

Sommertörn 2011 nach Finnland mit der SY DIVA.

Von Peter und Karin Schmidt

Vorwort

Unser gestecktes Ziel ist in diesem, wie auch schon im Vorjahr Helsinki. Dabei soll das Segeln in den Schären eindeutig Priorität haben. Die Süd-, Ost und die Stockholmer Schären, die Alands und die Schären Südostfinnlands sind für uns der Weg nach Helsinki.

Um diesem Anspruch gerecht zu werden, ist eine gewisse Vertrautheit mit dem Schärensegeln unerlässlich. Das haben wir uns über Jahre erarbeitet. In den zurückliegenden Jahren segelten wir schon über die Archipele Westschwedens nach Norwegen und über die Schären Südnorwegens in die Fjordlandschaft Westnorwegens.

Anfänglich, während unseres Berufslebens war dies aus Zeitgründen nicht möglich. Wir segelten stets außen entlang um "Strecke zu machen". Zugegebenermaßen hatten wir auch einen gewissen Respekt vor den vielen Steinen und Untiefen. Dies mussten wir in den späteren Jahren erst überwinden, ehe wir uns zutrauten in dieser weltweit einmaligen Inselwelt zu segeln.

Die Gründe vieler, die Schären zu meiden und auf den Außenstrecken zu segeln, sind sicherlich häufig mangelnde Zeit, aber auch ein gewisses Unbehagen den Schären gegenüber.

Alternativ wird in hohem Maße der Motor zu Hilfe genommen um die geplanten Ziele schneller und leichter zu erreichen.

Jedenfalls ist der Anspruch in den Schärengewässern zu segeln -insbesondere abseits der Fahrwasser-ungleich höher, denn hier sind auf engstem Raum schnelle Segelmanöver gefragt.

Lokale Land- und Seewinde, Düsen- und Kapeffekte erfordern viel Aufmerksamkeit. In den engeren Durchfahrten zwischen den höheren Felsformationen, kann die Windstärke leicht um zwei Beaufort zunehmen. In den Außenschären bieten die vorgelagerten, flachen Felsen wenig Schutz vor den auflaufenden Seen bei auflandigem Wind.

Aber die über Jahre erworbene Routine erlaubt es uns jetzt entspannt in diesem überaus reizvollen Revier zu segeln und in abseits der Fahrwasser gelegenen Buchten zu ankern.

Immer wieder erschließen sich uns neue Wege in diesen schier unerschöpflichen Archipelen mit seinen tausenden Inseln und Schären. Kein Törn gleicht dem anderen.

Dieses Vorwort ist ein Plädoyer für das Schärensegeln, denn der Weg ist das Ziel.

Törnbericht

Am 03.Mai 2011 wird die DIVA ins Wasser gekrant. Eine Woche benötigen wir um sie auszurüsten. Wir holen die Segel vom Segelmacher, besorgen uns eine neue Gasflasche, bunkern Diesel und Lebensmittel. Entladen das vollgepackte Auto und deponieren die mitgebrachten Plünnen im Schiff. Wir lassen die Gasanlage überprüfen, dabei werden ein neuer Regler und neue Druckschläuche installiert.

Ich bringe an den Relingsstützen auf der Backbordseite einen Führungsring und einen Endbeschlag an, um den neuen Genuaausbaumer zu deponieren.

Die neue, von der Werft montierte, Großfallwisch muss gedreht werden um sie effektiv einsetzen zu können. Die Kraftstofffilter und der Impeller werden getauscht.

Die DIVA ist klar zum Auslaufen. Die Segel sind eingezogen, das Deck ist geschrubbt,

Das Auto kommt gewaschen in die Halle und wird mit einer Staubplane versehen. Die Autobatterie wird abgeklemmt um sie zu schonen.

Am 12.Mai machen wir die Leinen los, laufen bei westlichen Winden Lolland an und machen hier in Nysted fest. Wir sind die einzige Gastyacht im Hafen.

Auf dem Weg hierher, hatten wir Probleme mit der elektrischen Selbststeueranlage und mit dem Multifunktionsgerät. Beide Geräte waren ausgefallen.

Am folgenden Hafentag -ohne Hafengeld-, "wenn du Probleme hast brauchst du kein Hafengeld zu zahlen" so der Hafenmeister, versuche ich das Problem zu lösen.

Beim Einschalten der Instrumente erscheint auf den Displays "ENTER CODE". Da ich nie eine Codierung vorgenommen habe, kann ich auch keinen Code eingeben.

Bei den folgenden Telefonaten war dann von Decodierung die Rede, dazu ist ein Decodiergerät nötig, das aber keiner hatte weil es zu teuer ist.

Über RAYMARINE komme ich endlich an eine kompetente Servicefirma in Kiel.
Hier erhalte ich die Auskunft, an den aktiven Geräten des Datenbusses eine Werkscodierung vorzunehmen. Es existieren zwei Werkscodierungen, die eine weist vier Nullen auf, die andere eine Ziffernfolge von 1,2,3,4. Welche der beiden relevant ist, soll ich ausprobieren.
Mit den vier Nullen gelingt es mir das Echolot und das Log zum Leben zu erwecken.
Damit waren die wichtigsten Instrumente wieder betriebsbereit. Ich konnte wieder koppeln und die Tiefen messen. So kann ich den Törn fortsetzen. Damit war ich zunächst zufrieden.
Der Datenfluss war damit noch nicht wieder hergestellt, die passiven Geräte funktionierten noch nicht, ich hatte lediglich eine Einzelkodierung vorgenommen

Bei östlichen Winden erreichen wir am folgenden Tag nach 45 Seemeilen Klintholm.
Zu unserer Freude begleiteten uns nördlich vom Gedser Rev zeitweise Schweinswale.
Zehn Seemeilen südlich von Mön kamen wir in ein schweres Gewitter mit Sturmböen und schauerartigem Regen. Bei schlechten Sichtverhältnissen war die Hafeneinfahrt erst spät auszumachen.

