken in einer Konditorei ist obligatorisch. Zwischendurch bin ich mit der Entgegennahme vieler telefonischer Glückwünsche beschäftigt. Nebenbei nutzen wir den

gut sortierten ICA-Supermarkt, um uns mit Lebensmitteln zu versorgen.

Bei Ost 4 machen wir am folgenden Tag die Leinen los und erreichen bei optimalen Windverhältnissen, allerdings bei einer zum Teil groben See, nach 6,5 Std. den im Nordteil der Hälleviksviken geschützt liegenden Hafen von Hällevik. Die Hanöbucht – kleine Biskaya – macht ihrem Ruf wieder alle Ehre, hier herrscht fast immer eine mehr oder weniger starke Dünung. Der ENE am folgenden Tag würde uns entgegen stehen, soll aber in den nächsten Tagen auf SW drehen. Grund genug, einen Hafentag einzulegen.

Die Prognosen Meeno Schraders bestätigen sich tags darauf. Bei SW 3 und leicht bewölktem Himmel sind die Bedingungen optimal auf dem Weg nach Karlskrona. Im Laufe des Tages hatte sich bei auffrischendem Wind ein grober Seegang aufgebaut, der uns etwas zu schaffen machte beim Segelbergen vor der breiten Einfahrt zwischen den Inseln Aspö und Tjurkö, dem Hauptfahrwasser nach Karlskrona. Vorbei an den markanten Leuchtfeuern Drottningkärr und Godnatt erreichen wir die betonnte Zufahrt zum Stadthafen von Karlskrona und machen hier längsseits an einem Ausleger fest.

Die Prognosen am frühen Morgen des nächsten Tages: "NE bis E5, Böen 6, See 0,8 bis 1,2m; und für den Kalmarsund N5, Böen 7".

Das Barometer unterstreicht die Wettermeldung, denn es ist um 13 Striche gefallen. Das bedeutet Starkwind gegenan, wir entscheiden uns für einen Hafentag. Karin nutzt den Tag für die Inanspruchnahme der hier kostenlosen Waschmaschinen.

Kalmar ist am folgenden Tag unser Zielhafen. Bei schwachen, rechtdrehenden Winden von NW über E bis SSE navigieren wir durch den Östrafjärden und gelangen über Torhamnudda in den Südlichen Kalmarsund. Mit nordöstlichem Kurs erreichen wir Kalmar nach 10,5 Std., Distanz knapp 60sm. Nur eine Teilstrecke war segelbar.

Nördlich von Sandhamn hat man die Windgeneratoren abgebaut, ein Novum im Zeitalter der alternativen Energiegewinnung. Im vergangenen Jahr hatten wir die im Wasser stehenden Windflügel noch in unsere Navigation mit einbezogen. Bei der Einfahrt in den Hafen von Kalmar zeigt sich uns ein ungewohntes Bild. Am Norra Kajen sind alle Heckbojen mit gestreiften Bändern miteinander verbunden und damit nicht nutzbar. Hier soll offensichtlich nicht angelegt

werden. Anlass ist eine riesige Baustelle. Hier sind Hallen abgerissen worden, Fundamente für eine Neubebauung sind bereits fertig gestellt. Die Baumaßnahme produziert Lärm, Staub und Schmutz. Was viele nicht davon abhält sich, wegen der nicht zur Verfügung stehenden Heckbojen, längsseits an den Kai zu legen.

Wir machen am Landgängen zwischen Auslegern fest, direkt vor den sanitären Anlagen. Damit haben wir genügend Abstand zur Baustelle. Drei Tage bleiben wir bei nordöstlichen Winden im Hafen und warten auf den vorhergesagten Südostwind. Bei wechselhaftem Wetter ist einiges zu erledigen. Bei Baltic, einem gut sortierten Schiffsausrüster, erstehe ich einige Zubehörteile, die ich gleich einbaue. Gegenseitiges Haarschneiden ist ebenso Programmpunkt wie Einkäufe im Supermarkt und das Bunkern von Diesel. Es bleibt aber zwischendurch genügend Zeit für Spaziergänge im Park und durch die Altstadt mit ihren engen Gassen und schönen Holzhäusern. Für das leibliche Wohl nehmen wir traditionell bei Mr. & Miss. Hannson, am preiswerten Lunch – Dagens Rätt – teil.

