

# Ein Sommertörn mit der SY DIVA in die Stockholmer Schären 2017

Karin und  
Peter Schmidt

## Vorwort

Ziel unseres diesjährigen Törns waren einmal mehr die nördlichen Archipele der Stockholmer Schären - mit ihnen zum Teil weit, bis an die Ålandsee vorgelagerten Inseln.

Zunächst ging es über offene Seestrecken und Etappenziele in der Östlichen Ostsee.

Östlich des Nördlichen Kalmarsunds segelten wir durch die engen Schären Ostschwedens mit einer unübersehbaren Vielzahl an bewaldeten Inseln und geschützten Ankerbuchten, ehe wir nördlich von Landsort die weitläufigen Stockholmer Schären erreichten.

## Abslippen und ausrüsten

Schon Ende März waren wir für ein paar Tage auf Fehmarn, um am Schiff vorbereitende Arbeiten zu erledigen.

Über fünf Wochen dauert es dann, bis wir wieder nach Fehmarn fahren, diesmal aber mit vollgepacktem Kombi. In den zurückliegenden Wochen waren wir vollauf mit unserer Wohnung beschäftigt.

Am 10.05.2017 beziehen wir unser gebuchtes Appartement.

Gleich am nächsten Tag fahren wir nach

Heiligenhafen und beauftragen Oeverdick & Heinritz, nach den Maßen der mitgebrachten alten Wanten neue mit „Selden“-Wantenspannern anzufertigen.

Zuvor hatte ich die Zusage, dass die Fertigstellung bis spätestens zum 16.05.2017 garantiert ist - einen Tag vor dem Abslipptermin.

In den folgenden Tagen stauen wir unsere mitgebrachten Plünnen und erledigen noch ausstehende Arbeiten.

Am 15.05.2017 holen wir die bestellten Wanten aus Heiligenhafen und machen uns gleich an die Mastmontage, denn am nächsten Tag haben wir unseren Krantermin. Am frühen Nachmittag sind wir fertig und im Begriff zum Appartement zu fahren, da macht der Chef unseres Winterlagers den Vorschlag gleich abzuschliffen. Eine Stunde später sind wir im Wasser, der Mast wird gestellt, und wir verholen in eine freie Box, die wir noch schnell zuvor beim Hafenmeister reserviert hatten.

Regenwetter am folgenden Tag, wir ziehen vom Appartement auf unsere DIVA. Wir ordnen die nautischen Unterlagen für den geplanten Törn und sorgen dafür, dass im Salon alles





seinen gewohnten Platz erhält.

17.05.2017. Trübes, trockenes Wetter, schwacher Wind; ideal um den Masttrimm vorzunehmen, und die Beschläge zu installieren.

Einen Tag später schließen wir die Mastelektrik an, holen von Jan Heinritz aus Großenbrode die Segel und ziehen sie gleich ein.

In den folgenden Tagen sind wir damit beschäftigt, Lebensmittel zu ordern, Gasflaschen zu tauschen und viele Kleinigkeiten für den täglichen Bedarf anzuschaffen. Wir stellen unser Auto in die Halle, klemmen die Batterie ab und decken es mit einer Staubplane ab. Dem Beginn des Törn steht nun nichts mehr im Wege, wir warten nur noch auf den Monteur.

Es ist Montag, der 29.05.2017, wir sind jetzt 15 Tage im Wasser und endlich kommt der Monteur, um die noch notwendigen Wartungsarbeiten vorzunehmen.

### Törnverlauf

Es ist 13.50 Uhr, die Arbeiten sind erledigt, und wir machen die Leinen los.

Meeno Schrader meldete heute früh: W - NW 3, Böen 4 bis 5 diesig. Der Deutsche Wetterdienst sagt für die nächsten Tage stürmische Winde voraus. Bei einer schwachen Brise aus unterschiedlichen Richtungen erreichen wir um 20.00 Uhr unseren Zielhafen Gedser an der Südküste von Falster. Erfreulich, dass wir kurz vor Erreichen der betonnten Rinne des Fährhafens Schweinswale sichteten.

Schauer- und Gewitterböen, stürmischer

Wind aus West bis 9 Bft. halten uns in den folgenden drei Tagen in Gedser fest, ehe wir zunächst bei westlichen Winden, später auf NE drehendem Wind nach einem herrlichen Segeltag, in Klintholm an der Südküste von Møn festmachen.

Ein Phänomen war der urplötzlich von NW auf NE um 90 Grad drehende Wind, eben noch mit Steuerbordschoten hoch am Wind segelnd, segelten wir jetzt mit Bachbordschoten.

Sechs Hafentage verbringen wir in Klintholm. Am dritten Tag tat sich ein Wetterfenster auf, das wir nicht nutzten. Meeno Schrader meldete: W 4 bis 5, dabei Böen von 5 bis 6, See 0,8 bis 1,2 m.

Die Windrichtung stimmte für einem zu segelnden Kurs in nordöstlicher Richtung, aber den Seegang über Stunden auszubalancieren wäre für Karin mit ihrer Hüfte Gift gewesen. So bleiben wir noch drei weitere Tage bei zum Teil stürmischen Winden und Schauerwetter im Hafen, ehe wir die Leinen losmachen und Kurs auf Schweden nehmen.

Es ist Freitag, der 09.06.2017, nachdem wir Møns Klint bei ruppiger See querab haben, setzen wir auf den in nordöstlicher Richtung liegenden Hafen von Gislövsläge ab. Der zunächst schwache Wind aus ESE nimmt rasch auf 4 bis 5 zu, optimale Bedingungen für eine schnelle Fahrt. Nach insgesamt 7 Stunden über eine Distanz von 40 Seemeilen erreichen wir unseren Zielhafen.

Am folgenden Hafentag tun wir etwas für



den Bewegungsapparat. Immer am Wasser entlang laufend erreichen wir nach 6 Kilometern Trelleborg, besorgen uns hier an einem Bankomaten schwedische Kronen und fahren mit dem Bus zurück in den Hafen.

Meeno Schrader meldet am frühen Morgen des folgenden Tages: S - SW 4 Böen 5, leicht bewölkt.

Wir machen die Leinen los, segeln mit östlichem Kurs an der Südküste Schwedens entlang, lassen den Hafen von Ystad an Backbord liegen und runden die Huk von Sandhammaren bei zunehmenden aus Süd mit 4 bis 5 wehenden Winden. Bei einer groben See in der Hanöbucht können wir den Kurs nicht halten, müssen später halsen um den Hafen von Simrishamn anliegen zu können. Im Vorhafen bergen wir die Segel, klarieren Fender und Festmacher ehe wir zwischen Auslegern festmachen. Neun Stunden benötigten wir für die 51 Seemeilen lange Distanz, nach einem herrlichen Segeltag.