In der Folge verbringen wir hier vier Hafentage bei Regenschauern und stürmischem Wind.

Dann erreichen wir bei mäßigem Wind aus SSW, mit einem Holeschlag, Stevnsklint und machen hier im Fischereihafen von Rödvig fest.

Der nicht funktionierende Datenbus hat natürlich zur Folge, vor dem Ablegen jedes Mal das Echolot und das Log wieder einzeln codieren zu müssen, wenn man tags zuvor die Geräte abgeschaltet hat.

Dieser Umstand ist der Anlass, noch einmal die Kabelgänge zu kontrollieren. In der achteren Backskiste werden wir fündig. Von hier kommen wir an die Verkabelung der Selbststeueranlage heran. Und hier ist ein Wackelkontakt der den gesamten Datenbus lahm gelegt hat. Tiefes Durchatmen, Geräte einschalten, es sind alle wieder in Funktion.

Während des Winters sind hier in diesem Bereich Werftarbeiten durchgeführt worden.

Bei schwachem Wind aus westlichen Richtungen ist in der Folge Gislövsläge unser Zielhafen.
Auf dem Weg hierher blockiert die Backbordwisch. Die 46er Selftailingwisch von Andersen ist erst seit zwei Jahren in Betrieb. Es konnten eigentlich nur die Federn zwischen den Sperrklinken defekt sein.

Auch die Steuerbordwisch funktioniert nur im großen Gang. Auch hier können nur die Federn defekt sein. Aber wir haben kein Service Kit dabei.

Über Ystad erreichen wir in den folgenden Tagen Simrishamn bei herrlichem Segelwind. Wir müssen mit einer Wisch auskommen und die funktioniert auch nur eingeschränkt im großen Gang.

Neben uns hat eine deutsche Yacht aus Kiel festgemacht. Der Eigner ist Mitarbeiter in einer Werft.
Wir schildern ihm unser Wischenproblem. Er hat für seine 44er Selftailingwischen von Andersen Service Kits dabei.

Am folgenden Hafentag bauen wir beide Wischen auseinander und ersetzen die gebrochenen Federn durch die neuen.

Wir haben Glück die Federn der unterschiedlich großen Wischen sind identisch.

Der Umstand, dass nach nur zwei Jahren an beiden Wischen die Federn gebrochen sind, ist reklamierungswürdig nach unserer Rückkehr im Spätsommer.

Bei zunehmenden von West auf Süd drehendem Starkwind und einer groben See erreichen wir in der Folge die Insel Hanö und machen hier zwischen Heckanker und Kaimauer im hinteren Hafenbecken fest.

Zwei wetterbedingte Hafentage verbringen wir hier. Bei Schauerböen und stürmischem Wind aus West steht Schwell im Hafen.

Wir bringen unsere Vorleinen mit Ruckdämpfern aus und unterstützen den Heckanker mit langen Festmachern quer zur Kaimauer um ein Ausbrechen des Ankers zu verhindern.

Platz genug ist vorhanden, denn nur zwei Yachten haben hier längsseits festgemacht.

Auch in Karlskrona, unserem nächsten Zielhafen, liegen wir zwei Tage bei Starkwind fest. Zeit genug um vom nahen Stadthafen die hölzerne Admiralitätskirche und das Marinemuseum zu besichtigen.

In der Folge segeln wir bei guten Bedingungen durch das enge Fahrwasser des Ytterösundes und durch den Torhamnsfjärden zum Südeingang des Kalmarsundes und erreichen Kristianopel, ehe wir einen Tag später bei optimalen Windverhältnissen nach Kalmar und tags darauf, teilweise mit Spinnaker, nach Sandvik auf Öland segeln.

Das weithin sichtbare Kernkraftwerk Simpevarp und die Insel Bla Jungfrun haben wir immer im Blickfeld auf dem Weg in die Schären nördlich von Krakelund.

Wir sind angekommen im Schärengarten Ostschwedens mit seiner Vielzahl an bewaldeten Schären und seinen tief einschneidenden Buchten. Wir genießen den Geruch der Felsen und der Vegetation.

Wir machen in Klintemala an einer vom Svenska Kryssarklubben ausgelegten Boje fest. Wir sind Klubmitglieder und berechtigt an den blauen mit "SXX" gekennzeichneten Bojen festzumachen. Unsere Klubzugehörigkeit dokumentiert die unter der Backbordsaling gefahrene Klubflagge.

Es ist der 01.06.2011, die ehemalige Holzverladebrücke, die heute als Sportanleger dient, ist gähnend leer. Der kleine Kaufmann macht seinen Laden erst Mitte Juni auf.

Bei starkem zum Teil böigen Wind aus westlichen Richtungen segeln wir tags darauf am ehemaligen Lotsenhafen Idö vorbei und gelangen -über eine überwiegend kahle Außenschärenlandschaft- in die Bucht Batsviken.

In der Abdeckung der hohen, bewaldeten Felsen ankern wir geschützt auf fünf Meter Wassertiefe.

Über die Außenschären navigierend, erreichen wir in der Folge die Ankerbucht Haskö-Lisselön. Wir machen hier an einer freien "SXX"-Boje fest.

Am zweiten Hafentag kommt ein schweizer Segler mit seinem Beiboot längsseits und lädt uns zu einem exzellenten Schweinsbraten ein. Wir klönen bis in die Nacht hinein, denn der Schweizer hat viel zu erzählen von seiner Weltumsegelung auf der Barfußroute.

Bei zum Teil auffrischendem Wind segeln wir einen Tag später über den Aspöfjärden, folgen dem engen Brändösund-Fahrwasser und erreichen über eine freie Seestrecke, nach einem Holeschlag, Oxelösund. Hier machen wir im Fischereihafen zwischen Auslegern fest.

Wir brauchen dringend einen Versorgungshafen. Der Weg in die Stadt ist lang, aber das nehmen wir in Kauf.

Eine Waschmaschine und Duschen geben uns wieder das Gefühl von frischer Wäsche und Sauberkeit.

