

Sommertörn 2019, mit der SY DIVA in die Stockholmer Schären.

Von Peter und Karin Schmidt



Vorwort

Unser Reiseziel waren in diesem Jahr die weitläufigen, offenen Schären südlich und östlich von Stockholm. Ein Segelrevier von besonderer Güte. Natürlich war die Metropole Stockholm mit eingeplant.

Offen waren wir, bei einer guten Wetterlage den Törn weiter Richtung Norden fortzusetzen. Jedenfalls hatten wir alle nautischen Unterlagen mit dabei.

Über offene Seestrecken erreichten wir zunächst Etappenziele in Dänemark und Schweden, ehe wir über den Südlichen und Nördlichen Kalmarsund die Schären Ostschwedens anliefen – eine seglerisch anspruchsvolle Region mit engen Fahrwassern, unzähligen Inseln und geschützten Ankerbuchten. Nördlich von Landsort und Nynäshamn gelangten wir schließlich in die Stockholmer Schären.

Abshippen und ausrüsten

Es ist Sonntag, der 12. Mai 2019. Wir beziehen unser gebuchtes Appartement auf Fehmarn. Es steht uns nur für drei Tage zur Verfügung. Rasch arbeiten wir meine To-do-Liste ab, wie z.B. die Mastmontage und vieles mehr.

Den vereinbarten Krantermin ziehen wir, wegen der angekündigten Schlechtwetterprognosen, um einen Tag vor.

Gleich nach dem Zuwasserlassen verholen wir in einen freien, zuvor mit dem Hafenmeister abgesprochenen Stand. Unmittelbar nach dem Festmachen erledige ich hier gleich den Masttrimm und sichere die Terminals. Das war auch gut so, denn am folgenden Tag erreicht der aus Nordost wehende Starkwind 6 – 7 Bft. bei immer wieder einsetzenden Regenschauern, Temperatur 11°C, gefühlt 5°C.

Es ist Donnerstag, der 16.05.2019, wir ziehen vom Appartement aufs Schiff und schaffen die Plünnen an Bord. Der Heizlüfter ist permanent in Betrieb, und weil der Wind von Backbord achteraus ins Cockpit hinein weht, ziehen wir die Kuchenbude rüber.

In den folgenden Tagen erledigen wir die üblichen Routinearbeiten: Mastelektrik anklemmen, Plotter anschließen, Funktionsprüfungen. Schon in der Halle stellte ich beim Laden der Batterien fest, dass unsere fünfzehn Jahre alten Akkus ausgetauscht werden müssen. Wir bestellen über unseren Monteur neue Batterien, bleiben wie bisher bei Nassbatterien mit der

gleichen Kapazität, fürs Bordnetz 2 x 105 Ah parallel geschaltet zur Verdoppelung der Kapazität und eine Starterbatterie 74 Ah, die durch ein elektronisch spannungsgesteuertes Trennrelais von der Bordnetzatterie getrennt wird. Mit den herkömmlichen Batterien sind wir sicher, dass die Ladekennlinien unseres fünfundzwanzig Jahre alten Ladegerätes ausreichen, um einwandfrei zu laden.

Am 25.05.2019 sind die Batterien da und können getauscht werden.

In den dazwischen liegenden Tagen haben wir einen neuen Wassertank eingebaut, Wartungsarbeiten am Motor vornehmen lassen, Lebensmittel gebunkert, die Segel aus Großenbrode von unserem Segelmacher Jan Heinritz geholt und gleich eingezogen, Karin hat zwei Waschmaschinen in Anspruch genommen und die inzwischen angefallene Wäsche gewaschen.

Einiges bleibt dann noch zu tun: das Voltmeter bekommt eine neue Sicherung, Gasflaschen im Austausch aus Burgstaaken besorgt, Diesel-Reservekanister aufgefüllt, Resteinkauf bei Edeka, Rein Schiff.

Wir fahren mit unserem Auto durch die Waschanlage, erhöhen den Reifendruck auf 3 Atü und bringen es in die Halle. Hier decken wir den Audi mit einer Staubplane ab und schließen das elektronische Ladegerät an. Am folgenden Tag laufen wir noch einmal zum Hallenlager und kontrollieren, ob die Leuchtdioden alle in Funktion sind.

Törnverlauf

Einen Tag später, am 01.06.2019, machen wir um 10.30 Uhr bei SSW 4 die Leinen los. Die Prognosen Meeno Schraders: SW 3 bis 4, Böen 4 bis 5, See 0 bis 0,5m, wolkenlos.

Am Nachmittag nimmt der Wind zu, bei SSW 5 bis 6 haben wir das Leuchtfeuer Rødsand Rende Stb. querab und bergen die Segel. Eine grobe See und die gerade einlaufende Fähre erschweren das Manöver zusätzlich, ehe wir das eng betonnte Fahrwasser zum Gedser-Yachthafen erreichen und wenig später zwischen Pfahl und Steg in unserem Zielhafen festmachen. Sieben Stunden benötigten wir für die 34 Seemeilen lange Distanz.

Bei herrlichem Wetter verbringen wir hier einen Hafentag. Im anderthalb Kilometer entfernten „Dagli Brugsen“ kaufen wir ein und bezahlen mit der EC-Karte. Wir haben keine dänischen Kronen, einen Bankomaten gibt es nicht.

Bei schwachem Wind machen wir am Folgetag in Hesnæs fest - ein idyllischer Hafen. Vor einigen Jahren gab es hier einmal einen Kaufmann und die Fischereigenossenschaft verkaufte hier Fisch. Jetzt muss man mit dem Bus nach Stubbekøbing fahren, um einzukaufen.



Nur fünfzehn Seemeilen sind es dann bis Klintholm. Bei ESE 3 bis 4 und ruhiger See können wir den Hafen hoch am Wind direkt anliegen. Das richtige Wetter zu meinem heutigen Geburtstag.

Auf halber Strecke begleiteten uns zwei Schweinswale, als wollten sie mir ihre Glückwünsche übermitteln. Im September vorigen Jahres ist das alte Kaufmannsgebäude abgebrannt. Jetzt hat sich in einem Anbau des Hotels ein kleiner Ersatz etabliert, allerdings mit einem eingeschränkten Warenangebot. Acht Tage bleiben wir in Klintholm. Am dritten Tag hätten wir ein Wetterfenster nutzen können. Allerdings bei Nieselregen und absoluter Windstille. Das haben wir ausgelassen. Sonst vorherrschender Starkwind aus östlichen Richtungen, vereinzelte Gewitter und Regenschauer. Ein von „ATM“ aufgestellter Bankomat bietet neuerdings die Möglichkeit Geld abzuheben, aber mit einem unmöglichen Wechselkurs. Wir nehmen das Angebot trotzdem an, um etwas Bargeld in dänischen Kronen zu haben. Immer freitags und sonnabends bieten die Fischer in einem eigens von ihnen eingerichteten Laden fangfrischen Fisch an. Das Angebot nehmen wir gern in Anspruch.

