6 Monate Zeit für eine große Ostsee-Umsegelung
16. April bis 20. Oktober 2017

***** 190 Tage unterwegs, 2.918sm (5.405km), 8 Länder *****

Inhaltsverzeichnis

Statistik....3

Etappe 1: Kiel -> Wismar -> Rostock -> Stralsund....4

01 - Kiel - Rostock (16.04. bis 21.04.2017)....4
02 - Rostock – Stralsund (21.04. bis 26.04.2017)....6
Etappe 2: Stralsund -> Greifswald -> Swinoujscie....8

03 - Stralsund (27.04. bis 29.04.2017) – Greifswald (29.04. bis 30.04.2017) - Swinoujscie (PL) 8
Etappe 3:Swinoujscie -> Kolobrzeg -> Darlowo -> Ustka -> Danzig....9

04 - Swinoujscie (30.04. bis 06.05.2017) - Kolobrzeg (06.05. bis 09.05.2017) - Darlowo (09.05. bis 11.05.2017) - Ustka (11.05. bis 13.05.2017)....9
05 – Polnische Häfen im Allgemeinen und polnische Sperrgebiete im Speziellen (14.05. bis 15.05.2017)....10
Polnischen Sperrgebieten im Speziellen....11

06 Polnische Hilfsbereitschaft und Gastfreundschaft (16.05.2017)....13
07 - Danzig (17.05. bis 19.05.2017)....13
Etappe 4: Danzig -> Klaipeda-> Liepaja -> Pavilosta -> Ventspils -> Riga....16

08 - Danzig – Klaipeda (19.05. bis 20.05.2017)....16
10 - Liepaja und Pavilosta Liepaja (23.05. bis 25.05.2017)....21
11 - Ventspils (Windau) (28.05. bis 29.05.2017)....23
12 - Riga (01.06. bis 05.06.2017)....25
Etappe 5: Riga -> Salacgriva -> Insel Kihnu -> Insel Ruhnu -> Insel Muhu....30

13 - Salacgriva (05.06. bis 06.06.2017)....31
14 - Kihnu und Ruhnu....32
15 Kuivastu auf Muhu (18.06. bis 22.06.2017)....38
Etappe 6: Insel Muhu -> Haapsalu -> Tallinn....40

16 - Haapsalu (22.06. bis 24.06.2017)....41
Etappe 7: Tallinn -> Kaunassaari -> Kotka -> Haapasaari....44

18 - Von Tallinn nach Helsinki für ein Buch (02.07. bis 03.07.2017)....44
19 - Unterwegs nach Kaunassaari (03.07. bis 04.07.2017)....46
20 - Kotka und Haapasaari (07.07. bis 10.07.2017)....49
Etappe 8: Haapasaari -> Kotka -> Lehmäsaari -> Kotka -> Svatholm -> Bockhamn -> Helsinki....54

21 - Haapasaari – Kotka/Lehmäsaari (10.07. bis 12.07.)....54
22 - Planung allgemein....56
23 – Kotka, Svatholm und Bockhamn....57
24 Helsinki (16.07. bis 18.07.2017)....62
Etappe 9: Helsinki -> Klobbacka -> Byxholmen -> Hanko -> Tammissari....68

25 Halbinsel Klobbacka (20.07.2017)....69
26 - Insel Byxholmen (24.07. bis 28.7.2017)....71
27 - Tammissari (28.07. bis 30.07.2017)....75
Etappe 10: von Hanko über die Alands nach Schweden....78

28 - von Hanko zu den Alands....78
29 - Resümee über Finnland....84
Etappe 11: entlang Schwedens Ostküste bis Stockholm....85

30 - Stockholm (16.08. bis 20.08.2017)....85

Etappe 12: Stockholm -> Richtung Västervik 90

31 - Schären zwischen Stockholm und Västervik (20.08. bis 30.08.2017) 91
Etappe 13: Gotland und Öland 96

32 - Gotland (30.08. bis 05.09.2017) 96
33 Öland (05.09. bis 08.09.2017) 100
Etappe 14: von Karlskrona nach Kopenhagen 104

34 Karlskrona bis Falsterbo (Kanal) (12.09. bis 23.09.2017) 104
35 Höllviken (Falsterbo-Kanal) (21.09. bis ?.09.2017) 109
36 Resummé über Schweden 112
37 Kopenhagen (29.09. bis 04.10.2017) 113
Etappe 15: von Kopenhagen bis Gedser 119

38 Kopenhagen – Rødvik - Klintholm - Hesnaes - Gedser (05.10. bis 16.10.2017) 119
Etappe 16: von Gedser bis Kiel 123

Gedser - Warnemünde - Kühlungsborn - Heiligenhafen - Kiel (17.10. bis 22.10.2017) 124
Hej, hallo oder Moin, Moin, ... 125

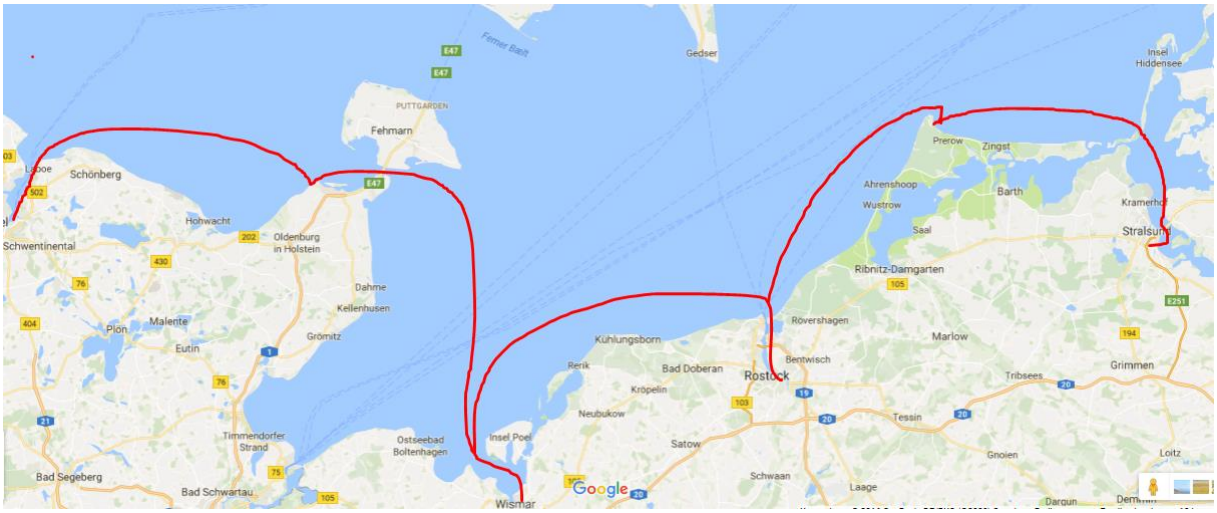
Statistik

- 190 Tage unterwegs
- 2.918,6 sm (5.405,25 km) zurückgelegt
- 432 Motorstunden
- 269 Segelstunden

83 unterschiedliche Häfen
10 x an Schären festgemacht
2 x geankert (Buganker)

98 Fahr-Tage
92 Liegetage

davon
17 Liegetage bis Danzig
26 Liegetage von Klaipeda bis Tallinn
15 Liegetage Finnland / Alands
22 Liegetage in Schweden (7 Tage wg. Motorschaden in Höllviken/Falsterbokanal)
10 Liegetage in Dänemark
2 Liegetage in Warnemünde

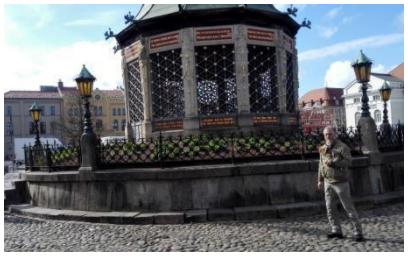


Etappe 1: Kiel -> Wismar -> Rostock -> Stralsund

01 - Kiel - Rostock (16.04. bis 21.04.2017)

Mit einem Tag Verspätung wegen Sturm legen wir am Ostersonntag, 16.04.2017 in Kiel ab. Nach einem Zwischenstopp in Heiligenhafen kommen wir am Ostermontag abends in Wismar an.

Da wir von unseren Vorbereitungen und der vielen Räumerei auf dem Boot ziemlich geschlaucht sind und auch der Wind aus der Richtung kommt, in die wir segeln wollen, beschließen wir, zwei Tage Pause zu machen. Am ersten Tag erkunden wir die Stadt und ruhen uns aus.



Am zweiten Tag gehen wir weit spazieren, einkaufen und räumen weiter das Boot auf. Oder ein. Noch immer liegen zahlreiche Dinge auf den Bänken herum, die jedes Mal, wenn man an den Stauraum unter den Bänken möchte, von einer Seite auf die andere geräumt werden müssen. Das nervt und ist kein Dauerzustand.

Als wir am zweiten Morgen aufwachen, liegt eine Schneeschicht auf dem Deck. Wir haben Minusgrade. Gegen Mittag ist es windgeschützt in der Sonne immerhin so warm, dass wir draußen Kaffee trinken können.

In Mails wurde ich mehrmals gefragt, wie wir die Kälte aushalten. Es gibt an Bord eine Keramikheizung, die mit Landstrom funktioniert. Außerdem haben wir eine Petroleumheizung. Und um die kalten Nächte zu überstehen haben wir eine Heizdecke in der Bugkoje. Rechtzeitig eingeschaltet, ist das Bett kuschelig warm. Tagsüber tragen wir Thermounterwäsche, Skihose und mehrere Schichten FleecePullis unter der Segeljacke. Schal, Handschuhe, Mütze – das reicht. Bisher hatten wir mit dem Wetter richtig Glück. Die meiste Zeit Sonne, und noch gar keine Regen!

Der Donnerstag bietet uns ein Zeitfenster mit passendem Wind: aus West und mit vorausgesagten 3 bft. Also los zu unserem nächsten Ziel: Rostock. Unterwegs frischt der Wind immer mehr auf und es wird richtig kalt. Wir haben noch ungefähr 20sm vor uns und beschließen, Kühlungsborn anzulaufen und die restliche Strecke nach Rostock dann am nächsten Tag anzugehen.

Obwohl Sturmwarnung besteht und bereits im Hafen starker Wind herrscht, wollen wir auslaufen. Zur Entscheidung tragen bei, dass es nur 11sm bis in das meiner Meinung nach geschütztere Fahrwasser Warnemünde Richtung Rostock sind und dass der Wind achterlich, also von hinten, kommt und uns schiebt. Außerdem muß die Erfahrung mit stärkerem Wind gemacht werden, wer weiß, was kommt, und die 11sm sind überschaubar. Ich binde zwei Reffs ins Großsegel und ab geht's.

Für mich die schönste Fahrt bisher. Wir bringen mit dem verkleinerten Segel immerhin 4 Knoten auf die Uhr, völlig ausreichend. Man muß schließlich nicht alles ausreizen.

Als wir in den Wind müssen, weil sich am Traveller was verheddert hat, merken wir erst, wie böse er bläst. 6 Windstärken mit Böen auf 7 und 8. Hündchen Maja schläft friedlich auf dem Boden und läßt sich nicht stören.

Schwierigkeiten haben wir dann in Rostock, einen geeigneten Hafen zu finden, der tief genug ist. Aus dem Hafenführer läßt sich die Wassertiefe nicht klar erkennen – nicht im Hafen, aber auch nicht auf der Zufahrt. Außerdem gibt es so viele Häfen nebeneinander, die nicht alle im Hafenführer verzeichnet sind, so daß wir sie nicht identifizieren können. Ich versuche, die Hafenmeister von ein paar Häfen zu erreichen – erfolglos.

Zudem bläst es auch auf der Warne wie verrückt, mit Böen von 7 und 8 bft. Schließlich landen wir in einem Stadthafen, in dem ich gegen den Wind in einer Box anlegen kann. Geschafft!

02 - Rostock – Stralsund (21.04. bis 26.04.2017)

Die Strecke ist für eine Tagestour zu lang, also beschließen wir, abends loszufahren und eine Nachtfahrt daraus zu machen.

Der Wetterbericht paßt: Wind aus West bis Nordwest in der Stärke 4-5, 05,m hohe Wellen. Um 18:30 verlassen wir den Hafen in Rostock. Nach der Mole bei Warnemünde stellen wir fest, dass der Wetterbericht mal wieder nicht stimmt. 2 bis 3 Meter hohe Wellen werfen uns von einer Seite auf die andere.

Die weitere Entwicklung läßt sich nicht einschätzen, wir haben ca. 75 sm vor uns. Wir fahren zum Hafen in Rostock zurück. Das Fahrwasser ist gut ausgetonnt und auch befeuert. Bis ungefähr 500m vor dem Hafen. Alles dunkel. Als Orientierungspunkt dient eine in der Nähe des Hafens gelegene Tankstelle.

Ganz langsam tasten wir uns, den Tiefenmesser immer im Auge, in diese Richtung. Alles geht gut, die Mauer der Hafenmole kommt in Sicht. Nun weiß ich wieder genau, wo ich langfahren muss. Obwohl wir nicht lange unterwegs waren, sind wir doch ziemlich kaputt.

Am späten Nachmittag des nächsten Tages der zweite Anlauf. Dieses Mal prophezeit der Wetterdienst Wind um 3bft, eher weniger.

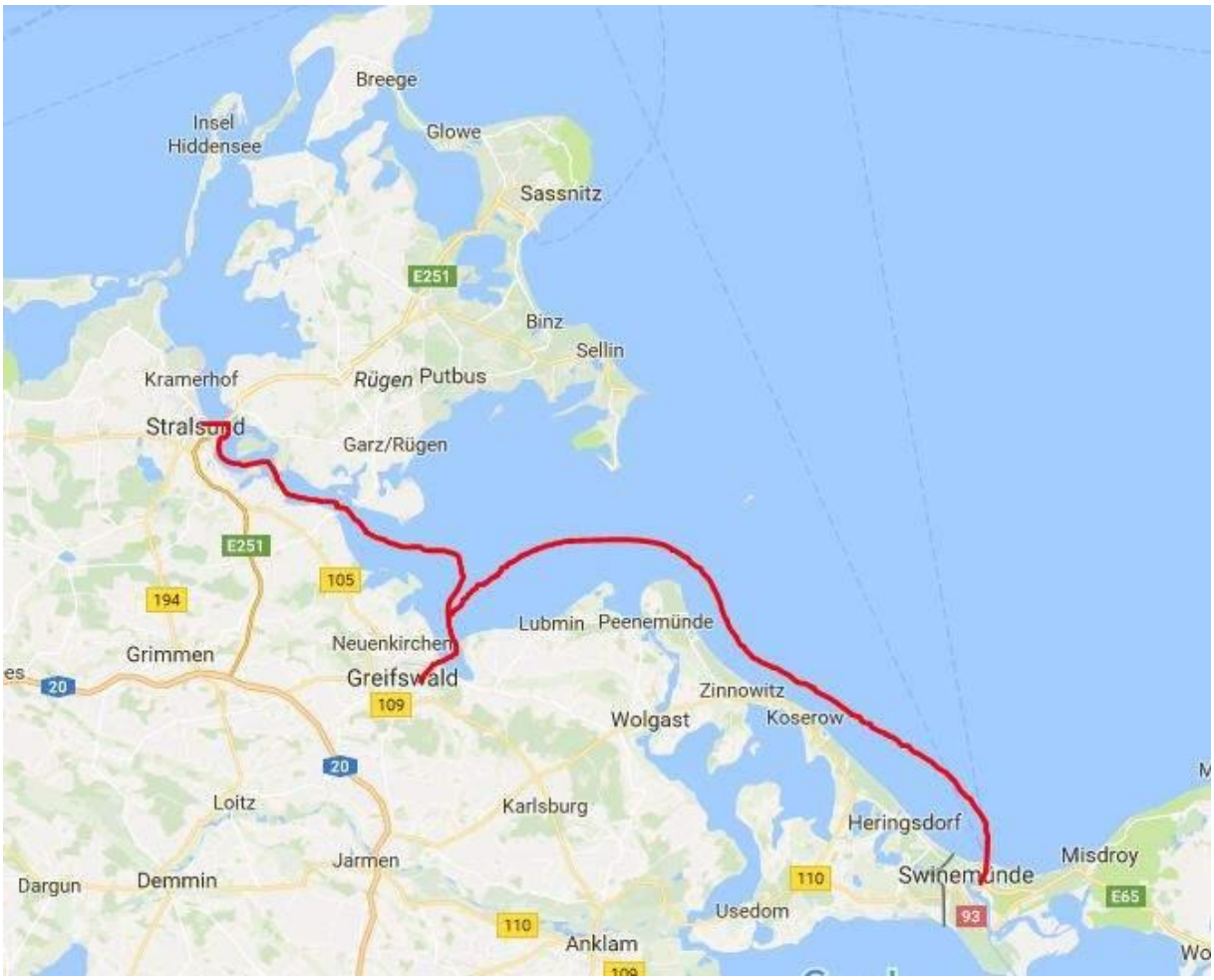
Die Vorhersage stimmt nicht ganz. Es ist wesentlich weniger. Wir setzen Segel und dümpeln mit 1,5 bis 2 Knoten vor uns hin. Manchmal sind wir auch ein wenig schneller. Uns ist es erst einmal egal.