Nur wenige Seemeilen sind es zur Ankerbucht Fagerö. Die hier vom Kryssarklubben ausgelegte Boje ist unser Ziel am Folgetag.

Tags darauf passieren wir Stendörren, einen schmalen Sund zwischen den Inseln Aspö und Krampö, und erreichen über ein offenes, weitgehend ungeschütztes Fahrwasser die enge Durchfahrt nördlich von Landsort.

Etwas abseits des engen Fahrwassers, laufen wir die Bucht Soviken-Läskär an und machen hier an der zwischen den Schären verankerten blauen Boje fest.

Nur wenige Seemeilen sind es von hier zu dem großen Yacht- und Fährhafen Nynäshamn. Schon in den frühen Morgenstunden machen wir hier fest um Zeit zu haben für eine umfangreiche Versorgung.

Etliche Restaurants, diverse Läden und die Passagiere der ein- und auslaufenden Fähre nach Gotland verleihen dem Hafen eine sommerliche Urlaubsatmosphäre.

Nur unsere Erwartungen erfüllen sich nicht. Die Duschen stehen nicht zur Verfügung, die

Waschmaschinen sind noch nicht installiert, Propangas ist noch nicht zu bekommen.
Wir müssen uns damit begnügen unseren Lebensmittelvorrat zu ergänzen und Diesel zu bunkern.

Vor uns liegen jetzt die weitläufigen Stockholmer Schären. Weiter Richtung Norden erreichen wir die ringsum geschützte Ankerbucht Ornö-Kolnäs Viken und über den weiten Nämndöfjärden die von hohen Felsen umsäumte Ankerbucht Malmaön-Korshamn Viken.

Hastiger Aufbruch am frühen Morgen, der Wind hatte von Ost auf West um 180 Grad gedreht und wir liegen jetzt auf Legerwallposition bei nur noch 90 cm Wasser unterm Kiel.

Auf dem Weg zur Ankerbucht Paradis Viken wird das Frühstück unterwegs eingenommen.
Über den Kanholmsfjärden und den Möja Söderfjärden gelangen wir zu diesem Urlaubsparadies.

Die seenartige Wasserfläche liegt geschützt zwischen den bewaldeten Inseln Kalgardsön, Idholmen Ingmarsö und Stora Jolpan. Bei allen Windrichtungen findet man hier ausgezeichnete Liegeplätze.

Es ist der 12.06.2011, die weitläufige Bucht ist leer, nur wenige Yachten verlieren sich hier, wo sonst viele Schweden zahlreich an den Felsen vor Heckanker liegen.

Über den Blidösund erreichen wir tags darauf den Versorgungshafen Gräddö. Auch hier liegen nur wenige Gastlieger.

Bei leichtem Wind aus Westnordwest, machen wir am nächsten Tag die Leinen los um zu den Alands zu segeln.

Nach 12 Seemeilen erreichen wir das offene Fahrwasser. Nördlich vom Leuchtfeuer Remmargrund kehren wir um.

Bei einer groben See und dem inzwischen auf Nordnordost gedrehten Starkwind, können wir unseren Zielhafen Mariehamn nicht anliegen.

Wir fallen ab und erreichen nach vier Stunden Arholma, eine seit jeher als Sprungbrett zu den Alands dienende Insel.

Im geschützten Österhamnen -der landschaftlich wunderschönen Insel- machen wir zwischen Heckanker und Gästesteg fest.

Zwei Hafentage verbringen wir hier und warten auf günstigere Bedingungen um zu den Alands zu gelangen.

Zeit genug um ausgedehnte Wanderungen auf der autofreien Insel zu unternehmen. Ein kleiner Kaufmann auf der Westseite der Insel ist nur 1,2 km entfernt und bietet das Nötigste.

Bei schwachem Wind überqueren wir in der Folge die Alandsee und machen nach 33 Seemeilen im Westhafen von Mariehamn fest. Die "Pommern", der hier als Museumsschiff verankerte, ehemalige Frachtensegler und die Anleger der großen Fähren nach Stockholm, befinden sich in unmittelbarer Nähe des Yachthafens und waren schon von weitem auszumachen.

Der Hafen wird vom Alandska Segelsällskapet (ASS) unterhalten und ist äußerst komfortabel.

Mariehamn ist die einzige Stadt der Alands und bietet jegliche Versorgung. Zahlungsmittel ist der Euro, mit der EC-Karte heben wir an einem Bankomaten eine größere Summe ab, bevor wir unseren Einkauf erledigen.

Da hier die osteuropäische Zeit gilt, stellen wir unsere Uhren um eine Stunde vor, um im aktuellen Zeitrythmus zu bleiben.

Am folgenden Tag erreichen wir bei regnerischem Wetter den Inselhafen Rödhamn, einen ehemaligen Lotsenhafen. Heute wird er vom ASS als Club- und Gästehafen unterhalten.

Lange Leinen sind erforderlich um hier zwischen Heckbojen und Steg festzumachen.

Bei trübem und kühlem Wetter kommt unser Petroleumofen zum Einsatz, denn hier gibt es keinen Stromanschluß und damit ist unser Heizlüfter nicht einsetzbar.

Nach einem Hafentag segeln wir bei mäßigem Wind aus West nach Sottunga und machen hier an der Gästebrücke zwischen Heckboje und Schwimmsteg fest.

In der Folge haben wir Schwierigkeiten bei starkem, auflandigem Wind abzulegen. Der Druck auf der Achterleine ist so groß, dass wir die Winsch zu Hilfe nehmen müssen um uns an die Heckboje zu verholen. Nur mit Mühe lösen wir den Fanghaken um freizukommen.

Östlich von Sottunga segeln über ein offenes, ungeschütztes Fahrwasser, das auch von den riesigen Fähren benutzt wird.

Eine grobe See und sich bildende Kreuzseen, bei entgegen kommenden Fähren, machen uns zu schaffen.

Wir nehmen viel Wasser über.

Zielhafen ist Korpo Verkan, der erste finnische Hafen. Er liegt geschützt zwischen den Schären. Eine betonnte Rinne östlich der Inseln Brändholm und Sandholm führt direkt in den Hafen.