Bei westlichen Winden der Stärke 6 bleiben wir in den nächsten beiden Tagen im Hafen.

Stockholmradiomeldet auf UKW Kanal 21 permanent: NW bis W 10 bis 13 m/s, tlw. bis 14 m/s.

Meeno Schrader meldet: SW - W 5, Böen 6 bis 7 Bft. See 1 bis 1,5 m, Regen; Zeit genug, um bei Schauerwetter im nahen, unmittelbar am Fischereihafen gelegenen Fischrestaurant Essen zu gehen und in der Stadt unsere Einkäufe zu erledigen.

In der Folge ist die Insel Hanö unser Ziel. Bei auffrischenden Winden, in Böen 6 erreichendem Westsüdwest machen wir in dem an der Westseite der Insel liegenden Hafen zwischen Heckanker und Kai fest. Ein Risiko, denn die Hafeneinfahrt öffnet sich nach Nordwesten. Das bedeutet insbesondere bei nordwestlichem Wind - unruhiges Liegen, denn dann läuft die See ungehindert in den Hafen. Wir sichern uns mit zusätzlich ausgebrachten Leinen. Die Insel ist allemal einen Besuch wert. Der Weg zu dem auf einer 60 Meter hohen Kuppe thronenden Leuchtturm führt über weite Steinfelder und über eine üppige Natur. Rehe kreuzen zuweilen den Weg, und man begegnet weidenden Schafherden. Der Aufstieg wird belohnt durch einen grandiosen Ausblick auf die südschwedische Inselwelt.

Am nächsten Tag verspricht uns Meeno Schrader westliche Winde der Stärke 3 bis 4, in Böen 4 bis 5. Bei einem Generalkurs von 75 Grad Richtung Karlskrona sind das optimale Bedingungen.

Aber es sind eben nur Versprechungen, wir müssen bei dem vorherrschenden schwachen Wind aus unterschiedlichen Richtungen permanent den Motor zu Hilfe nehmen.

Wir wählen den Schärenweg westlich der Haupteinfahrt von Karlskrona, haben nur eine kurze Wartezeit, bis die Hasslöbron öffnet, und folgen den Hauptfahrwassern, die direkt in den Stadthafen von Karlskrona führen. Wir machen zwischen Auslegern fest, in einem kürzlich neu

konzipierten, komfortablen Hafen mit einer stadtnahen, umfassenden Versorgung.

Bei Nieselregen, schwachem Wind aus unterschiedlichen Richtungen und Nebel bleiben wir in den nächsten beiden Tagen im Hafen. Zeit genug die kostenlosen Waschmaschinen in Anspruch zu nehmen und uns mit Lebensmitteln zu versorgen. Zwischendurch laden schöne Cafés zum Verweilen ein und wir ersteinen zwei neue Thermoskannen von „Stelton“.

Sonntag der 18.06.2017, Meeno Schrader meldet: SW - W3 Böen 4 bis 5, später W 3 bis 4 Böen 5. Wir machen die Leinen los, segeln bei W 4 nur unter Genua durch den Östrafjärden und durch den eng betonten Torhamnfjärden, ehe wir den Südlichen Kalmarsund erreichen und zusätzlich das Groß setzen bei SW 4 bis 5. Am frühen Nachmittag dreht der Wind auf WNW 5 bis 6. Wir reffen die Genua. Die unvermittelt einfallenden starken Böen und der grobe Seegang machen uns jetzt zu schaffen.

Nach knapp 11 Stunden und geseelten 59 Seemeilen machen wir in Kalmar, unserem Zielhafen, im hinteren Teil des Hafenbeckens zwischen Auslegern fest. Am kommenden Tag bleiben wir in Kalmar, Etappenziel und Tor zu den Schären Ostschwedens.

Tradition für uns hier ist das Dagens Menü bei „Mr. & Mss. Hannsons“ und das Kaffeetrinken im „Krusenstiernskagården“, ein weitläufiges, gärtnerisch gestaltetes Areal mit einer Unzahl von verteilt unter Bäumen stehenden Gartenmöbeln. Natürlich schauen wir auch bei „Baltic“ vorbei, um nach Sonderangeboten Ausschau zu halten.

Stockholmradio und Meeno Schrader sagen für die nächsten beiden Tage nordwestliche Winde voraus, danach soll der Wind auf SE drehen. Das würde uns bei einem nördlichen Kurs gut passen.

Deshalb üben wir uns noch zwei weitere Tage in Geduld und nutzen die Hafentage für eine umfassende Versorgung im nahen Supermarkt und für die Ergänzung unseres Dieselvorrates.

Zwischendurch bleibt noch genügend Zeit für Spaziergänge im nahen Kalmarsundsparken mit der Kulisse des beeindruckenden Schlosses, und wir genießen das Flair der lebhaften Stadt.

Die Vorhersagen haben sich nicht bestätigt, der Wind weht nach wie vor aus nördlichen

Richtungen.

Wir machen die Leinen los, Ziel ist im nördlichen Kalmarsund der an der Westküste der Insel Öland liegende Hafen Sandvik. Wir können nur eine Teilstrecke segeln, der von NW auf NNE drehende Wind ist zu schwach. Bei dem vorherrschenden, aus nordöstlicher Richtung wehenden schwachen Wind liegt man in Sandvik optimal in einer schönen, ländlichen Umgebung. Bei starken westlichen Winden sollte man den Hafen meiden, denn bei der sich nach Westen öffnenden Hafeneinfahrt, sorgt erheblicher Schwell für unruhiges Liegen. Der Hafen ist voll, eine internationale Gemeinschaft hat sich hier eingefunden, bestehend aus Schweden, Finnen, Dänen, Engländern, Deutschen und Holländern.

Gleich am folgenden Tag setzen wir mit nördlichem Kurs auf die engen Fahrwasser der ostschwedischen Schären ab. Stockholmradio meldete zuvor Wind aus Ost der Stärke 4 bis 7 m/s.

Nördlich von Kråkelund, querab vom Leuchtturm Soen bergen wir nach 26 geseelten Seemeilen die Segel. Die geheimnisvolle Insel Blå Jungfrun und das Kernkraftwerk Simpevarp hatten wir immer im Blick.

Wir sind angekommen im Schärengarten Ostschwedens und navigieren durch die engen Fahrwasser, vorbei an bewaldeten Inseln und tiefen Buchten. Nach einem offenen, ungeschützten Fahrwasser erreichen wir den engen, tiefen Sparösund und machen wenig später in Solbergsudde fest. Einer Steganlage des „Westerviks Segelsällskaps“. Für die 46 Seemeilen benötigten wir 10 Stunden.

