

# Schwedische Schärenküste mit MARY READ

---

650 Seemeilen von Stockholm durch die schwedischen Ostschären, den Kalmar-sund, den Schärengarten von Blekinge und die Hanöbucht über Ystad, Rügen und das Stettiner Haff nach Berlin.

13. August bis 11. September 2018

---

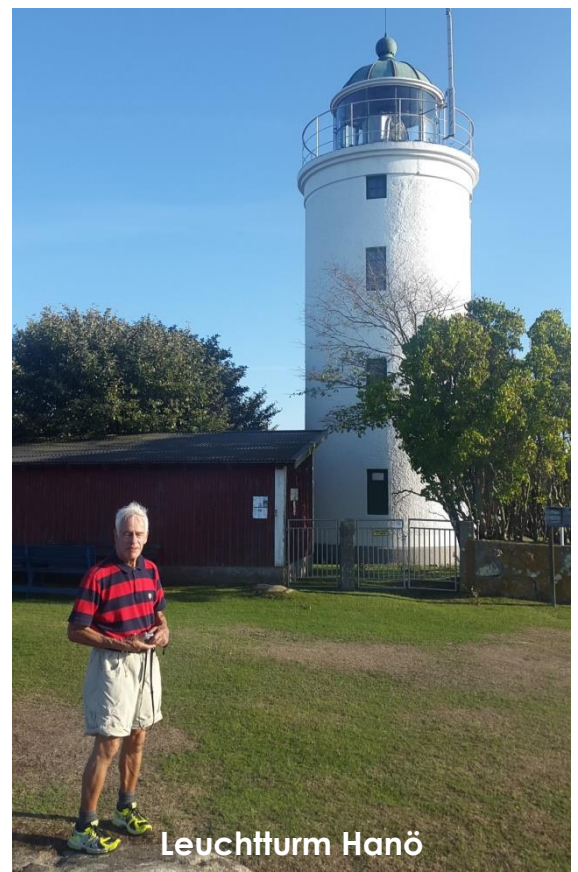
13. – 27. August und 9. – 11. September  
mit Partner Detlev



Ein Reisebericht  
von Gisela Müller-Plath



29. August – 8. September  
mit Vater Gerhard



## Planung und Vorbereitung

---

Um in begrenzter Urlaubsdauer weit zu kommen, teilten wir uns den diesjährigen Sommertörn mit segelerfahrenen Freunden. Es sollte in die schwedischen Schären gehen, wo sie schon mehrmals, wir aber noch nie gewesen waren. Leider waren sie an die Schul- und ich an die Semesterferien gebunden, so dass sie erst ab Mitte Juli das Boot nach Stockholm segeln und wir Mitte August dort gen Süden starten konnten. „Ende August werden in Schweden die Stege hochgeklappt“, wusste mein Vater. Ich entnahm den Revierführern, dass Südwest die langjährig vorherrschende Windrichtung im Spätsommer sei. (Beide Nachteile sollten sich leider bewahrheiten.) Trotzdem wollten wir dieses traumhaft erscheinende Revier erleben, und wurden zumindest durch leere Felsenliegeplätze und Stege belohnt.

Schon im Winter planten wir die Route. Mit meinem Partner Detlev wollte ich einige idyllische Schären ansteuern, einen mehrtägigen Abstecher nach Gotland machen und über Öland und den Kalmarsund Karlskrona erreichen. Für die zweite Etappe lud ich meinen 86-jährigen Vater ein, der mir nicht nur seine eigenen über 30 Jahre alten Logbuchauszüge aus dem Revier und verschiedene „Insider-Literatur“ zugeschickt, sondern sich auch bei der Ausrüstung des Bootes engagiert hatte: Neben Felsnägeln und einer Bugleiter war ein AIS-Sender an Bord gekommen (mithilfe dessen ich – „big sister is watching you“ – auch die Route unserer Freunde mit meinem Schiff nach Stockholm per Handy verfolgen konnte).