Dick angezogen wird es trotzdem nachts eisig kalt. Wir haben ungefähr 1 bis 2 Grad. Es fühlt sich kälter an, denn man kann sich nicht bewegen uns sitzt nur rum. Heißer Tee, Wärmflasche. Mal kurz aufwärmen unten gibt es nicht, dort ist es auch nicht wärmer.

Irgendwann machen wir den Motor an, um voran zu kommen.

Um 9:00Uhr kommen wir in Stralsund an.

Etappe 2: Stralsund -> Greifswald -> Swinoujscie



03 - Stralsund (27.04. bis 29.04.2017) – Greifswald (29.04. bis 30.04.2017) - Swinoujscie (PL)

Die Strecke von Stralsund nach Greifswald ist völlig unspektakulär. Wir können bei gutem Wind segeln. Vor Greifswald gibt es eine Hubbrücke, durch die man durchfahren muss, wenn man in den Stadthafen möchte. Wir haben eine Verabredung mit einem Bekannten, der bis Klaipeda mitsegeln möchte. Das ist der einzige Grund, warum wir Greifwald ansteuern. Richtung Osten, nach Polen, müssen wir durch den Greifswalder Bodden. Nicht besonders tief, ich muss gut aufpassen. Das Fahrwasser ist stellenweise nicht gut ausgetonnt.

Außerhalb des Boddens hat der Wind aufgefrischt. Wir haben bis zu 5 Windstärken und ganz schön zu kämpfen. Unser neuer Mitfahrer kann direkt zeigen, was er kann. Ich bin froh, dass er mit dabei ist, denn er segelt schon viele Jahre. So habe ich Zeit, mich an den starken Wind und die mittlerweile immer höher werdenden Wellen zu gewöhnen. Abends erreichen wir Swinoujscie und damit den ersten polnischen Hafen auf unserer Reise. Wir sind überrascht, wie sauber alles ist. Wieder hält uns schlechtes Wetter und Sturm fest. Nun kommt der Wind auch noch genau aus der Richtung, in die wir fahren wollen: aus Nord-Ost. Also kreuzen.

Wir brechen morgens auf und stellen hinter der Hafenmole fest, dass der Wetterbericht ein weiteres

Mal nicht ganz stimmt: die Wellenhöhe, mit 0,5m angegeben, ist bei 1,5 bis 2m. Wir beschließen einen Versuch. Die Arilon kämpft sich durch die Wellenberge, wir haben zwei Reffs im Großsegel und 6 Knoten auf der Logge. Leider können wir so gut wie keine Höhe laufen, der Wind dreht ständig. Als wir nur noch Richtung Nord vorwärts kommen, beschließen wir, zurückzufahren

Etappe 3:Swinoujscie -> Kolobrzeg -> Darlowo -> Ustka -> Danzig

Fotos zu Etappe 3

04 - Swinoujscie (30.04. bis 06.05.2017) - Kolobrzeg (06.05. bis 09.05.2017) - Darlowo (09.05. bis 11.05.2017) - Ustka (11.05. bis 13.05.2017)

In Seglerkreisen heißt es ja, der Wind würde immer aus der Richtung kommen, in die man fahren möchte. Zur Zeit stimmt das leider. Der Wind kommt nun schon seit Tagen konstant genau dem Küstenverlauf folgend aus Nord-Ost oder Ost. Oder es ist entweder Sturm und wir müssen im Hafen bleiben, oder Flaute und wir müssen motoren.

Wir hinken unserer Zeitplanung ziemlich hinterher. Da wir ja ein halbes Jahr Zeit haben, ist das nicht schlimm.

Unser Mitfahrer, der von Greifswald aus bis Klaipeda mitsegeln wollte, hat uns vorzeitig in Kolobrzeg verlassen, weil wir seinen Zeitplan, in Klaipeda die Fähre zurück nach Kiel zu nehmen, so auf keinen Fall halten können. Bis zum 11.Mai wollten wir dort sein, bis Ustka sind wir gekommen.
Auch wenn es sonnige Stunden gibt: es ist nur in der Sonne einigermaßen warm. Im Schatten ist es noch immer lausig kalt. Trotzdem grillen wir nachmittags.

Unterwegs, auf dem Wasser, ist es aber immer noch sehr kalt. Langsam reicht es.

Wir bewegen uns so um die 2 bis 3 Grad und haben gerade von anderen Seglern gehört, in Leba hätte es geschneit.

Dass es Anfang Mai noch kalt sein kann, war uns schon klar. Dass es aber noch immer nicht einmal einen einzigen Tag gegeben hat, an dem wir merken, es wird langsam Frühling, nervt inzwischen schon gewaltig.

Auf der Überfahrt von Kolobrzeg nach Darlowo kam ein großer Hagelschauer mit eisigem Wind an. Die Plicht lag innerhalb kurzer Zeit voller Graupelkörner.

Als es dann doch einmal nachmittags etwas wärmer ist, beschließen wir, die Gunst der Stunde zu nutzen, unsere Wäsche mal wieder zu waschen: der Hafen hat eine Waschmaschine – eine Seltenheit.

Leider wird sie bis abends nicht mehr ganz trocken und so müssen wir den Rest der Feuchtigkeit unter Deck trocknen. Heizlüfter an und Luken auf, bis morgens ist es geschafft.

Jedenfalls wird es langsam Zeit, dass es wärmer wird. Ich gebe dem Mai noch bis zum 20. ungefähr. Sollte es dann immer noch so eisig sein, ziehe ich einen Revierwechsel in Erwägung. Richtung Mittelmeer vielleicht…

Der Wetterbericht stimmt nie. Drei Anbieter, drei unterschiedliche Wettermeldungen. Selbst die Grib-Dateien (Winddaten) eines amerikanischen Servers liegen nicht richtig.
Heute sollten wir tollen Wind aus der passenden Richtung haben, und was ist? Wir müssen schon wieder motoren.

Aber ab dem Wochenende soll es endlich Westwind geben…

05 – Polnische Häfen im Allgemeinen und polnische Sperrgebiete im Speziellen (14.05. bis 15.05.2017)

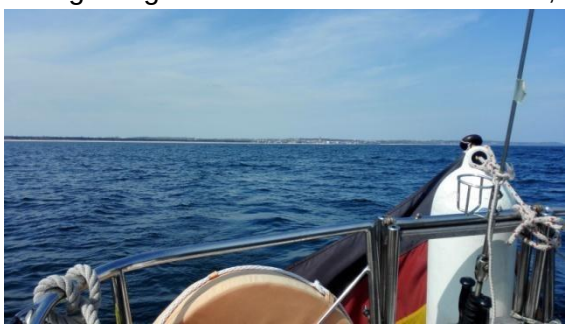
Über die polnischen Häfen sind wir wirklich positiv überrascht. Angefangen in Swinoujscie erwarten uns Marinas, die für um die 10,--€ pro Tag überraschend viel bieten. Die meisten sind ziemlich neu gebaut. Die Sanitäranlagen sind sauber und modern, in einem Hafen gab es sogar Duschen mit drei Zonen.

Die Hafenmeister arbeiten dort rund um die Uhr und stehen für Fragen zur Verfügung, Sie sprechen Englisch, wenn auch oft schlecht. Man kann sich verständigen. Strom ist oft inklusive, Wasser auch. In einigen Häfen kostet Strom extra, aber die Waschmaschine ist umsonst nutzbar. Eine bunte Mischung.

Hier gibt es überall Schwimmstege, an denen sogenannte Schlengel dran sind. Das sind kleine, schmale Stege zwischen den Booten. Man legt also am Steg an und nicht in einer Box.

Anfangs finden wir es etwas problematisch, denn die Seitenstege sind oft nicht einmal halb so lang, wie die Arilon. Wir können das Heck nicht festmachen. Nach und nach aber finden wir einen Ablauf, wie wir das am besten hinbekommen.

Je weiter wir nach Osten kommen, um so einfacher werden die Häfen. Neu, aber nicht sauber. Oder nur Container, aber sauber. Oder so ähnlich. Am schlimmsten war der Hafen in Wladyslawowo. Der hintere Festmacher am Schlengel hat einen Ring für zwei Boote. Eines ist schon daran festgemacht, wir sind das zweite. Der Ring hängt nur noch an einer Schraube, die andere hängt schon in der Luft. Nochmal verholen? Lohnt nicht für eine Nacht, die anderen Stege sehen auch nicht besser aus. Dafür kommt der Hafenmeister zum Kassieren an den Steg. Wir haben Strom gratis und auch Wasser am Steg ist frei. Leider sagt er uns nicht, dass die Toilettenanlage bereits um 20:00Uhr schließt und erst um 7:00Uhr wieder öffnet.



Die ganze Stadt ist hässlich und abstoßend. Gut, dass wir nicht lange bleiben müssen.

Und dann ist da noch die Geschichte mit den

Polnischen Sperrgebieten im Speziellen

Um von Wladyslawowo nach Hel zu gelangen, muss man zwei Sperrgebiete umfahren. Sie sind in der Seekarte eingezeichnet und auch gut bezeichnet. Das polnische Militär nutzt sie nicht immer. Zeitweise kann man sie durchfahren, womit man sich natürlich viele Seemeilen sparen kann. Um diese Zeiten zu erfahren, gibt es eine spezielle Webseite der polnischen Marine. Diese Seite hat mir der Hafenmeister in Darlowo gegeben und sie steht auch als Randnotiz auf der Seekarte vermerkt.

Zur Vorbereitung des Törnabschnittes also sehen wir gemeinsam abends im Internet nach: das Seegebiet ist für den 15.05. nicht gesperrt, es taucht nicht in den nautischen Warnnachrichten auf.

Da ich auf Nummer Sicher gehen will, gehe ich morgens kurz vor der Abfahrt noch extra zum Hafenbüro, das sogenannte Bosmanat, in dem der Bosman sitzt, der so etwas weiß und einem gerne jederzeit weiterhilft. Er spricht weder Englisch, noch Deutsch. Ich halte ihm die Seekarte vor die Nase, deute auf die beiden Sperrgebiete und er meint nur: ‚You can go'. Ich bedanke mich höflich und melde mich ab nach Hel.

Unterwegs, wir sind gerade mitten im Sperrgebiet Nummer zwei, werde ich über Funk von der Küstenwache angesprochen. Wohin wir wollten. Nach Hel, gebe ich brav Auskunft. Wir sollen sofort auf direktem Weg aus dem Sperrgebiet fahren, meldet er sich wieder. Es würde da heute geschossen werden.
Ich bin total perplex. Ich erkläre ihm, wo und wie ich mich informiert habe. Er gibt mir den Kurs vor, ich bestätige. Er bedankt sich höflich. Überhaupt ist er recht freundlich, finde ich. Wir ändern den Kurs und setzen unsere Fahrt fort, nun mit riesen Umweg.

Abends in Hel werden wir direkt am Steg von der Küstenwache erwartet. Damit hatte ich nicht gerechnet! Sie wollen meinen Ausweis sehen. Wieder sind sie sehr freundlich. Und sie möchten wissen, warum ich ins Sperrgebiet gefahren bin. Ich erkläre ihnen ausführlich, dass ich mich sowohl im Internet als auch im Bosmanat erkundigt hätte. Sie geben sich damit zufrieden und meinen, alles wäre gut. Nein, sage ich, ich hätte gerne gewusst, wo der Fehler wäre, damit er nicht noch einmal passiert. Sie können mir da leider nicht weiterhelfen. Schade.

Jedenfalls bin ich mächtig sauer auf den überheblichen Typen im Bosmanat von Wladyslawowo. Der hätte es wissen müssen, schließlich ist das sein Job.

Auch, wenn alles gutgegangen ist, bleibt so ein Rest Unsicherheit für die nächste Fahrt durch Sperrgebiete – und die werden kommen, wenn auch nicht mehr in Polen

06 Polnische Hilfsbereitschaft und Gastfreundschaft (16.05.2017)

Auf dem Weg nach Ustka stelle ich fest, dass einer der Mastrutscher des Großsegels defekt ist. So können wir es jedenfalls nicht setzen, es würde munter im Wind flattern und irgendwann reißen. Ich krame die Ersatzteil-Kiste heraus: dieses Teil habe ich nicht an Bord, nein. Ich bändsele das verbliebene Teil am Segel fest an den Mastrutscher am Mast. Bis Ustka wird es schon halten, mal sehen, ob es da einen Jachtausrüster gibt.

Leider nein. Also versuche ich mich am nächsten Morgen bei anderen Seglern. Es dauert eine Weile, dann finde ich einen, der deutsch sprechen kann. Ich erkläre ihm mein Problem. Er kommt mit an Bord und sieht sich das Teil an. Gemeinsam bauen wir einen Mastrutscher aus, den er dann als Muster mitnimmt. Er kennt jemanden mit einer Werkstatt, meint er, der würde mir das Teil nachbauen. Ich willige ein. Au ja, und bitte direkt zweimal.

Abends kommt er vorbei und bringt mir die beiden Teile und das Original vorbei. 10 Euro wechseln den Besitzer und ich bin froh, dass das Problem gelöst ist.

Er erzählt mir, dass abends im Verein eine Grillparty stattfindet und lädt uns dazu ein. Erst sind wir etwas skeptisch, was wir dort sollen, schließlich verstehen wir die Sprache nicht.

Als wir dort auftauchen, freuen sich alle, uns als Gäste mit dabei zu haben. Unglaublich, schließlich kennen wir ja nicht mal einen von ihnen richtig. Wir werden mit so viel Fröhlichkeit und Freundlichkeit überhäuft. Jeder kramt ein paar Brocken Deutsch oder Englisch hervor, der, der deutsch spricht, übersetzt hier und dort. Es wird ein lustiger, feucht-fröhlicher Abend und wir sind über so viel Gastfreundschaft richtig gerührt.

Zum Abschied holt einer, der bei der Marine arbeitet, noch eine Dose Trocken-Bohnensuppe hervor, radebrecht uns die Gebrauchsanleitung dazu und wünscht uns guten Appetit.

Wir bedanken uns für die Notration und gehen zum Boot zurück.

07 - Danzig (17.05. bis 19.05.2017)

Die Überfahrt von Hel nach Danzig ist unspektakulär und dauert nicht lange. Wir können die gesamte Strecke segeln.

Der Stadthafen von Danzig liegt direkt gegenüber des Zentrums. Als wir uns nähern stellen wir fest, dass der Hafen wegen Brückenarbeiten kurz davor leider geschlossen ist.

