Zu den Ålandsinseln und rund Schweden

Sommerreise 2007 mit „Sleef“, Comfortina 35.
Viel Wissenswertes von bekannten Routen

Von Peter und Karin Voß

Wir, das sind meine Frau Karin und ich, sind beide im Lebensabschnitt des „gesetzlichen Rentenalters“. Unser derzeitiges Schiff, eine Comfortina 35 hat mit uns 13 Saisons hinter sich.
Für unsere Sommerfahrt 2007 hatten wir uns 8 Wochen Zeit eingeplant, übrigens zum ersten Mal sollte die Tour über diese lange Zeit dauern.
Start war am 17. Juni in Maasholm an der Schlei, mit moderaten Winden aus SW bis NW, dann SE waren wir über Spodsbjerg, Kalvehave, Ystad, Hanö am 5.Tag in Karlskrona.
Sonniger Vorabend des Mittsommertags mit Straßenfest. Am Mittsommertag gießt es in Strömen, wir bleiben im Hafen. Die seit 2 Jahren neuen Schwimmstege mit Auslegern sind höchstens zur Hälfte belegt.
Stationen der nächsten Tage: Kalmar, Figeholm, Stora Askö.
Weiter Richtung Norden bleibt uns bei Motorfahrt durch die zum Teil engen Schärenfahrwasser der Motor stehen, Drehzahl geht zurück, dann ganz aus. Also Segel hoch und gesegelt, wenn auch manchmal mit weniger als 1 Knoten hinter den Abdeckungen. Fyrudden ist der nächste Hafen. Beim Anlegen unter Segel macht es sich bezahlt, daß wir in diesem Jahr zum ersten Mal eine Rollfock haben. Bisher haben wir unsere Vorsegel immer noch mit Stagreitern gefahren und bei Bedarf gewechselt, das ist mit mit Stagreitern bekanntlich immer noch am einfachsten und schnellsten.
Aber jetzt beim Anlegen im engen Hafen können wir doch die Fahrtgeschwindigkeit durch Ein- und Auswickeln besser dosieren.
Bei der Fehlersuche am Motor ergibt sich, daß sich im Absperrventil (!) zwischen Dieseltank und erstem Filter Schlauchreste, also „Dreckkrümel“, festgesetzt haben. Dafür mußte das Ventil auseinandergenommen werden. Für den Rest der Fahrt wurde das Ventil ausgebaut, es geht auch ohne. Was lerne ich daraus? Zwischen Dieseltank und Filter darf der Leitungsquerschnitt durch nichts eingeengt werden, der Filter mit seinem relativ großen Gesamtquerschnitt soll den Dreck heraus filtern, nicht irgendwelche Engstellen. Wenn abgesperrt werden soll, dann mit einem Kugelhahn mit voller Querschnittsöffnung. Die Fehlersuche und Behebung hatte uns einen zusätzlichen Liegetag in Fyrudden beschert, macht nichts, wir waren gut in der Zeit und es blies ein frischer NE-Wind, wir hätten gegenan motoren müssen, um weiter zu kommen. Das muß nicht sein.

Damit sind wir bei der Wettervorhersage. Zwischen Kalmar und Figeholm ist es vorbei mit dem Empfang des Langwellensenders Pinneberg auf der Frequenz 147,3 kHz, wir schalten um auf Kurzwellenempfang um die Vorhersagen des DWD zu bekommen. Der Empfang ist nicht immer störungsfrei, aber der DWD liefert 5-Tage-Vorhersagen. Wie weit die zutreffend sind, ist ein anderes Thema. Ich habe mir im Laptop eine Tabelle gemacht, in die ich jeden Tag eine Spalte weiter um ein Zeile versetzt die Vorhersagen eintrage. Dabei ist dann wenigstens eine Tendenz der zu erwartenden Windrichtungen und -stärken zu erkennen. Leider sind die Vorhersagegebiete des DWD aber sehr groß, regional ist oft damit nichts anzufangen. Aber die große Übersicht ist vielleicht doch vorhanden. Die Windvorhersagen der Dänen und die Küstenwettervorhersagen der Schweden sind