Der Wind hat gedreht, bei einer leichten Brise aus Ost machen wir die Leinen los. Ziel im Nördlichen Kalmarsund ist Sandvik an der Westküste von Öland. Nach einem herrlichen Segeltag bei Ost bis Südost machen wir nach 8,5 Std. zwischen Heckboje und Schwimmsteg fest. Markante Ansteuerungshilfe war die hohe Windmühle im Holländerstil. Erbaut im 19. Jahrhundert, ist sie aber schon lange nicht mehr in Betrieb. Heute beherbergt sie ein Restaurant.

Tags darauf erreichen wir nördlich von Krakelund, Klintemala den ersten Hafen in den Schären Ostschwedens. Die sagenumwobene Insel Blå Jungfrun immer im Blick, machen wir nach einem optimalen Segeltag bei Winden aus ENE an einer Pontonbrücke fest. Von der starken Dünung auf dem Weg hierher ist in den Schären nichts mehr zu spüren.

Durch den engen Sparösund navigierend, erreichen wir am folgenden Tag Solbergsudde und machen in einem grün gekennzeichneten Stand des Westerviks Segelsällskap (WSS) zwischen Auslegern fest. Bei schwachem Wind war nur eine Teilstrecke segelbar. Ein diensthabendes Clubmitglied begrüßt uns freundlich und kassiert die Hafengebühren. Wir erfahren die Code-nummer der sanitären Anlagen und gehen erst einmal unter die Dusche. Trübes, regnerisches Wetter am folgenden Tag. Kein Clubmitglied ist

zu sehn, es herrscht absolute Ruhe. Wir machen uns auf den 4 km langen Weg nach Västervik, um einzukaufen. In einem Thairestaurant nehmen an einem preiswerten Mittagstisch teil und treten so gestärkt den langen Rückweg an.

Tags darauf navigieren wir anfangs durch ein offenes Schärenfahrwasser, das bei starken auflandigen Winden ruppig und gefährlich werden kann, dann steht hier eine kurze, steile See. Aber bei schwachen Winden aus südlichen Richtungen haben wir ruhiges Wasser und erreichen später durch ein gut betonntes, enges Fahrwasser das Leuchtfeuer Torröstickskär. Hier verlassen wir das Hauptfahrwasser und gelangen nach 2,5 sm in die Ankerbucht Trollholmen. Im Nordostteil der Bucht, südlich eines hohen Felsens fällt der Anker, nach einem schönen Segeltag, auf 5 m Tiefe. Eine herrliche Ruhe umgibt uns hier. Weit und breit ist keine menschliche Seele zu sehn.

Am folgenden Morgen gehen wir Anker auf, der Wind hat gedreht und wir liegen auf Legerwall. Wir verlegen uns in Lee der Insel Trollholmen und stecken anfangs 22 m Kette bei einer Tiefe von 5,5 m. Aber bei zunehmenden Winden aus WSW 6 gehen wir auf 32 m Kette. Bei schauerartigem Regen verheißt der Wetterbericht von Stockholmradio nichts Gutes: "Regen W-SW 8 bis 11 m/sek.", auch Meeno Schrader meldet: "Böen bis 6 Bft.". Komfortabel liegen wir auch nicht in Lee der Insel, die starken Böen erreichen uns auch hier. Aber wir können in Lee liegend jederzeit Kette nachstecken.

Nach einer unruhigen Nacht gehen wir schon gegen 05.00 Uhr morgens Anker auf. Ein Kraftakt, der Anker hatte sich tief eingegraben. Herrliches Segelwetter, querab des Leuchtfeuers Torröstickskär, segeln wir über das Außenschärenfahrwasser, hier sichtet Karin einen Seehund.

Am Lf. Sandö erreichen wir wieder die inneren Schären. Über den Aspofjärden gelangen wir zu unserem Zielhafen Snedskär und machen hier nach einem wunderschönen Segeltag, nach 8 Std. zwischen Auslegern fest. Beim Anlegen hilft uns ein freundliches Clubmitglied des "Bravikens Segelsällskaps". Der Segelclub hat sich hier in viel Eigenarbeit ein idyllisches Domizil geschaffen.

Durch den engen Lundasund navigierend erreichen wir am folgenden Tag offenes Fahrwasser und sehen in der Ferne voraus die hohen Schornsteine des bedeutenden Handelshafens Oxelösund. Über das Hauptfahrwasser querab

des Leuchtfuers Ljungskär erreichen wir den Fischereihafen und machen hier zwischen Auslegern fest. Kjell Andersson, "Mister Oxelösund", ist immer zur Stelle, wenn er uns sieht. Er hat sich hier ein Refugium geschaffen mit seinem Hausboot, ihm gehört das Fischrestaurant und er ist der Hafenmeister. Wir freuen uns immer, wenn wir ihn wiedersehen.