Am folgenden Hafentag duschen wir in gepflegten sanitären Anlagen. Eine Sauna ist obligatorisch.

Sturmböen und Regen halten uns nicht davon ab, 1,5 km in die kleine Stadt zu laufen um einzukaufen. Himmel und Menschen bevölkern den Supermarkt und die Marktstände davor. Hier bekommen wir das gut schmeckende dunkle Brot "Ullas Skärgardslimpa", eine finnische Spezialität.

Mit gefülltem Rucksack und vollen Einkaufstüten kehren wir zurück zur DIVA.

Es ist Freitag, der 24.06.2011, der Tag an dem die Finnen Mittsommer feiern.

Wir machen die Leinen los und segeln bei mäßigem Wind aus Süd durch den herrlichen Schärengarten.

In unserem Zielhafen Pensar Syd machen wir an dem einzigen noch verfügbaren Anleger zwischen Heckboje und einem Kopfsteg fest. Wir sind die einzige ausländische Yacht.

Es geht ausgesprochen ruhig zu, anlässlich des wichtigsten Festes der Finnen. Hier haben sich nur Familien eingefunden. Eine Mischung aus Motorbootfahrern und Seglern.

Bei ruhigem, sonnigem Wetter segeln wir tags darauf, bei immer noch frischen Temperaturen um 11 Grad Celsius, weiter Richtung Südosten.

Unser Ziel ist der Kejsarhamn, eine Bucht nördlich der Insel Högsara. Wir gehen hier vor Heckanker an die Gästebrücke.

Hier ankerte zwischen 1885 und 1887 häufig Zar Alexander der III., daher trägt die Bucht den Namen Kejsarhamn

Bis zum Jahre 1985 existierte hier eine Lotsenstation.

Bei optimalen Winden aus südwestlicher Richtung, zwischen 3 und 5 Beaufort, segeln wir nach Hanko dem größten Hafen Finnlands.

Zwölf Seemeilen westlich von Hanko beginnt eine eng betonte Rinne die bis zum Hafen verläuft. Bei 4 - 5 Beaufort ist es eine Herausforderung hier in diesem engen, verwinkelten Fahrwasser zu segeln.

Mit zum Teil 7 Knoten Fahrt sind bei den ständig wechselnden Kursen die Segel zu fieren oder dicht zu nehmen. Die entgegen kommenden Yachten engen den knappen Manövrierraum zusätzlich ein. Nicht alle wagen diese Gradwanderung,

Uns hat es Spaß gemacht, zufrieden machen wir in Hanko zwischen Heckboje und Steg fest.

Ein Teil der Steganlage ist abgesperrt, hier steht eine gesunkene Segelyacht deren Mast nur noch wenige Meter aus dem Wasser ragt. Wie wir später erfahren, soll es sich um eine russische Yacht

handeln. Bei stürmischem Wind war sie, vor einigen Tagen, in der schmalen Einfahrt auf die Steine gelaufen.

Für den folgenden Hafentag hat Karin zwei Waschmaschinen reserviert. Wir machen einen Großeinkauf im Supermarkt und gehen in der Villa Orman Kaffee trinken. Einer bezaubernden, etwas runtergekommenen alten Holzvilla mit Kunstgewerbe und Antiquariat.

Den ganzen Tag über, bis in den späten Abend, wird daran gearbeitet die gesunkene Yacht an die Kaimauer zu ziehen. Mit Hilfe eines Tauchers, der Druckschläuche unter Wasser anbrachte, die anschließend mit Luft gefüllt wurden, und eines Autokrans, der mit weit ausgefahrenem Ausleger die Yacht anhob, gelang es letztendlich sie an Land zu ziehen und aus dem Wasser zu heben, um sie auf Böcken abzustellen.

Ausgedehnte Spaziergänge führen uns, bei herrlichem Wetter, in ein Villenviertel mit wunderschönen, gepflegten alten Villen in filigranem Holzhausstil. Jede, der von renommierten Architekten entworfenen Villen, hat ihren eigenen Charakter. Die angebrachten Namen tragen alle den Zusatz "Villa".

Im Hafenmeisterbüro bekommen wir die Auskunft, dass in zwei Tagen eine Regatta der "6er" stattfindet und dass dann der gesamte Hafen gesperrt wird. Das heißt die Sperrung gilt vom 29.06.2011 bis 03.07.2011.

Dies ist ein wichtiger Hinweis für unsere Rückfahrt.

Auf dem Weg nach Helsinki übernachteten wir in Barösund Orslandet an der Gästebrücke eines Lebensmittelladens und in der Folge in Dragesviken in der Porkala Marina.

Bei schwachem Wind erreichen wir Helsinki und machen im Stadthafen in der komfortablen Katajanokka Marina zwischen Heckboje und Kai fest.

Es ist Donnerstag der 30. Juni 2011, wir haben unser gestecktes Ziel erreicht und freuen uns, bei herrlichem Wetter, auf die nahe Stadt.

Im Hafenbüro wird uns der Liegeplatz nur für eine Nacht in Aussicht gestellt.

Wir haben einen mehrtägigen Aufenthalt geplant und müssen uns nach einem anderen Liegeplatz umsehn. Nicht weit ist es zu Fuß zum Norra hamnen. Hier hat der "Helsingin Moottorivenekerho", der Motorbootklub Helsinki sein Domizil, dessen Mitglieder jedoch überwiegend Segler sind.

Wir werden herzlich willkommen geheißen, bekommen am Steg B den Platz 25 zugeteilt und erhalten für die nächsten Tage die Codenummern für die verschlossene Eingangstür.

Statt 32,-Euro in der Katajanokka Marina, zahlen wir hier 20,-Euro.

Am nächsten Morgen, nach dem Frühstück, verholen wir die DIVA und können uns nun entspannt Helsinki widmen.

Bei strahlendem Sonnenschein und einer Temperatur von 26 Grad Celsius ist ganz Helsinki auf den Beinen. Hinzu kommen noch eine große Anzahl an Touristen.