sehr viel detaillierter, reichen aber nicht soweit in die Zukunft. Also muß man kombinieren. Die Schweden lesen Ihren Küstenwetterbericht zum mitschreiben zweimal am Tag über die Küstenfunkstellen vor, auf schwedisch. Die Zeiten darf man nicht verpassen und muß sorgfältig zuhören, die Vorleser stammen wahrscheinlich aus unterschiedlichen Provinzen, sie unterscheiden sich im „Slang“. In den Gasthäfen hängen die Vorhersagen auch meistens aus beim Hafenbüro, aber dort ist man ja auch nicht immer, und das Internet ist an Bord auch nicht immer zur Verfügung. Internet über das Handy ist mir zu teuer. Das dänische Meteorologische Institut bringt im Internet eine sehr ausführliche Windvorhersage, - für dänische und angrenzende Gebiete. Aber eben auch nicht immer zu empfangen.

Gasthäfen in Schweden, das ist auch ein Thema. Eine Rot-Grün-Beschilderung wie in deutschen oder dänischen Häfen gibt es in Schweden nur sehr selten. Gastliegeplätze sind als solche gekennzeichnet, andere freie Liegeplätze sind absolut tabu.
Von Fyrudden segeln wir flott weiter, eine Nacht in Oxelösund, weiter Richtung Nynäshamn, Wind: WSW ~ 16 - 24 kn, für uns fast achterlich. Wir wollen nicht um Landsort herum, man kann sich auch nördlich davon durch die Schären schlängeln. Die nördlichste Durchfahrt, südlich von Ankarudden, ist nicht sehr breit, nicht betonnt, Wassertiefe 2,50 Meter ausgewiesen, aber bei achterlichem Wind muß man die Öffnung genau treffen. Eine Meile vorher drehen wir ab und nehmen die südlichere Passage, breiter und mit einer grünen Tonne zu erkennen.
Wie schön, daß es GPS gibt. man weiß immer wo man ist.
Wir haben an Bord für die Navigation einen Laptop mit der Navigationssoftware „Fugawi“ mit der ich sehr zufrieden bin. Das Programm verwendet Vektorkarten und Rasterkarten, auch gescannte Karten. Da wir sowieso alle Karten in Papierform an Bord haben müssen, habe ich diese Karten selbst gescannt und verwende also das gleiche Kartenbild auf dem Kartentisch und dem Bildschirm. Mein GPS-Standort fährt als Schiffssymbol über den Bildschirm und hinterläßt einen blauen Strich als Kielwasser. Ich kann jederzeit nachvollziehen, wann wir wo mit welcher Geschwindigkeit gefahren sind. Eine schöne Spielerei, aber praktisch. Die geplante Route wird vorgezeichnet und als Richtung und Entfernung im Cockpit für den Rudergänger (an der Pinne) angezeigt.
Welche Route nehmen wir ab Nynaeshamn? Hinter Dalarö müssen wir uns entscheiden: nach Norden Richtung Stockholm oder nach Nordosten durch die Schären. Wir wählen NE-Richtung, es ist zwar regnerisch, aber der Südwind paßt. In der westlichen und in der südlichen Ostsee ist in diesen Tagen der Wind alles andere als angenehm, wir haben es ruhiger, aber das Wetter ist wechselhaft, nicht sehr warm. In Krogholmsvik ankern wir, vorn eine Kiefer, achtern ein Anker. Außer uns noch etwa 25 bis 30 Schiffe. Der nächste Tag, es ist unser 15. Reisetag, bringt uns Sonne und ganz leichten Nordwind. Mit Motor nordwärts durch die Stockholmer Außenschären Richtung Furusund, dann können wir segeln. Die Windrichtung paßt, also weiter über die Aalandsee. Abends um 20:30 sind wir nach 60 Meilen in Mariehamn und finden am Schwimmsteg im Westhafen sogar noch einen Liegeplatz. Der 60. Breitengrad ist überquert, unser erstes Etappenziel haben wir erreicht, wir sind zufrieden.

Der nächste Tag, Hafentag in Mariehamn, ist sonnig. Wir waren noch nie hier, also die Stadt ansehen, einkaufen, duschen usw. Im Osthafen der Stadt liegt gerade ein Freund aus Hamburg mit seinem Schiff, den wollen wir auch noch treffen. Der Weg über Land zu Fuß dorthin weniger als eine Meile, mit dem Schiff fast 18 Seemeilen. Und die „Pommern“ ansehen und das Schifffahrtsmuseum - volles Programm.