Wir sahen viele freie Stände bei unserer Ankunft, aber das war ein Trugschluss, denn sie sind alle auf rot gestellt. Kein Mensch war zu sehen. Ein Klubmitglied sah uns die Stege rauf und runter fahren und winkte uns in einen grünen Stand. Er ist heute abgestellt, Gäste zu empfangen und das Hafengeld zu kassieren. Heute ist Freitag, der 23.06.2017, und wir erfahren, dass sich die Klubmitglieder anlässlich des heutigen Mittsommerfestes in einem Naturhafen getroffen haben um zu feiern.

Tags darauf bleiben wir Hafen. Außer uns hat hier noch ein Hamburger Segler festgemacht.

Er begrüßt uns und fragt „Wo soll es dies-



mal hingehen?“ Weil das von vielen Faktoren abhängig ist, sage ich „Mal sehen wie es läuft.“ Er überreicht mir einen Stapel zusammengehefteter DIN A4-Seiten mit der Bemerkung „Hier sind einige interessante Tipps für Finnland.“ Erstaunt stelle ich fest, dass ich der Verfasser dieses Textes bin. Ein Bericht aus dem Jahr 2011, den der VSaW ins Internet gestellt hat. In dem Jahr waren wir in Helsinki und in den Turku-Schären. Lächelnd nimmt er das Schriftgut zurück mit der Bemerkung, den Törn nachsegeln zu wollen.

Es folgen zwei weitere Hafentage mit Regenschauern und starken Böen. Meeno Schrauder meldet permanent SW – W 5 Böen 6 bis 7. Es ist der Durchgang eines Tiefs, das nach Finnland abziehen soll. Zwanzig Minuten Fußweg, quer über den nahen Campingplatz, sind es bis zur Bushaltestelle. Eine Direktverbindung nach Västervik. Hier haben wir eine umfassende Versorgung inklusive Tageslunch beim Chinesen und Kaffeetrinken in der Konditorei.

Dienstag, der 27.06.2017, Meeno Schrauder meldet: W – NW 3 bis 4 dabei Böen von 5 bis 6.

Wir machen die Leinen los, segeln bei SW 3 – 4 über ein offenes Fahrwasser, ehe wir die inneren Schären erreichen. Wenig später bergen wir die Segel bei immer mehr auf Nord drehendem Starkwind. Am Leuchtturm Torrö gelangen wir in die Außenschären. Bei NW 6 gegenan und einer groben See nehmen wir viel Wasser über, ehe wir am Leuchtturm Sandö

wieder geschütztes Schärenfahrwasser erreichen. In der Südbucht der Insel Håskö machen wir an einer freien, vom Svenska Kryssarklubben ausgelegten SXX – Boje fest. Wir sind Mitglied des Klubs und berechtigt die Bojen zu nutzen. 8 Stunden benötigten wir für die zurückgelegten 41 Seemeilen.

Am folgenden Tag machen wir schon um 05.00 Uhr morgens die Leinen los. Für die nächsten Tage ist stürmischer Wind vorhergesagt. Auch ein Schwede legt zeitgleich ab. Unser Ziel ist der Fischereihafen von Oxelösund. Bei schwachen Winden aus N – NE müssen wir den Motor zu Hilfe nehmen. Durch das gut betonte Schären-Hauptfahrwasser navigierend erreichen wir die enge Lundasundet-Durchfahrt und in der Folge ein offenes, spärlich betontes Außenfahrwasser.

Der bedeutende Handelshafen von Oxelösund ist hier schon von weitem durch die hohen Schornsteine auszumachen. Über das Hauptfahrwasser der Großschiffahrt, querab des Leuchtturms Ljungskär, erreichen wir den Fischereihafen und machen hier zwischen Auslegern fest.

Kjell Andersson, „Mister Oxelösund“, ist immer zur Stelle, wenn er uns sieht. Er lebt hier auf seinem Hausboot, ist Hafenmeister und Eigentümer des florierenden Restaurants.

Auch der Schwede, der zeitgleich abgelegt hatte, ist hier eingetroffen.

Dieser Hafen ist nicht nur wegen seiner Atmosphäre die erste Wahl, sondern auch wegen

seiner absoluten Sicherheit. Hier können wir den kommenden stürmischen Tagen beruhigt entgegen sehen.

Tags darauf meldet Stockholmradio auf Kan. 64: NE 11 bis 14 m/s, nachts 13 bis 16 m/s.

Wir machen unseren Trolley klar, beladen ihn mit 3 leeren Kanistern und machen uns auf einen zehn Minuten dauernden Fußweg zu der Bootstankstelle innerhalb des Yachthafens Badhusviken.

Die hier an Pontonstegen mit Heckbojen festgemachten Boote sind bei dem vorherrschenden Starkwind aus Ost einem erheblichen Schwell ausgesetzt. Mit vollen Kanistern fahren wir zurück mit der „Lions-taget“, einer Touristenbummelbahn. Karin hatte sich für heute die Waschmaschine reserviert. Zuvor machen wir Reinschiff. Der Hafen ist übervoll, überwiegend Schweden und Holländer haben hier festgemacht. Auch in den folgenden beiden Tagen bleiben wir bei NE 6 bis 7 im Hafen und nutzen die guten Einkaufsmöglichkeiten im Zentrum Oxelösunds.

Der Tiefausläufer ist durch; bei schwachem Wind aus Nord machen wir die Leinen los, folgen der eng betonnten Rinne unmittelbar nördlich des Fischereihafens und erreichen die gut betonnten Schärenfahrwasser. Nach den engen Durchfahrten bei Stendörren, Bergö und dem Savösund gelangen wir auf eine Außenstrecke und erreichen mit östlichem Kurs die enge Durchfahrt nördlich von Landsort.

Die idyllische Ankerbucht Soviken ist hier unser Ziel. An einer SXX-Boje im hinteren Teil der Bucht machen wir fest. Freundlicherweise hatte ein Finne gerade losgemacht, der hier offensichtlich übernachtet hatte. In der nach Osten offenen Bucht liegen wir bei schwachem südöstlichem Wind geschützt hinter einem felsigen Ufer bei herrlichem Wetter. Auf der Außenstrecke kam uns eine Unzahl schwedischer Schiffe entgegen. Offensichtlich Stockholmer Segler auf den Weg in die Ferien.