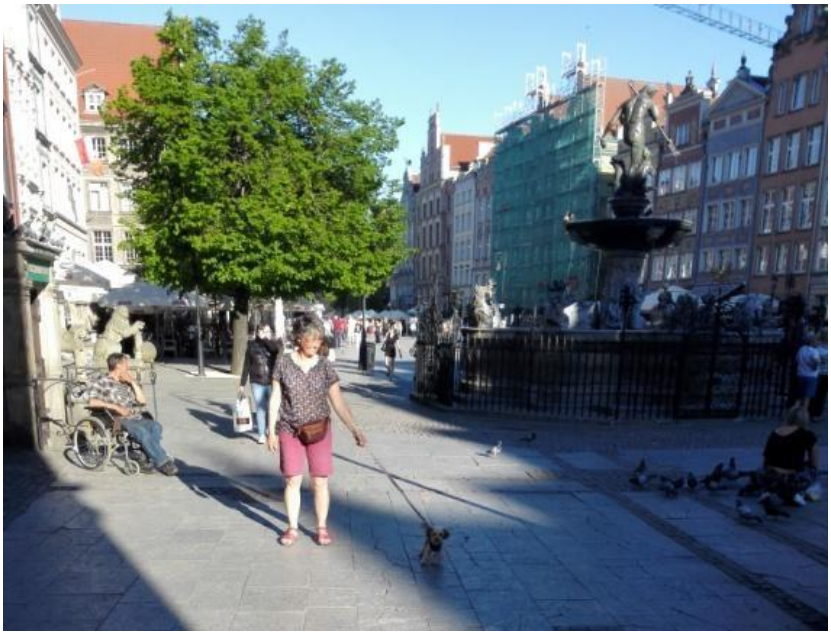
So bleibt uns nur, am Kai längsseits festzumachen. Wir liegen relativ unruhig im Schwell der vorbeifahrenden Ausflugsschiffe, dafür aber kostenlos. Und ohne Dusche, WC, Strom und Internet.

Anfahrt durch Hafengebiet

Wir wollten uns für Danzig ein paar Tage Zeit nehmen. Dies ist nun leider nicht möglich. Es kommen mehrere Punkte zusammen, die zur Entscheidung führen, am übernächsten Tag bereits wieder abzufahren.

- Es treibt sich am Kai einiges Gesindel herum, so dass wir uns nicht wohlfühlen, das Boot unbeaufsichtigt mit all unseren Sachen liegen zu lassen. Dieses Problem gibt es in Häfen nicht, jedenfalls bisher nicht.
- Mit uns liegen noch drei weitere deutsche Segelboote am Kai, die wir bereits hier und da unterwegs getroffen haben und die auch nach Klaipeda wollen. Wegen Rußland wollen wir die Überfahrt gemeinsam machen.
- Das Wetter. Wir brauchen eine Zeitschneise mit passendem Wind zur langen Strecke.
- Letztlich der Mangel an Dusche und WC.

So bleibt uns leider nur ein einziger Tag in dieser schönen Stadt, an dem wir noch Proviant einkaufen müssen und einen Termin beim Hundefrisör haben, weil es der jungen Dame unter ihrem dicken Pelz zu warm wird. Trotzdem nehmen wir einen Eindruck der Stadt mit.



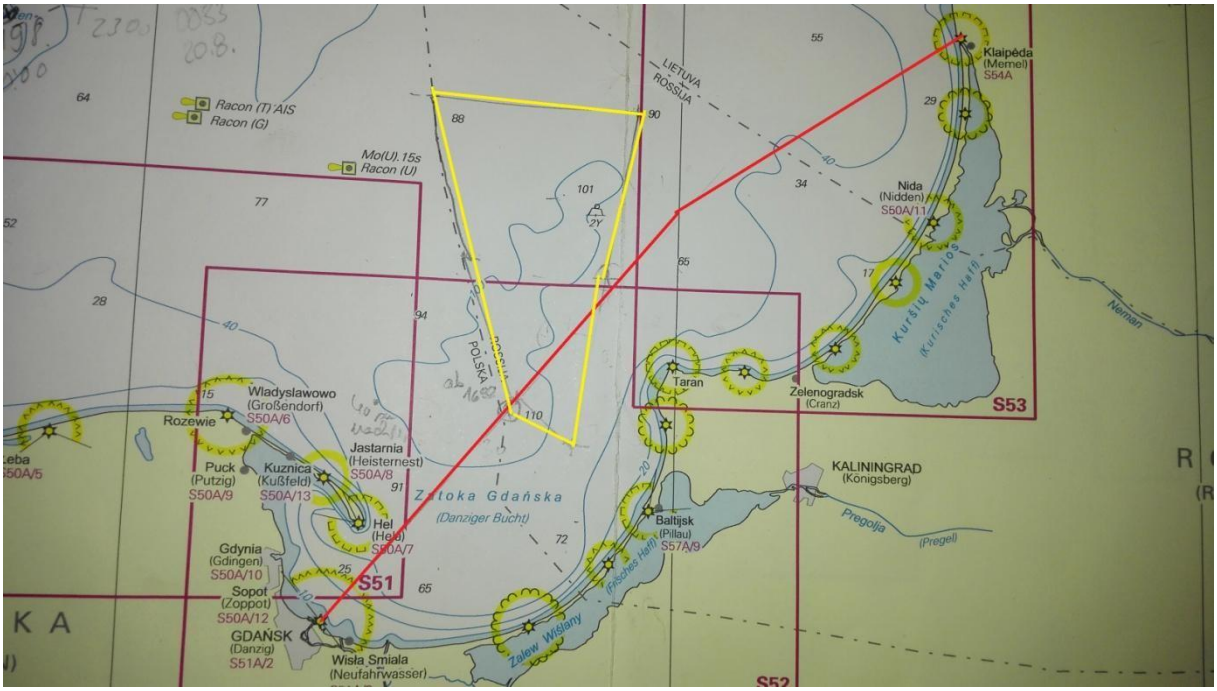
Etappe 4: Danzig -> Klaipeda-> Liepaja -> Pavilosta -> Ventspils -> Riga

Fotos Etappe 4

08 - Danzig – Klaipeda (19.05. bis 20.05.2017)

Von Danzig nach Klaipeda sind es ungefähr 120sm. Für diese Strecke kann man mit ungefähr 20 Std. oder mehr rechnen, je nachdem, wie es läuft.

Mir ist ziemlich mulmig davor. Nicht, weil es so weit ist oder so lange dauert, sondern weil RUSSLAND dazwischen liegt.



Auf der eingefügten Seekarte kann man die Problematik gut erkennen: der russische Seeraum bzw. die eingezeichnete Grenze geht auf unserer Strecke sehr weit nach Norden hoch. Würde man diese umfahren, wäre man in unserer Geschwindigkeit ungefähr zweieinhalb Tage unterwegs. Das möchte niemand.

Nach internationalem Seerecht muss jedoch nur ein Abstand zum Land mit 12sm eingehalten werden.

Da es sich hier aber um die RUSSEN handelt, weiß niemand so recht, wie sie sich verhalten werden, wenn man sich darauf beruft. Leider gibt es auch keine bekanntgegebenen Funkstellen, unter denen man die Russen fragen könnte. Dazu kommt noch ein großes militärisches Sperrgebiet (oben gelb eingezeichnet), das man nur zu bestimmten Zeiten durchfahren darf, nämlich dann, wenn keine Schießübungen stattfinden. An unserem Abfahrtstag (und auch die Tage davor und danach) ist das Gebiet gesperrt.

Wir haben beschlossen, im Pulk von vier deutschen Segelbooten gemeinsam nach Klaipeda zu segeln. Einer der Skipper hat gehört, dass ein Boot, das alleine unterwegs ist, von den Russen bedroht und in die Zange genommen wurde, während Pulks von mehreren meist in Ruhe gelassen werden sollen.

Eines unserer Boote hat AIS an Bord. Mit diesem Gerät können Daten u.a. der Berufsschiffahrt ausgelesen werden, welchen Kurs ein Schiff fährt, um welches Schiff es sich handelt, Zielhafen, Starthafen, Geschwindigkeit usw.

Auf diesem Gerät können wir sehen, dass viele Handelsschiffe und sogar eine AIDA am Tag vor unserer Abreise durch das Sperrgebiet fahren, obwohl es nicht freigegeben ist.

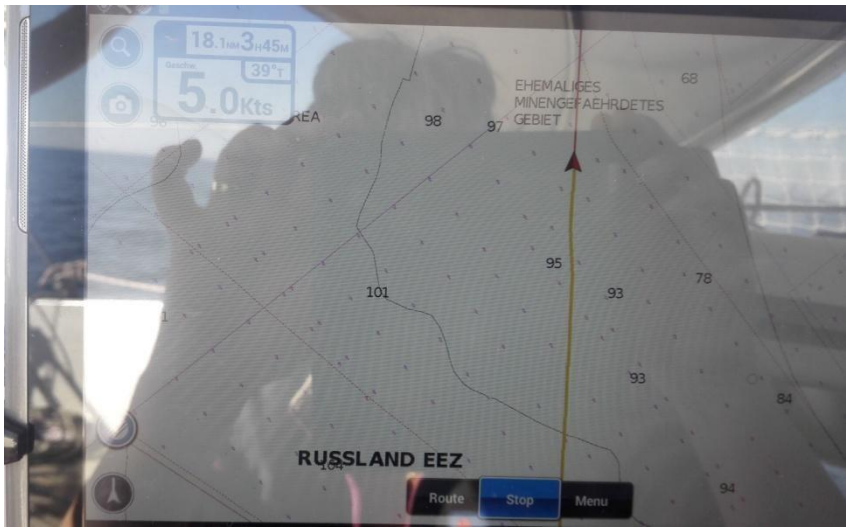
Wenn die das können, können wir das auch, ist die überwiegende Meinung. Es wird gefrotzelt, dass die Arilon voraus fahren soll, die hätte mit Sperrgebieten ja schon Erfahrung…vielen Dank auch.

Das schlimmste, was passieren kann, ist, dass wir umgehend aus dem Sperrgebiet verwiesen werden und dann entweder Richtung Land ausweichen müssten, das hieße, die 12sm-Grenze Abstand nicht einhalten zu können, oder eben, die gesamte Strecke nach Norden ausweichen zu müssen – und damit ewig lange unterwegs zu sein. Unser gefahrener Kurs ist oben auf der Seekarte rot eingezeichnet.

Morgens um 7:00Uhr legen wir ab. Traumwetter, über 20°C, sogar auf dem Wasser. Guter Wind…und ein flaues Gefühl im Magen wegen Russland.

Die Grenze nähert sich unweigerlich. Einer der anderen Boote meldet von seinem AIS eine Fähre und zwei Handelsschiffe im Schießgebiet. Na also. Unser Plan scheint aufzugehen. Doch noch sind wir in Polen…alleine hätte ich mich das nie getraut.

Und dann irgendwann passieren wir die Grenze. Per Funk sind wir ständig in Kontakt zueinander.



Und es bleibt ruhig. Nichts passiert. Wir werden noch nicht einmal über Funk angesprochen!

Kein russisches Patroullienboot kommt längsseits – nichts zu sehen weit und breit. Wir können es kaum glauben.

Langsam wird es dunkel und die Sonne geht unter mit einem traumhaften Sonnenuntergang.

Im allgemeinen liebe ich Nachtfahrten. Vor allem, wenn es klar ist. Dieser Sternenhimmel! Mit dem Kopf in den Nacken gelegt stehe ich lange an der Pinne und schaue in die Sterne.
Und wenn es dann morgens so langsam hell wird…der Sonnenaufgang…

Nur leider bin ich dann meist zwei Tage lang müde und wie gerädert. Aber nachts ist es wirklich toll.

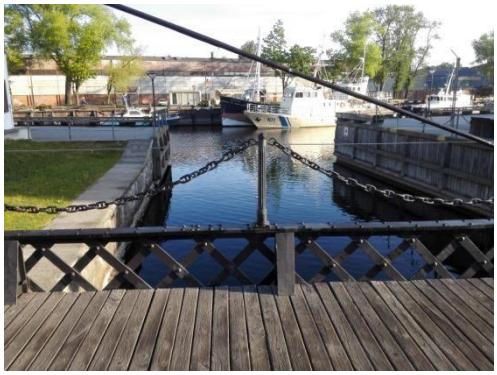
Gegen 8:00 Uhr morgens erreichen wir dann die Zufahrt zum Hafen in Klaipeda.

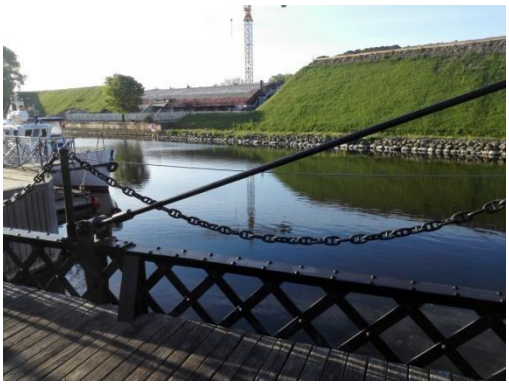
Wir treffen noch einmal die Crews der anderen Boote – und können es immer noch nicht glauben, dass die Russen uns so in Ruhe gelassen haben.

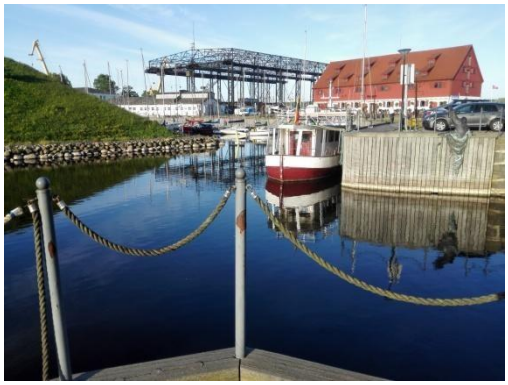
09 - Klaipeda und das kurische Haff (20.05. bis 23.05.2017)

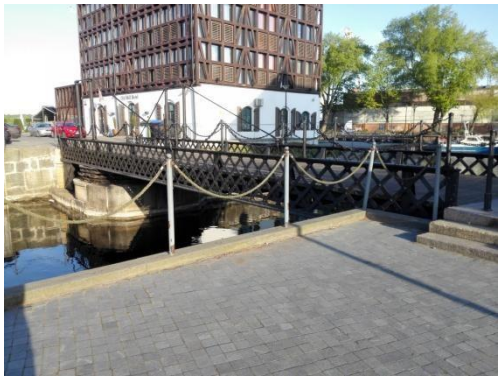
Klaipeda ist die einzige Stadt in Litauen, die einen Hafen an der Ostsee hat. Es ist eine Arbeiterstadt mit riesigen Hafenanlagen und vielen Werften. Richtig hässlich.

Ist man da dann mal durch, erreicht man den sogenannten Burghafen. In der Mitte sieht man aufgeschüttete und zum Teil bereits mit Gras bewachsene Hügel, rundum ist der Hafen wie ein Burggraben rundum. Zu erreichen durch eine Klappbrücke. Alles furchtbar eng und verwinkelt, stellt mich dieser Hafen mit meinen Manövern auf die Probe. Zahlreiche Boote liegen vor und hinter der Brücke und warten, dass diese öffnet. Am Kai entlang dann noch die dort festgemachten. Ich weiß nicht, wohin ich fahren soll, herrscht hier auch noch Strömung, und der Wind versucht, mich querzutreiben. Das übt.









Der Standard des Hafens lässt zu wünschen übrig, wir sind besseres gewöhnt. Verwöhnt von Polen finden wir es teuer. Die Toiletten und Duschanlagen sind schmutzig, es gibt kein Papier. Bei unserer Ankunft treffen wir den Hafenmeister stundenlang nicht an. Das in großen Buchstaben angepriesene Internet funktioniert nicht.

Eine handvoll kleiner Häfen findet man noch im kurischen Haff, z.B. in Nida. Aufgrund des Tiefgangs der Arilon und der zu erwartenden Versandungen im Fahrwasser durch's Haff fahren wir mit dem Bus dorthin. Nida entschädigt für Klaipeda.

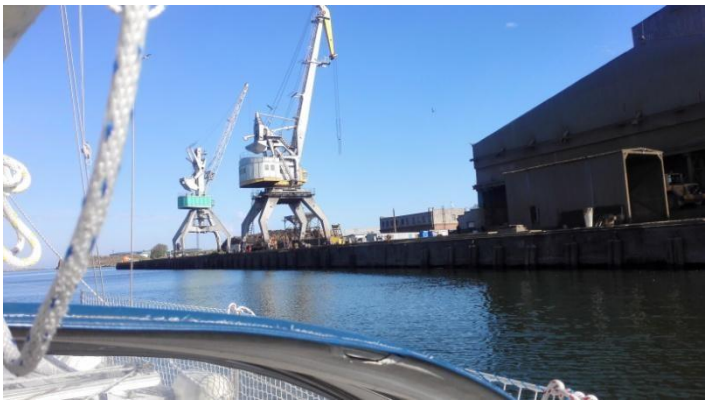
Typischer Touristenort, sauber, die Läden bieten den üblichen Kram für Touristen an. Es gibt eine Uferpromenade und Wanderdünen, die man besteigen und auf denen man herumlaufen kann.