Nach dem Duschen machen wir uns mit unserem Trolley auf den Weg in das 3km entfernte Stadtzentrum, um uns hier in einem gut sortierten Supermarkt mit Lebensmitteln zu versorgen. Am folgenden Hafentag belegt Karin die beiden Waschmaschinen. Nachmittags fahren wir mit dem Lions-Zug – einer Touristenattraktion bestehend aus einem Traktor mit zwei angehängten Waggons – in die Stadt. Er fährt mehrmals täglich nach einem festgelegten Zeitplan quer durch die ganze Stadt bis in den Fischereihafen. Wir machen einen umfangreichen Einkauf und weil die Bummelbahn auch im stadtnahen Yachthafen hält, bekomme ich in der hier existierenden Tankstelle Diesel, bevor der Lions-Zug seinen Weg in den Fischereihafen fortsetzt. Der Großeinkauf war nötig, weil wir in den nächsten Tagen keine Versorgungshäfen anlaufen werden.

Gut versorgt machen wir bei SW 2 bis 3 die Leinen los. Durch das gut betonnte, enge Schärenfahrwasser segelnd, erreichen wir Stendörren, einen schmalen Sund zwischen den Inseln Aspö und Krampö. Die an Bb. liegende Ankerbucht ist überfüllt. Mit südöstlichem Kurs laufen wir das Schärenarchipel Ringsön an – mit zahlreichen geschützten Ankerbuchten. An der Westseite des Västerfjärden fällt der Anker auf 4,50m Wassertiefe. Herrliches Wetter, es ist noch zeitig und nur wenige Ankerlieger verlieren sich in der weitläufigen Bucht. Im Laufe des Tages füllt sich die Bucht. Engländer, Holländer, Norweger, Deutsche und Schweden haben sich eingefunden.

Wir genießen die herrliche Natur und entschließen uns auch am nächsten Tag, wiederum bei schönem Wetter, in der Bucht zu bleiben. Es ist Freitag, der 24.6.2016, Feiertag für die Schweden, denn heute feiern sie Mittsommer, ihr wichtigstes Fest. Nach Regenschauern in der Nacht, gehen wir bei diesigem Wetter Anker auf und erreichen nach der engen Durchfahrt durch den Savösund offenes, freies Wasser. Mit östlichem Kurs ist die enge Durchfahrt nördlich von Landsort unser Ziel. Im weiteren Verlauf navi-

gieren wir durch eine betonnte Rinne und erreichen die schöne Ankerbucht Soviken. Hier hat der Svenska Kryssarklubben, deren Mitglied wir sind, zwei Bojen verankert, von denen wir die weit in der Bucht liegende in Anspruch nehmen.

Auf der langen, offenen Außenstrecke wurden Erinnerungen aus dem vergangenen Jahr wach, denn hier verunglückte Karin und wir mußten den Törn abbrechen.

Trotz des nur schwachen Windes aus ESE, war die Dünung auch heute wieder beträchtlich. Für Gotland wurden 10m/sek. vorhergesagt, das hatte seine Auswirkungen.

Bei schwachem Wind machen wir tags darauf die Leinen los. Nach einem engen Schärenfahrwasser, passieren wir mit nordöstlichem Kurs die Leuchtturm Mysingeholm und Söderhäll. Wir sind jetzt in den Stockholmer Schären angelangt. Unser Ziel ist Brunnsviken auf der Insel Ornö.

Nördlich der Untiefentonne Lindholmsgrundet gelangen wir in den Varsnäsfjärden und machen an einem Anleger der Ornö Varv zwischen Heckboje und Schwimmsteg fest. Viele Oldtimer kamen uns entgegen, sie nutzten die hier herrschenden thermischen Winde im Fjord. Wenig später kommen die unter Segel gesichteten Oldtimer zurück. Dicht an dicht legen sie rechts und links neben uns an. Eine drangvolle Enge herrscht jetzt am Anleger. Wir erfahren, dass sie eine Regatta gesegelt sind. Es sind durchweg Schärenkreuzer, gepflegt und wunderschön anzusehen. Am folgenden Tag leert sich der Hafen. Er gehört zu einer Werft, die offensichtlich ihre besten Zeiten hinter sich hat. Es wirkt alles etwas desolat, neben verrosteten Schiffen liegt ein nie fertig gestellter Kutter und die ausgelegten Bojen sind kreuz und quer ohne erkennbares System verankert. Aber irgendwie hat der Hafen auch Atmosphäre. Die sanitären Anlagen befinden sich in einem Privathaus. Hier gibt es neben einer Dusche auch eine Badewanne mit Whirlpool. In einem offenen Schuppen kann man Dinge fürs tägliche Leben erwerben. Neben einer Blechbüchse fürs Wechselgeld liegt ein Anschreibebuch, in das man die gekaufte Ware einträgt, ein Taschenrechner erleichtert die Addition der einzelnen Beträge. Alles auf Vertrauensbasis.