Tags darauf machen wir bei SW 4 die Leinen los und segeln zunächst durch ein betonntes Fahrwasser, ehe wir mit nordöstlichem Kurs über offenes Gewässer die nördl. Untiefentonne Lindholmsgrundet erreichen und auf die Einfahrt des Varsnäsfjärden an der Ostseite der Insel Ornö, absetzen. Ganz am Ende des Fjords machen wir in Brunnsviken an einem Anleger

der kleinen Ornö Varv zwischen Schwimmsteg und Heckboje fest. Fünf Stunden benötigten wir bei leichtem achterlichen bis raumen Wind, nur mit Genua, für die knapp 25 Seemeilen lange Distanz. Zuweilen hatten wir auf den freien Strecken eine Dünung von einem Meter. Wir sind jetzt in den Stockholmer Schären angekommen.

Die kleine Werft hat offensichtlich ihre besten Zeiten hinter sich, alles wirkt etwas desolat. Aber es hat alles einen gewissen Charme. In einem Schuppen gibt es Dinge für den täglichen Bedarf. Ein Anschreibebuch, ein Taschenrechner, eine Wechselgeldbüchse stehen zur Verfügung, um auf Vertrauensbasis seine Einkäufe zu erledigen und anschließend zu dokumentieren.

Wir duschen in einem ehemaligen Privathaus. Eine Badewanne mit Whirlpool ist ebenso vorhanden wie ein Trainingsgerät für die Körperertüchtigung. Nicht zuletzt ist die Umgebung mit Wald, Wiesen und Wanderwegen einen Hafentag wert.

Ziel ist in der Folge der Hafen Malmakvarn, Gästehafen des Svenska Kryssarklubben.

Bis zur Nordhuk der Insel Ornö segeln wir durch ein teilweise enges, gut betonntes Schärenfahrwasser, ehe wir bei NW 4 die weiten, offenen Gewässer des Jungfrufjärden und des Nämjöfjärden erreichen. Nach der Tordurchfahrt zwischen den Leuchttürmen Kofotsgrund und Kofoten bergen wir die Segel, setzen auf die enge Einfahrt des Örsundet ab und laufen direkt den Hafen von Malmakvarn an. Im Hafen herrscht eine drangvolle Enge, wir haben Glück, dass gerade ein Schwede im hinteren Hafenbecken ablegt und wir zwischen Heckboje und Steg festmachen können. Zuvor erfahren wir auf Zuruf, dass die Tiefe ausreicht, denn hier stehen wir mit dem Bug im Schilf und im Handbuch sind nur knappe 2 m angegeben.

Sonniges Wetter am folgenden Hafentag; Karin hatte im nahen Restaurant Brötchen bestellt, die uns zum Frühstück zur Verfügung stehen. Nachdem sich der Hafen geleert hat, gehen wir duschen, denn es sind nur zwei vorhanden. Bei 50 bis 60 Booten war das bisher unmöglich. In einem nahen Wald, an einem Binnengewässer finden wir einen ruhigen Platz, um uns die Haare zu schneiden.

Immer wieder schaltet sich der Landstrom ab, weil einige mit zu hohen Verbrauchern am

Netz sind.

Alles in allem muss man den Hafen nicht anlaufen, zumal in unmittelbarer Nachbarschaft Alternativmöglichkeiten bestehen.

Tags darauf machen wir die Leinen los und segeln bei zunächst schwachem Wind aus südlichen Richtungen, später bei S 3 bis 4 über den weiten Kanholmsfjärden und gelangen in ein enges Schärenlabyrinth. Hier bergen wir die Segel und erreichen wenig später die „Paradisviken“.

Diese herrliche Bucht zwischen den Inseln Idholmen, St.Jolpan und Kålgårdsön ist für viele Schweden der absolute Höhepunkt in der Schärenwelt. Die Skärgårdsstiftelsen, eine zum Teil von freiwilligen Fördermitgliedern gegründete Vereinigung, ist für den Erhalt dieser herrlichen Natur zuständig. Sie haben entlang der Felsen eine Steganlage installiert und einige Heckbojen verankert.

Stromsäulen und Wasserhähne sind ebenfalls vorhanden.

Wir hatten uns aufs ankern eingestellt, wählen aber den bequemeren Weg und machen zwischen einer freien Heckboje und Steg fest. Das Liegen ist hier nicht ganz billig, aber es kommt der Stiftung zugute. Ein herrlicher Fußweg führt durch eine üppige Vegetation auf die andere Seite der autofreien Insel. Hier gibt es einen kleinen Kaufmann, ein Restaurant und einen Fähranleger. Fast ausschließlich Schweden bevölkern die Bucht und genießen wie wir die wunderschöne Natur bei herrlichem Wetter.

Zielhafen ist am folgenden Tag Gräddö. Bei südöstlichem Wind der Stärke 2 bis 3 navigieren wir zunächst ostwärts durch die engen Schären und erreichen querab vom Leuchttfeuer Stenkobbsgrund die offenen Außenschären. Bei aufkommendem östlichem Starkwind gäbe es hier zwischen den kahlen, niedrigen Schären, keinen Schutz. Aber der mäßige Wind aus südlichen Richtungen ist optimal, um hier draußen zu segeln. Nördlich des Leuchtturms Hundskärsknöv passieren wir die Insel Rödlöga, queren wenig später das Hauptfahrwasser der riesigen Finnlandfähren und erreichen Gräddö am Eingang der Norrtäljeviken. Zwischen Heckboje und Steg machen wir nach 33 Seemeilen fest.

Gräddö ist nicht nur ein wichtiger Versorgungshafen, er ist auch Anlaufpunkt für die

Finnen, die hier von den Ålands kommend festmachen. Denn es sind nur wenige Seemeilen bis zur Ålandsee.

In den folgenden beiden Tagen bleiben wir im Hafen, nutzen die guten Einkaufsmöglichkeiten bei ICA und ergänzen unseren Dieselvorrat in der nahen Tankstelle. Karin reserviert sich zwei Waschmaschinen und wir nutzen die ordentlichen sanitären Anlagen für ein ausgiebiges Duschbad.

Der Hafen ist übervoll, überwiegend Finnen haben hier festgemacht. Zum Teil sind sie auf den Weg nach Helsinki.

Wir warten in der Folge den schauerartigen Regen ab, ehe wir gegen Mittag die Leinen losmachen und bei N 2, Richtung Westen durch die Norrtäljeviken segeln, um die Stadt Norrtälje anzulaufen.

Im Innenhafen, direkt am Stadtpark, machen wir zwischen Pfahl und Steg fest.