10 - Liepaja und Pavilosta Liepaja (23.05. bis 25.05.2017)

Wir sind in Lettland angekommen. **Liepaja** ist die erste Stadt, die wir anlaufen. Per Funk melden wir uns bei der Border Guard an. Übrigens ein übliches Prozedere, obwohl Litauen und Lettland in der EU sind. In Polen sollte man sich bei den Hafenbehörden an- und abmelden. Dort hat man das noch nicht so genau genommen. Hier schon.

Inzwischen habe ich mich daran gewöhnt. Es hat ja auch seine Vorteile: dem Hafen, den man verlässt, teilt man mit, wohin man fahren wird. Dieser gibt diese Information dann direkt an den Zielhafen weiter. So wird man wenigstens vermisst, wenn man nicht ankommt. Was allerdings passiert, wenn man unterwegs seinen Zielhafen spontan ändert, haben wir bisher nicht ausprobiert.

Auch in **Liepaja** empfangen uns die üblichen Hafenanlagen der Großschiffahrt.



Einen Hafen für Privatboote gibt es nicht, man kann an einem Kai festmachen. Dort ist auch der Hafenmeister mit seinem Büro. Toiletten und Duschen nutzt man im anliegenden Hotel - eine nette Lösung, vor allem, weil man dort für nur 1,--€ Eintritt die komplette Wellnessanlage mit Sauna, Whirlpool und Spa mitbenutzen kann.

Überhaupt sind wir von dieser Stadt sehr angetan. Die Menschen sind ausgesprochen freundlich, viele sprechen englisch, manche deutsch. Es ist sauber und gepflegt.
Wir müssen dringend Wäsche waschen. Auf die Frage, was eine Maschinenladung kostet, bekommen wir die Antwort: 20,--€. Wir lehnen dankend ab.

Pavilosta (25.05. bis 28.05.2017)

Das nächste Ziel auf unserer Strecke ist **Pavilosta**. Es soll dort sehr ländlich und idyllisch sein – wir sind gespannt.

Der erste, der uns freundlich empfängt, ist der Mann von der Border Guard am Funkgerät. Er bedankt sich höflich, dass ich mich gemeldet hat und heißt uns herzlich willkommen.

Der nächste ist dieser Mann dann höchstpersönlich am Steg des kleinen Hafens. Möchte er uns kontrollieren? Nein, nur beim Anlegen helfen und uns nochmal willkommen heißen. Er notiert sich die Daten des Bootes und verschwindet wieder in seinem Büro.

Als nächster freundlicher Mensch kommt der Hafenmeister ans Boot. Er spricht fehlerlos deutsch. Ich frage ihn, woher er das so gut kann und er meint, er hätte als Kind nur deutsches Fernsehen geschaut. Er erzählt uns ein wenig über **Pavilosta** und besorgt uns frisches, noch selbst gebackenes Brot. Das ist ein Service!

Überhaupt fühlen wir uns hier mal wieder so richtig wohl. Es ist sauber, Dusche, WC, Waschmaschine und Trockner können frei genutzt werden, sind im Preis inbegriffen. Hier ist nichts abgeschlossen, alles steht offen. Hier herrscht noch Vertrauen.

Natur pur. Kilometerlanger leerer Strand, dahinter Heide. Die Straßen sind noch nicht gepflastert. Wieder alles sauber und gepflegt.

11 - Ventspils (Windau) (28.05. bis 29.05.2017)

Nachtfahrt von Ventspils nach Roja

Von Ventspils nach Roja sind es ungefähr 75sm. Die Strecke ist zu lang, um sie an einem Tag bewältigen zu können. Zwar soll unterwegs in Kolka (das Kap, bevor es nach Süden runtergeht) einen Hafen geben, doch unserem Hafenhandbuch können wir entnehmen, dass es sich dabei nur um einen primitiven Steg handelt, an dem wir festmachen könnten. Der Schwell läuft ungehindert darunter hinweg.

Also fahren wir um 12:00Uhr mittags los. Wir haben guten Wind, es läuft prima. Gegen unsere Erwartungen sind wir nachts um 01:00Uhr bereits vor der Hafeneinfahrt. Diese ist gut beleuchtet und wir fahren in den Vorhafen hinein. Die Vorfreude auf das Bett und schlafen ist groß, es ist nachts immer noch bitterkalt und ich friere trotz Skihose.

Im Vorbecken hört die Befeuerung dann plötzlich auf. Laut Hafenführer soll die Zufahrt zu den Liegeplätzen beleuchtet sein. Es ist nichts zu finden.

Ich versuche, die Zufahrt nach dem Kartenplotter zu finden, traue mich aber nicht, sie hineinzufahren, da die Liegeplätze in einem schmalen Fluß liegen und ich im Zweifel im Dunklen dort nicht umdrehen und manövrieren möchte.

Also fahren wir den Vorhafen wieder hinaus und drehen davor so lange Kreise, bis es endlich um kurz nach vier langsam hell wird.

Hier im ehemaligen Ostblock ist man vor Überraschungen dieser Art nicht geschützt, da wird manches nicht so genau genommen: Nicht eingezeichnete Wracks…fehlende Tonnen…da wir aber laufend andere Segler treffen, unter denen auch ortskundige sind, bekommen wir glücklicherweise viele Informationen, Tipps und Ratschläge, nach denen wir uns richten können.

12 - Riga (01.06. bis 05.06.2017)

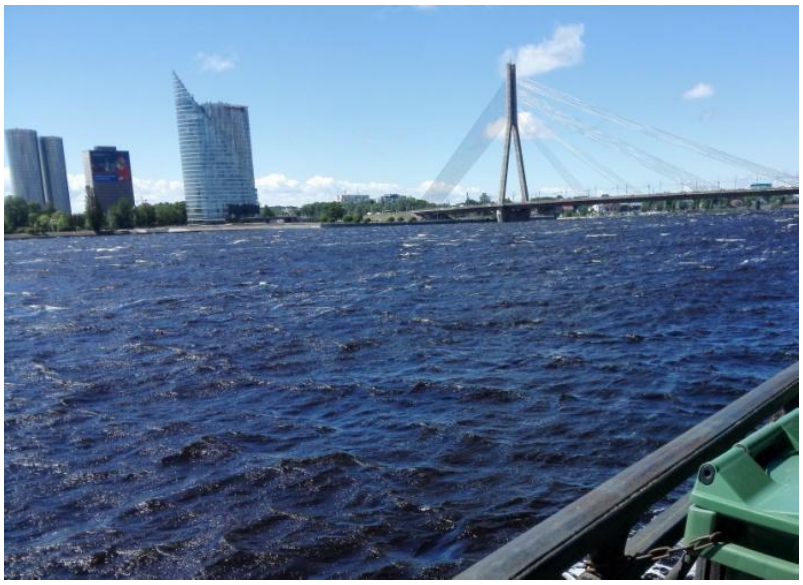
Überfahrt nach Riga

Es ist schon wie verhext – entweder haben wir Flaute oder Sturm, das Mittelmaß ist äußerst selten. Dummerweise weiß das der Wetterbericht nicht. Auf den kann man sich nicht verlassen. Auch andere Segler bestätigen das, es liegt also nicht an meinen Unkenntnissen oder so…

Für die ca. 63sm von Roja nach Riga werden uns Windstärken von 4 bis 5 bft vorhergesagt, aus NNW, also für unseren Kurs fast von hinten. Super, das paßt gut, wir erwarten ungefähr 5 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit. Wellenhöhe wird mit 1 bis 1,5m angegeben. Paßt auch, sie kommen schließlich auch von achtern.

Ziemlich schnell wird uns klar, dass die Vorhersage wieder einmal nicht stimmt. Ich schätze den Wind auf 6 bft. Wir haben richtig Geschwindigkeit, der Durchschnitt liegt bei 6 Knoten. Nach etwas mehr als der Hälfte der Strecke frischt der Wind immer mehr auf. Geschätzte 7 bis 8 bft. Die Wellen kommen jetzt mit 3m Höhe von schräg hinten angelaufen, manchmal ist ein kleiner Berg von 4m dabei.

Immer noch läuft es prima. Wir kommen flott voran. Als Reinald an der Pinne ist, versetzen uns eine Böe und eine Welle gleichzeitig, das ausgebaumte, festgebundene Großsegel schlägt um, wir fahren plötzlich hoch am Wind. Das Boot bekommt immer mehr Schräglage.



Zum Glück kann ich die Schot, die das Segel hält, über die hintere Klampe öffnen, um den Druck aus dem Segel zu nehmen. Ich mache den Motor an, um in den Wind zu gehen. Wir müssen das Segel bergen. Das ist bei dem Seegang wahrlich kein Spaß. Die Wellen kommen jetzt von vorne. Irgendwann ist es geschafft. Ich drehe auf den alten Kurs zurück und die restlichen zwei Stunden fahren wir unter Motor bis in den Hafen.

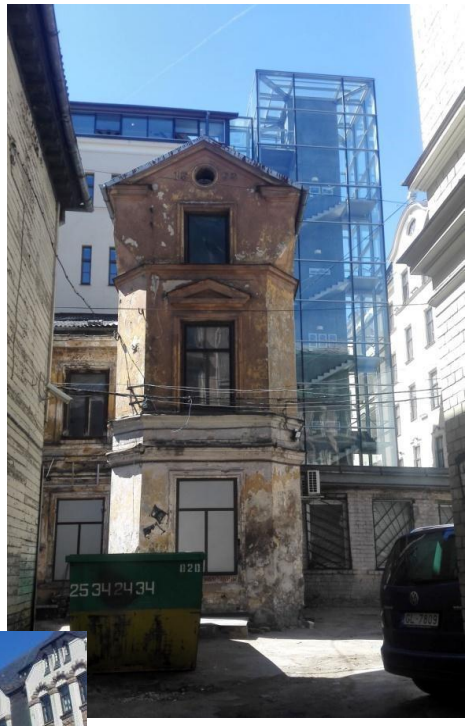
Selbst im Stadthafen weht es noch ganz schön. Die Crew eines anderen Bootes kommt uns beim Anlegen zu Hilfe.

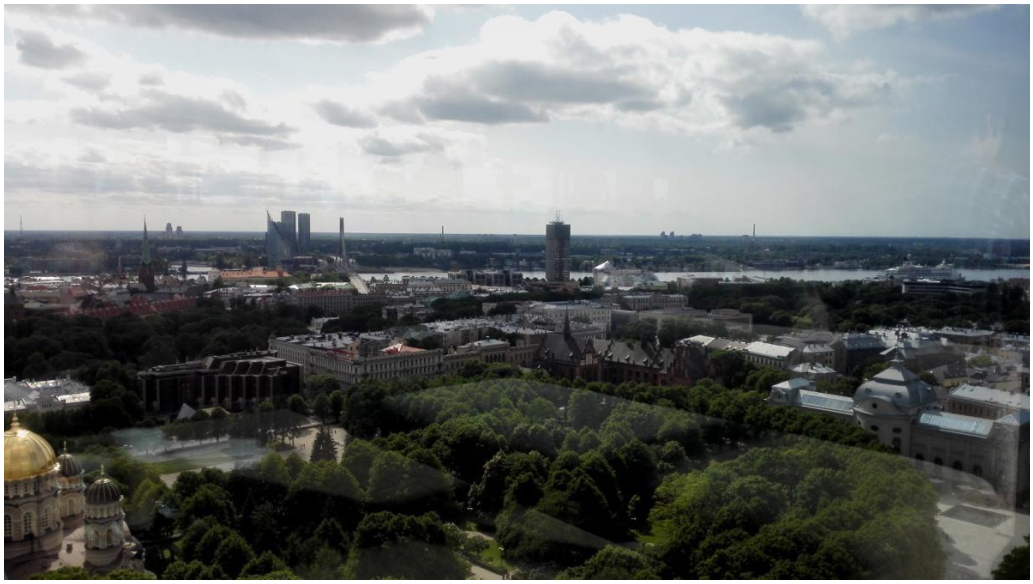
Riga

Riga ist eine sehr schöne, teilweise gut restaurierte und interessante Stadt. Im Zentrum reihen sich Cafés, Restaurants und Kneipen aneinander, ab und zu ist auch mal ein Souvenirladen dazwischen.

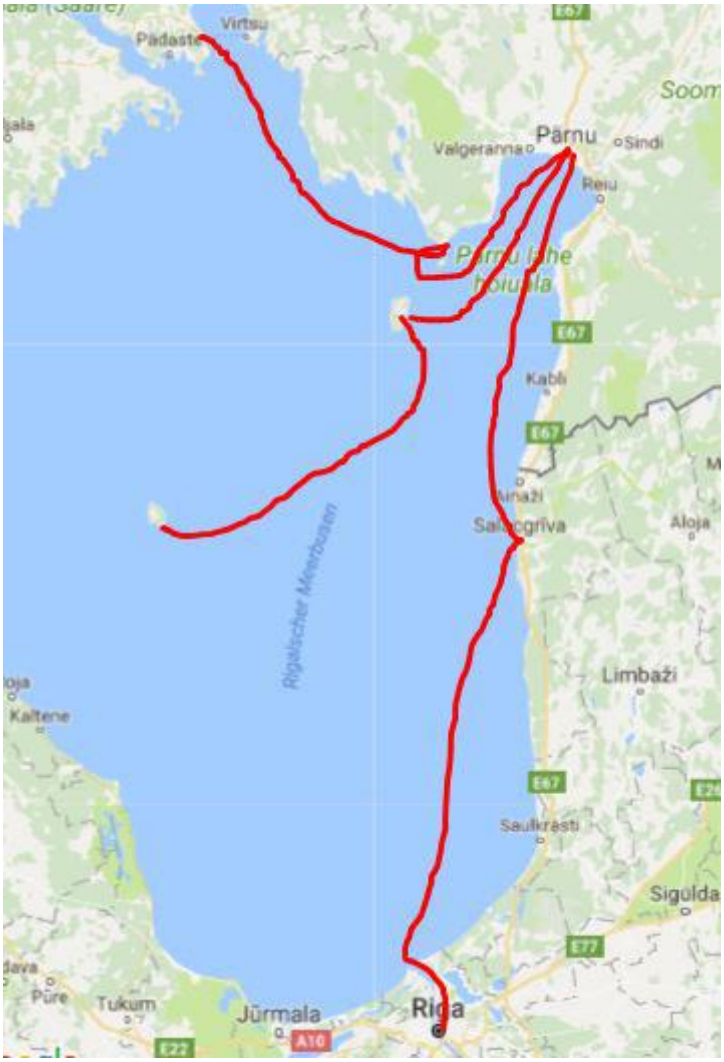
Buntes Treiben wie in jeder Großstadt, es wimmelt von Touristen. Das Wetter ist gut, die Sonne strahlt vom Himmel – so macht es sowieso besonderen Spaß, eine fremde Stadt zu entdecken.

Besonders toll sind die Markthallen. Eine nur für Fisch, eine für Gemüse, eine für Fleisch. Im Außengelände findet man dann Stände mit Kleidung, Schuhen, Obst, Blumen, Töpfen…eben alles, was man im Alltag so braucht.





Etappe 5: Riga -> Salacgriva -> Insel Kihnu -> Insel Ruhnu -> Insel Muhu



Fotos zu Etappe 5

13 - Salacgriva (05.06. bis 06.06.2017)

Der letzte Hafen in Lettland – ein Geisterhafen

Der letzte Hafen in Lettland, den wir anlaufen, ist Salacgriva. Er wurde uns empfohlen – von wem, wissen wir nicht mehr genau.

Er soll toll sein. Neu, schön ausgebaut, mit Sauna, Waschmaschine, Trockner usw…

Als wir abends um 17:30 Uhr dort einlaufen, finden wir einen verlassenen Steg vor. Ankerbojen dümpeln im Wasser.