Es ist der 27.6.2016, wir wollen ablegen. Karin hat urplötzlich Schmerzen in der Leiste. Wir brechen ab und beruhigen uns mit der Eigendiagnose: "Es kann nur eine Zerrung sein."

Ich verhole die Diva längsseits an den Schwimmsteg, denn wir vermuten, dass der niedrige Steg ursächlich damit im Zusammenhang steht. Das Rauf- und Runterkommen war zu anstrengend. Am folgenden Tag geht es Karin etwas besser, die Medikamente haben gewirkt. Aber erst gegen Abend kann sie erstmalig wieder langsam aufstehn. Wir sind erleichtert, es scheint wirklich nur eine Zerrung gewesen zu sein.

Tags darauf ist Bullandö, eine große Marina, unser Ziel. Nach einem herrlichem Segeltag bei SE 2 bis 3 durch die weitläufigen Stockholmer Schären machen wir am Gästesteg zwischen Muringleinen und Kai vor einem Restaurant fest. Wir empfinden es als wohltuend, in einem alles bietenden Komforthafen zu sein mit sanitären Anlagen der Luxusklasse, zum Frühstück frische Brötchen zu essen und WL-Anschluß zu haben. Drei Hafentage verbringen wir hier bei Starkwind aus SW – neben gutem Essen bietet das Restaurant in der Wochenmitte Swing-Jazz und am Wochenende Unterhaltungsmusik. Das ist eine willkommene Abwechslung und verdrängt die Beschwerden Karins in Brunnsviken.

Bei SW-WSW 2 bis 3 navigieren wir in der Folge durch den Algöfjärd und den Östra Saxarfjärden, überqueren das Hauptfahrwasser Furusundsleden und machen westlich der Insel

Nykvarnsholmen in Nykvarn, einem zu einer Werft gehörenden Hafen, fest. Nur eine Teilstrecke war segelbar.

Tags darauf folgen wir nordostwärts dem Hauptfahrwasser Furusundsleden. Dabei müssen wir die riesigen Fährn beachten, die hier zwischen Helsinki und Stockholm permanent unterwegs sind. Nur wenige Meter fahren sie mit gedrosselter Geschwindigkeit an uns vorbei. Nach 6 Std. erreichen wir Gräddö, einen guten Versorgungshafen. Wir haben Glück, eine schwedische Yacht macht in dem vollen Hafen gerade die Leinen los und wir können zwischen Heckboje und Steg festmachen. Drei Hafentage verbringen wir hier. Fahren mit dem Bus nach Norrtälje, um schwedische Kronen abzuheben, denn der Bankomat im Supermarkt hier in Gräddö ist defekt. Wir nutzen die Hafentage, um uns umfangreich zu versorgen. Auch die Inanspruchnahme der Waschmaschine ist Programm. Fast während der gesamten Zeit weht der Wind stark bis stürmisch auflandig aus NW, so dass wir die Vorleinen auswechseln müssen und die Enden mit den Ruckdämpfern einsetzen.

Nur wenige Seemeilen sind es in der Folge nach Arholma, dem nördlichsten Eiland der Stockholmer Schären. Im Österhamnen machen wir zwischen Heckanker und Gästesteg fest.





Wenig später füllt sich die geschützte Bucht mit Ankerliegern, denn der Gästesteg hat nur begrenzte Kapazitäten. Die Bucht ist beliebt und seit alters her Absprungshafen zu den Ålandinseln. Quer über die autofreie, unter Naturschutz stehende Insel laufend, erreichen wir auf der Westseite einen kleinen Kaufmann, der nur ein eingeschränktes Warenangebot hat. Hier lädt auch ein kleines Café zum Verweilen ein. Die zum Mittsommerfest aufgestellte, reichgeschmückte "Midsommarstangen" ist noch präsent. Das Mittsommerfest hat hier eine große Tradition.