Zwei Tage verbringen wir in der lohnenswerten Stadt. Open-air-Konzerte im Stadtpark, Cafés und Restaurants im nahen Stadtzentrum, Fußgängerzonen mit hübschen Geschäften in der Altstadt laden zum Verweilen ein. Charakteristikum ist auch die vielerorts dargebotene Straßenkunst. Sehenswert ist das „Norrtälje museum“, zugleich „kunsthall und „Pythagoras industrie museum.“ Alles in allem ein kurzweiliger Aufenthalt und Abwechslung vom normalen Bordleben.

Meeno Schrader meldet NW 2 bis 3, Böen 4 bis 5, nachmittags S 4, Böen 5. Wir machen die Leinen los, segeln Richtung Osten durch die Norrtäljeviken und, nachdem wir Gräddö passiert haben, südwärts bis zum Leuchttfeuer Kapellskär, ehe wir in südwestlicher Richtung unseren Zielhafen Furusund erreichen. Die halbe Strecke mussten wir bei SW 4 bis 5 gegen den Motor zu Hilfe nehmen. Der kleine Hafen liegt direkt am Hauptfahrwasser zu den Ålands und ist dem Schwell der großen Fähren ausgesetzt, die hier allerdings mit verhaltener Kraft fahren. Überwiegend Finnen, die auf dem Weg nach Helsinki sind, haben hier festgemacht. Der hübsche Badeort hat eine schöne Umgebung, bietet gute Versorgungsmöglichkeiten und man hat eine spektakuläre Aussicht auf das vorbeiführende Fahrwasser, auf dem die riesigen Finnlandfähren und Kreuzfahrtschiffe dicht vorbeifahren.

Tags darauf klingen die Vorhersagen Mee-

no Schraders nicht verlockend: S 2, Böen 4 bis 5, Schauer. Wir machen bei schwachem SSW die Leinen los. Auf dem Hauptfahrwasser segelnd bergen wir nach 4 Seemeilen die Segel und nehmen den Motor zu Hilfe, der Wind kommt immer mehr gegenan.

Gegen Mittag zieht ein schweres Gewitter auf und entlädt sich direkt über uns mit schauerartigem Regen und Sturmböen, bei eingeschränkter Sicht. Wir brechen die Fahrt ab und gehen völlig durchnässt in den westlich der Insel Nykvarnsholmen, am Festland gelegenen Werfthafen Nykvarn.

Schon am frühen Morgen machen wir die Leinen los. Ziel ist Wasahamnen der zentral gelegene, meist angelaufene Hafen in Stockholm, den wir möglichst bis mittags erreichen wollen. Bei südwestlichen Winden gegenan müssen wir den Motor zu Hilfe nehmen. Nachdem wir Vaxholm passiert haben, erreichen wir das vielbefahrene Hauptfahrwasser nach Stockholm. Nach 22 Seemeilen machen wir um 11.35 Uhr im Innenhafen zwischen Auslegern fest. Viele, überwiegend finnische Yachten kamen uns entgegen, die die Plätze freigemacht hatten. Wir hatten richtig kalkuliert, der Zeitpunkt unserer Ankunft war optimal.

Fünf Hafentage haben wir eingeplant im Venedig des Nordens und genießen bei überwiegend herrlichem Wetter die Atmosphäre in einer der schönsten Städte Europas. Das Stadtzentrum und die Gamla Stan erreichen wir problemlos zu Fuß. Obligatorisch in der Gamla Stan: Kaffeetrinken in „Sundbergs Konditori“ Stockholms ältester Konditorei anno 1785 und mittags Lunch im „Ristorante Paganini“. Pflichtprogramm ist diesmal der Besuch von „Skansen“, das erste Freilichtmuseum der Welt, es wurde 1891 gegründet. Auf einer Fläche von 300.000 m<sup>2</sup> kann man fünf Jahrhunderte Schwedens durchwandern mit über 150 wieder aufgebauten Häusern und Bauernhöfen, und man trifft auf zahme und wilde nordeuropäische Tiere. Bei „Watzki“ erwerben wir einen neuen Flaggstock und eine neue Halterung; beides war unterwegs über Bord gegangen. Eine Ersatzflagge hatten wir noch an Bord. Zum Abschluss genießen wir entspannte Spaziergänge im „Djurgården“.

Bei schwachem Wind aus NW machen wir die Leinen los, überqueren das Hauptfahrwasser und warten, bis die Danviksbron pünktlich

öffnet. Wir folgen dem Fahrwasser bis zur Hammarbyslussen.

Problemlos bei nur 0,5 m Schleusenhub, werden wir geschleust und sind auf dem Weg zum Mälaren, dem kürzesten Rückweg. Nach 26 Seemeilen durch den Mälaren erreichen wir die Schleuse bei Södertälje. Auch hier werden wir problemlos geschleust bei nur 0,5 m Schleusenhub. Im Hafen von Södertälje machen wir fest. Wir nutzen die guten Versorgungsmöglichkeiten und machen nach einem Hafentag die Leinen los.

Südwärts durch den Södrakanalen fahrend gelangen wir in den Brandalsund. Querab der Insel Stora Arkholmen richten wir unseren Kurs gegen Westen, ehe wir unseren Zielhafen Trosa durch eine flache Rinne erreichen. Bei wiederum schwachem Wind mussten wir den Motor zu Hilfe nehmen. In dem übervollen Hafen machen wir als zweites Boot an einer Heckboje fest.

Nach einem Hafentag in dem malerischen Städtchen mit seinen hübschen alten Holzhäusern und Cafés legen wir ab. Dabei haben wir ein wenig Schwierigkeiten, denn wir sitzen auf Schiet, der Hafen ist zum Teil nur 1,80 m tief.

Ziel ist Oxelösund. Wir segeln Richtung Südwesten durch ein Hauptschärenfahrwasser, das sich durch eine Vielzahl von Inseln windet. In Höhe des engen, malerischen Savösundes kommt uns eine Unzahl schwedischer Yachten unter Motor entgegen; sie sind auf dem Heimweg nach Stockholm. Wir haben das Glück, bei achterlichem Wind segeln zu können. Nach knapp 27 Seemeilen machen wir im Fischerhafen von Oxelösund fest.

Nach einem Hafentag, den wir für eine umfassende Versorgung nutzten, machen wir die Leinen los. Kjell ruft uns winkend zu: „I see you in the next year“. Bei schwachem Wind motoren wir zunächst über die Außenschären, ehe wir in das gut betonnte Innenschärenfahrwasser gelangen und die enge Lundsund-Durchfahrt erreichen. Mit westlichem Kurs ist Snedskär, eine Steganlage des Bråvikens Segelclubs, unser Ziel. Eine freundliche, diensttuende Clubkameradin empfängt uns und hilft beim Anlegen. Der Club hatte die Insel 1970 gekauft und ausgebaut. Um das Festland zu erreichen, haben sie sich eine handbetriebene Fähre gebaut, mit der man problemlos übersetzen kann.