Da Detlev und ich nach Lektüre der Literatur und Gesprächen im Segelclub großen Respekt vor dem Schärenrevier hatten, nahmen wir uns vor, parallel mit klassischen und digitalen Medien zu navigieren. Während der eine auf der Papierseekarte entlang der am Vorabend gezeichneten Kurse die jeweils erreichten Seezeichen und Landmarken markieren und die jeweils nächsten ansagen würde, sollte der Steuermann auf der im Plotter ebenfalls eingezeichneten Route diese bestätigen und zum Steuern zu Hilfe nehmen. Dieses Vorgehen erforderte großen Zeitaufwand und Konzentration, bewährte sich aber.

### 13. bis 27. August mit Detlev

#### von Stockholm durch die Schären und den Kalmarsund (320 sm)

---

Den Regentag nach unserer Ankunft nutzten wir, um das alte Kriegsschiff Vasa in seinem Museum zu besichtigen, einzukaufen und die erste Strecke zu planen. Tatsächlich waren gleich alle fünf Törnführer plus Seekarte erforderlich, um Durchfahrtshöhen und Öffnungszeiten der zahlreichen Klappbrücken und Schleusen auf der Inlandroute nach Södertälje zu eruieren. Am nächsten Tag aber lachte die Sonne, und das Schleusen gestaltete sich erstaunlich einfach, da die Kammern mit herunterhängenden Tampen einhandauglich ausgestattet waren. Nur das Segelsetzen musste noch warten, denn auf dem Westkurs stand der Wind gegenan, und



Navigieren im Schärenrevier

gen Süden durch den Södertälje-Kanal war das Segeln verboten. Am nächsten Tag stand schon Fifång, unsere erste Schäre, auf dem Programm. Angesichts der Premiere, durch die engen Schärenfahrwasser zu navigieren, kam es uns nicht ungelegen, dass wir wieder bei Gegenwind unter Motor fahren mussten. Die unzähligen Steine und Inselchen, viele mit genau einem Ferienhaus und Bootssteg bebaut, wirkten wie aus einer anderen Welt und bezauberten uns auf Anhieb. Für das Anlegen am Felsen in der Lagune von Fifång fanden wir den aktuellen schwedischen „Hamnguiden“ nützlich, in denen die Bootsfahrwasser zum An-



Einsam an der Schäre Fifång

steuern der Liegeplätze und sogar einzelne Felsnägeln in Luftaufnahmen der Schären eingezeichnet sind. Nichtsdestotrotz ging unser erster Felsanleger nicht ohne ein Missgeschick ab: Nachdem der Heckanker gefallen war, stand Detlev konzentriert vorne auf der Bugleiter mit der Vorleine in der Hand, bereit auf den Felsen überzusteigen, während ich uns mit Gashebel und Ruderrad vorsichtig heranmanövrierte. Als uns der Seitenwind, der inzwischen auf 4-5 Bft aufgefrischt war, von der anvisierten Felsenstelle wegdrückte und ich eine Runde zum erneuten Anlauf fahren wollte, fehlte mir die dritte Hand, um die Ankerleine auf Zug zu halten. Rrrrrsch –

Leine in der Schraube, Motorwelle blockiert. Nun ja, nachdem wir das Boot mit einem zweiten Anker und den ersten Anker mit einer unter Wasser angesteckten Hilfsleine gesichert hatten, kostete es mich ungefähr zwanzig Tauchgänge, um das Wuling von der Schraube herunterzuschneiden. Der nächste Anlegeversuch am Felsen („Was, du willst es nochmal versuchen?“ – „Wenn wir es jetzt nicht machen, machen wir es nie mehr!“) gelang dann problemlos. Mit einer Grillmahlzeit auf dem einsamen Eiland belohnten wir uns.

In den folgenden Tagen steuerten wir mit Ormöarna, Harstena, und Hasselö weitere Schären an. Leider wehte der Wind weiter beständig von Süden. In den breiteren Fahrwassern gelang es uns einige Male zu kreuzen, wobei wir bei der Wahl der Schläge den allenthalben vorhandenen Untiefen ausweichen mussten. Die Ansteuerung von Harstena war übrigens einzig in unserem ältesten Törnführer (von Heimburg, 1986) so beschrieben, dass man danach eine Route steuern und im Plotter anlegen konnte. Um die hübschen Inseln per Schlauchboot bzw. Mietfahrrad näher kennenzulernen, legten wir jeweils einen Hafentag ein.