Der Westhafen von Mariehamn war zum frühen Nachmittag voll belegt, naturgemäß hauptsächlich mit finnischen Booten, schwedischen Booten. Wenige dänische und deutsche Flaggen waren zu sehen, noch seltener war die Aalandflagge. Nur die „Pommern“ hatte die Aalandflagge gehißt. Eine Viermastbark wie die „Pommern“ hat mein Großvater bis 1920 als Kapitän geführt, dann wurde das Schiff an die Alliierten abgeliefert und ist in französischen Häfen verrottet.
Auch der nächste Tag ist sonnig, SE-Wind ~8 kn, erst mit Motor gegenan, dann nach Degerby flott gesegelt.
18. Reisetag: bedeckt, manchmal Nieselregen, Ostwind zunehmend 20 kn, wir segeln nach Remmarhamn: kleine Schwimmsteganlage, einfache sänitäre Einrichtung. Kiosk, sonst OK. Gegen den Ostwind geschützt.
Der nächste Tag ist wieder sonnig und warm, vorhergesagt ist NE-Wind, 5-6 Bft, es werden aber nur 10 kn. Die Vorhersagen beeinflussen aber unsere Entscheidungen, wohin wir weitersegeln. Wir entscheiden uns für Bomarsund, Notviken. Eine enge Bucht, ringsherum hohe Felswände, nur ungeschützt gegen Nordwind, mit einer Steganlage, die zu einem nahegelegenen Campingplatz gehört.
Am Bomarsund sind die Reste einer großen russischen Festung zu sehen. Die Anlage wurde nach der Eroberung Finnlands zu Anfang des 19. Jahrhunderts erbaut und im Laufe des Krimkrieges 1854 von Engländern und Franzosen wieder zerstört bevor sie ganz fertig war.
Der Tag bei Bomarsund ist der erste richtig warme Tag unserer Fahrt, ich habe sogar gebadet. Es sollte sich zeigen, daß es der einzige Badetag 2007 bleiben sollte. Die Perlenkette der Tiefs lief weiterhin südlich von uns über Dänemark und Norddeutschland hindurch und brachte den Seglern in der westlichen und südlichen Ostsee und der Nordsee viel Wind.
Bei uns drehte der Wind weiter zurück und brachte am nächsten Morgen kabbelige Wellen in die Bucht, aber Sonne. Also weiter. Wollen wir nördlich um Aaland herum wie eigentlich geplant, oder südlich wieder Richtung Mariehamn? Was verspricht die 5 - Tage-Vorhersage? Wir segeln nach Mariehamn.

Am nächsten Tag in Mariehamn Regen, schlechte Sicht.
Für morgen: Sea of Aaland: Nord bis Nordwest 3 Bft, zunehmend 5 Bft. Die weiteren Aussichten: weiter rückdrehender Wind, W bis SW 5/6, strichweise 7 Bft. Damit steht fest, wir fahren zurück.

22. Reisetag: Rückreisestart von Mariehamn Richtung Furusund, Ab Ansteuerungsleuchtturm „Marhällan“ wird gesegelt, N -NW-Wind, 10 bis 18 kn, eine schnelle Fahrt über die Aalandsee, immer über 7 kn, Wellenhöhe etwa 1 m, Sichtverschlechterung, Nieselregen, vor der schwedischen Küste kaum noch eine Meile Sicht. Aber wir haben ja GPS, der Sollkurs wird angezeigt und dann taucht auch der LT „Tjärven“ an Steuerbord fast querab im Nebel auf. Die See wird ruhiger und wir segeln gleich weiter den ganzen Furusund hindurch bis zum Hafen von Vaxholm in Sichtweite der Festung.
10,5 Stunden waren wir unterwegs, OK. Damit ist Finnland zwar abgehakt, aber was solls.

Wasahafen in Stockholm, voll !! Sanitäreinrichtungen? Naja! Einkaufsmöglichkeiten für einen Stadthafen? Naja! Wechselhaftes Wetter, mal Regen, mal Sonne, kalter Wind.
Nordisches Museum in der Nähe des Hafens. Wasa-Museum diesmal nicht, das haben wir vor zwei Jahre ausgiebig besichtigt und es hat sich gelohnt.