Über den Marktplatz (Kauppatori), Helsinkis bekanntesten Markt unmittelbar am Südhafen, kommen wir am Dom und Senatsplatz vorbei. Nicht weit ist es zum Hauptbahnhof in der Stadtmitte. Eines der bekanntesten Gebäude Finnlands.

Ziel unseres Stadtspaziergangs ist die Temppeliaukio-Kirche, die Felsenkirche. Die in massiven Fels gebaute Kirche ist eine der wichtigsten Sehenswürdigkeiten Helsinkis und eine beliebte Kozertstätte.

Wieder am Südhafen angelangt, durchqueren wir die alte Markthalle (Wanha Kauppahalli), eine beliebte Sehenswürdigkeit und Anlaufstelle für Feinschmecker.

In den folgenden Tagen nehmen wir die Stadt nur noch atmosphärisch auf. Bei über 30 Grad Celsius ist es hochsommerlich warm und im Esplanadenpark -mitten im Zentrum- ist kein Platz mehr zu bekommen.

Der Park und die Bühne "Espan Lava" sind fast täglich Schauplatz unterschiedlicher Veranstaltungen.

Zu bewundern ist hier auch der bronzene Springbrunnen Havis Amanda, er symbolisiert die Gestalt einer aus dem Meer entstiegene Jungfrau.

In der Lebensmittelabteilung des Kaufhauses Stockmann bekommen wir alles für den täglichen Bedarf. Im Esplanad, dem angesagtesten Kaffee in der Flaniermeile, nehmen wir unseren täglichen Kaffee ein.

Unmittelbar am Yachthafen des Motorbootklubs -unserem Domizil- befindet sich ein bei den Finnen beliebter, weitläufiger Park. Hier waschen sie ihre Teppiche, auf großen Gestellen werden diese anschließend zum Trocknen aufgehängt.

Der Park ist oft auch für uns Zielpunkt abendlicher Spaziergänge.

Am gegenüberliegenden Ufer, östlich der Katajanokka Marina am Marinparken, bewundern wir die hier festgemachten vier riesigen Eisbrecher. Sie sind erforderlich, um in den langen, harten Wintermonaten die Wasserstraßen des Bottnischen Meerbusens für die Handelschiffahrt vom Eis freizuhalten.

Unseren Plan weiter Richtung Osten zu segeln haben wir aufgegeben, der tägliche schwache Wind aus östlichen Richtungen hätte nur ein endloses Motoren zur Folge gehabt.

Am 04.07.2011 machen wir die Leinen los und haben bei Ostnordost 4 - 5 optimalen Segelwind. Im freien Fahrwasser westlich von Helsinki macht uns eine grobe See und eine zum Teil schlechte Sicht bei Nieselregen zu schaffen. Bei dem naßkalten Wetter segeln wir mit Faserpelz und Ölzeug und sind damit gut ausgerüstet.

Wir übernachten in der Porkala Marina-Dragesviken, ehe wir tags darauf, bei leichten östlichen Winden, den Barösund erreichen und am Steg eines Lebensmittelsupermarktes festmachen.

Bei schwachem Wind können wir auf dem Weg nach Hanko nur eine Teilstrecke segeln. Rücksichtslose Motorbootfahrer tun ein übriges, denn bei schwachem Wind und Wellenschlag bekommen wir keinen Stand ins Segel.

Hanko ist überfüllt, die an der Hangon Regatta teilgenommenen "6er" liegen noch immer in großer Zahl im Hafen. Heute ist Mittwoch der 06.07.2011 und die Wettfahrten sollten bis Sonntag den 03.07.2011 absolviert sein.

Wir müssen als zweite Yacht an einer Heckboje festmachen.

Es ist wieder hochsommerlich warm, bei absoluter Windstille und plattem Wasser.

Der folgende Hafentag ist zum Teil ausgefüllt mit Wäschewaschen und Großeinkauf in der nahen Stadt.

Bis in den frühen Morgen wird nach der Preisverteilung der "6er"-Klasse lautstark gefeiert. Zuvor wurden riesige Pokale an die Platzierten verteilt.

Nach einer unruhigen Nacht segeln wir bei relativ schwachem Wind aus Ost durch die eng betonte Rinne westlich von Hanko und erreichen ein weitläufiges, offenes Schärenfahrwasser. Westwärts segelnd ändern wir unseren Kurs am Leuchtfeuer Furuskär Richtung Nord. Die Ankerbucht Kejsarhamn, nördlich der Insel Högsara, ist unser Ziel.

Bei herrlichem Wetter ist die Gästebücke überfüllt. Wir ankern unterhalb eines hohen Felsens. Zwischen 1885 und 1887 ankerte hier auch häufig Zar Alexander der III. Große auf dem Felsen aufgemalte kyrillische Schrift und die Jahreszahlen dokumentieren dies.

Bei 4 - 5 Beaufort aus West, segeln wir in der Folge nordwärts. Bei einem groben Seegang müssen wir auf einem nach Westen führendem, offenen Schärenfahrwasser, einen Holeschlag einlegen, ehe wir wieder mit Nordkurs die große Airisto Strand Marina anliegen können und hier festmachen.

Der folgende Hafentag dient der Vorbereitung für den weiteren Törnverlauf durch die Turku-Schären.

Es ist sehr warm, störend sind die ständig rein- und rausfahrenden Boote, denn hier ist eine Tankstelle, die sehr stark frequentiert ist.

Richtung Nordwesten navigierend erreichen wir in der Folge, bei schwachem Wind und glattem Wasser, Keistiö.

Die Gästebücke gehört zu einem "Lanthandel" mit Tankstelle.

Zu dem kleinen Laden gehört auch noch ein Restaurant und in einem kleinen Holzhäuschen sind Duschen untergebracht.

Der Anleger liegt idyllisch vor einem dichten Schilfsaum. Die Ruhe wird nur hin und wieder unterbrochen durch das An- und Ablegen der gelben "Lossi", die hier verkehrt.