Nach einem Hafentag in diesem idyllischen Kleinod machen wir die Leinen los. Ziel ist die Südbucht der Insel Håskö. Bei mäßigem Wind aus West segeln wir südwärts durch die engen Schären, müssen später bei auf Süd drehendem Wind den Motor zu Hilfe nehmen und machen wenig später in der Bucht zwischen Heckanker und Steg am Fischereianleger fest.

Nur wenige Seemeilen sind wir am Folgetag unterwegs auf dem Weg nach Harstena. Ziel ist die tiefe Bucht Flisfjärden im Nordosten der Insel. Durch eine nur 3,50 m Breite enge Stelle gelangen wir in eine sich weit öffnende Lagune und machen zwischen Heckanker und einem kahlen Felsen fest. Ein 25 m entfernter Baum dient als Festmacher. Die vielen Schweden hier belegen ihre Vorleinen an Felsnägeln, die sie zuvor mit einem Schlägel in Felsspalten getrieben haben. Ein schöner Waldpfad führt uns am nächsten Tag zu der Siedlung Harstena, einem malerischen Fischerdorf. Einst lebten die Bewohner vom Robbenfang. Auf den umliegenden kahlen Klippen gab es Robben in großer Zahl. Heute gibt es nur noch wenige ständige Bewohner auf der Insel.

Ein kleiner Kaufmann und ein Bäcker sichern die Grundversorgung.

Bei West, später frischem bis starkem Südwest gegenan, navigieren wir tags darauf über die Außenschären, erreichen am Leuchtfeuer Torrö die inneren Schärenfahrwasser und gehen in der Bucht Kårö/Kungshamn vor Anker.

Trübes, regnerisches Wetter bei schwachem SSO sind die Bedingungen am Folgetag auf dem Weg nach Sobergsudde. In einem grünen Stand des Westerviks Segelsällskap (WSS) machen wir zwischen Auslegern fest. Hier befreien wir Ankerkasten und Vorschiff vom Schlick, denn der Ankergrund in der Bucht Kårö bestand aus Mudd. Drei Tage liegen wir hier fest bei zum Teil stürmischem Wind, Gewitter und Regenschauern, ehe wir über den engen Sparösund bei WSW 4 bis 5 die Außenschären erreichen und in der Folge im Innenschärenbereich in der idyllischen Ankerbucht Stora Vippholmen an einer SJK-Boje festmachen. Einen Teil der Strecke mussten wir unter Motor zurücklegen. Die von Meeno Schrader prognostizierten Böen bis 6 Bft. stimmten, wir machten nur unter Genua bis zu 7,5 kn Fahrt.

Gleich am nächsten Tag machen wir die Leinen los, Ziel ist bei südlichen Winden Os-

karshamn.

Durch ein eng betonntes Fahrwasser erreichen wir am Ausgang der Schären das Leuchtfeuer Soen, ändern unseren Kurs und navigieren querab des Kernkraftwerks Simpevarp durch ein sehr enges, dicht betonntes Schärenfahrwasser. An der Bake Hommeskär folgen wir dem betonnten, nach Oskarshamn führenden Fahrwasser. Im Stadthafen machen wir zwischen Heckboje und Steg fest. Nur eine Teilstrecke war segelbar.

An der gegenüberliegenden Fischereipier hat Arved Fuchs mit seiner „Dagmar Aaen“ festgemacht. Er ist aus Kalmar gekommen und auf dem Weg nach Gotland. Mit an Bord sind Mitsegler, die er ausbildet. Arved Fuchs hat den aus Eiche, 1931 im dänischen Ebjerg gebauten Haikutter, 1988 gekauft. Aber warum heißt dieser Schiffstyp Haikutter? „Diese Bezeichnung begründet sich in der Tatsache, dass dieser Nordseekutter wegen seiner Seetüchtigkeit noch bei schwerstem Wetter im Nordatlantik fischte, wenn andere bereits abdrehten und aufgaben“ erklärt mir Arved Fuchs. „Damit hatte er eine größere Fangquote und machte einem gefräßigen Hai gleich, anderen die Beute streitig.“ Bei den regelmäßigen, extremen Expeditionstörns des Berufsabenteurers in die Hohen Breiten und via Feuerland in die Antarktis konnte der Kutter seine enorme Seetüchtigkeit immer wieder unter Beweis stellen.

Nach zwei Hafentagen ist Kalmar unser Ziel. Bei schwachem Wind aus SSE gegenan, müssen wir im nördlichen Kalmarsund über die gesamten 47 Seemeilen den Motor zu Hilfe nehmen und machen nach 8,5 Stunden zwischen Heckboje und Kai fest. Der Hafen ist übervoll, das zurzeit stattfindende Stadtfest hat eine Unzahl von Motorbooten angelockt, damit waren freie Liegeplätze eine Rarität.

Nach zwei unterhaltsamen Hafentagen machen wir die Leinen los und erreichen nach 6 Stunden Kristianopel, unseren Zielhafen im südlichen Kalmarsund. Bei W 3 bis 4 war es ein herrlicher Segeltag. Stockholmradio hatte den Wind exakt vorhergesagt.

Meeno Schrader meldet um 07.05 Uhr: SE 3 bis 4 dabei Böen von 4 bis 5, wolkenlos.

Gleich nach dem Wetterbericht legen wir ab, erreichen die Einfahrt zum Torhamnfjärden, folgen der eng betonnten Rinne bis zum Östrafjärden und setzen auf die Einfahrt unse-



res Zielhafens Karlskrona ab. Nach 30 Seemeilen machen wir im Stadthafen zwischen Auslegern fest.

Nur eine Teilstrecke war segelbar.

Am folgenden Hafentag hat sich Karin für 16.00 bis 18.00 Uhr zwei Waschmaschinen reserviert, die hier kostenlos sind. Zuvor waren wir in der Kantine des Marinemuseums essen. Neben uns hat eine junge finnische Familie festgemacht. Sie haben eine 3-monatige Auszeit genommen, waren in Norwegen, Deutschland und Dänemark und sind jetzt auf Heimatkurs nach Turku, ihrer Heimatstadt.

Bei schwachem Wind legen wir schon um 06.00 Uhr morgens ab, um die erste Brückenöffnung der Hasselönbron um 08.00 Uhr zu schaffen. Knapp 8 Seemeilen ist die Distanz durch die Schären bis dorthin. Wir schaffen das mit verhaltener Fahrt und setzen, nachdem wir die Schären achteraus haben, auf unseren Zielhafen Hällevik ab. 8 Stunden brauchen wir für die 40 Seemeilen lange Strecke und machen zwischen Auslegern fest. Wir mussten die gesamte Strecke unter Motor zurücklegen.