Wir machen fest und klaren das Boot auf. Maja möchte unbedingt an Land Gassi gehen. Wir laufen den Steg entlang und stehen vor einem hohen Metalltor, das von innen zu öffnen ist. Gerade noch rechtzeitig merken wir, dass man von außen eine Zahlenkombination benötigt, um das Tor wieder zu öffnen.

Also laufe ich mit Maja erst einmal alleine los, damit Reinald mich wieder hineinlassen kann. Ich suche das Hafenbüro. Was ich finde, ist: nichts. Keine Menschenseele. Vergammelte Gebäude, eine Zahnarztpraxis, in die ich hineinplatze, weil ich denke, das wäre das Hafenbüro.

Leider spricht die Zahnärztin weder Englisch noch Deutsch. Ich gehe zum Boot zurück, um Reinald Bescheid zu sagen. Und dann mit Maja alleine Gassi.

Im Laufe des Abends taucht kein Hafenmeister bei uns auf. Alles bleibt verlassen, obwohl einige Kameras auf den Steg gerichtet sind.

Unmöglich, Liegegebühren zu bezahlen. Das freut die Reisekasse.

Ein mulmiges Gefühl jedoch bleibt, als wir am nächsten Morgen ziemlich spät gegen 09:30 Uhr abfahren. Wird man uns die Küstenwache hinterherschicken? Nichts passiert, wir fahren unbehelligt weiter bis Pärnu in Estland.

14 - Kihnu und Ruhnu

Kihnu auf Insel Kihnu (09.06. bis 11.06.2017)

Eindrücke:

Nette estnische Segelnachbarn, junge Leute, die neben uns liegen, zeigen uns, wie man den Spinnacker setzt. Das ist ein großes Segel, das man vor dem Wind fährt. Seine Segelfläche ist größer, als die von Großsegel und Fock zusammen.

Die Tücke liegt darin, es rechtzeitig zu bergen, wenn der Wind zunimmt. Da wir bisher oft sehr wenig Wind hatten, ist es uns sehr wichtig, damit umgehen zu können.

Wir haben an diesem Tag so wenig Wind, dass wir trotzdem keine Fahrt machen. Zum Üben reicht es aber. Spinnacker setzen, wieder bergen…das probieren wir direkt mehrfach hintereinander. Die Erklärung erfolgt in Englisch und mit Händen und Füßen…

Ringsu auf Insel Ruhnu (11.06. bis 14.06.2017)

Eindrücke:

Dorfplatz

Einzige Tankstelle der Insel

Nach der Insel Ruhnu sollte unsere Fahrt weitergehen nach Kuressaare auf der Insel Saaremaa. Starker Wind aus Nordwest läßt uns unseren Plan ändern.

Wir müßten genau gegen den Wind fahren, unter Segeln unmöglich. Also motoren. Davon abgesehen, dass wir sowieso schon viel zu viele Motorstunden auf dem Buckel haben, ist der Motor der Arilon nicht stark genug. Bei starkem Wind bauen sich in dieser Region der Ostsee ziemlich schnell hohe Wellen auf, gegen die man zusätzlich zum starken Wind anfahren muss.

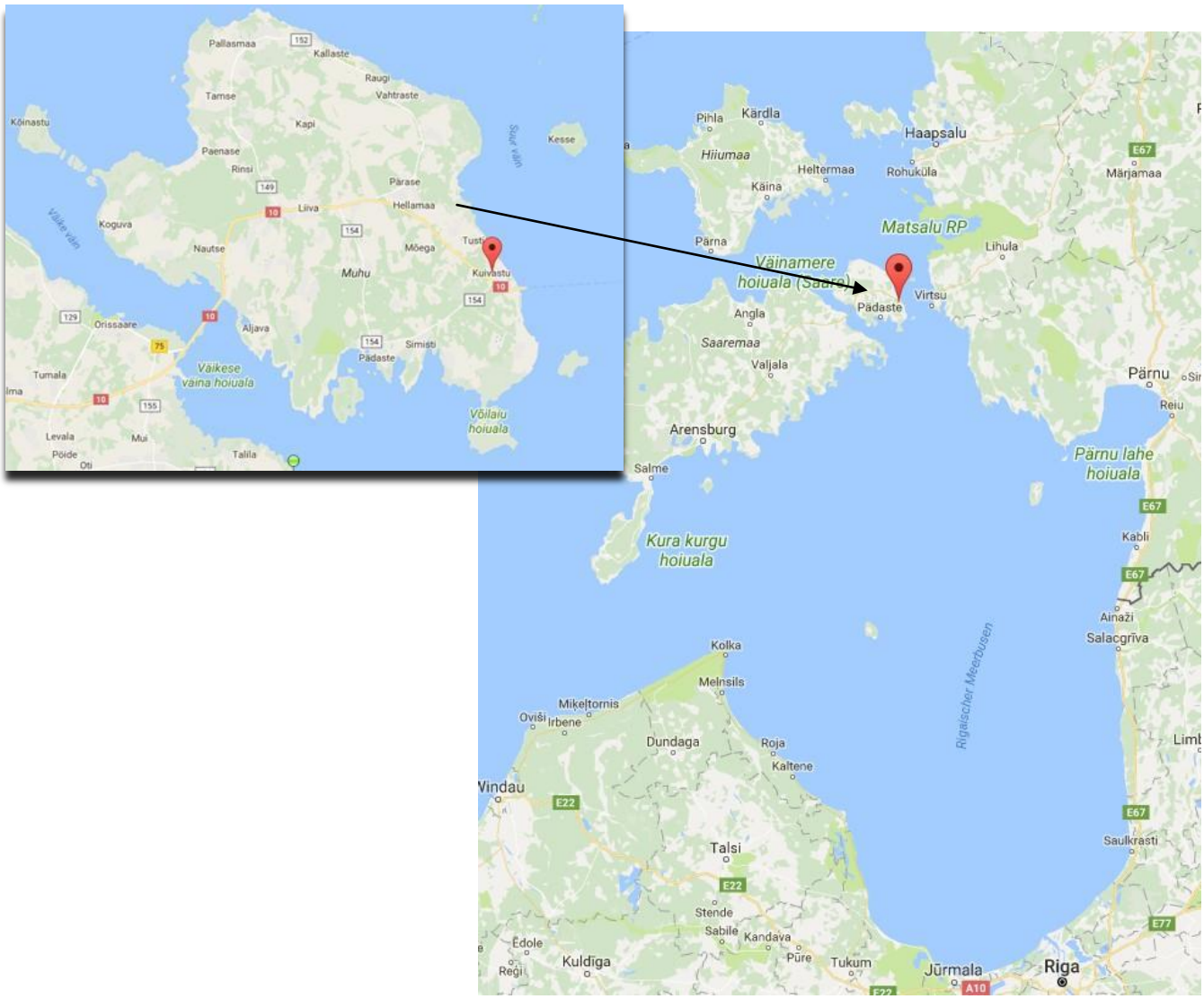
Wir schaffen gerade mal 1,8 Knoten, jede vierte Welle ungefähr bremst das Boot auf 0,6 Knoten ab. Rechnen wir aus, dass wir 35 Seemeilen fahren, dann bräuchten wir somit bestenfalls 19 Stunden für die Strecke – ein Witz.

Dazu kommt noch, dass wir dafür nicht mehr genug Diesel im Tank haben. Hier sind die Tankstellen in Häfen rar. Defekt, nicht mehr vorhanden, zu geringe Wassertiefe davor, baufällige Anleger, an die ich nicht fahren möchte. Alternativ können wir zu Fuß zur nächsten Autotankstelle laufen, bei 100 Litern plus 3 Reservekanistern dann viel Spaß.
So werden wir nach Kihnu zurücksegeln. Dort können wir tanken. Von dort aus geht es dann direkt weiter in den Norden nach Kuivastu an der Ostseite der Insel Muhu. Dort hoffen wir auch auf einen Lebensmittelladen. Auf den beiden kleinen Inseln ist es mit der Versorgung so eine Sache und wir sind ziemlich leergegessen…

15 Kuivastu auf Muhu (18.06. bis 22.06.2017)

Das kleine Örtchen Kuivastu auf der Insel Muhu ist unser nächstes Ziel. Heute ist der Wind endlich einmal mit uns, halber Wind mit 5bft. Wir reffen das Großsegel und die Genua, weil wir immer mehr Lage schieben. Jedenfalls kommen wir schnell voran.

Wir erreichen Kuivastu am späten Nachmittag nach einem sportlichen Segeltag.

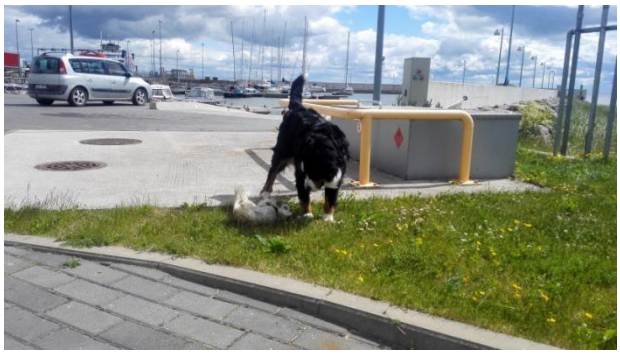


Der Hafen liegt direkt am Fähranleger, an dem im 15-Minutentakt zwei Fähren an- und wieder ablegen. Pkw und Lkw stauen sich mit laufendem Motor. Es ist ziemlich laut. Die Fähren fahren bis Mitternacht und dann morgens ab 5:00Uhr wieder.

Bis in den nächsten Ort sind es 6km, zu weit zu Fuß.

Wir wollen am nächsten Tag weiter, aber leider ist der Wind gegen uns. Windstärke 5 mit Böen auf 8, und das für die nächsten beiden Tage. Genau aus der Richtung, in die wir fahren müssen. Dazu müssen wir zwischen den Inseln mit Strömung gegen an rechnen. Da ist nichts zu machen, wir müssen an diesem nicht sonderlich gastlichen Ort bleiben.

Maja lernt einen Bernhardiner kennen, der einem Einheimischen gehört, der sein Boot hier

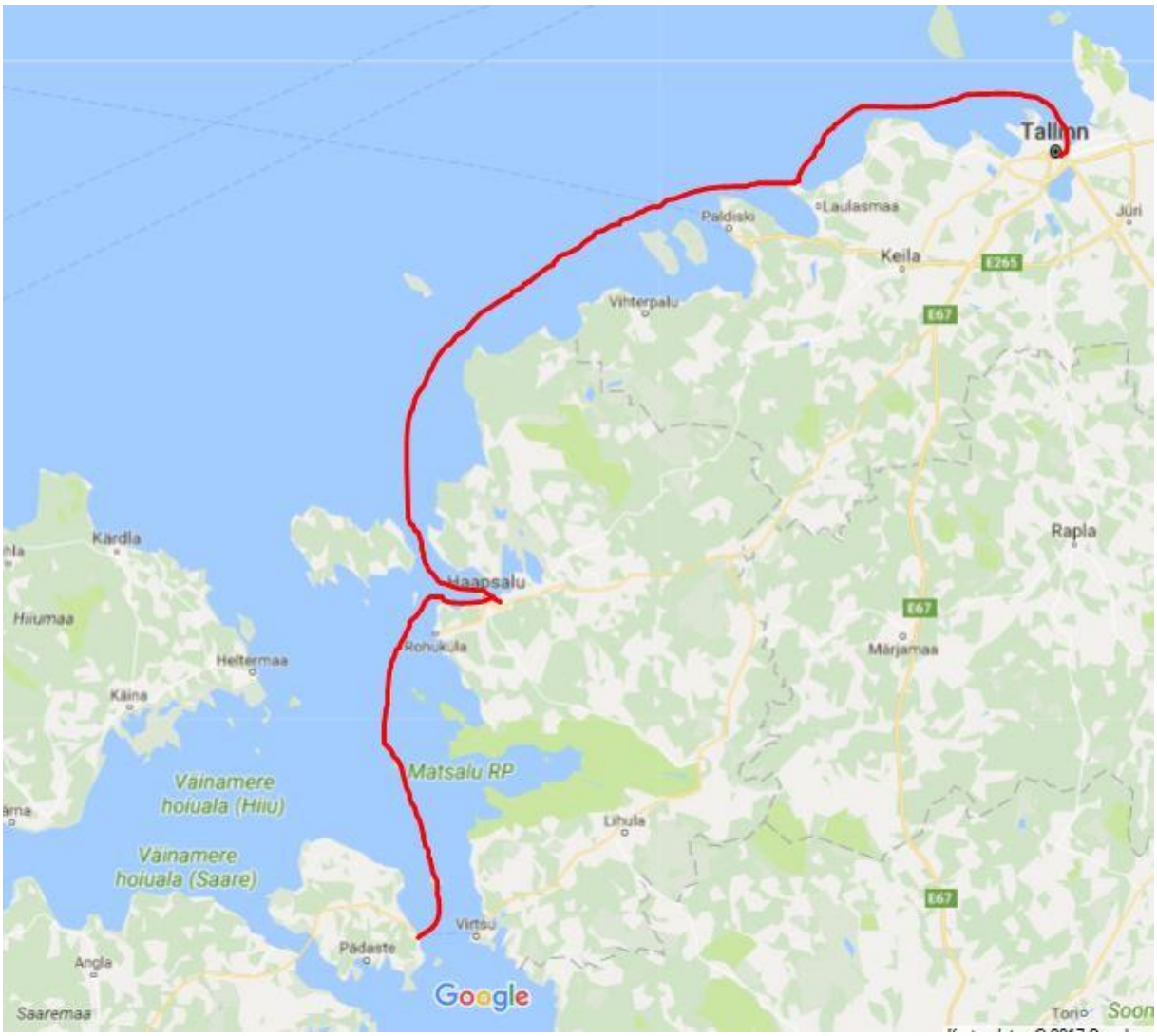


im Hafen liegen hat. Die beiden Hunde lieben sich trotz der Größenunterschiede.

Über die Hunde lernen wir dann auch den Einheimischen kennen, der uns mit seinem Auto quer über die Insel zum nächsten Supermarkt mitnimmt.

Die beiden Hunde bleiben im Auto zurück.

Etappe 6: Insel Muhu -> Haapsalu -> Tallinn



16 - Haapsalu (22.06. bis 24.06.2017)

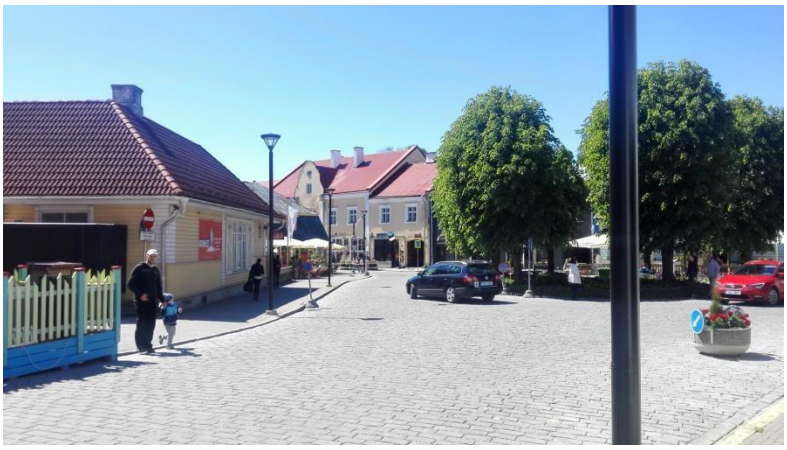
Als es endlich aufhört zu stürmen, können wir weiterfahren. Unser nächstes Ziel ist Haapsalu.
Ein guter Schritt raus aus dem Rigaischen Meeresbusen, der uns irgendwie gefangen hält. So kommt es uns vor. Auch andere Segler empfinden ihn so. Von jetzt auf gleich frischt der Wind auf, aus vorhergesagten 8 kn Windstärke werden schnell 5 Beaufort und mehr. Die Wellen nehmen rasch zu und erreichen innerhalb zwei bis drei Stunden ein bis zwei Meter Höhe. Je nach Fahrtrichtung kann das ganz schön unangenehm sein.