Da weiterhin frischer SW-Wind vorhergesagt ist, umgehen wir die Strecke nach Nynaeshamn und fahren innen herum: durch die Schleusen zum Mälarsee und durch den Södertäljekanal wieder hinaus bis Södertälje.
Regentag in Södertälje, aber gute Einkaufsmöglichkeiten. Schwimmstege mit Auslegern, nicht alle passen in der Breite. Erstaunlich viel Kümoverkehr durch den Fjord und den Kanal, anscheinend zu irgendwelchen Industrieanlagen im Hinterland von Stockholm.
Ein Wartetag bei Regen und Südwind, dann geht es weiter nach Trosa, ein hübsches kleines Städtchen, ganz auf Boots- und andere Touristen eingestellt an der Mündung eines kleinen Flusses, der Trosaa°.Die Bucht vor der Flußmündung ist sehr flach, man muß sich an den Tonnenweg halten.
Weiter bei strahlend schönem Wetter, herrlicher Segelwind, leider genau von vorn, SW-Wind, fast nur mit Motor bis Oxelösund,
Liegetag in Oxelösund wegen Starkwind.
Arkösund / Beckmannsviken gut besucht, viele Motorboote machen Schwell.
Die Perlenkette der Tiefs verspricht auch für die nächsten Tage ein wechselhaftes Wetter mit viel West- bis Südostwinden. Wir entscheiden, wir gehen wieder durch den Götakanal. Damit machen wir „West“, und in 10 Tagen hat sich die Wetterlage vielleicht geändert. Außerdem machen wir dadurch eine kleine Rundreise, fahren nicht die gleichen Wege hin und zurück.
Raumschots geht es am nächsten Tag bis Mem, Kanalanfang im Osten. Einklarieren, 5000 Schwedenkronen bezahlen (zum Glück mit der Kreditkarte) und nach einer halben Stunde sind wir im Kanal. Erste Übernachtung in Söderköping. Auf dem Weg dorthin noch einen schwedischen Segler freigeschleppt, der sich in Kanalmitte festgefahren hat. Er hatte sich durch ein schwimmendes Schilfbüschel irritieren lassen und eine grüne Tonne auf der verkehrten Seite genommen.
Norsholm und der Gästehafen bei der Schleusentreppe von Berg sind unsere nächsten Übernachtungsanleger. Für uns ist es die vierte Götakanalfahrt. Vor 24 Jahren waren wir zum ersten Mal hier. Die Schleusentechnik beherrschen wir zu zweit ohne Probleme. Aber dieses Mal ist der starke Westwind bei der Ausfahrt aus den Schleusen unangenehm. Die Oberkante der Schleusenwand ist nur wenige Zentimeter höher als der Wasserspiegel, da schützt kein Fender mehr. Das Schiff hat im Wasserpaß ein paar Schrammen bekommen.
Der dritte Kanaltag ist gekennzeichnet durch lange Wartezeiten vor den Schleusen. Für 18 Meilen brauchen wir einen ganzen Tag. Der Hafen von Motala ist wegen Überfüllung geschlossen, wir übernachten kurz vorher am Kai des Industriemuseums.

35. Reisetag: Vadstena, wir liegen mit Heckboje im Schloßgraben. Karin hat Geburtstag.
Vor uns auf der Parkwiese ein „Mittelaltermarkt“ mit entsprechender Kostümierung der Aussteller und „Gaukler“. Im Schloßhof Ritterturniere zu Pferd.

Mit Sonne und schwachem östlichen Wind wird der Vättern überquert, zwei Stunden Wartezeit vor der Felsenschleuse Forsvik, von nun an geht’s bergab. Südlich von uns läuft wieder ein Tief durch, Wetterverschlechterung, der Himmel hat sich schon zugezogen.
Am 6.Kanaltag geht es 16 Schleusen hindurch abwärts, es regnet den ganzen Tag. Alles ist naß! Liegeplatz vor der vorletzten Schleuse in Sjötorp im Paket.
Wir hätten doch noch abends ausschleusen sollen, denn obwohl wir morgens um acht Uhr, das ist Dienstbeginnzeit für den Kanalbetrieb, mit laufendem Motor vor der Schleuse liegen, warten wir dort treibend noch zwei Stunden bevor wir endlich in die Schleuse einfahren können. Es ist nun einmal Hochsaison in Schweden.