Wir hatten uns schon auf einen Hafentag eingestellt. Aber als der Wind am frühen Vormittag von Südwest auf Süd dreht, machen wir die Leinen los und segeln bei S 3 bis 4 hoch am

Wind. Ziel ist die alte Hansestadt Århus. Schon von weitem sind die beiden markanten Molenköpfe auszumachen.

Wir halten uns bei der Ansteuerung wegen der vielen Untiefen genau ans betonnte Fahrwasser, bergen die Segel und folgen dem Flusslauf. Die Strömung kann hier beachtliche 2 kn betragen, die es beim Anlegen zu beachten gilt. Auf der Backbordseite des Flusses machen wir in einem grünen Stand des CSS-Segelclubs fest.

In den folgenden beiden Hafentagen folgen wir einem 1,5 km langen Fußweg durch einen dichten Wald und gelangen zu einem Sandstrand mit einer weiten Sicht auf die Hånöbucht. Auch der stimmungsvolle Marktplatz mit der aus dem 12. Jahrhundert stammenden Maria-Kirche verdient unsere Aufmerksamkeit, neben Einkäufen im ICA-Supermarkt.

In der Folge ist Simrishamn unser Ziel. Bei schwachem Wind aus SW, machen wir nach knapp 30 Seemeilen zwischen Auslegern fest. Der von Meeno Schrader versprochene Westwind hatte sich nicht bestätigt.

Nach einem Hafentag mit Schauer- und Gewitterböen, machen wir die Leinen los und erreichen Ystad, unseren Zielhafen wiederum bei schwachem Wind.

Zwei stürmische Hafentage mit Regen verbringen wir hier. Wir werden auf unser Nachbarschiff, einer Oyster 43 eingeladen. Das schottische Eignerpaar ist von Schottland über Thyborøn in den Limfjord gesegelt und gelangte am Ostausgang des Fjords über den Hafen Hals ins Kattegat. In der Folge segelten sie über Schweden und Finnland nach St. Petersburg. Ein Kanadier gesellt sich dazu, auch er ist in St. Petersburg gewesen. Sein Schiff ist aus extra dickem Stahl gebaut für Reviere mit starkem Eisgang. Er kommt aus Nordkanada, sein Revier ist die Hudson Bay. Der Schotte geht im dänischen Augustenborg ins Winterlager, der Kanadier auf Fehmarn.

Ein unterhaltsamer Tag, der unsere Englischkenntnisse fordert.

Tags darauf legen wir ab, navigieren Richtung Westen an der südschwedischen Küste entlang, lassen Trelleborg an Steuerbord, erreichen den Falsterbokanal und gehen nach Brückenöffnung in den Hafen von Höllviken - einem Anleger des Falsterbokanales Båtklubbs.

Nach einem Hafentag navigieren wir nordwärts durch eine betonnte Rinne, ehe wir mit nordwestlichem Kurs den Øresund überqueren und in Kastrup/Kopenhagen, unserem Zielhafen, in einem grünen Stand zwischen Pfahl und Steg festmachen. Noch am selben Tag fahren wir mit der Metro nach Kopenhagen und verbringen in der Metropole mit seiner dichten Atmosphäre einen wunderschönen Tag bei herrlichem Wetter. Den folgenden Tag bleiben wir im Hafen. Die Großschiffahrt fährt hier dem Øresund folgend in Sichtweite vorbei, ein guter Yachtausrüster offeriert die neuesten Beschläge und die Umgebung lädt zu Spaziergängen ein.

Am Folgetag machen wir die Leinen los. Meeno Schrader meldet: N – NE 1 bis 2, Böen 4 bis 5, etwas Sprühregen, später NE – E 3, Böen 5, etwas Regen. Wir müssen zunächst den Motor zu Hilfe nehmen. In Höhe Stevns Klint sind wir im Begriff auf Rødvig abzusetzen, da kommt Wind von Ost auf. Zunächst schwach, später auf NE 4 zunehmend, so dass wir auf Møns Klint absetzen und Klintholm erreichen. Aus anfänglichem Motoren entwickelte sich ein herrlicher Segeltag. Am folgenden Hafentag ist es trübe, vereinzelte Regenschauer, schwacher Wind aus unterschiedlichen Richtungen, am Nachmittag Wolkenlücken, die Sonne lässt sich

blicken und lädt zu Strandspaziergängen ein.

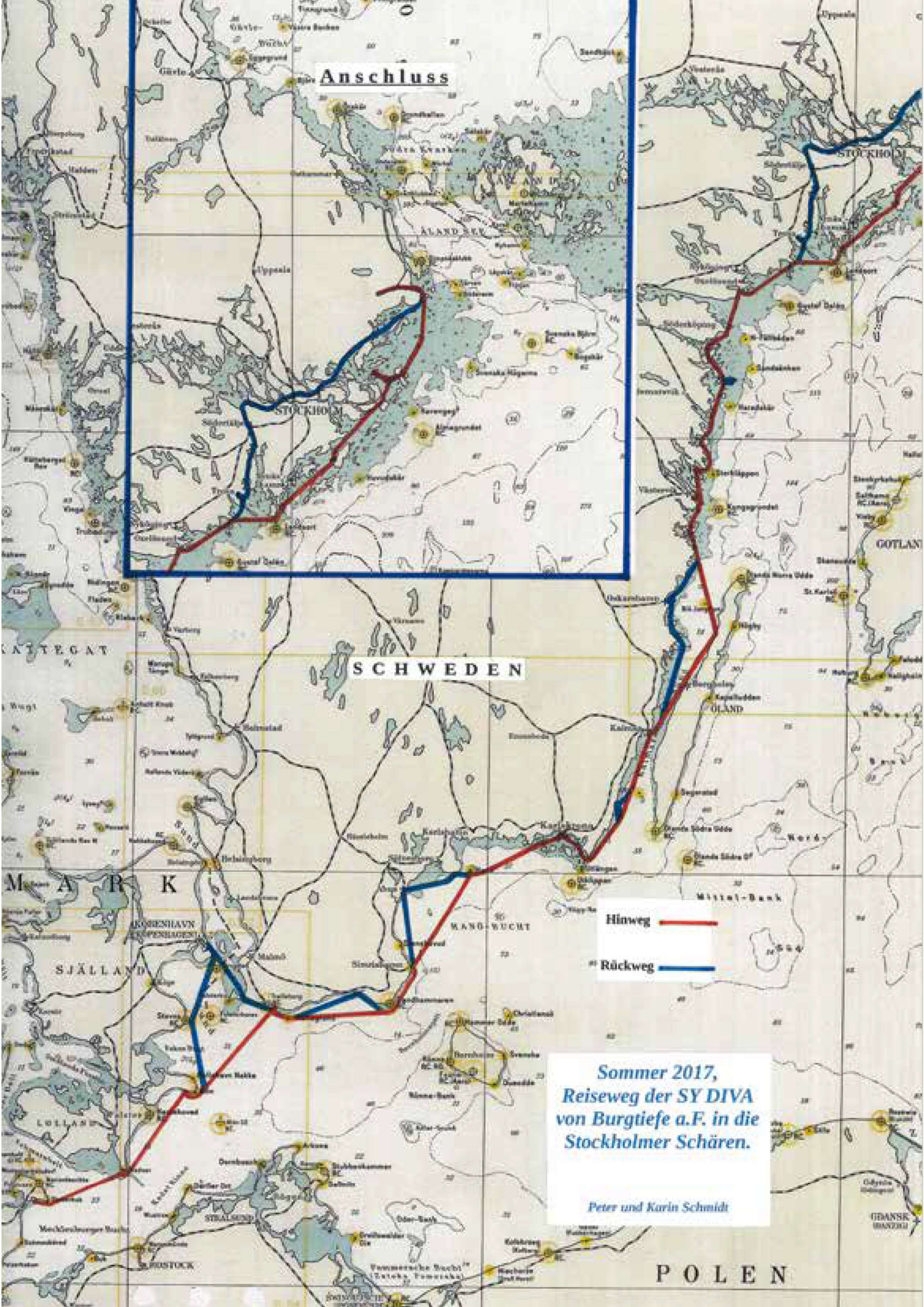
Tags darauf legen wir ab, setzen im Fischereihafen die Segel und segeln zunächst bei WNW 3 bis 4 mit einem Schrick im Segel, ehe wir später bei WSW 2 hoch am Wind das Gedser Rev erreichen.