Wir haben das Großsegel und die Fock gesetzt und segeln hoch am Wind mit über 5 Knoten, als es einen lauten metallischen Knall gibt. Reinald ist gerade unter Deck, ich stehe an der Pinne.

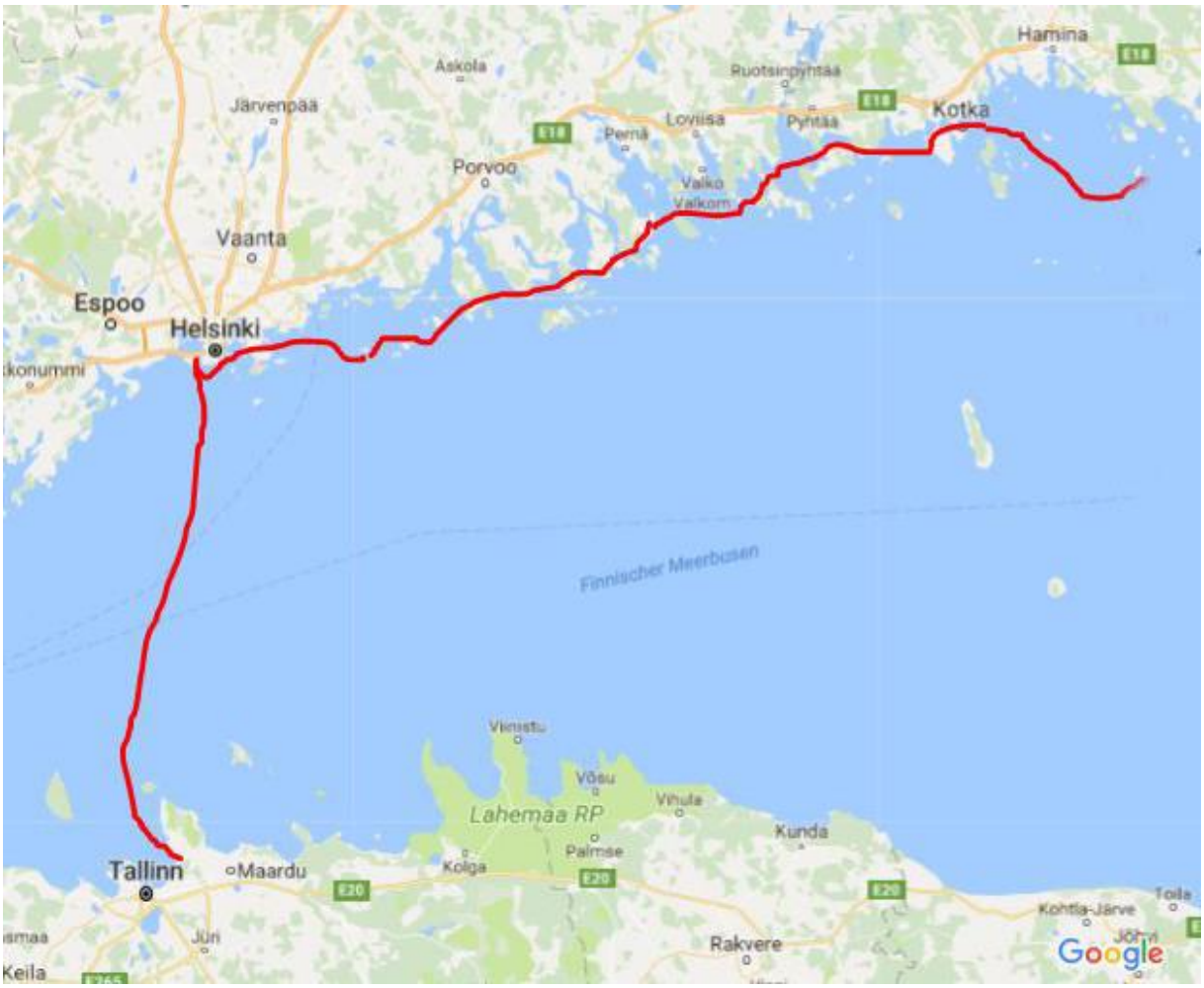
Ich schaue nach vorne und sehe die Backbordwant lose. (Für Nicht-Segler: das ist der Metalldraht, der den Mast seitlich am Boot befestigt. Im oberen Drittel des Masts wird er von der sogenannten Saling nach außen vom Mast weggehalten). Die Want hat sich von der Saling gelöst. Sofort fahre ich eine Wende, um die kaputte Seite zu entlasten. Motor an, Segel runter. Ganz schnell. Durch die lose Want ist das gesamte Rigg instabil, der Mast kann umfallen. Zum Glück passiert das nicht. Die Arilon ist ein altes, stabiles Boot, das Rigg ist noch original und auch stabil gebaut.
Wir fahren unter Motor die restliche Strecke nach Haapsalu. Dort angekommen, geht Reinald am nächsten Tag in den Mast, um sich den Schaden und die Ursache anzusehen. Die Originalhalterung an der Salingnock wurde bereits vom Vorbesitzer gegen eine Plastikhalterung ausgetauscht. Dieses Plastikteil hielt nicht mehr., wahrscheinlich war es durch die vielen Schwerwetterfahrten zu stark belastet.

Beim Hafenmeister erkundigen wir uns, ob es eine Reparaturmöglichkeit gibt. Dieser verneint. Also wird das Teil provisorisch repariert, damit wir damit bis Tallinn segeln können.
Hier ein paar Eindrücke von Haapsalu: ----------

NOTRE ST. PETERSBOURG



Etappe 7: Tallinn -> Kaunassaari -> Kotka -> Haapasaari



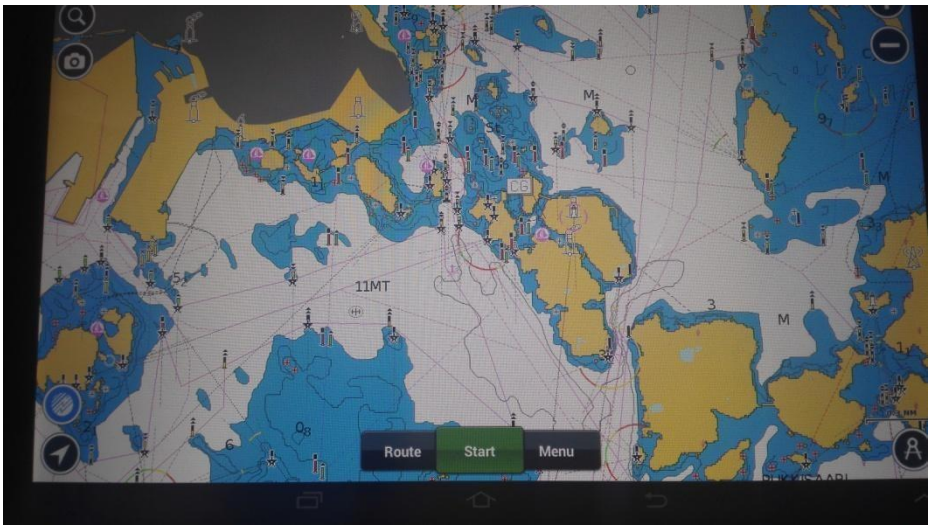
18 - Von Tallinn nach Helsinki für ein Buch (02.07. bis 03.07.2017)

In beiden Revier- bzw. Hafenführern Ostsee ist Finnland nicht enthalten. Warum, wissen wir nicht. Jedenfalls stellen wir gerade fest, dass wir von Finnland keinen Hafenführer haben. Bisher waren die Häfen ganz hinten in den gebundenen Seekarten enthalten. Wir gehen in Tallinn zu einem Bootsausrüster. Nein, finnische Hafenführer bekommen wir nur in Finnland.

Wir wollten von Tallinn aus direkt in einem längeren Schlag in Richtung Osten, weil das Visum für Rußland am 24.07. abläuft und es langsam Zeit wird für die große Tour.
Ohne Hafenführer können wir nicht fahren. Also beschließen wir, doch nach Helsinki zu segeln, um das Buch dort zu kaufen. Die genaue Adresse bekommen wir vom Händler in Tallinn aufgeschrieben.

Auf der Überfahrt haben wir ordentlich Wind. Wir können zwar den direkten Kurs nicht halten und kommen etwas westlich von Helsinki auf der anderen Seite an. Die restliche Strecke wird motort.

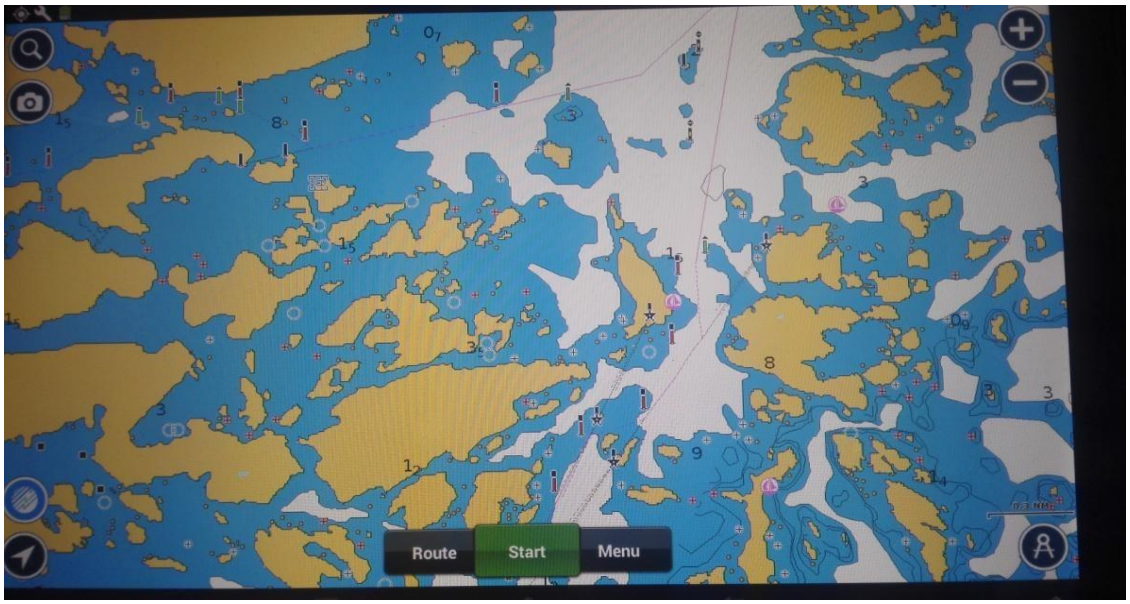
Hier ist die Küste ganz anders, als bisher. Zahlreiche Inseln und Inselchen sind dem Festland vorgelagert. Auch Felsen schauen aus dem Wasser. Hier sind die Fahrwasser absolut genau einzuhalten. Das erste Mal auf unserer Reise macht der Kartenplotter Sinn. Darauf können wir genau verfolgen, wo wir sind und alle Felsen sind eingezeichnet. Ich komme ganz schön ins Schwitzen.



Vor dem Laden ist ein Hafen, wie praktisch. Wir bleiben eine Nacht, kaufen den Hafenführer und segeln am nächsten Tag weiter zu einem kleinen Hafen auf einer kleinen Insel, der uns von einem Einheimischen empfohlen wurde.

19 - Unterwegs nach Kaunassaari (03.07. bis 04.07.2017)

Wenn ich dachte, vor Helsinki lägen viele Steine und Inselchen im Wasser, dann nur, weil ich den weiteren Verlauf der Route Richtung Osten noch nicht kannte. Es werden immer mehr, die Fahrwege immer enger und verzweigter. Man muß höllisch aufpassen, dass man nicht eine falsche Abzweigung nimmt. Sonst fährt man nicht dahin, wo man hinmöchte.



In dieser Gegend sind Häfen äußerst rar. Auf dem Festland im Norden gibt es sie. Aber auf den Inseln sind nicht viele vorhanden.

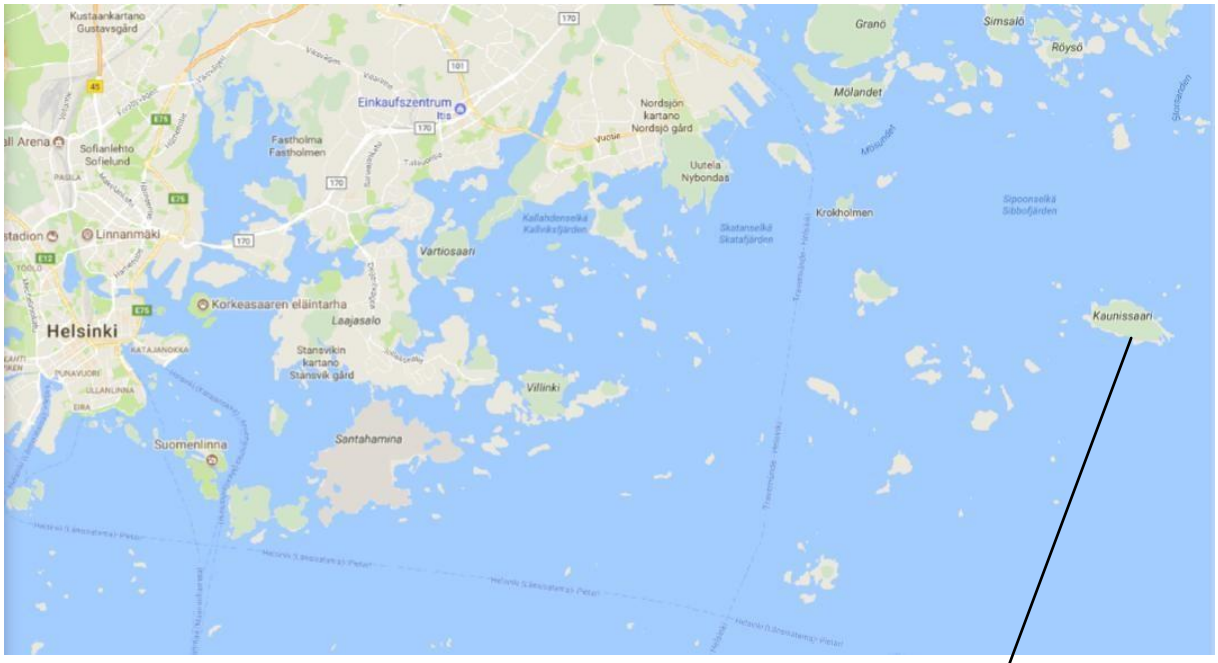
Sie haben unterschiedliche Kategorien:
„Gasthäfen“ mit unterschiedlich gutem Service, Toilette, Dusche, Sauna (immer!) etc., andere Häfen (Versorgungs- oder Privathäfen), Naturhäfen mit Nichts rundum außer einem Plumpsklo im Wald oder einer Feuerstelle. Schaut man auf die Karte, hat man z.B. ein Hafensymbol irgendwo an Land mit einer Nummer. Unter dieser Nummer findet man dann im Hafenführer die passende Ansteuerung und/oder Beschreibung.

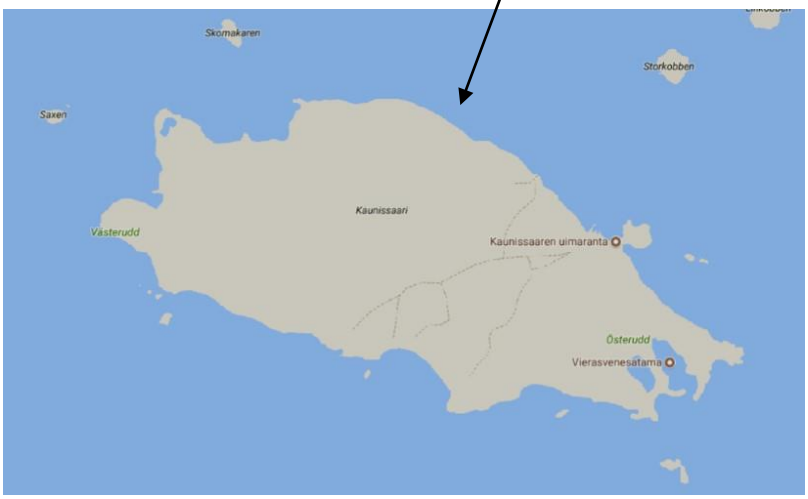
So steht da, dass der Hafen eine Tiefe zwischen 2 und 3 Metern hat. Alles klar, der ist für uns geeignet und liegt in der Nähe unserer Strecke. Aber: die Zufahrt ist laut Karte nur 1,5 Meter tief. Hmm. Also die nächste Nummer, die nächste Beschreibung: nicht tief genug. Weiter. Der nächste hat nur ein Ankersymbol. Lieber nicht. Wieder der nächste ist zu weit weg.