Sehr gefreut hatten wir uns auf Gotland. Bei der Südwindlage hatte sich allerdings auf der Ostsee eine Welle von 2,5 – 3 m aufgebaut, und so kamen wir überein, dass die Überfahrt mit der kleinen Crew zu gefährlich sein würde. Stattdessen kreuzten wir unter der Küste weiter nach Süden.

Die Herausforderung wartete aber trotzdem auf uns: der Kalmarsund. Von Klintemåla aus wollten wir Sandvik auf Öland ansteuern. Kaum war auf dem Amwindkurs das Land außer Sicht, nahmen Wind und Welle stetig zu, und vor den aufgeballten Cumulonimbus-Wolken zog eine dunkelgraue Front heran. Sogleich liefen wir ab nach Figeholm. Um weiter nach Süden voranzukommen, mussten wir am nächsten Tag aber doch den Sund queren: Unsere Maschine war nicht stark genug, um gegen Wind und Strom Fahrt zu machen, aber mit halbem Wind konnten wir segeln. Die Küste Ölands erreichten wir kurz vor 17 Uhr. Wenn es uns nicht gelingen würde, bei Tageslicht bis Borgholm zu kreuzen, würden wir nach Sandvik ablaufen müssen. Mit Maschinenunterstützung und winzig gereffter Fock machten wir glücklicherweise trotz inzwischen 6 Bft und 2 m-Welle auf jedem Schlag Strecke gut und konnten um 19.30 Uhr in Borgholm festmachen.



Bei Starkwind im Kalmarsund

Die Starkwind-Süd-Lage hielt an. Karlskrona würden wir bis zum Ende von Detlevs freier Zeit nicht mehr erreichen, aber vom zwei Tagesschläge entfernten Bergkvara verkehrte ein Bus. Während der Kreuzkurs nach Kalmar bei 4-6 Bft und Sonnenmomenten schönes Segeln war, erwischte uns auf der Strecke nach Bergkvara eine Front, wie wir sie noch nie erlebt hatten. Vorhergesagt war eine Wetterverschlechterung ab 12 Uhr mit auf 6 Bft. zunehmendem Wind und Schauerböen. Da ich dementsprechend mit 8 Bft in den Böen rechnete, legten wir mit gerefften Segeln früh ab, um möglichst vorher im Hafen zu sein. Leider kam die

Front schneller und stärker als erwartet: Als kurz vor 10 Uhr ein schwarzer Böenkragen am Himmel herannahte, holten wir die Genua ein und ließen stattdessen den Motor mitlaufen. Bald darauf hatten wir 32 kn Wind auf der Anzeige und dann 56! Detlev stand am Ruder. Ein Rudergängerwechsel wäre in dieser Situation gefährlicher gewesen als ihn das weiter machen zu lassen, was er bereits tat: So hoch steuern, dass das gereifte Groß nicht voll stand, aber auch nicht in den Wind zu schießen. Er manövrierte hervorragend! (Kaum zu glauben, dass er erst seit drei Jahren segelt, dachte ich hinterher.) – So schnell, wie der Spuk gekommen war, so schnell war er vorbei, und um 12.15 Uhr waren wir fest im Hafen, tankten das Boot auf, erkundeten die Gegend, und fuhren zum Abschieds-Abendessen mit dem Bus in den Ort.

## 28. August einhand

### von Bergkvara nach Karlskrona (40 sm)

---

Da mein Vater am Folgetag per Bahn in Karlskrona ankommen würde, musste ich einhand dorthin segeln. Wieder Kreuzen, bei mäßigem Wind, und an der Südspitze holte ich die Segel ein. Zum Glück hatte ich Erfahrung von Hiddensee, so dass ich in den engen Baggerrinnen sicher manövrierte, wegen der spärlichen Betonung teilweise nach Echolot. In Karlskrona verproviantierte ich das Boot komplett neu (1 km Supermarkt-Entfernung ist sehr weit bei 30 kg Einkäufen ...), bevor ich abends meinen Vater in Empfang nahm.