Tags darauf, es ist der 9. 7. 2016, überqueren wir die Ålandsee und erreichen nach etwas über 6 Std., bei schwachem Wind aus W - SW, den Westhafen von Mariehamn. Zwischen Heckboje und Steg machen wir fest. Zeitumstellung um plus 1 Std., hier gilt die Osteuropäische Zeit. Gastflaggenwechsel, Åland hat eine eigene nationale. Auch die Finnen setzen die Gastflagge unter der Steuerbordsaling, obwohl die Ålands zu Finnland gehören. Aber sie sind weitgehend autonom, haben eigene Briefmarken, eigene Autokennzeichen, sind entmilitarisierte Zone und sprechen schwedisch. Wahrzeichen des Westhafens ist die "Pommern", eine Viermastbark, die weltweit als schneller Frachtensegler

unterwegs war und heute hier als Museumschiff besichtigt werden kann. Noch in diesem Jahr kommt sie ins Trochendock und soll überholt werden um dann 2017 wieder an ihrem alten Platz zu besichtigen zu sein. Im Westhafen haben auch die riesigen Fähren und Kreuzfahrtschiffe ihre Pier.

Im vom Ålandska Segelsällskapet (ÅSS) betriebenen Yachthafen wird traditionell jeden Tag, pünktlich um 21.00 Uhr, mit einem Kanonenschuss dazu aufgefordert, die Flaggen einzuholen. Zwei Hafentage verbringen wir hier, machen Spaziergänge zum Osthafen bis hin zum Historischen Hafen. Wir versorgen uns mit Lebensmitteln und mit Geld – der Euro ist hier Landeswährung – und genießen die Atmosphäre in der einzigen Stadt Ålands.

Wir machen die Leinen los und navigieren durch enge Fahrwasser auf dem Weg nach Rödhamn. Gewöhnungsbedürftig ist das Kolorit der Seekarten wie auch die Betonung nach dem Kardinalsystem. Hilfreich sind senkrecht rot-weiß gestreifte Tafeln, in Linie gepilt – Deckpeilung – führen sie an den Untiefen vorbei. Die Betonungen sind bei entgegenstehender Sonne schwer auszumachen, an den offenen Stellen steht grober Seegang. Wenige Seemeilen vor Erreichen unseres Zielhafens haben wir im jetzt

offenen Seewasser eine grobe See, ehe wir in Rödhamn zwischen Heckboje und Steg festmachen. Rödhamn liegt auf einer Insel und hatte früher die Funktion eines Lotsenhafens. Wie der Westhafen von Mariehamn auch wird er vom ÅSS betrieben. Der ÅSS hat die Insel gepachtet, sie ist mit ihrem Anleger Außen- und Ausflughafen von Mariehamn. Geschützt hinter einem hohen Felsen liegend ist es die absolute Idylle. Es gibt keinen Strom, Oberhalb des Felsens befindet sich eine Pumpe für Frischwasser, hier steht auch das alte Lotsenhaus. Etwas abseits ist ein Museum zu besichtigen mit der Nachrichtentechnik vergangener Tage. Der weite Blick von hier oben über die weite Schärenlandschaft ist phantastisch. Der Verwalter des Hafens hält eine kleine Auswahl an Kaffee, selbstgebackenem Kuchen, Brötchen und geräuchertem Lachs bereit. Bestellte Brötchen legt er morgens aufs Vorschiff, die Tüte ist mit einem handgeschriebenen Wetterbericht versehen. Zwei Hafentage bleiben wir auf der Insel, ehe wir mit südwestlichem Kurs die Ålandsee überqueren, um Schweden anzulaufen. Nach 7,5 Std. erreichen wir die enge Einfahrt von Arholma und machen in der Ostbucht an einem gerade am Gästesteg freigewordenen Platz, zwischen Heckanker und Steg fest.

Gastflaggenwechsel; wir stellen unsere Uhren wieder auf die Mitteleuropäische Zeit um – minus 1 Std. Wir verbringen zwei wetterbedingte Hafentage auf der Insel, denn der frische bis starke SW-Wind steht uns entgegen. Wir nutzen den Aufenthalt für die Erkundung des Eilands. An weidenden Schafsherden vorbei wandern wir kreuz und quer durch üppige Kulturlandschaften, für deren Erhalt die Stiftung Skärgårdsstiftelsen zuständig ist. In der Vergangenheit lebten die Einwohner von der Landwirtschaft und vom Fischfang, daneben waren sie auch als Lotsen tätig. Heute ist der Tourismus ihre Haupteinnahmequelle.