Im Fischereihafen hatte zwischenzeitlich ein klassischer „12er“ festgemacht - eine wunderschöne Yacht aus vergangenen Tagen. Eine Augenweide im Gegensatz zu den heutigen Wohnklosetts, die immer hässlicher werden und eines Tages quadratisch angeboten werden, um mehr Platz zu haben.



Die äußerst gepflegte Yacht wurde bei Camper & Nicholsons gebaut und in Cowes vom Voreigner, einem Engländer, gekauft. Per Schiffsfracht ist die Yacht dann nach Kopenhagen gebracht worden und gehört heute zu gleichen Teilen Dänen und Finnen. Jetzt ist sie auf dem Weg nach Finnland, um in Hanko an einer Regatta teilzunehmen.

Der längere Aufenthalt hier war kurzweilig. Die gute Rundumversorgung wie die Entnahme von Strom und Wasser, die guten sanitären Anlagen, die Möglichkeit Diesel zu bunkern, die Nutzung der zur Verfügung stehenden Waschmaschine und der kleine Lebensmittelladen. Das haben wir alles ausreichend nutzen können. Nicht zuletzt auch die Möglichkeit an frischen Fisch zu kommen. Das ist eher selten an der östlichen Ostsee.

Es ist Donnerstag, der 13.06.2019. Bei schwachem Wind aus Südost machen wir die Leinen los. Nach knapp vierzehn Seemeilen bergen wir die Segel und nehmen bei immer schwächer werdendem Wind den Motor zu Hilfe. Wir befinden uns abseits der Großschiffahrtsstraßen und sichten zu unserer Freude wieder einen Schweinswal. Zwölf Stunden benötigen wir für die knapp sechzig Seemeilen, um Ystad, unseren Zielhafen, zu erreichen. Es ist der erste schwedische Hafen.

Die Meteorologen waren sich übrigens in ihren Vorhersagen alle einig mit der Prognose, dass der heutige Wind aus West kommen soll.

Drei Hafentage verbringen wir hier. Schwacher Wind am nächsten Tag. Wir versorgen uns in der Stadt mit schwedischen Kronen und erledigen bei COOP unsere Einkäufe.

Ein schweres Gewitter nach dem anderen entlädt sich über uns, dabei sintflutartiger Regen am folgenden Tag.

Zwischendurch haben wir die Zeit, um im „Ystad Skeppshandel“ davor „Tag & Takel“, einem urigen Laden, zu stöbern. Hier hat sich nach dem Wechsel des Eigentümers einiges geändert. Man hat jetzt mehr Segelkleidung im Programm. Aber die Verbindung zu besonderen Textilherstellern ist geblieben. Hier werde ich fündig. Auch sehenswerte antiquarische Dinge aus der Seefahrt werden hier wie seit eh und je feilgeboten.

Starkwind auch am nächsten Tag. Aber die Stadt mit ihrem historischen Stadtkern hat viel zu bieten, so dass wir uns nicht langweilen.

Es ist Montag, der 17.06.2019, die Windvorhersage des norwegischen Internetanbieters www.yr.no, lautet Süd bis Südwest 5m/s. Wir machen bei Südwest 2 bis 3 die Leinen los, und als wir das Kap Sandhammaren runden nimmt der Wind auf 4 Bft. zu. Nach sechseinhalb Stunden machen wir nach einem herrlichen Segeltag in Simrishamn, unserem Zielhafen, fest.

Der Wind hat auf östliche Richtungen gedreht, Windvorsage Südost 5m/s am folgenden Tag. Einem Aushang entnehmen wir, dass das hiesige Schießgebiet „Ravlunda“ umfahren werden muss. Hier finden heute Übungen der schwedischen Marine statt. Ich entnehme der Seekarte den Umfang des Gebietes und ermittle die Koordinaten der Eckpunkte. Die Insel Hanö ist unser Ziel, dabei durchfahren wir nur den östlichen Teil des Gebietes. Ich gebe die relevanten Koordinaten der Eckpunkte als Wegpunkte in den Plotter ein, sie sind Teil der Route.

Nach einem optimalen Segeltag bei zunächst schwachem, später zunehmenden Wind aus Südsüdost 3 bis 4 benötigen wir für die 34 Seemeilen lange Distanz sechseinhalb Stunden. Dabei wurden wir von der Küstenwache permanent beobachtet. Die wunderschöne Insel ist uns einen Hafentag wert. Die Boote liegen hier wegen der Fülle im Päckchen. Wir hatten zwischen Heckanker und Steg festgemacht. Das erleichterte nicht nur das von Bord kommen, damit vermieden wir auch das Klettern über andere Boote.

Die Industrie- und Handelsstadt Karlskrona ist in der Folge unser Ziel. Bei wechselnden, schwachen Winden müssen wir den Motor zu Hilfe nehmen. Wir navigieren durch das Westliche Nebenfahrwasser und erreichen die Hasslöbron nach fünf Stunden. Sie öffnet immer zur vollen Stunde, wir erreichen sie als sie gerade schließt. Wir müssen jetzt eine Stunde warten. Der Wind hat zugelegt und weht jetzt mit 4 Bft. bei einer unangenehmen auflandigen See. Da wird das Warten lang. Pünktlich um 15.00 Uhr öffnet die Brücke, bei zunehmendem südlichen Wind 5 bis 6 machen wir nach insgesamt acht Stunden im Stadthafen längsseits an einem Ausleger fest.

Am folgenden Tag, es ist Freitag der 21.06.2019, feiern die Schweden Mittsommer, ihr wichtigstes Fest. Wir bleiben im Hafen. Hemköp hat geöffnet, damit ist die Lebensmittelversorgung gesichert. Denn alle anderen Läden haben heute geschlossen.

Karin belegt drei Waschmaschinen, die sind hier kostenlos. Hafentage sind zuweilen eben auch Arbeitstage. Es gibt immer etwas zu tun. Aber es bleibt auch Zeit für ausgedehnte Spaziergänge.

Meeno Schraders Prognosen am nächsten Tag: 06 Uhr UTC W 4 Böen 5, See 0,5 bis 0,8m, wolkenlos, 12 Uhr UTC SW 4 Böen 5, See 0,5 bis 0,8m, wolkenlos.

Um 10.45 Uhr machen wir bei West 4 bis 5 die Leinen los, Zielhafen ist Kristianopel im Südlichen Kalmarsund.

Über ein enges Binnenschärenwassers an Torhamn vorbei erreichen wir den Südeingang des Kalmarsunds. Hier erwartet uns eine grobe See bei Südwest 5 bis 6. Unser Generalkurs ist hier Nordwest, damit haben wir achterlichen bis raumen Wind und setzen nur die Genua. Nach fünf Stunden erreichen wir die betonnte Hafenzufahrt und machen wenig später zwischen Heckboje und Kai fest. Der Hafen ist voll, offensichtlich hat heute keiner abgelegt. Wir bekommen die letzte freie Boje.