Läckö, Dalbergsaa, Vänersborg, vor den Schleusen von Trollhättan übernachten wir. Im Schleusenbüro muß die für die Passage des Trollhättankanals bezahlt werden: 750 SEK.
Sehenwert sind die alten Schleusenanlagen, die in den Fels geschlagen wurden. Beim Abwärtsschleusen in den großen Kammerschleusen von Trollhättan muß man die richtigen Seiten wählen. Eine Seite der Kammer hat Betonwände mit Steigeleitern und einigen Nischenpollern, die gegenüberliegende Seite besteht aus Fels mit vorgestellten Leitpfeilern, ohne Vertäumöglichkeiten für Sportboote.
Mit uns sind nur 6 Boote in der Schleusentreppe, jeder hat seine Leiter zum abwärtshangeln, also keine Probleme.
Wir fahren den Götaälv abwärts durch bis Göteborg, Langedrag. Die Flußfahrt finde ich wenig reizvoll, besonders die letzte Hälfte vor Göteborg ab Bohus hat an den Ufern viel Industriebebauung.
9 Tage haben wir für die Durchquerung Südschwedens gebraucht einschließlich des Abstechers nach Vadstena, schneller geht es nicht. 39 Tage sind wir unterwegs.
Nun sind wir ja fast schon wieder vor der Haustür. Es war überhaupt nicht geplant, hierher an die schwedische Westküste zu kommen, wir haben ja nicht einmal die schwedischen Karten an Bord, nur die gescannten Karten im Laptop. Das muß reichen, oder?
Vier Tage hält uns der Südwest im Hafen fest. Anholt als Ziel wird gestrichen, es geht an der Küste entlang nach Varberg / Getterön. Von dort weiter zum Sund. Dann sehen wir weiter.
Am 11. August wollen wir wieder zu hause sein.
Nordwest 5 bis 6 Bft, abnehmend, sind für das Kattegat vorhergesagt, das muß für die Strecke zum Sund passen. Es nahm unterwegs aber nicht ab, sondern zu und drehte westlich. Sch....!
Segelfläche reduzieren, Großsegel schließlich ganz bergen, das Manöver hat uns eine Meile an Höhe gekostet. Viel Spritzwasser über bekommen, alles naß, die Wellen vor Kullen wohl drei Meter hoch und die Brecher mußten ausgesteuert werden. Wahrscheinlich lief ein kräftiger Strom nordwärts aus dem Sund, Wind gegen Strom, das ergab die hohen Wellen. Als Zielpunkt war die erste grüne Tonne des Verkehrstrennungsgebietes am Nordausgang des Sunds programmiert, und die Tonne erreichen wir auch um dann in den Sund abzufallen. Die Wellen auf dieser Seite waren sehr viel niedriger, wir kamen in den Landschutz und um halb acht Uhr waren wir abends in Helsingör im Hafen, nach 11 Stunden und 68 Meilen.
Am nächsten Tag haben wir in Helsingör „Wunden geleckt“, dann noch ein Tag wegen Südwind abgewartet und mit der Fähre Helsingborg besucht, angeschaut und im Restaurant zu Mittag gegessen. Im Restaurant!! zum ersten Mal während dieser Reise.
Die nächsten Stationen waren Dragör, Rödvig, Kalvehave, Agersö. Damit waren wir schon wieder in unserem Heimatrevier, durch den Svendborgsund nach Skarö, Faaborg, Söby hatten wir sogar noch warme sonnige Tage mit schwachen, aber segelbaren Winden.
Beim Festmachen an unserem Sommerliegeplatz in Maasholm sahen wir von Westen die Regenfront kommen. Wir haben das Vorsegel noch trocken ausgewickelt, runter genommen und zusammengelegt bevor der Regen uns erreichte.
Am 55. Reisetag, dem 10. August war unsere Sommerreise zu Ende.
Facit der Reise: 1385 Seemeilen waren es diesmal, 166 Motorstunden., (zu viel motort?) Wetter sehr wechselhaft. Von allem etwas, viel Wind, wenig Wind, wenig Sonne, viele Wolken, naja! Mannschaft gesund, Schiff heil (nur ein paar Schrammen, s.o.).

Track Karte der „Sleef“