Völlig überfordert haben wir erst einmal einen finnischen Bootsnachbarn um Aufklärung gebeten. Vor allem haben wir uns diverse Häfen empfehlen lassen, in die wir mit dem Tiefgang von 1,85 überhaupt fahren können.

Wenn in der Karte die Zufahrt nur 1,5 tief ist, erklärt er uns, dann heißt das nur, dass das die garantierte Wassertiefe ist. Nicht die reale. Doch, da können wir ruhig hineinfahren, meint er. Die Zufahrt ist tief genug.

Wir sind unterwegs zur Insel **Kaunassari**.





Der Hafen ist als Gästehafen der unteren Kategorie beschrieben. Es ist der empfohlene Hafen. Als wir uns abends der Insel nähern, beschleicht mich ein unwohles Gefühl. Hoffentlich hat der Finne Recht und wir können da rein. Bei ruhigem Wetter und wenig Wind kann man ja ganz, ganz langsam und vorsichtig fahren, um reagieren zu können.

Heute jedoch ist ziemlich starker Wind und die Wellen einen halben Meter hoch. Da braucht man schon eine gewisse Geschwindigkeit, um um die Kurven zu fahren. Dazu scheint der Hafen recht eng zu sein…

Wir nähern uns. Kurz vor der Zufahrt drehe ich ab und fahre zurück ins tiefere Wasser. Ich weigere mich, da hinein zu fahren: Wir fahren direkt auf ein riesiges Steinfeld zu, ich kann die Einfahrt nicht sehen, nur überall rundum Steine. Zwar kann ich auf dem Plotter sehen, wo ich langfahren muss, aber nur nach der Elektronik zu fahren, traue ich mich nicht.

Diskussionen, was tun. Ausweichhäfen nicht in erreichbarer Entfernung. Ich versuche einen weiteren Anlauf, traue mich wieder nicht, fahre wieder zurück. Inzwischen ist es kalt geworden, die Sonne hinter dicken Wolken verschwunden. Ich gehe mich erst einmal wärmer anziehen.

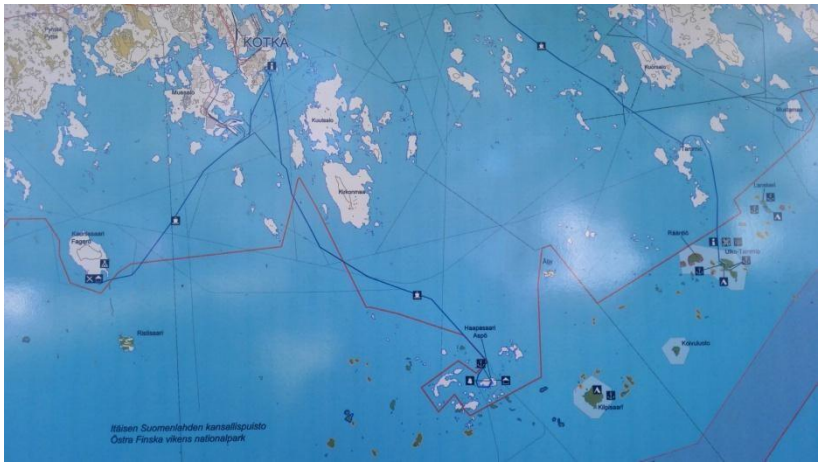
Als ich wieder hoch komme, kommt ein Motorboot angerast. Es möchte auch in den Hafen! Gespannt beobachten wir, wie es sich dem Steinfeld nähert, dann einen Haken schlägt und plötzlich verschwunden ist. Jetzt weiß ich, dass dort wirklich die Hafeneinfahrt ist. Ich nehme allen Mut zusammen und fahre hinterher. Mit Schwung um die Ecke, und da liegt die Hafenzufahrt vor mir. Sehr eng, links und rechts von uns vielleicht 2m bis zu den nächsten Felsen. In der Zufahrt verteilt sind auch ein paar, nicht auf der Karte vermerkt, aber gut zu sehen. Wir machen am Steg fest, haben es geschafft. An sowas werden wir uns wohl gewöhnen müssen.

Folgende Fotos habe ich von einem Felsen herab gemacht, als später noch ein anderer Segler hereingekommen ist. Die Perspektive von oben ist übersichtlicher, als auf Wasserhöhe.

Mehr Fotos im Web

20 - Kotka und Haapasaari (07.07. bis 10.07.2017)

Die Insel **Haapasaari** ist der Absprunghafen für alle, die nach **Sankt Petersburg** segeln möchten. Es gibt einen Naturhafen hier, und gleich um die Ecke einen Zollhafen. Zu dem fährt man zum Ausklarieren.



Zuvor waren wir in der Kleinstadt **Kotka**, um noch einmal Wäsche zu waschen und…zu duschen. Wer weiß, was uns in Rußland erwartet.

Diesmal ist die Überfahrt kurz, nur ca. 13sm sind es bis zu der kleinen Insel.

Die Sonne scheint vom blauen Himmel, trotzdem haben wir guten Wind und kommen schnell voran. Die Hafenzufahrt ist sehr eng, aber gut betonnt.

Hinter der Zufahrt öffnet sich eine idyllische, kleine Bucht.

Dann ein Schreck: man braucht hier den Heckanker! Gut, dass wir ihn am Vortag schon montiert haben.

Trotzdem ist das Anlegen ein System, das wir noch nie gemacht haben: man fährt auf den Steg zu, an dem man die Vorleinen festmachen kann. Ungefähr 20 bis 25 Meter davor wirft man den Heckanker ins Wasser, der sich dann hoffentlich eingräbt, wenn man langsam Richtung Steg weiterfährt.

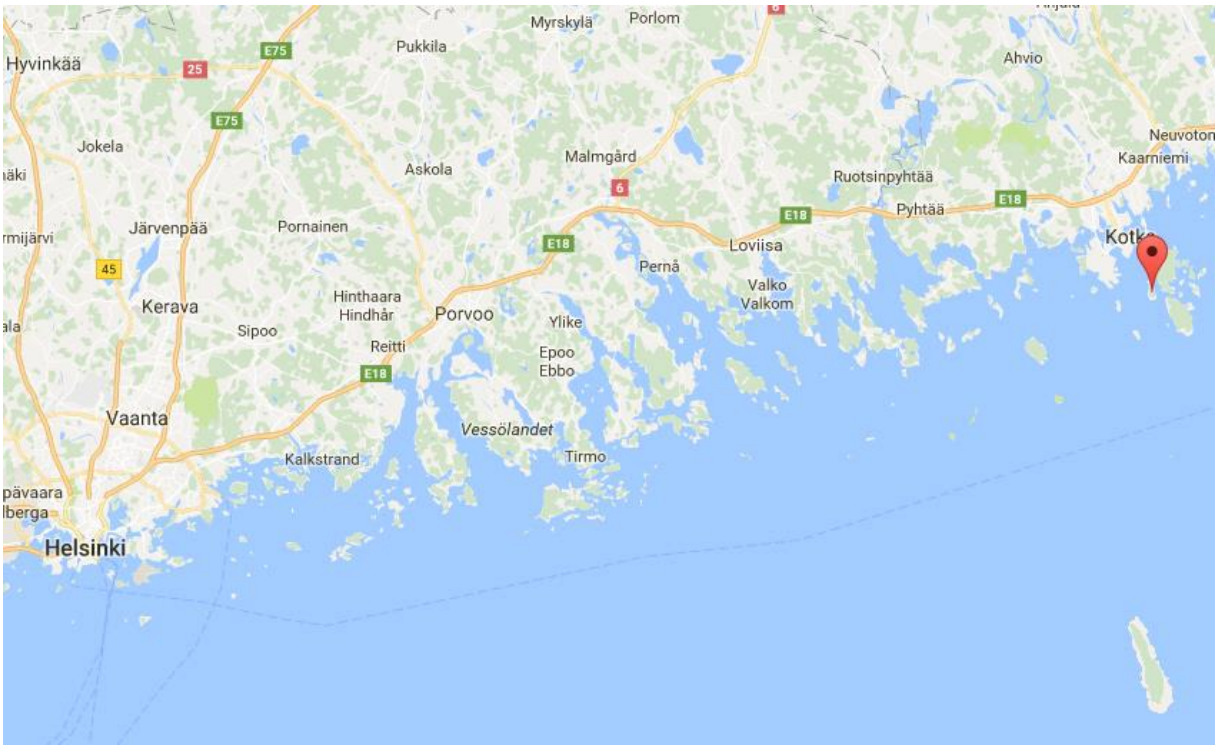
Gegenüber gelegen ist ein Steg mit Tankstelle. Um mich zu sortieren, gehe ich erst einmal dort längsseits. Ich werde etwas nervös, weil ich einfach nicht weiß, wie genau alles abzulaufen hat. Während wir Anker und dazugehörige Kette und Leine klarieren, kommt ein anderes Segelboot in die Bucht eingelaufen. Wir lassen alles fallen und sehen neugierig zu, wie das Manöver gemacht wird.

Sieht eigentlich gar nicht so schwer aus. Aber woher weiß ich, wann der Anker fallen soll? Während wir einen neuen Anlauf auf den Steg nehmen, rufe ich dem Mann auf dem anderen Boot zu, dass das mein erstes Ankermanöver sei und ob er mir bitte sagen könne, wann der Anker raus muß.

Er gibt Handzeichen, als es so weit ist. Reinald wirft den Anker hinten aus dem Boot und läßt langsam die Leine laufen.
Ich übernehme sie, während er nach vorne flitzt und dem Mann am Steg die Festmacher zuwirft. Und tatsächlich: es hält! Ganz deutlich spüre ich an der Leine, dass Zug darauf ist. Ein wenig fahre ich noch nach vorne und dann mache ich die Leine fest.

Hier noch ein paar Eindrücke der Insel:

Etappe 8: Haapasaari -> Kotka -> Lehmäsaari -> Kotka -> Svatholm -> Bockhamn -> Helsinki



Fotos zu Etappe 8

21 - Haapasaari – Kotka/Lehmäsaari (10.07. bis 12.07.)

In Haapasaari warten wir auf das passende Zeitfenster, um die lange Überfahrt nach **Sankt Petersburg** zu unternehmen. Leider herrscht – mal wieder – Flaute. Für die ca. 120sm brauchen wir Wind. Wir rechnen mit 24 bis 25 Stunden Fahrt am Stück. Wir wollen nicht los, wenn von Anfang an klar ist, dass wir motoren müssen. Es kann ja nicht so lange dauern, bis wieder Wind kommt. Aber er ist gegen uns. Buchstäblich.

Laut Winddaten, die nicht nur einzelne Orte berücksichtigen, sondern die gesamte Bucht abbilden, haben wir ungefähr 5 bft Wind mit Böen bis zu Windstärke 8. Und das genau von SO, also genau von vorne. Wir können nicht lossegeln. Tag für Tag warten wir, die Vorhersage bleibt. Unser Visum geht bis zum 24.07. Wir rechnen mit zwei Tagen Fahrt, einen Tag zum Erholen und dann drei Tage, um Sankt Petersburg zu besichtigen.

Unkalkulierbar das Wetterfenster, um zurück zu segeln. Die Wettervorhersage bleibt schlecht und wir sind nur zu zweit. Im Fahrwasser nach Rußland muß man mit treibenden Gegenständen und unbeleuchteten Schiffen rechnen, zudem herrscht dort viel Verkehr. Das heißt, wir können uns nicht abwechseln und müssen die gesamte Strecke gemeinsam an Deck sein.

Am 10.07. ziehen wir die Reißleine und fahren nach **Kotka**, um erst einzukaufen und dann langsam durch die Schären wieder Richtung Helsinki zu segeln.

Lehmäsaari

Der erste Hafen, den wir anlaufen, heißt Lehmäsaari, liegt direkt in der Nähe von Kotka und ist ein Naturhafen. Davon gibt es in Finnland viele.

Meist liegt man mit Heckanker, den Bug macht man entweder an den Schären direkt, an einem Steg oder einfach am nächsten Baum fest. Hier haben wir den Luxus eines Stegs.

www.arilon-segeln.de rund Ostsee mit dem Königskreuzer ARILON

Es gibt viel Natur, die Insel umrunden wir zu Fuß.

An Land finden wir einige Grillhütten. Alle überdacht, Holz zur freien Verfügung. Axt und Bügelsäge liegen bereit. Jeder, der grillen möchte, macht sich ein Holz zurecht und legt los.

Die Toiletten sind alle Plumpsklos. Die wissen hier, wie's richtig geht!

Neben jedem Clo steht ein Sack mit gehäckselten Holzabfällen, vermischt mit Walderde.

Davon wirft man mehrere Schippen hinterher…und oh Wunder, es stinkt nicht… alles wird kompostiert.

Passend zur Idylle scheint die Sonne vom blauen Himmel, es ist mächtig warm. Immer mehr Finnen kommen mit ihren Motorbooten auf die Insel, um in der Sonne zu liegen, zu schwimmen (15°C dürfte das Wasser schon haben), zu grillen oder zu zelten.

22 - Planung allgemein

Die Planung der Streckenabschnitte in den finnischen Schären gestaltet sich als kompliziert. Es gibt kaum Häfen, sie liegen relativ weit auseinander, geht man davon aus, dass man die Strecken ja nicht direkt fahren kann, sondern im Zickzack um die Inselchen herum. Das macht die Strecken länger. Möchte man gemütlich fahren, ergeben sich Tagesabschnitte mit einer Länge von ungefähr 10sm. Maximal wollen wir 20sm weit fahren.

Häfen sind meist im nördlichen Bereich zu finden, und da wollen wir nicht hin. Bleibt nur, die Naturhäfen anzulaufen, um dort zu ankern. Die nächsten Nächte ist starker Wind angesagt. So schränkt unsere Auswahl weiter ein, dass die Bucht, in der wir übernachten, auch noch Schutz vor der richtigen Windrichtung geben muß.

Die finnischen Karten allgemein sind gewöhnungsbedürftig. Es ist hier völlig normal, Fahrwasser zu befahren, die mit einer Mindesttiefe von 1,2m auf der Karte stehen – bei einem Tiefgang von 1,80m.

Anfangs habe ich mich noch dagegen gewehrt, aus gutem Grund, ist hier schließlich alles felsig. Inzwischen habe ich mich daran gewöhnt, trotzdem da längszufahren. Wenn die Finnen sagen, das geht, geht das.

Das gleiche gilt für Naturhäfen, Ankergebiete und teilweise auch für Häfen. Ansteuerung? Ach was. Einfach fahren. Wassertiefe? Paßt schon. Einfach gaaanz langsam rein und immer schön auf den Tiefenmesser geschaut. Jederzeit bereit, aufzustoppen.

Noch immer spüre ich ein leichtes Unbehagen und versuche, mich daran zu gewöhnen.
Für die finnischen Segler ist das normal. Und sie kennen ihr Revier. Wir nutzen jede Gelegenheit, um an Tipps zu kommen und an die Revierinfos, die man braucht, möchte man nicht nur in die großen und teuren Marinas fahren.

Dazu kommt noch, dass nun langsam die Ferienzeit begonnen hat und viele Segler unterwegs sind. Hat man also einen der in unserem Gebiet relativ seltenen Häfen gefunden und für passend befunden, muss man nur noch einen Platz bekommen. Also nicht zu spät ankommen.

23 – Kotka, Svatholm und Bockhamn

Kotka (13.07.2017)
Vor der Weiterfahrt nach Bockhamn machen wir einen kurzen Abstecher in den Hafen von Kotka. Dort findet einige Tage lang ein Treffen der Traditionssegler statt. Da der Hafen leider ausgebucht ist, fahren wir selbst an den festgemachten Großseglern entlang und sehen sie uns an.