Zielhafen ist am folgenden Tag Lappo, der erste Hafen in den Ålands. Finnland liegt jetzt achteraus.

Zunächst richten wir unseren Kurs Richtung Nordnordwest, ehe wir durch ein äußerst schwieriges Schärenfahrwasser, mit ganz engen Passagen, südwärts Lappo erreichen.

Eine Yacht war offenbar im engen Fahrwasser vom Kurs abgekommen, denn sie stand hoch und trocken auf einem Felsen.

An der Gästebücke ist nur noch wenig Platz, es sind lange Leinen erforderlich um zwischen Heckboje und Kai festzumachen.

Nördlich des Yachthafens sorgen hier an- und ablegende Fähren für erheblichen Schwell.

Im Hafen gibt es einen Kaufmann, eine Bank und eine Post.

Etwas abseits liegt das "skärgårdsmuseum". Die häufigen kurzen Regenschauer veranlassen uns dem Museum einen Besuch abzustatten.

Neben alten Fischerkähnen werden die Lebensweisen der damaligen Bewohner demonstriert.

Wir sehen einen interessanten alten Film von der "Pommern" auf großer Fahrt und erfahren, dass sie seinerzeit eines der schnellsten Frachtensegler auf den Weltmeeren gewesen ist. Ihre Ladung bestand hauptsächlich aus Getreide.

Der Film zeigt auch das harte Leben auf dem Schiff bei stürmischen Winden und hohem Seegang. Wir sind sehr beeindruckt von der Dramatik dieser Dokumentation.

Immer mehr Yachten drängen sich in die wenigen noch vorhandenen Lücken. Der Hafen ist restlos überfüllt. 95 % der hier festgemachten Yachten sind Finnen.

Wir machen am nächsten Morgen die Leinen los und erreichen den idyllisch gelegenen Anleger Enklinge. Wir machen zwischen Heckanker und Schwimmsteg fest.

Enklinge ist ein sogenannter "Besökshamn", er gehört zu einem Kaufmann, der seinen Laden 1 km landeinwärts hat. Nur wenige Yachten verlieren sich hier.

Der in einer viertel Stunde erreichbare kleine Kaufmann bietet alles was für den täglichen Bedarf benötigt wird. Zwei Fahrräder können kostenlos in Anspruch genommen werden.

Die waldreiche Umgebung lädt zu ausgedehnten Spaziergängen ein. Sehenswert ist ein historisches Dorf mit massiven, rustikalen Holzhäusern.

Am späten Abend kommt der Inhaber des Ladens in den Hafen um die Hafengebühren zu kassieren.

Mit südwestlichem Kurs bei Nord bis Nordost 3, segeln wir tags darauf durch ein weitgehend geschütztes Schärenfahrwasser der Ålands und erreichen den Inselhafen Rödhamn.

Nach einem traumhaften Segeltag machen wir hier zwischen Heckboje und Steg fest.

Hier herrscht eine drangvolle Enge. Überwiegend schwedische Yachten haben hier festgemacht. Sie sind wie wir auf dem Sprung nach Schweden.

Eine etwa 50 Fuß große, deutsche Segelyacht versucht in eine Lücke zu gelangen, in die nicht einmal ein 15er Jollenkreuzer gepasst hätte und verursacht ein fürchterliches Chaos. Mit vereinten Kräften versuchen Schweden und Finnen einen Schaden zu verhindern.

Der Deutsche gibt auf und fährt rückwärts über die Heckbojen, zuvor hatten die Skandinavier ihre

Leinen gefiert um Schlimmeres zu verhindern.

Zwei Hafentage verbringen wir hier bei Starkwind und trüben Wetter. Der Hafenmeister des vom ASS betriebenen Außenhafens, fährt mit einem Tender den ankommenden Yachten entgegen um sie in noch freie Lücken einzuweisen.

Schon früh am Morgen machen wir am 17. Juli 2011 die Leinen los um die Alandsee zu überqueren. Bei zunächst schwachem Wind, müssen wir den Motor zu Hilfe nehmen, ehe wir bei zunehmendem Wind aus südwestlichen Richtungen die Segel setzen und mit guter Fahrt die Insel Arholma erreichen.

An der nördlichen Untiefentonne Storgrund bergen wir die Segel und folgen unter Motor der schmalen Einfahrt dicht am Ostufer entlang, ehe wir den Österhamnen erreichen und hier zwischen Heckanker und Steg festmachen.

Wir sind in Schweden angelangt, setzen die schwedische Gastflagge und stellen unsere Uhren um eine Stunde auf mitteleuropäische Zeit um.

Nach einem Hafentag, machen wir die Leinen los. Über das gut betonnte Hauptfahrwasser, auf dem sich auch die riesigen Fähren mit verhaltener Kraft nach Finnland bewegen, erreichen wir den westlich der Insel Nykvarnsholmen gelegenen Werfthafen Nykvarn. Hier übernachten wir, ehe wir bei südsüdöstlichem Wind Stockholm erreichen und im Wasahamnen zwischen Heckboje und Kai festmachen.

Bei schwülem Wetter ist erst einmal ein Duschbad angesagt. Karin reserviert sich eine Waschmaschine, die hier kostenfrei im Hafengeld enthalten ist.

Wir planen zwei Hafentage ein im Venedig des Nordens, in einer der schönsten Städte Europas.

Bei trübem Wetter, teilweise mit Nieselregen, erledigen wir unsere Einkäufe und bummeln durch die Gamla Stan, nicht ohne ein Stopp in -Sundbergs Konditori-, Stockholms ältester Konditorei, einzulegen.

Am Dramatiskateatern vorbei erreichen wir die Östermalms Saluhall. Die historische Markthalle ist das Ziel vieler Feinschmecker. Auch wir kommen an den appetitlich dekorierten Auslagen nicht vorbei, ohne etwas zu kaufen.