Bei immer noch hartnäckigem Südwestwind, ist in der Folge Furusund unser Ziel. Bei schwachem Wind gegenan ist Segeln nicht möglich. Zwischen Heckboje und Steg machen wir im direkt am Hauptfahrwasser gelegenen Hafen fest. Der zu einem hübschen Badeort gehörende Hafen ist permanent dem Schwell vorbeifahrender Fähren und Motorbooten ausgesetzt.

Tags darauf machen wir die Leinen los und folgen dem Hauptfahrwasser Furusundsleden südwestwärts, bis wir querab von Vaxholm die

Insel Getfoten erreichen. An der Nordseite der kleinen naturschönen Insel machen wir an einem Steg des Segelvereins Brunsvik (SSB) vor Heckanker fest. Oberhalb der Steganlage befindet sich auf einer Anhöhe ein "Krog". Idyllisch im Wald gelegen, ist er ein beliebtes Ausflugsziel, das nur mit einem Boot erreichbar ist.

Nur 10 Seemeilen von Stockholm entfernt, dient uns Getfoten als Übernachtungsplatz, um am nächsten Tag zeitnah den Wasahammen zu erreichen, denn der zentral gelegene, meistbesuchte Hafen von Stockholm ist meist überfüllt. Um 11.00 Uhr machen wir im Innenhafen zwischen Auslegern fest. Wir hatten richtig kalkuliert, schon auf dem Hauptfahrwasser kamen uns eine Unzahl finnischer Yachten entgegen, die die Plätze im Wasahammen freigemacht hatten. Bei hochsommerlichem Wetter verbringen wir drei Tage in Stockholm. Das Stadtzentrum und die Gamlastan erreichen wir problemlos zu Fuß. Wir genießen die pralle Atmosphäre im Zentrum und das mediterrane Flair der Gamlastan. Zwischendurch bleibt noch Zeit, die kostenlosen Waschmaschinen in Anspruch zu nehmen.

Am Nybrokajen hat die riesige Ketsch "Kamaxitha", unter englischer Flagge segelnd, festgemacht. Einer aufgestellten Tafel sind die Schiffsdaten zu entnehmen: gebaut 2012 bei Royal Huisman in Holland, Länge 55,40m, Breite 9,07m, Tiefgang 6,50m, Speed 15,60kn, Konstrukteur Dykstra Naval Architects. Die Segel werden in zwei riesigen Großbäumen eingerollt.

Bei schwachem Wind machen wir am 24.7.2016 die Leinen los und erreichen die gegenüberliegende, pünktlich öffnende Brücke, werden wenig später zeitnah geschleust und gelangen über den Mälaren zur Schleuse in Södertälje. Hier müssen wir zwei Stunden warten, weil gerade ein Frachter geschleust wird. Nach insgesamt 7 Std. machen wir in dem unmittelbar südlich der Schleuse gelegenen Gästehafen von Södertälje fest. Die gesamte Strecke legten wir bei windstillem Wetter unter Motor zurück.

Bevor wir am folgenden Hafentag einkaufen und Diesel bunkern, braucht Karin dringend Ruhe, die hektische Betriebsamkeit gestern in der überfüllten Schleuse bei einer Gluthitze war anstrengend. Aber nach einem erfrischenden Duschbad ist die Welt wieder in Ordnung.

Tags darauf passieren wir bei S4 den Södrakanal und gelangen über den Brandalsund zu der kleinen Felseninsel Stora Arkholmen, die

vom Rangsta Båtklubben verwaltet wird. Zwischen Heckanker und Holzsteg machen wir an der Nordseite der Insel fest. Hier liegen wir geschützt bei südlichem Wind. Auf dem Weg hierher mussten wir gegen den Wind motoren. Alternativ kann man auch an der Südseite der Insel festmachen, wenn der Wind aus nördlichen Richtungen weht. In einem Stahlbehälter deponiert man hier 50 Schwedische Kronen für den Erhalt der Steganlagen.

Auch für den nächsten Tag sagt Meeno Schrader südwestlichen Wind voraus, so dass wir das große Naturreservat Ringsön nur mit Motorunterstützung erreichen. Im Westteil des Västerfjärden fällt der Anker auf 4m Wassertiefe. Auf Gegenkurs, mit aufgefierten Segeln platt vorm Laken, kamen uns schwedische Yachten im Pulk entgegen. Sie waren auf Heimatkurs.

Stockholmradiomeldet am folgenden Tag: "S 7 bis 10 m/sek., bedeckt". Wir gehen Anker auf, navigieren durch enge Schärenfahrwasser und machen nach 3 Stunden im Fischereihafen von Oxelösund fest. Wir konnten wenigstens eine Teilstrecke segeln.