## 29. August bis 8. September mit meinem Vater Gerhard

### entlang der schwedischen Südküste nach Ueckermünde (250 sm)

---

Besonders interessant war für meinen Vater der Schärengarten von Blekinge, welcher gesperrt war, als er dort vor 30 Jahren mit Studenten gefahren war. Nun steuerten wir in mehreren kleinen Schlägen nacheinander Tromtö Nabb, Ekenäs und Tjärö an und erkundeten das stille Land, auf dem nur wilde Kühe schrien, jeweils ausgiebig zu Fuß. Bei Schwachwind konnten wir teilweise segeln, teilweise mussten wir bei Nieselregen und Flaute motoren. Als wir die verschiedenen Landmarken in der Ansteuerung der Schäre Tjärö ausmachten, schienen wir die einzigen Menschen in dieser Gegend zu sein – doch der kleine Hafen war überfüllt mit jungen Leuten! Ein Musikfestival erwartete uns, zum Glück mit auf dem Steg frisch gebackenen Waffeln.

Nach Verlassen des Schärengartens wechselte die Reise ihren Charakter. Nun waren weite Schläge über die offene See zurückzulegen. Die Insel Hanö liefen wir bei schönstem Spätsommerwetter an, wanderten zum Leuchtturm, badeten am Strand und grillten abends auf der Kaimauer. Auf dem nächsten Schlag nach Simrishamn hatten wir zunehmenden Ostwind. Dass die gesamte Küste der Hanöbucht bei starkem Ostwind nicht angelaufen werden kann, wussten wir beide. Als der Hafen in Sicht kam, stand die Welle bis zu 2 m. Würden sich schon Grundseen bilden? Als ich



Mit 86 Jahren am Bug: Hanö in Sicht

unter Deck (vergeblich, da Saisonende) versuchte, per Funk Informationen vom Hafen zu bekommen, ereilte mich ein Anfall von Seekrankheit. Der Erfahrung meines Vaters vertrauend, der meinte, es sei noch nicht kritisch, liefen wir ein. Am nächsten Tag ging es weiter nach Ystad. Leider hatte mit Ende der Segelsaison auch das schwedische Militär seinen Schießbetrieb aufgenommen, wie dem Aushang im Hafen zu entnehmen war. Wir legten dementsprechend spät ab, um nach Beendigung des Schießbetriebs unter der Küste



Noch einmal schönstes Sommerwetter

Ystad anlaufen zu können. Mit dem Abendessen in der gemütlichen „Alten Brauerei“, der Trockenlegung der Motorbilge und der Vorbereitung der Navigation für den nächsten Tag wurde es spät, so dass das frühe Aufstehen schwer fiel. Die Ostseequerung nach Sassnitz am nächsten Tag mit knapp 60 Seemeilen schafften wir dennoch gut und genossen das herrliche Segelwetter. Abwechslung brachte die Kontrolle durch nette Beamte der Küstenwache. Allerdings mussten wir nach diesen anstrengenden Tagen einen Hafentag einlegen.

Es ging dann schön und anstrengend weiter: Von Sassnitz zum Greifswalder Bodden mussten wir, wieder bei erheblicher Welle, kreuzen. Die 86 Lebensjahre meines Vaters machten sich inzwischen in Form von Rückenschmerzen bemerkbar, so dass er sich immer wieder in die Koje legte und das Segeln mir überließ. Beim abendlichen Anlegen im kleinen, stillen Hafen von Ziemitz auf Usedom hatte ich dann auch ich das erste Mal das Gefühl, an meine Grenzen zu kommen ... Unser letzter Schlag nach Ueckermünde bescherte uns aber einen wunderschönen letzten Segeltag: Nach Durchquerung der Klappbrücke Zecherin glitten wir unter Vollzug bei 4-5 Bft raumschots, Sonne und glitzerndem Wasser über das Stettiner Haff!

## 9. bis 11. September mit Detlev

### von Ueckermünde nach Berlin (40 sm und 162 km Binnen)

In Ueckermünde wechselte wieder die Crew: Detlev traf abends per Bahn ein, und mein Vater ging am nächsten Morgen von Bord. Über das Haff und weiter entlang der vertrauten Strecke mit Mastlegen in Stettin fuhren wir beide die *Mary Read* nach Berlin. Wir waren uns einig: Die Saisonzeit war diesmal nicht optimal, aber In den schwedischen Schären werden wir wieder segeln!



Kanalfahrt nach Berlin