Nach einem ausgiebigen Frühstück in der Plicht, besuchen wir das präsenste Nordiska Museet, gehen in der Nybrogatan essen und trinken auf der Terrasse des Moderna Museet unseren Kaffee. Dabei genießen wir den weiten Blick auf den Museumshafen, auf das Vasa Museet und auf das Nordiska Museet. Mit 30 Grad, ist es sommerlich warm.

Nach zwei wundervollen Hafentagen, machen wir die Leinen los, überqueren den stark frequentierten Langholmsfjärden und legen uns an die Wartebrücke vor der Danviksbron.. Wenig später öffnet die Brücke, wir folgen dem Fahrwasser und erreichen die Hammarbyslussen. Nach einer kurzen Wartezeit öffnet die Schleuse. In der Schleusenkammer sind Seile installiert, die uns während des Schleusenvorgangs Halt bieten.

Über den Mälaren gelangen wir, bei schwachem Wind, nach fünf Stunden zur Södertälje-Schleuse und gehen hier längsseits an die Wartebrücke.

Eine Stunde müssen wir warten bis sich die Tore der Schleuse öffnen. Nach einem kurzen Schleusenvorgang machen wir im Yachthafen von Södertälje fest.

Am folgenden Hafentag ist der Himmel bedeckt bei stürmischen Böen aus Süd. Karin belegt zwei Waschmaschinen, wir bunkern Diesel und erledigen im nahen Supermarkt unsere Einkäufe.

Gut versorgt folgen wir dann dem Verlauf des Södra Kanals. Das weiße Festfeuer an einem Signalmast signalisiert uns die Freigabe der Durchfahrt. Bedeckter Himmel, Regen und Wind gegenan lassen wenig Freude aufkommen.

Über den engen Brandalsund und über den breiten Skanssundet, bei einer groben See gegenan, erreichen wir die Felseninsel Stora Arkholmen.

Wir gehen an der Nordseite der Insel vor Heckanker an einen vom Rangsta Batklubben -längsseits des Felsens- errichteten Holzsteg und machen an Felsnägeln fest. Hier liegen wir bei dem aus Süd wehenden, ablandigen Wind geschützt.

Über einen felsigen Waldpfad gelangen wir auf die Südseite der Insel und werfen in einen hier installierten Behälter 50 SEK. Schilder weisen darauf hin, diesen kleinen Obolus freiwillig für den Erhalt der Steganlage zu leisten.

In der Folge ankern wir in dem großen Naturreservat Ringsön, ehe wir den Fischereihafen von Oxelösund erreichen.

Hier versorgen wir uns noch einmal mit Lebensmitteln und ergänzen unseren Wasservorrat.

Bei schwachem bis mäßigem Wind aus Ost segeln wir über das ungeschützte Brändösund-Fahrwasser und erreichen über den weiten Aspöfjärden, abseits des Fahrwassers die Ankerbucht Lisselön an der Südseite der Insel Haskö.

Die "SXX"-Bojen sind belegt. Wir ankern in einer seitlichen Ausbuchtung, unmittelbar an der Einfahrt der Bucht, geschützt durch hohe bewaldete Felsen.

Bei trübem regnerischem Wetter bleiben wir hier vor Anker liegen, zumal das Barometer in der Nacht um sechs Striche gefallen war.

Anker auf, verkrauteter Ankergrund, wir ziehen reichlich Grünzeug an die Oberfläche.

Bei Nord 4 - 5 segeln wir raumschots nur mit der Genua durch das enge Schärenfahrwasser, Regen und eingeschränkte Sichtverhältnisse sind die Begleitumstände. Aber bei optimalen Segelbedingungen lassen wir uns den Spaß nicht verderben.

Am Leuchtturm Torrö Stickkär verlassen wir das Hauptfahrwasser, segeln durch ein unbetontes tiefes Wasser und erreichen nach 2,5 Seemeilen die geschützte Ankerbucht Trollholmen.

In Lee eines hohen Felsens ankern wir auf 6.60 m Tiefe.

Zielhafen ist tags darauf Solbergsudde, Klubhafen des Westerviks Segelsällskap.

Bei Nordost 2 - 3, segeln wir durch die engen Schären und erreichen bei grobem Seegang ein freies ungeschütztes Fahrwasser, ehe wir südöstlich von Västervik in einem grün gekennzeichneten Liegeplatz des "WSS" festmachen.

Traumhaftes, sonniges Segelwetter bei Nordost 4, sind die Bedingungen nach Klintemala. Wir machen an der freien "SXX"-Boje fest.

Bevor wir am folgenden Tag die Leinen losmachen, nehmen wir vor dem Frühstück ein erfrischendes Bad.

Zielhafen ist bei schwachem Wind der Stadthafen von Oskarshamn, ehe wir über Borgholm auf Öland, bei guten Segelbedingungen, Kalmar erreichen.

Hier legen wir bei südlichem Wind einen Hafentag ein.

Bei Westsüdwest 4 - 5, haben wir im südlichen Kalmarsund zunächst optimale Segelbedingungen, ehe der Wind, zehn Seemeilen vor unserem Zielhafen Kristianopel, auf Südsüdwest 6 dreht und wir den Wind bei einem grobem Seegang auf der Nase haben.

Bei zum Teil schauerartigem Regen und Süd 5 -6 bleiben wir am nächsten Tag im Hafen, ehe wir bei zunächst schwachem Wind die enge Einfahrt durch den Torhamnsfjärden erreichen.

Bei zunehmendem Wind aus Südwest segeln wir durch das enge Binnenschärenfahrwasser und erreichen den Innenhafen von Karlskrona.

Mit Daten versehene rote Schilder an den Stegen weisen darauf hin, dass in den angegebenen Zeiträumen die Plätze für die Teilnehmer eines Motorbootrennens reserviert sind.

Wir verlegen die DIVA, nachdem wir einen Stand ausfindig gemacht hatten, der noch drei Tage

verfügbar ist.

Zwei wetterbedingte Hafentage liegen wir hier bei zum Teil stürmischem Wind mit 7 Beaufort aus West.