Schwacher Wind am Folgetag, so lauten auch die Prognosen Meeno Schraders. Unser Ziel ist die große Industrie- und Handelsstadt Kalmar. Nach sechs Stunden, ausschließlich

unter Motor, machen wir im Ölandshamn im hinteren Teil des Hafenbeckens zwischen Auslegern fest. Direkt am Hafen entsteht hier eine neue Universität. Die umfangreiche Baumaßnahme verursacht einen schier unerträglichen Lärm, der erst in den Abendstunden aufhört. Aber Kalmar ist eine attraktive Stadt, in der es sich lohnt zu verweilen, man würde sich ohnehin hier aufhalten und im nahen Stadtpark entspannen.

Am folgenden Hafentag nehmen wir in einem Hotelrestaurant am Dagens Lunch teil. Ein angebrachtes Schild weist auf folgendes hin: „WE ARE A CASH FREE RESTAURANT“. Es kann also nur mit Kreditkarte bezahlt werden. Die Schweden wollen, anders als die Deutschen, das Bargeld vollends abschaffen.

Im „Garten Krusenstierna“, einem üppigen Garten aus dem 19. Jahrhundert, am Rande der Altstadt gelegen, lädt ein Café zum Verweilen ein. Natürlich schauen wir auch bei Baltic rein, das ist obligatorisch. Abschließend nutzen wir hier die gute Versorgung. Der Hafen liegt im Citybereich, der Supermarkt von COOP ist direkt gegenüber erreichbar, die Tankstelle liegt innerhalb des Hafens.



Am 25.06.2019 legen wir ab - Ziel ist Sandvik, im Nördlichen Kalmarsund an der Westseite der Insel Öland gelegen. Dem Küstenwetterbericht entnehmen wir über UKW, Kanal 26: am Vormittag Wind aus Ost bis Nordost 2 – 3m/s, am Nachmittag von Ost auf Süd drehend 2 – 4m/s. Nach anfänglich schwachem Wind, erreichen wir Sandvik bei Südost 3 – 4 Bft. nach 31 Seemeilen und machen zwischen Heckboje und Kai fest.

Bei leicht bedecktem Himmel und schwachem Wind aus Nordnordost, machen wir am Folgetag die Leinen los. Die Windvorhersage von www.yr.no : östliche Winde 2 – 4m/s.

Als wir gegen Mittag die steil aus dem Wasser ragende, unbewohnte Insel Blå Jungfrun passieren, zieht voraus eine Gewitterfront auf. Das bisher in der Ferne sichtbare Kernkraftwerk Simpevarp können wir nicht mehr ausmachen. Es blitzt und donnert, schauerartiger Regen und stürmischer Wind bei immer schlechter werdender Sicht machen uns das Leben schwer.

Wir haben Glück - die Front zieht rasch durch, die Sicht wird besser als wir die Ansteuerungstonne des Kraftwerks unmittelbar voraus haben. In der Ferne sehen wir die Schäreneinfahrt bei Kråkelund, wenig später haben wir das Leuchfeuer Soen querab und folgen der betonnten Fahrwasserrinne durch die Schären bei wieder einsetzendem Regen. Nach insgesamt 32 Seemeilen, ausschließlich unter Motor, erreichen wir die Bucht von Klintemåla, unseren Zielhafen. Hier hat der Svenska Kryssarklubben eine SXX-Boje ausgebracht, an der wir festmachen. Das sind blaue Bojen, die nur Mitgliedern vorbehalten sind. Die Aufschrift „FOR SXX MEMBERS“ weist darauf hin. Wir legitimieren uns, indem wir die jährlich herausgegebene Bojenflagge vorheißten, die Clubflagge weht ohnehin permanent unter der Backbordsaling.

Alternativ dient hier eine ehemalige Verladebrücke als Sportbootanleger. Die von bewaldeten Schären umgebene idyllische Bucht lädt dazu ein den folgenden Tag hier zu verbringen. Wir sind in den Schären Ostschwedens angekommen.

Wir werden am frühen Morgen geweckt durch das Geschrei von Fischreihern. Zehn dieser Graureiher haben hier ihr Jagdrevier. Das spricht für Fischreichtum.

Bei Ostnordost 3 bis 4 ist nach einem Tag der Ruhe Solbergsudde unser Ziel. Durch ein eng betonntes Schärenrevier segeln wir hoch am Wind auf einer Außenstrecke, passieren den engen Sparösund, ehe wir Solbergsudde erreichen und in einem grün gekennzeichneten Stand zwischen Auslegern festmachen. Die Steganlage gehört zum Westerviks Segelsällskap (WSS), Gäste werden hier willkommen geheißen.

Wir verbringen hier einen Hafentag. Västervik ist mit dem Bus schnell zu erreichen, so dass wir uns gut versorgen können. Darüber hinaus ist die Stadt mit ihrer sommerlichen Atmosphäre, ihren zahlreichen Cafés und Restaurants überaus liebenswert.

Schon um 06.00 Uhr morgens machen wir am nächsten Tag die Leinen los und segeln bei schwachem bis mäßigem Wind durch das Schärenlabyrinth Richtung Norden. Zielhafen ist Fyrudden.

Das Segeln in diesem Revier ist außerordentlich anspruchsvoll und erfordert höchste Konzentration und Aufmerksamkeit. Der Wechsel zwischen engen Durchfahrten, teilweise offenen Fahrwassern und ständigen Kursänderungen ist eine Herausforderung. Nach acht Stunden und einer zurückgelegten Distanz von 34 Seemeilen machen wir zwischen Auslegern fest.

Die Wetterprognosen für die nächsten Tage mit Starkwind und Regen haben uns Veranlasst, einen geschützten Hafen aufzusuchen und nicht in einer der hier zahlreichen Buchten vor Anker zu gehen. Drei Hafentage verbringen wir hier. Es ist kein Touristenort, bietet aber eine gute Versorgung.

Der folgende Tag, es ist der 01.07. 2019, ist für Karin und mich Anlass genug mit einem Glas Sekt anzustoßen, wir sind heute sechzig Jahre verheiratet und feiern damit die diamantene Hochzeit.

Bei zum Teil regnerischem und stürmischem Wetter vertreiben wir uns die Zeit in den folgenden Tagen mit einer Busfahrt nach Valdemarsvik. Hier sitzen wir bei dem Schmuddelwetter gemütlich in einem urigen Café. In den Regenspauzen spazieren wir durch die Straßen der Kleinstadt.