Tags darauf erreichen wir über ein offenes Schärenfahrwasser den engen Lundasund. Mit westlichem Kurs gelangen wir über das Fahrwasser nach Arkösund zu dem Anleger des Bråvikens Segelclubs. Zwischen Auslegern machen wir fest. Bei schwachem Wind aus SW brauchten wir die Unterstützung des Motors. Regen und in der Ferne Aufzug eines Gewitters, halten uns am nächsten Tag davon ab, auszulaufen.

Bei WSW 5 bis 6, machen wir in der Folge die Leinen los. Wenig später müssen wir bei Drückern über 6Bft. das 2. Reff einbinden, wir nehmen an den offenen Stellen Wasser über. Ziel ist die Südostbucht von Håskö. Wir legen uns hier an eine der hier ausgelegten "S XK"-Bojen. 40 Seemeilen sind es in der Folge nach Solbergsudde. Über innere und äußere Schärenfahrwasser navigierend, machen wir nach 8 Stunden in einem grünen Stand des Westerviks Segelsällskap fest. Bei schwachen Winden aus W bis SSE konnten wir nur eine Teilstrecke segeln. Am nächsten Tag bleiben wir im Hafen, laufen nach Västervik, gehen hier einkaufen und essen. An der Tankstelle der Västervik-Marina füllen wir unsere Dieselkanister. Von der Centralstation fahren wir mit dem Bus zum Campingplatz und laufen mit unserem vollgeladenen Trolley zum Hafen.

Tags darauf gelangen wir über den engen

Sparösund in die Außenschären und erreichen in der Folge in den inneren Schären die Ankerbucht Stora Vippholmen, eine "S XK"-Boje dient uns als Festmacher.

Bei SW 5-6, machen wir die Leinen los und motoren gegenan durch ein eng betonntes Fahrwasser. Am Ausgang der Schären empfängt uns eine grobe See gegenan. Nördlich vom LF Soen ändern wir unseren Kurs und erreichen querab des Atomkraftwerks Simpevarp ein sehr enges, dicht betonntes ruhiges Schärenfahrwasser. An der Bake Hommeskär folgen wir dem betonnten Fahrwasser nach Figeholm und machen an der Gästebrücke vor Hechboje fest. Am folgenden Tag findet hier ein Hafenfest statt, Buden werden aufgebaut, Musik fordert zum Tanz auf. Unsichere Wetterlage tags darauf, wir ziehen es vor, durch eng betonnte Fahrwasser zu navigieren. Vorbei an Oskarshamn erreichen wir Paskallavik. Zwischen einer ehemaligen Verladepier und einer Heckboje machen wir fest.

Bei zunehmenden Wind aus West mit Böen bis 6 Bft. segeln wir mit zwei Reffs nach Kalmar. Für die 40 sm benötigen wir 6,5 Stunden, eine schnelle Fahrt mit tlw. 7 bis 8 kn. Vier Hafentage verbringen wir hier, ehe wir die Leinen losmachen und bei schwachem Wind den Fischereihafen von Sandhamn anlaufen. Längsseits am hinteren Kai machen wir fest.

Meeno Schrader meldet für die nächsten zwei Tage: "SW 6 bis 7, See 1,5 bis 1.8m". Grund genug, für die nächsten Tage im Hafen zu bleiben. Der Hafen hat sich gefüllt, neben uns geht eine Yacht längsseits. Überall liegen die Schiffe jetzt im Päckchen.

Bei einer leichten Brise aus W-SW navigieren wir in der Folge durch den gut betonnten Torhamnfjärden, passieren die Fahrwasser des Östra- und des Västrafjärden und erreichen die Hasselöbron. Sie soll zu jeder vollen Stunde für 10 Minuten öffnen. Es ist 11.30 Uhr und wir können in der Ferne die geöffnete Brücke ausmachen. Als wir sie wenig später erreichen, ist sie bereits wieder geschlossen. Ich telefoniere mit dem Brückenwart und erhalte die Bestätigung, dass die Brücke wie vorgesehen um 12.00 Uhr wieder öffnet. Gleich hinter der Brücke steuern wir den am Bb. liegenden kleinen Fischereihafen Hallarna an. Hier legen wir uns längsseits an die Kaimauer.