Rechtzeitig legen wir ab, um die immer zur vollen Stunde öffnende Hasslöbron zu erreichen. Hinter der pünktlich öffnenden Brücke, navigieren wir durch ein flaches, betonntes Fahrwasser. An der West-Untiefentonne Kalvgrundet steht im offenem Fahrwasser eine grobe Restsee. Wir entschließen uns durch das Danziger gatt Ronneby-Ekenäs anzulaufen.

Wir bleiben einen Tag hier im Hafen. Zeit genug um mit dem Bus in die sehenswerte Kleinstadt Ronneby zu fahren.

Zielhafen ist in der Folge Karlshamn. Bei Nordost 4 - 5, segeln wir, nur mit der Genua, durch das gut betonnte, teilweise nach Süden offene, enge Schärenfahrwasser und machen im Karlshamn-Väggahamn-fiskehamn fest.

Dreiundvierzig Seemeilen sind es dann bis Simrishamn bei hervorragenden Segelbedingungen. Bei teilweise eingeschränkter Sicht und Ostsüdost 4, machen wir zwischen Auslegern fest. Auf dem Weg hierher hatte sich ein kleiner Vogel vernavigiert und fuhr als blinder Passagier eine zeitlang mit uns mit.

Einen Tag verbringen wir in Simrishamn und versorgen uns mit frischen Lebensmitteln, Diesel und Wasser.

Ein harter Segeltag bei West 3 - 4, später um Sandhammaren herum bei Westsüdwest 5 - 6, segeln wir bei einer groben See hoch am Wind und erreichen nach vierunddreißig Seemeilen unseren Zielhafen Ystad.

In der schönen Innenstadt findet das so genannte "Ystad international Military Tattoo" statt. Vor dem Rathaus werden die Flaggen der teilnehmenden Nationen gehisst. Ein kurzweiliger Hafentag.

Schon früh laufen wir aus, setzen den Kurs Richtung West ab, immer parallel zur südschwedischen Küste. Dabei haben wir den Wind auf der Nase, querab von Trelleborg, segeln wir bei Westsüdwest bis zum Eingang des Falsterbokanals und nehmen hier die Segel weg. Pünktlich öffnet die Brücke, gleich dahinter machen wir in Höllviken, Yachthafen des Falsterbokanalens Boat Clubs, fest.

Zwei Tage wehen wir hier ein. Starkwind aus westlichen Richtungen zwischen 8 und 9 Beaufort fegt ungehindert über den Hafen. Die weite Wasserfläche hat dabei keine bremsende Wirkung, so dass das Wasser über die Mole kommt mit Grasbüscheln im Gepäck. Wir bringen zusätzliche Leinen aus. Die Sogwirkung ist so groß, dass wir zeitweise kein Wasser mehr unterm Kiel haben.

Wir fahren mit dem Bus nach Malmö, hier findet gerade das "Malmö Festival" statt. In den aufgestellten Buden wird alles was sich vermarkten lässt feilgeboten. Begeistert sind die wunderschönen historischen Häuser, die allerdings durch den Budenzauber teilweise verdeckt werden.

Der Wind hat nachgelassen, wir segeln bei einer leichten Brise aus Süd bis Südost nach Kastrup. In einem grünen gekennzeichneten Stand machen wir zwischen Pfahl und Steg fest.

Auf dem Weg in den Hafen führen wir durch ein Meer von Fischerfähnchen, aber von einer Betonung war keine Spur. Der Hafenmeister zeigte uns die Tonnen später mit einem Lächeln, sie lagen in seinem Büro.

In den folgenden zwei Tagen laufen wir kreuz und quer durch das nahe Kopenhagen und entdecken viel Neues, neben den immer vollen Einkaufsmeilen und Nyhavn, mit seinen vielen Restaurants und seiner stimmungsvollen Atmosphäre.

Ziel ist dann bei Süd bis Südsüdost 3 - 4 der unterhalb der Steilküste von Stevns Klint gelegene Yacht-

und Fischereihafen Rödvig, ehe wir tags darauf bei Wind gegenan in Klintholm festmachen.

Sechs wetterbedingte Hafentage bei stürmischem Wind, teilweise bis 8 Beaufort halten uns hier fest. Vor der Hafeneinfahrt haben sich hohe Grundseen aufgebaut, das Wasser spritzt über die Mole.

Endlich lässt der Wind nach und wir segeln bei West 4 bis zum Gedser Rev, nehmen hier die Segel weg und erreichen unter Motor die Flachs von Rödsand. Wir folgen dem betonten Fahrwasser und machen in Nysted zwischen Pfahl und Steg fest.

Einen Tag später erreichen wir bei schwachem Wind unseren Heimathafen Burgtiefe auf Fehmarn.

Im Kielwasser der Diva liegen rund 1800 ereignisreiche Seemeilen.

Fazit

Nach einem etwas holprigen Beginn mit Instrumenten- und Winschenproblemen, lief der Törn mit all seinen Facetten routiniert und reibungslos ab.

Das Wetter war zufrieden stellend. Finnland genossen wir bei hochsommerlichen Temperaturen. Lediglich der Rückweg ab Kalmar machte uns zu schaffen bei oft stürmischen Winden. Aber in der Gesamtbilanz waren wir vollauf zufrieden.

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.

Schön ist es immer wieder, wenn man ab und an bekannte Segler trifft und sich mit ihnen zu einem Klönschnack im Cockpit verabredet.

Aber auch die vielen neuen Kontakte zu deutschen Seglern und zu Seglern fremder Nationen, bleiben einem in Erinnerung.

Unsere Centurion fand in diesem Jahr häufig eine besondere Beachtung, vorwiegend von älteren Seglern. Das ging quer durch die Nationen. Neben den vielen, immer größer werdenden, austauschbaren Einheitsyachten, findet eine formschöne, gepflegte Yacht aus den siebziger Jahren immer noch ihre Anhänger.

Es ist nach wie vor außerordentlich zufrieden stellend, den skandinavischen Sommer in seiner ganzen Vielfalt auf dem Schiff zu erleben. Wir haben es genossen.