Der Wind aus West, soll am folgenden Tag permanent zunehmen und gegen Abend 3 bis 4, in Böen 5 bis 6 erreichen, so die Prognosen Meeno Schraders. Grund genug um früh auszulaufen. Um 06.30 Uhr legen wir bei West 4 ab, Ziel ist der Arkösund. Schon am Vormittag nimmt der Westwind, entgegen der Vorhersage zu und erreicht in Böen 6 Bft. Wir hatten das Groß bereits geborgen und segeln nur unter Genua. Der durch Düsen- und Eckeneffekte beeinflusste Wind verstärkt sich, die überfallartig einfallenden Böen erreichen zum Teil 27 Knoten. Rechtzeitiges Reagieren ist hier gefragt. Oft ist dabei nicht viel Platz um abzufallen, weißes Wasser überall. Es sind kaum Segler unterwegs.

Als wir das Leuchtfeuer Koppersholmen Steuerbord querab haben, rollen wir die Genua ein und halten wenig später unter Motor direkt auf die Stege Snedskärs zu. Die Anleger gehören zum Bråvikens Segelsällskap Norrköping. Winkend weist uns ein Clubmitglied zu einem freien Stand und hilft beim Anlegen. Gastlieger sind hier willkommen. Knapp fünf Stunden waren wir unterwegs, die Fahrt war kraftraubend.

Am folgenden Tag bleiben wir bei stürmischem Wind und vereinzelt Regenschauern im Hafen. Das Clubgelände liegt auf einer Insel, die der Club gekauft und sich hier mit viel Eigeninitiative ihr Domizil geschaffen hat. Die Insellage machte es erforderlich, sich eine handbetriebene Seilzugfähre zu bauen, um vom Festland auf die Insel zu kommen. Elektrischer Strom ist

vorhanden, aber es gibt kein Trinkwasser. Das Clubhaus steht Gästen ebenso zur Verfügung wie eine Sauna.

Wir treffen zwei deutsche Segler, die wegen des schlechten Wetters bereits auf dem Rückweg sind. Sie haben ihren Törn abgebrochen. Uns beeindruckt das wenig, wir wollen unsere Fahrt Richtung Norden fortsetzen.

In der Folge ist der bedeutende Handelshafen Oxelösund unser Ziel. Bei schwachem bis mäßigem Wind aus westlichen Richtungen machen wir schon am frühen Morgen die Leinen los, navigieren durch das enge Brändösund-Fahrwasser, ehe wir über die ungeschützten Außenschären die betonnte Hafenzufahrt erreichen. Wenig später machen wir im Fischereihafen in der Femöre Marina zwischen Auslegern fest. Nur eine Teilstrecke war segelbar.

Hier ist Kjell Andersson Hafenmeister, ihm gehört das Restaurant „Sailors Sjörog“, er macht Haf Rundfahrten mit seinem Fischkutter, und er hat dafür gesorgt, dass die vom Lions Club unterhaltene Bummelbahn nach Fahrplan bis in den Hafen fährt. Wir schaffen die 12.00 Uhr-Bahn, fahren bis in die City von Oxelösund, um im Supermarkt von ICA KVANTUM einzukaufen. Mit vollgepackten Taschen bringt uns die Bahn wieder zurück in den Hafen. Immerhin sind das hin und zurück fünf Kilometer. Am folgenden Hafentag belegt Karin zwei Waschmaschinen, es ist inzwischen einiges angefallen. Wir nutzen die Duschen und reinigen unsere DIVA. Es gibt keinen Hafen, der sicherer ist als dieser, aber im gegenüberliegenden Industriefafen werden große Handelsschiffe mit Erzen beladen und die Schornsteine blasen viel Ruß in die Atmosphäre, das hat zur Folge, dass auch die Marina davon einiges abbekommt. Diesen Nachteil müssen wir in Kauf nehmen.

Das Schwedische Meteorologische und Hydrologische Institut (SMHI) gibt für jede Stunde am Tag eine Windvorhersage heraus, die ständig aktualisiert wird und auf www.smhi.se abgerufen werden kann: Vorhersagen für heute: Bewölkt, 16°C, kein Niederschlag, 07 Uhr NW 6 (8) (m/s). Im gleichen Duktus folgen die Angaben für jede weitere Stunde.

Wir machen bei NW 3 die Leinen los, folgen dem eng betonnten Fahrwasser nordöstlich des Hafens, erreichen das Hauptschärenfahrwasser, passieren die enge Savösund-Durchfahrt, ehe wir über eine ungeschützte Außenstrecke segelnd, die Schären nördlich von Landsort erreichen. Der betonnten Rinne folgend laufen wir direkt die Bucht von Soviken an und machen hier nach 28 zurückgelegten Seemeilen an einer SXX-Boje fest.

Die absolute Idylle nutzend verbringen wir hier auch den folgenden Tag. Viele Ankerlieger füllen jetzt die Bucht.

Nur 10 Seemeilen sind es dann nach Nynäshamn, einem großen Yacht- und Fährhafen. Hier versorgen wir uns mit Diesel und Lebensmitteln.

Bei mäßigem Wind aus nordwestlichen Richtungen segeln wir in der Folge zunächst hoch am Wind, erreichen mit halben Wind die Einfahrt in den Varsnäsfjord, bergen die Segel und machen im Scheitel der Bucht an dem Steg der kleinen Werft Ornö Brunnsviken fest.

Ziel ist tags darauf Norrviken, ein Ausflugshafen des Svenska Kryssarklubben. Bei schwachem Wind aus wechselnden Richtungen und zeitweiligem Regen müssen wir permanent den Motor zu Hilfe nehmen. Das ist schade, denn der weitläufige Jungfrufjärden ist ein gut zu segelndes Gewässer. Wir folgen dem vom Nämjöfjärden abgehenden Fahrwasser und erreichen die Ankerbucht. Zwischen einer noch freien Heckboje und Steg machen wir fest. Der Anleger ist voll belegt, auch die blauen SXX-Bojen sind besetzt, so dass einige vor Anker gegangen sind.

Fast ausschließlich aus der Umgebung stammende Schweden haben hier festgemacht. Der bewaldete, schöne Anleger mit Grillplätzen und Sauna ist beliebt. Man kennt sich und hat sich hier zum Grillen verabredet, denn Grillen ist die große Leidenschaft der Schweden. Auch die Sauna ist

oft belegt, mit einer im Wald zur Verfügung stehenden Axt kann Holz für die Sauna geschlagen werden. Wir bleiben am folgenden Tag hier und gehen häufig einen steilen Waldweg hoch um hier auf einer Bank sitzend das weite Schärenpanorama zu genießen.

Wir fassen den Entschluss, nicht weiter Nord zu machen und gehen in der Folge auf Westkurs Richtung Stockholm. Es ist Sonntag, der 14.07.2019.



Am großen Sportboothafen Bullandö vorbei folgen wir dem Hauptschärenwasser, südlich von Vaxholm erreichen über den Långholmsfjärden die Insel Gefoten und machen hier an einem Anleger des Segelvereins Brunsvik zwischen Heckanker und Steg fest. Wir mussten ausschließlich den Motor zu Hilfe nehmen.