Am nächsten Morgen machen wir die Leinen los, unser Zielhafen ist Simrishamn. Bei NW 3 bis 4 haben wir die Südschwedischen Schären

bald achteraus und segeln bei Südwestkurs optimal mit halbem Wind. Dann zieht eine dunkle Wolkenwand auf, und unvermittelt fallen stürmische Böen aus NNW mit 7 bis 8 Bft. ein. Wir rollen die Genua weg und laufen zunächst ab. Hinter jeder Böe luven wir wieder an, um nicht zu weit vom Kurs abzukommen. Der Wind läßt nach einigen Stunden nach und weht aus NNW mit 5 bis 6 Bft. Wir rollen die Genua wieder aus. 8,5 Std. brauchen wir für die 55 Seemeilen bis Simrishamn, eine schnelle Fahrt. Zwei Tage bleiben wir im Hafen bei zum Teil regnerischem Wetter. Dann machen wir bei schwachem Wind die Leinen los und erreichen bei trübem Wetter unseren Zielhafen Ystad.

Mit Westkurs segeln wir tags darauf bei leichten, achterlichen Winden aus südöstlichen Richtungen an der Südschwedischen Küste entlang und machen nach 5 Std. in Gislövsläge fest.

Meeno Schrader meldet am nächsten Morgen: "Süd 2 bis 3, Böen 3 bis 4, See 0 bis 0,5m." Bei SSW 2 legen wir ab. Der Wind dreht in der Folge auf WSW bis SSW 4 bis 5 und kommt jetzt bei südwestlichem Kurs genau gegenan. Bei einer groben See nehmen wir den Motor zu Hilfe. Um die Kreidefelsen von Mön herum bis Klintholm können wir bei Süd 4 wieder segeln und erreichen den Hafen nach insgesamt 42 sm in 8 Std. Riesige Algenfelder auf dem Weg hierher hatten dafür gesorgt, dass sich der Seewasserfilter komplett zugesetzt hat.

Nach einem Hafentag ist Gedser unser Zielhafen. Bei WNW 4 bis 5, segeln wir hoch am Wind mit einem Generalkurs von 214 Grad. Wir segeln höher als nötig, um ggf. Reserven bei einem Windreher zu haben. Nach einem herrlichen Segeltag machen wir nach 7 Std. fest. Auch am folgenden Tag beschert uns Rasmus einen traumhaften Segeltag. Bei raumen Wind der Stärke 3 bis 4 und einer zum Teil groben See erreichen wir unseren Heimathafen Burgtiefe auf Fehmarn. Im Kielwasser der DIVA liegen nunmehr 1265 Seemeilen. 45 Fahrt- und 48 Hafentage waren es insgesamt.

Fazit

Wir konnten das Erlebte des vergangenen Jahres, als wir den Törn abbrechen mussten, zumindest zeitweilig nicht ganz ausblenden. Das führte in der Konsequenz dazu, dass wir die Häfen Kristianopel und Nynäshamn nicht anliefen. Denn hier hatten wir das ganze Ausmaß des Abbruchs durchlebt.



Und als Karin in Brunnsviken auf der Insel Ornö zwei Tage ausfiel, weil sie Schmerzen in der Hüfte hatte, haben wir vehement fast schon suggestiv in unserer Eigendiagnose festgestellt: "Es kann nicht sein, dass die Hüfte ausgekugelt ist. Es muss eine Zerrung sein, der lange Schritt vom Bug zum niedrigen Schwimmsteg und umgekehrt hat zu einer Zerrung geführt." Gott sei Dank hatte sich das bestätigt und wir konnten nach drei Tagen wieder auslaufen.

Traditionell trifft man gelegentlich bekannte Gesichter, insbesondere in den strategisch günstig gelegenen Häfen, die fast alle, die auf dem Trip nach Norden sind, anlaufen. Es ist immer ein erfreuliches Wiedersehen, verbunden mit einem regen Gedankenaustausch. Gern erinnern wir uns auch an zwei ältere Hamburger Segler vom Segelverein Wedel. Sie sind mit einer "6 KR" von Abeking und Rasmussen (A u. R) unterwegs. Einem äußerst gepflegtem Holzschiff, das konsequent im alten Stil immer wieder nachgebessert wurde. Traditionell gekleidet, würde man die beiden auch optisch unmittelbar mit der Holzyacht in Verbindung bringen. Sympathisch und kompetent, machte es Spaß, sich mit den beiden Seglern auszutauschen.

Der Rückweg war wie immer der beschwerlichere Teil des Törns. Hartnäckiger Südwest machte uns das Leben schwer. Aber wir machten das Beste daraus und sind rückblickend dankbar und zufrieden, wie der Törn in diesem Jahr gelaufen ist.