Wir bergen die Segel und setzen von der roten Tonne auf das Leuchtfeuer Rødsand Rende Süd ab, folgen dann dem betonnten Hauptfahrwasser zum Fährhafen und erreichen über die betonnte Rødsandrinne unseren Zielhafen Gedser.

Bei schwachem Wind bleiben wir am nächsten Tag im Hafen. DP 07 meldet N – NW 3 abnehmend, Schauer- und Gewitterböen, Nebelfelder. In Kiel ist bereits Nebel.

Bei wiederum schwachem Wind aus westlichen Richtungen machen wir am nächsten Tag die Leinen los, folgen dem betonnten Rødsandfahrwasser und dem Hauptfahrwasser der Fähren, ehe wir querab vom Leuchtfeuer Rødsand Rende Süd auf Fehmarn absetzen. Wir queren den Kiel-Ostsee-Weg bei lebhaftem Schiffsverkehr in beiden Richtungen, mehrmals müssen wir ausweichen und sind froh gute Sichtverhältnisse zu haben. Am Leuchtturm





Anschluss

SCHWEDEN

Hinweg

Rückweg

Sommer 2017,  
Reiseweg der SY DIVA  
von Burgtiefe a.F. in die  
Stockholmer Schären.

Peter und Karin Schmidt

POLEN

Staberhuk haben wir die Fehmarnsundbrücke voraus und sind wenig später in der betonnten Rinne, die in den Yachthafen Burgtiefe führt. In einem grünen Stand machen wir zwischen Pfahl und Steg fest.

Heute ist der 03.09.2017, wir sind nach 98 Tagen in unserem Heimathafen angekommen. Im Kielwasser der DIVA liegen nunmehr 1248 Seemeilen. 42 Fahrt – und 56 Hafentage waren es insgesamt.

### Fazit

Auf dem Hinweg nach Norden hatten wir eine hervorragende Segelbilanz, von der wir auf dem Rückweg zehrten. Aber das ist eigentlich in jeder Saison das gleiche. Auf dem Weg zurück sind südwestliche Winde vorherrschend, die einem das Leben schwer machen.

Die schönste Jahreszeit ist wie immer das Frühjahr. Lange Tage, kurze Nächte, leere Ankerplätze und Häfen. Da nimmt man das kühlere Wetter gern in Kauf.

Auf halber Strecke war die Windlupe ausgefallen. Das hatte zur Folge, dass ich fortan über Stunden konzentriert die Windfäden des Vorsegels im Visier haben musste, um das Segel richtig einzustellen.

Immer wieder ist es bemerkenswert, dass man Segler trifft, die ausschließlich mit dem Plotter arbeiten. Alles ganz easy, das kleine Display immer im Blick muss man nur darauf achten, dass sich der Cursor permanent auf den eingetragenen Linien befindet. Wozu dann noch Seekarten, Kurse eintragen ist Vergangenheit. Der Kompass, einst wichtigstes Gerät der Navigation, ist nur noch Dekoration.

Übrigens, beim Mini-Transat sind Kartenplotter verboten, lediglich die Benutzung eines GPS ist gestattet, als zusätzliches Hilfsmittel für die genaue Positionsbestimmung des Schiffsortes.

Es ist nach wie vor außerordentlich zufriedenstellend, den skandinavischen Sommer mit seiner herrlichen Natur und seiner ganzen Vielfalt auf dem Schiff zu erleben. Dazu gehören auch die vielen Kontakte zu Seglern anderer Nationen.

## Reiseweg der SY DIVA 2017:

Burgtiefe – Gedser – Klintholm – Gislövs läge -  
Simrishamn – Hanö – Karlskrona – Kalmar -Sandvik-  
Solbergsudde/Westerviks Segelsällskap(WSS) -  
Håskö/Ankerbucht – Oxelösund/Fischereihafen -  
Soviken/Ankerbucht -Ornö Brunnsviken -Malmakvarn  
Paradisviken/Ankerbucht – Gräddö – Norrtälje -  
Furusund – Nykvarn – Stockholm/Wasahamnen -  
Södertälje – Trosa – Oxelösund/Fischereihafen -  
Snedskär/Bråvikens Segelsällskap Uthamn – Håskö/  
Fischereianleger – Harstena Flisfjärden/Ankerbucht -  
Kårö/Ankerbucht – Solbergsudde/Westerviks Segel-  
sällskap(WSS) – Stora Vippholmen/Ankerbucht -  
Oskarshamn Stadthafen – Kalmar – Kristianopel -  
Karlskrona – Hällevik – Åhus Clubhafen(CSS) -  
Simrishamn – Ystad – Höllviken Falsterbokanales  
Båtklubb – Kopenhagen/Kastrup – Klintholm -  
Gedser – Burgtiefe.