Die Nähe zu Stockholm war an der Vielzahl der Boote hier überall spürbar, dabei besonders auffällig und unangenehm sind Motorboote, die hier mit ohrenbetäubendem Lärm übers Wasser rasen. Es ist ein strategisches Ziel, denn die von hier zurückzulegende Distanz zum Wasahamnen, Stockholms Haupthafen, beträgt nur zehn Seemeilen, so dass wir die Ankunft genau planen können.

Wir gehen in dem auf einem Hügel stehenden Restaurant essen. Man hat von hier einen herrlichen Blick und kann die dicht vorbeifahrenden Riesenfähren beobachten.

Am frühen Morgen gehen wir Anker auf und erreichen über die Hauptwasserstraßen Wasahamnen, den zentralen Hafen Stockholms, um 11.00 Uhr. Auf Gegenkurs kamen uns viele Finnen entgegen, die die Plätze freigemacht haben.

Wir machen im hinteren Teil des engen Hafens zwischen Auslegern fest, hier hatte gerade ein Finne abgelegt. Der Hafen ist voll, nur im vorderen Bereich, der dem erheblichen Schwell der dicht vorbeifahrenden, zahlreichen Dampfer ausgesetzt ist, stehen noch Plätze zur Verfügung.

Mittags zieht eine Front über uns hinweg, zunächst mit Regenschauern, später mit einem Gewitter.

Wir beschließen sechs Tage in Stockholm zu bleiben, bekommen Rabatt und zahlen nur für fünf Tage die Hafengebühren.

Der Hafen liegt unweit der City, so dass fast alles fußläufig erreichbar ist. Aber es gibt in unmittelbarer Nähe keine Einkaufsmöglichkeiten. Dem hat das Hafembüro Rechnung getragen und bietet einen Brötchenservice an. Abends bestellt werden sie morgens ans Schiff gebracht, oder man holt sie sich vom Hafenmeister.

Stockholm ist eine Stadt auf Inseln, nicht umsonst wird sie das Venedig des Nordens genannt. Sie wird von Kreuzfahrtschiffen aus aller Welt angefahren, täglich verkehren riesige Fähren nach Finnland. Die mittelalterliche Gamla Stan mit ihren engen Gassen, die vielen Museen und der Charme dieser Großstadt machen Stockholm insgesamt einzigartig und liebenswert. Da wir die kulturelle Vielfalt Stockholms über die Jahre ausreichend kennengelernt haben, wollen wir die Stadt hauptsächlich atmosphärisch wahrnehmen. Dazu gehört auch der Bummel durch die touristische Gamla Stan und im Restaurant „Paganini“ am „Dagens Kött“ teilzunehmen, durch die Parks in der Innenstadt zu spazieren, im exklusiven Kaufhaus „Nordiske Kompaniet (NK)“ Kaffee zu trinken und einiges zu kaufen.

Auf der Insel Skeppsholmen besichtigen wir die historischen Schiffe und nehmen im Restaurant des „Modernen Museums“ am reichhaltigen Mittagstisch teil.

Obligatorisch ist es, uns beim Yachtausrüster am Rande der Gamla Stan und bei Watski umzusehen.

Das markante Feuerschiff „Finngrundet“ und der Eisbrecher „Sankt Erik“ sind die Wahrzeichen am Wasahamnen, die wir kostenlos besichtigen. Zur Atmosphäre gehören hier auch die kostenlosen Aufführungen des Stadttheaters, die hier regelmäßig im angrenzenden Stadtpark stattfinden.

So vergeht die Zeit bei durchgehend warmen, windarmen Sommerwetter mit gelegentlichen kurzen Schauern. Karin hatte sich noch zwischenzeitlich eine hier kostenfreie Waschmaschine reserviert.



Es ist der 21.07.2019, der fünfte Tag unseres Hierseins, wir beschließen abzulegen, obwohl wir für den heutigen Tag keine Liegegebühren zahlen mussten. Riesige Motorboote suchen jetzt nach freien Plätzen und pressen sich in viel zu kleine Stände, so auch neben uns. Das nervt uns zusehends.

Um 09.00 Uhr machen wir die Leinen los, erreichen wenig später die gegenüberliegende Danviksbron und legen uns hier an den Warteanleger. Wir sind die einzige Yacht hier. Pünktlich um 09.30 Uhr öffnet die Brücke. Den Danvikskanalen folgend gelangen wir zur Hammerbysslussen. Nach kurzer Wartezeit werden wir geschleust und erreichen durch den Mälaren

nach 27 Seemeilen die Schleuse in Södertälje. Hier liegen wir in Warteposition, bis ein Frachter geschleust worden ist, der uns zuvor überholt hat.

Um 15.10 Uhr machen wir nach dem Schleusendurchgang bei schauerartigem Regen im Gästehafen

von Södertälje fest. Wir nutzen den guten Versorgungshafen am folgenden Tag, bunkern Diesel und kaufen in der nahen Stadt ein.

Ziel ist tags darauf die Ankerbucht Stora Arkholmen. Wir durchqueren zunächst den Södrakanal

nachdem uns zuvor ein weißes Lichtsignal die Einfahrt in den Kanal freigegeben hat. Über das Hauptschärenfahrwasser erreichen wir in der Folge bei S 4 bis 5 die Insel Arkholmen und machen hier an der windgeschützten Nordseite zwischen Heckanker und Holzsteg an Felsnägeln fest. Der Rangsta Batklubben hat hier die Stege an den Felsen angebracht. Wir sind die einzige Yacht, nachdem kurz zuvor ein Schwede abgelegt hat. Das änderte sich schnell, wenig später waren alle Plätze ausschließlich von Schweden belegt.

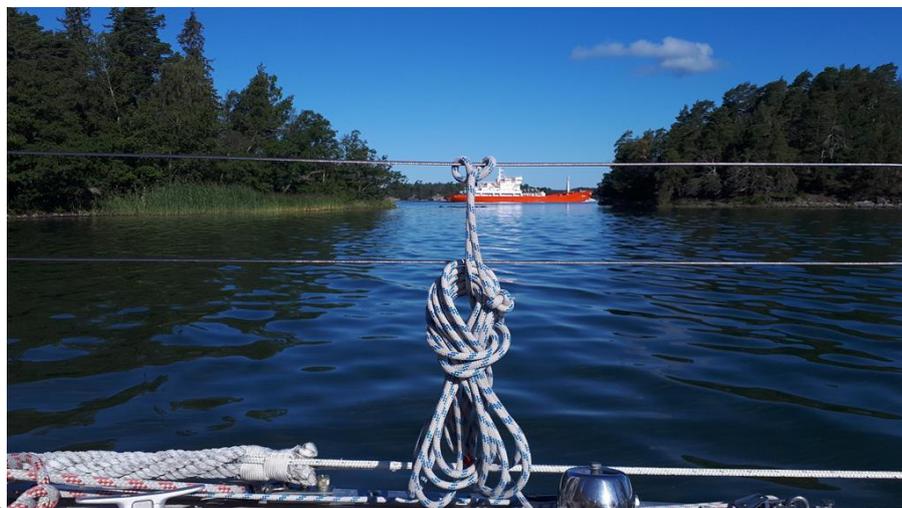
In einem am Baum angebrachten Plakat wird darum gebeten, einen kleinen Obolus zu leisten für die Erhaltung der Stege. Auf der gegenüberliegenden Südseite der Insel ist ein Stahlbehälter angebracht, hier wirft man das Geld hinein. Hier kann auch der Müll entsorgt werden, ein Trockenklosett steht ebenfalls zur Verfügung.

Bei schwachem Wind aus Nord gehen wir am Folgetag Anker auf, folgen den zum Teil engen, betonnten Fahrwassern, passieren den Savsund und nehmen Kurs auf das Naturreservat Ringsön

- ein Schärenarchipel mit zahlreichen Ankerbuchten. Wir erreichen die schwer auszumachende Durchfahrt und gehen in der Bucht Västerfjärden vorAnker. Position: 58°43,981´N 017°26,583´E.

Bei herrlichem Wetter genießen wir die absolute Ruhe, trotz der immer voller werdenden Bucht. Viele Schweden sind zurzeit auf Gegenkurs Richtung Stockholm.

Windstilles Wetter am nächsten Tag, 30° Lufttemperatur. Wir gehen Anker auf und holen 22 Meter Kette von Hand ein. Mit dem Bootshaken befreien wir sie dabei vom Schlamm. Nur knapp 16 Seemeilen sind es bis zu unserem Zielhafen Oxelösund, im Fischereihafen Femöre machen wir zwischen Auslegern fest. Wir versorgen uns im Stadthafen mit Diesel und nutzen die Lyonsbahn um uns in der Innenstadt mit Lebensmitteln zu versorgen. Am folgenden Hafentag machen wir Spaziergänge im nahen Wald um der Sonne zu entgehen. Die Bäume bieten hier wohltuenden Schatten



Schon am frühen Morgen machen wir dann die Leinen los. Wie immer verabschiedete uns gestern Kjell, der Hafenmeister. Bei mäßigem Wind aus Nordost können wir eine Teilstrecke segeln und erreichen unseren Zielhafen Snedskär schon am frühen Vormittag zum zweiten Frühstück. Da kommt uns das Angebot eines beim Anlegen helfenden Clubmitglieds des Bråviken Segelsällskap gerade recht, dass wir uns im Clubhaus selbstgebackene Schnecken abholen können.

Tags darauf sind die Windvorhersagen des SMHI günstig: ENE 5 (7) m/s, später ENE 6 (7) m/s. Wir machen die Leinen los, Ziel ist die Südbucht der Insel Håskö. Das Hauptschärenfahrwasser ist stark frequentiert, eine ziemliche Herausforderung den uns entgegenkommenden auszuweichen und dabei gleichzeitig hoch am Wind segelnd die felsigen Untiefen zu berücksichtigen. Überwiegend Schweden sind es, die sich das auch zutrauen. Bei böigem NE 4 mit einzelnen Drückern machen wir unter Vollzeug fast sieben Knoten Fahrt durchs Wasser.

Wir hoffen, eine in der Bucht ausgebrachten SXX-Bojen in Anspruch nehmen zu können, aber die letzte noch freie Boje wird kurz vor uns von einem Schweden belegt. Er will und kann sich nicht legitimieren, er ist offensichtlich nicht berechtigt, an der Boje festzumachen, aber das ficht ihn nicht an. So gehen wir vor Heckanker an den Steg des hier ansässigen Fischers.

Ein befriedigender, herrlicher Segeltag liegt hinter uns.

Ich signalisiere unserem nach uns eingelaufenen schwedischen Nachbarn, dass wir am frühen Morgen auslaufen wollen. Nach meiner Vermutung liegt sein Anker über unserem Heckanker.

Bevor wir am nächsten Tag die Vorleinen losmachen, klopfe ich an sein Schiff, um ihn wach zu machen. Wir verholen uns von Hand bis wir senkrecht über unserem Anker stehen und versuchen ihn vergeblich auszubrechen. Der Schwede macht los und kommt uns zu Hilfe. Mit vereinten Kräften befördern wir die beiden in sich verkeilten Anker ans Tageslicht.

Wir verlassen die Bucht mit einiger Verspätung, folgen dem betonnten Fahrwasser bis zum Leuchtfeuer Sandö, navigieren in der Folge über die äußeren Schären und erreichen am Leuchtturm Torrö wieder das Innenschärenwasser.

Als wir am Leuchtfeuer Finnhallen in ungeschütztes Gewässer kommen, empfängt uns eine grobe See. Der relative schwache Wind aus Ostnordost hat hier eine lange Anlaufstrecke (Fetch) - ein entscheidender Parameter für den Seegang.

Die uns entgegen kommenden Schweden, wie wir alle unter Motor, haben den schwierigeren Part, sie fahren gegen an. Wieder im Schutz der Schären setzen wir noch einmal bei zunehmendem Wind die Segel und erreichen unseren Zielhafen Solbergsudde. Im Westerviks Segelsälskap machen wir in einem grünen Stand zwischen Auslegern fest.

Trübes Wetter mit vereinzelt Regenschauern am folgenden Hafentag: Stürmischer Wind aus Nordost. Vorhersage des SMHI für den heutigen Tag: NE 7 (14) m/s, später NE 7 (15) m/s.

Wir beschränken uns darauf, beim Kaufmann auf dem nahen Campingplatz einzukaufen. Das überschaubare Warenangebot reicht, um zu überleben.

Wir bleiben noch einen weiteren Tag hier und verbringen ihn in Västervik. Lunch Buffet beim Chinesen, trinken Kaffee in einem zauberhaften Gartenrestaurant im Alten Viertel und erledigen noch einige Einkäufe im Supermarkt.



Mit dem Bus erreichen wir den Campingplatz und sind wenig später fußläufig zurück im Hafen.

Tags darauf Nieselregen, später Regenschauer, mäßiger Wind aus Nordost. Nach den Vorhersagen des SMHI Nördlicher Wind 2 (6) m/s den ganzen Tag über. Wir machen die Leinen los. Nachdem wir den Sparösund achteraus haben, segeln wir über ein offenes Schärenfahrwasser und kommen in den inneren Schären an der Bucht Stora Vippholmen vorbei. Sie ist mit Ankerliegern voll belegt, so dass wir unsere Fahrt fortsetzen und die Bucht Klintemåla ansteuern. Hier machen wir an der SXX-Boje fest. Eine schwedische Yacht hatte sie gerade freigemacht.

Zielhafen ist im weiteren Verlauf Oskarshamn. Nachdem wir das Leuchtfeuer Soen Steuerbord querab haben, sind damit die Schären Ostschwedens endgültig achteraus. Wir wählen den äußeren Weg, um unseren Zielhafen zu erreichen. Nach knapp sechs Stunden machen wir im Stadthafen zwischen Heckboje und Schwimmsteg fest. Bei schwachem Wind aus Nordost konnten wir nur eine Teilstrecke segeln.

Der SMHI prognostiziert Windstärken bis 12 m/s, Grund genug am folgenden Tag im Hafen zu bleiben. Die sanitären Anlagen sind hier dermaßen desolat, dass wir uns an Bord waschen. Aber die Stadt bietet gute Einkaufsmöglichkeiten bei COOP. Einige Cafés laden zum Verweilen ein.

Nach Borgholm sind es in der Folge 28 Seemeilen. Nur unter Motor machen wir nach knapp sechs Stunden fest. Dabei empfängt uns eine lautstarke Geräuschkulisse, hier findet heute ein Hafenfest statt. Die Stadt ist das bedeutendste Urlaubszentrum auf Öland. In der Saison herrscht hier eigentlich immer Leben und Treiben. Uns ist es hier zu laut, wir wollen hier nur übernachten.

Keine Segelverhältnisse am nächsten Tag, aber es sind nur knapp 18 Seemeilen bis zu unserem Zielhafen Kalmar. Unser Plotter ist seit gestern defekt, wir navigieren mit Hilfe meines Rechners und dem Hand-GPS. Wir machen nach drei Stunden im Ölandshamnen im hinteren Hafenbecken zwischen Auslegern fest.

Unmittelbar nachdem wir angelegt haben, führt uns unser Weg zu Baltic, einem Yachtausrüster direkt gegenüber des Hafens. Ein junger Angestellter ist hier technisch geschult und hilft uns, den Plotter wieder flott zu kriegen.

Am folgenden Hafentag belegt Karin zwei Waschmaschinen, wir versorgen uns mit Diesel, nehmen uns die Zeit zum Dagens Lunch und zu einer Tasse Kaffee. Abends im Hafen stellt eine tanzbegeisterte, engagierte Lady ihren Videorecorder auf volle Lautstärke mit einer reißenden Musik und animiert die Leute mitzutanzten. Sie erklärt die Schrittfolge und viele folgen ihren Anweisungen. Es ist so eine Art Square Dance, alle bewegen sich synchron mit den gleichen Schritten im Takt der Musik.

Am frühen Morgen machen wir bei schwachem Wind die Leinen los und legen die 30 Seemeilen bis nach Kristianopel, unserem Zielhafen, ausschließlich unter Motor zurück.

Am folgenden Tag bleiben wir im Hafen bei wiederum schwachen Windverhältnissen.

Die Wetterprognose des SMHI am nächste Tag: In den Vormittagsstunden Westnordwest fast gleichförmig 4 (8) m/s, nachmittags zunehmend 14 (13) m/s.

Da ist es geboten zeitig auszulaufen. Dem südlichen Kalmarsund folgend segeln wir bis zum Eingang des Binnenschärenfahrwassers südlich von Torhamn, bergen die Segel und folgen der geschützten, engen Fahrrinne, bis wir unseren Zielhafen Karlskrona voraus haben. Nach knapp 30 Seemeilen machen wir im Stadthafen längsseits an einem Schwimmer fest.

Zwei Hafentage verbringen wir hier bei stürmischem Wetter, zum Teil Regen und Durchzug eines Gewitters. Der SMHI hatte Südwest 8 (14) m/s vorhergesagt. Es ist ein kurzweiliger Aufenthalt in dieser schönen Stadt. Im Restaurant Skeppsgossen des Marinemuseums nehmen wir an einem reichhaltigen Mittagstisch teil.

Schon um 06.00 Uhr machen wir die Leinen los. Bis zu der um 08.00 Uhr öffnenden Hasslöbron sind es knapp 8 Seemeilen. Rechtzeitig erreichen wir die Brücke über das Hauptfahrwasser und legen uns in Warteposition. Eine zweite deutsche Yacht hat sich dazu gesellt. Als um 08.10 Uhr die Brücke immer noch geschlossen bleibt, telefoniere ich mit dem Brückenwart. Eine verschlafene Stimme erklärt mir die umgehende Öffnung.

Wir passieren die Brücke, setzen die Segel, folgen dem betonnten Fahrwasser bis zur roten Tonne mit Toppzeichen und erreichen offenes Wasser. Hoch am Wind segelnd ist unser Ziel die Insel Hanö. Seegang und Wind nehmen immer mehr zu, wir können den Kurs nicht mehr halten. Kreuzen ist bei dem groben Seegang ein mühsames Geschäft und bei einem Wendewinkel von mindestens 110° ein langer Weg. Wir fallen ab, ausgehend von der jetzigen Position ermittle ich Kurs und Distanz zu einem fiktiven Punkt, dessen Koordinaten ich zuvor der Seekarte entnommen habe. Bei halben Wind habe ich jetzt Zeit, für den weiteren Verlauf Wegpunkte und Route im Plotter einzugeben.



Bei Südsüdwest 5 erreichen wir den fiktiven Punkt, Position $56^\circ 07,89' N$ $015^\circ 02,13' E$, rollen die Genua weg und nehmen das Groß dicht. Bei den derzeitigen Verhältnissen ist das Risiko zu groß, es zu bergen. Wir nehmen bei auflandigem Wind Kurs auf die Schären, passieren bei hoher Brandung die Einfahrt und erreichen die Felseninsel Tjärö. Wenig später bergen wir windgeschützt das Groß und gehen vor Heckanker an die am Felsen angebrachte Holzbrücke. Wir hatten ganz einfach den Seegang in der Hanöbucht (kleine Biscaya) unterschätzt. Die Windvorhersage des SMHI stimmte zwar von der Stärke, die Richtungsangabe entsprach aber nicht der Wirklichkeit.

Die Prognosen des SMHI am nächsten Tag: Um 05.00 Uhr West 4 (5) m/s, dann zunehmend um 10.00 Uhr Südwest 5 (9) m/s. Kurz vor 06.00 Uhr gehen wir Anker auf und befreien ihn von Grasbüscheln und Schlamm. Auch über das mit Spinnen und kleinen Fliegen übersäte Deck spülen wir mit Seewasser. Als wir die Bucht achteraus haben, empfängt uns eine unangenehme Restsee. Wir setzen auf die Insel Hanö ab, als wir den Hafen Backbord querab haben, sehen wir, dass dieser überfüllt ist, so dass wir trotz des immer stärker werdenden Regens unsere Fahrt fortsetzen und auf Hällevik absetzen. Hier machen wir nach 4 Stunden, ausschließlich unter Motor, zwischen Auslegern fest. Nur eine schwedische Yacht liegt hier am Gästesteg. Wenig später nimmt der Südwestwind zu und erreicht 5 bis 6 Bft. Am frühen Nachmittag zieht eine Gewitterfront über uns hinweg.

Die nächsten beiden Tage bleiben wir im Hafen. Schauer, auflandiger Starkwind und Schwell, dabei kommt keine Freude auf, zudem sind wir jetzt die einzigen Gastlieger. Eine Unzahl von Schwalben bevölkert uns, sie sitzen morgens und abends zwitschernd auf dem ganzen Schiff verteilt. Die Folge ist, dass wir immer wieder mit der Reinigung des Schiffes beschäftigt sind, dafür erfreuen wir uns an den lebhaften kleinen Gesellen.

Bei aller Trostlosigkeit, haben wir hier wenigstens eine gute Versorgung. Wasser, Strom, gute

sanitäre Anlagen, Waschmaschine, ein gut sortierter Kaufmann und eine Räumerei lassen keine Wünsche offen. Aber wir wollen weg und setzen bei Südwest 4 bis 5 auf die Handels- und Hafenstadt Åhus ab. Nach knapp 16 Seemeilen erreichen wir die Hafeneinfahrt, passieren den Kai der Großschifffahrt, folgen dem Flusslauf und machen einlaufend auf der Backbordseite zwischen Auslegern in einem grünen Stand fest. Die Steganlage gehört dem CSS-Segelclub, man ist hier willkommen. Geschützt und ohne Schwell genießen wir hier die absolute Ruhe.

Bei grober See und Wind gegenan war die Herfahrt alles andere als ein Vergnügen, aber wir sind froh, der Trostlosigkeit von Hällevik entkommen zu sein.

Der SMHI prognostiziert am folgenden Hafentag Süd 10 m/s dabei Böen bis 13 m/s. Regenschauer, wir ziehen die Kuchenbude rüber. Bei nachlassendem Regen machen wir ausgedehnte Spaziergänge, kaufen bei ICA KVANTUM ein und finden Zeit in dem alternativen, gemütlichen Café Åhus Finest zu schlemmen.

Bei Süd 3 machen wir die Leinen los. Der Generalkurs nach Simrishamn, unserem Zielhafen beträgt 180°. Die Hanöbucht meint es heute gut mit uns, bei einer leicht bewegten See motoren wir über die gesamte Strecke. Nach 27 Seemeilen machen wir zwischen Auslegern fest.

Zwei Hafentage verbringen wir hier bei zum Teil stürmischem Südwestwind.

Die Prognosen des SMHI sind Anlass genug früh auszulaufen, denn der mäßige Wind aus West soll am frühen Vormittag zunehmen und 10 m/s erreichen.

Um 06.00 Uhr machen wir die Leinen los, erreichen nach drei Stunden das Kapp Sandhammaren, und als wir Kåseberga Steuerbord querab haben, nimmt der aus Westsüdwestwind wehende Wind urplötzlich zu bei einer groben Windsee. Zweieinhalb Stunden kämpfen wir uns gegenan, ehe wir unseren Zielhafen Ystad erreichen. Hier machen wir längsseits an einem Ausleger fest.

Die folgenden zwei Tage bleiben wir im Hafen, versorgen uns mit Diesel und ergänzen unseren Lebensmittelvorrat. Bei „Hos Morten“, einem dänischen Betreiber eines idyllischen Hofcafés, genießen wir sein viel gepriesenes Smørrebrød, nutzen die lebhafteste Fußgängerzone mit ihren zahlreichen Geschäften für den einen oder anderen Einkauf und erfreuen uns an den schönen Fassaden der Altstadt.

Bei diesigem Wetter machen wir in der Folge die Leinen los. Generalkurs 260° bei schwachem Wind aus Ost. Die Prognosen des SMHI schwache Winde aus wechselnden Richtungen.

Bei überwiegend westlichen Winden um diese Jahreszeit nutzen wir die günstige Wetterlage und setzen auf Klintholm ab. Für die 60 Seemeilen lange Distanz benötigen wir elf Stunden, ehe wir zwischen Pfahl und Steg festmachen. Bei schwachem Wind mussten wir über die gesamte Strecke den Motor zu Hilfe nehmen.

Es ist der erste dänische Hafen, Gastflaggenwechsel.

Wir verbringen hier einen Hafentag. Der Hafen ist fest in deutscher Hand, alle Plätze sind belegt. Die günstige Gelegenheit nutzend, bunkern wir noch einmal Diesel, nachdem wir zuvor unseren Tank gefüllt haben.

Die Prognosen des SMHI am folgenden Tag sind günstig, Ostsüdost auf Nordost drehende Winde zwischen 5 (7) m/s und 5 (8) m/s. Wir machen die Leinen los und erreichen nach einer Distanz von 34 Seemeilen unseren Zielhafen Gedser. Nach acht Stunden machen wir nach einem herrlichen Segeltag im Gedser Lystbådehavn zwischen Pfahl und Steg fest.

Trotz einer Unwetterwarnung von DP 07 machen wir tags darauf die Leinen los. Ziel ist Burgtiefe auf Fehmarn. Mit südwestlichem Kurs haben wir nach fünfeinhalb Stunden das Leuchtfeuer Staberhuk Steuerbord querab, setzen noch einmal die Genua, erreichen die Ansteuerungstonne

Burg und machen wenig später zwischen Pfahl und Steg in Burgtiefe, unserem Heimathafen fest
Es ist der 27.08.2019.

Im Kielwasser der DIVA liegen nunmehr rund 1100 Seemeilen nach achtundachtzig Tagen.

Fazit

Ein Phänomen waren in diesem Jahr die fast täglich zum Wolkenbild gehörenden, riesigen hoch geschichteten Konvektionswolken, leuchtend weiß mit klaren Konturen an den Rändern. . Sie traten regelmäßig am späten Vormittag mit zunehmender Erwärmung in Erscheinung, und verschwanden abends mit einsetzender Abkühlung.

Sie sorgten immer für überraschende Wettersituationen. Von plötzlich auftretenden Schauern, starken Gewittern bis oft erst mittags auftretendem böigem Starkwind bei immer gleichbleibendem Barometerstand. Einige Segler wurden so zu Frühaufstehern, um bis mittags im nächsten Hafen zu sein, allgemeine Bettflucht machte sich breit. Andere machten bei Dämmerung klar und segelten die Nacht durch. Auch wir haben gegen Windseen angekämpft und damit gehadert, nicht zeitig genug ausgelaufen zu sein.

Die Häfen werden immer unpersönlicher, kein Hafenmeister weit und breit, nur noch Automaten regeln die Bezahlung der Hafengebühren. Eine Ausnahme sind die Clubhäfen, hier wird man freundlich empfangen. Man hilft beim Anlegen, hier hat man einen Ansprechpartner.

Wie jedes Jahr trifft man den einen oder anderen bekannten Segler, vorwiegend in den üblichen Peripheriehäfen, die man eigentlich immer ansteuert.

Insgesamt war es ein erlebnisreicher Törn mit viel Kontakt zu ausländischen Seglern.

Auch die Naturerlebnisse waren prägend. Vogelzüge, gesichtete Schweinswale und Schwalben, die sich akrobatisch in der Luft bewegen, um Insekten zu fangen.