РОСМОРРЫБ
МИР

Fahrt nach Svatholm (13.07. bis 14.07.2017)

Weiter geht es zu der winzig kleinen Festungsinsel **Svatholm**. Ein Tipp eines finnischen Seglers. **Svatholm** ist sehr sauber gestaltet, hat einen relativ großen, gepflegten Hafen und ist – kostenfrei. Darüber freuen wir uns.

Auf der Fahrt dorthin zieht dicker Nebel auf. Wir können teilweise nur 50m weit gucken. Die erste Nebelfahrt. Reinald verschwindet unter Deck und kommt mit dem Nebelhorn wieder hoch. Nun werden Schallsignale gegeben, alle zwei Minuten trötet er in die dicke Suppe. Wir halten beide verkrampft Ausschau.

In der Nähe hören wir das tiefe Signalhorn eines großen Schiffes. Ein Blick auf den Kartenplotter verrät mir, dass das Fahrwasser parallel zu unserem Kurs verläuft und vor uns abknickt. Keine Gefahr. Wirklich schlimm sind die Motorboote. Sie rasen weiterhin übers Wasser und tauchen unvermittelt auf. Scheinbar haben sie Radar und können andere Boote sehen – hoffentlich.
So schnell, wie sie auftauchen und wieder verschwinden bliebe keine Chance, zu reagieren. Als die Suppe sich endlich lichtet, sind wir ganz geschafft von der Anspannung.

Hier ein paar Eindrücke der kleinen Insel:

Bockhamn (14.07. bis 15.07.2017)

Unser nächstes Ziel ist die kleine Insel **Bockhamn**. Ein Insider-Tipp. Eine kleine, idyllische Bucht in einer Insel mit einer sehr engen Zufahrt, links und rechts Felsen im Wasser. Hier herrscht absolute Ruhe.

Die handvoll Boote, die hierher kommen, wollen diese auch genießen. Dazu haben wir es endlich mal wieder richtig heiß und sonnig.

Schwimmen und Baden fällt leider aus, denn das Wasser hat gerade mal 15°C. Schade.

24 Helsinki (16.07. bis 18.07.2017)

Auch für Helsinki haben wir einen Insider-Tipp bekommen. Östlich der Innenstadt soll es in einer Bucht einen Hafen geben, an dessen Ende ein Café sein soll, vor dem man längsseits gehen kann. Gut versorgt und günstig. Vor allem soll es in der Nähe Einkaufsmöglichkeiten geben – wir sind mal wieder leergegessen.

Als wir in die Bucht einlaufen, sehen wir drei Häfen. Komisch. Laut Seekarte soll da nur einer sein. Ich studiere noch einmal die Karte und fahre in den linken hinein. Am Ende kann ich einen Steg ausmachen. Aber wo ist das Café? Nur Wald und Wiesen. Auf der rechten Seite ein paar leere Stege des Hafens, zu unserer Linken dümpeln ein paar Segelboote an Bojen. Irgendwas ist falsch. Kurzentschlossen machen wir am nächsten freien Platz fest und gehen

auf die Suche nach jemandem, der uns weiterhelfen kann. Wir treffen einen Mann, der die Sache aufklärt: wir sind im falschen Hafen. Gut. Wir bedanken uns und fahren weiter.

Im richtigen Hafen angekommen entdecken wir am Ende der langen Reihen mit Stegen die Pier mit dem Café. Es sieht alles sehr eng aus, zudem ist es ziemlich böig und damit bin ich nicht in der Lage, langsam zu manövrieren. Wieder machen wir einfach irgendwo fest. Wir wollen uns das mal aus der Nähe ansehen. Als wir den Steg Richtung Ausgang entlanglaufen sehen wir, dass dort ein hohes Tor ist. Verschlossen.

Wir laufen zurück und suchen irgend jemanden, der uns hinaus und am besten auch wieder hineinlassen kann. Wir finden ein Pärchen auf einem Segelboot und erklären kurz unsere Lage und unsere Bitte. Nein. Man möchte uns nicht helfen.

Wir suchen weiter. Ein Mann ist freundlicher. Er läßt uns hinaus und sagt, im Café würden wir dann den Schlüssel bekommen, um wieder hinein zu kommen.

Also los zum Café, wieder die Situation erklären und fragen, ob wir wenigstens zum Einkaufen auf dem Liegeplatz bleiben können. Ein verwunderter Blick der Dame gegenüber von uns. Das Café hätte mit dem Hafen nichts zu tun, erklärt sie uns. Wie kommen wir jetzt wieder aufs Boot?

Na klar, warten, bis jemand hinein möchte. Langsam werde ich sauer. Die Zeit läuft uns davon, wir haben Hunger und müssen weiter fahren, als gewollt. Wohin auch immer, das werden wir dann sehen.

Ein Pärchen läßt uns wieder hinein. Wir erklären ein weiteres Mal unsere Situation. Die beiden sind sehr nett. Zuerst klären sie, wann der Liegeplatzinhaber wiederkommt. Heute Abend leider. Übernachten ist also nicht. Aber einkaufen gehen können wir in Ruhe. Sie bieten uns an, uns im Auto mit zum Supermarkt zu nehmen und uns auch wieder zurück zu bringen. Gerne nehmen wir das an, die Schlepperei ersparen wir uns heute also.

Nach dem Einkaufen beschließen wir, in den Hafen **Suomenlinna** in Helsinki zu fahren. Den kennen wir schon von der Hinfahrt. Dort angekommen, ist es bereits Abend. Ich fahre langsam an der Reihe der Gastlieger vorbei – alles belegt. Und war nun? Wir haben keine Lust mehr. Am gegenüberliegenden Ufer ein weiterer langer Steg, Platz genug, bis auf eine Handvoll Boote alles leer. Nehmen wir doch den.

Wir machen fest und versuchen, irgendwen oder irgendwas zu finden, wo wir fragen können. Nichts. Keine Menschenseele, keine Infotafel, keine Schilder, nichts. Einfach liegenbleiben? Ja. Wird schon gutgehen.

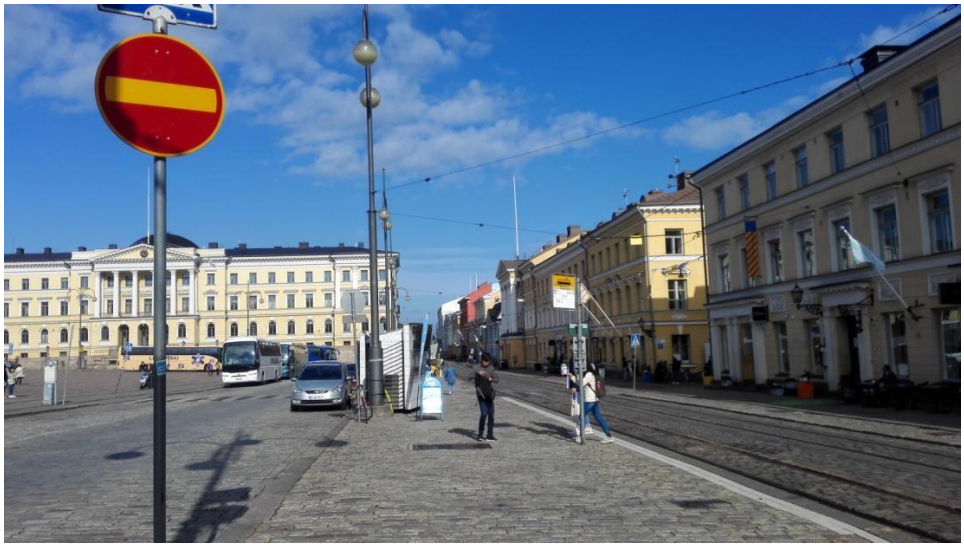
Irgendwann später macht ein Boot neben uns fest. Wir fragen, ob wir bleiben können, ob der Liegeplatzinhaber zurück kommen könnte.

Das ist in Finnland auch anders, als bei uns. Wenn man hier in Finnland einen festen Liegeplatz für sein Boot hat, dann wird dieser nicht weitervermietet, wenn man in Urlaub ist. Der bleibt einfach leer. Für den Liegeplatzinhaber eine feine Sache, für den Fremden jedoch nicht, da nicht nutzbar. Diese Information bekommen wir.

Mit einem Augenzwinkern sagt uns der Mann dann aber noch, dass der Platz einem Freund von ihm gehört und dieser zwei Wochen unterwegs ist – wir können bleiben, sofern sonst keiner was dagegen hat.

Prima! Einen kostenlosen Liegeplatz Mitten in Helsinki. Wir nutzen den nächsten Tag für einen Stadtbummel. Hier ein paar Eindrücke:

FLYTOUR
HOP-ON HOP-OFF



LS, TREATS & DRINKS

Etappe 9: Helsinki -> Klobbacka -> Byxholmen -> Hanko -> Tammissari

Fotos zu Etappe 9

25 Halbinsel Klobbacka (20.07.2017)

Heute passiert es. Wir ankern das erste Mal. So lange haben wir es vor uns hergeschoben, aber dieses Mal gibt es keinen Ausweichhafen in der Nähe. Wir müssen. Die Bucht haben wir als Tipp eines Finnen bekommen, der Kartenplotter ist mit der Route gefüttert.

Als wir uns der Stelle zwischen zwei Inseln nähern, fahre ich ganz, ganz langsam.
Schließlich sind wir aus dem offiziellen Fahrwasser raus und hier ist felsiger Grund. Als der Tiefenmesser 7 Meter zeigt, fällt der Buganker. Die gesamte Kettenlänge von 28m läuft ab, während ich langsam rückwärts fahre.

Der Anker hält. Wir befinden und in der Mitte zwischen zwei Inseln an einer geschützten Stelle. Näher ans Ufer habe ich mich nicht getraut. Schließlich möchte ich noch Platz haben, um zu reagieren, falls er doch nicht hält. Gespannt beobachte ich die Entfernung zum Ufer, versuche, eine Peilung zu nehmen. Gar nicht so einfach!

Das Boot liegt nicht ruhig, sondern dreht sich um 120° um den Anker herum. Wie da eine Peilung nehmen? Irgendwann geben wir es auf. Ich habe ständig das Gefühl, dass das Ufer näher kommt. Täusche ich mich, oder stimmt es? Ich habe eine App auf dem Handy, den Ankeralarm. Ich schalte ihn an, bin danach ruhiger. Bis er plötzlich lospiept. Wir bewegen uns also doch! Es stellt sich als falscher Alarm heraus, ich habe den Radius zu knapp gesetzt.

Maja möchte unbedingt raus, sich bewegen. Reinald bleibt auf dem Boot zurück. Noch immer kein Vertrauen in den Anker.

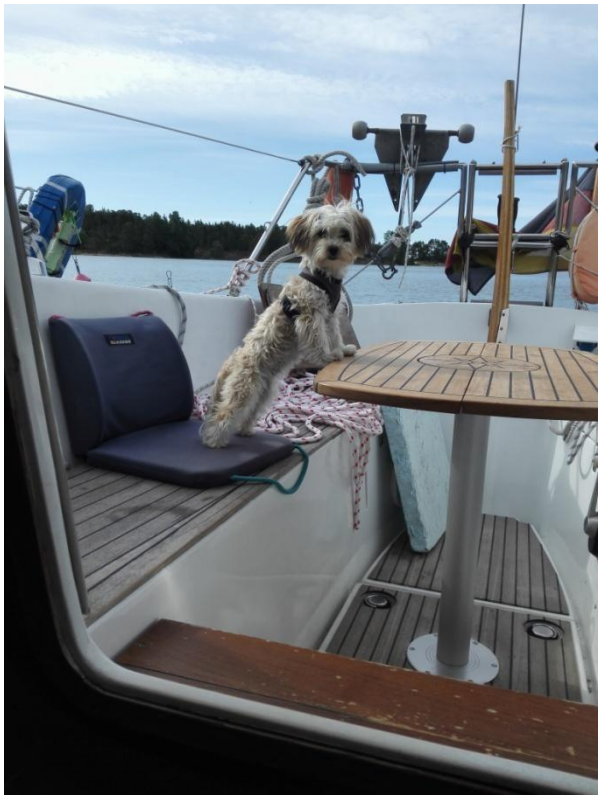
Das Schlauchboot kommt zum Einsatz. Maja fährt gerne Schlauchboot. Sie läßt sich die Schwimmweste anziehen. Ich klettere über die Badeleiter hinein, Reinald reicht mir die Paddel und dann den Hund. Sie sitzt mitten im Boot und schaut gespannt über den Gummiwulst.

Am Ufer angekommen, springt sie allein hinaus und geht ihr Geschäft verrichten.

Nach einem langen Spaziergang rund um die Insel fahren wir zurück. Vom Ufer aus kann ich sehen, wie die Arilon fest an ihrem Ankerplatz liegt – sie bewegt sich nicht.

Langsam bekommen wir Vertrauen, zusammen mit dem Ankeralarm schlafen wir sogar gut diese erste Nacht vor Anker.

An Bord wird Maja gefilzt. Zecken. Auf ihrem hellen Fell kann man sie gut sehen. Ich finde eine und werfe sie ins Wasser.



Das scheint ja eine verseuchte Insel zu sein! Nach und nach holen wir noch ein paar Blutsauger aus Majas Pelz. So kleine habe ich noch nie gesehen!

Nicht mal einen Millimeter groß! Hoffentlich haben wir alle erwischt.

26 - Insel Byxholmen (24.07. bis 28.7.2017)

Eigentlich wollten wir ganz woanders hin und wieder ankern. Ein finnischer Segler hat uns einen Tipp gegeben. Da gibt es eine Insel, die eine Art Binnensee hat, der mit einer schmalen Zufahrt mit der Ostsee verbunden ist. Ein wunderbar ruhiger Ankerplatz.

Die gleiche Prozedur wie schon so oft: gaaanz langsam rantasten. Reinald sitzt auf dem Bug und hält Ausschau. Ich fahre unter einen Knoten langsam. Der Tiefenmesser zeigt lange Zeit 30 Meter an, dann plötzlich vier. Und dann rummst es.

Wir sitzen fest. Ok, nichts passiert. Nicht bei der Geschwindigkeit. Ich gucke zur Steuerbordseite ins Wasser: mit Moos überzogene Steine. Ich konnte sie während der Fahrt nicht sehen, die Sonne ließ das Wasser glitzern.

Ich schaue zur Backbordseite ins Wasser: alles tief. Mist. Ich versuche, ganz langsam rückwärts zu fahren. Das Boot dreht sich, aber der Kiel bleibt stecken. Ich starte zahlreiche Versuche in verschiedene Richtungen und mit unterschiedlicher Motorleistung: außer Drehen passiert nichts.

Wir diskutieren die Situation. Ein Motorboot anzuhalten und darum zu bitten, uns rauszuziehen, scheidet aus. Mit Gewalt geht da nichts, der Kiel steckt zwischen den Steinen. Wo sind denn jetzt die großen, fetten Motorjachten, die uns mit ihrem hohen Schwell so oft geärgert haben? Der würde uns jetzt vielleicht rausheben. Nichts.

Während ich mich darauf einstelle, die Nacht so zu verbringen, um mich am nächsten Morgen mit irgendeiner Borderguard oder wie die hier heißen in Verbindung zu setzen, versucht Reinald an der Pinne sein Glück. Und tatsächlich: er schafft es. Er findet einen Winkel, in dem der Kiel wohl zwischen den Felsen hindurch paßt. Wir sind wieder frei!

Wir sind sehr erleichtert. Auf einen weiteren Versuch legen wir beide keinen Wert und so fahren wir weiter zur Insel **Byxholmen**, an der dann schon das nächste Abenteuer auf uns wartet: Heckanker (ist ja nichts Neues mehr) und für den Bug kein Steg, nein, sondern nur Schäre.

Man tastet sich vorsichtig an den steil ins Wasser abfallenden Felsen heran, wirft rechtzeitig den Heckanker. Das ist mein Part. Reinald muß mit den beiden Bugleinen, den Schärennägeln und einem Hammer über den Bug klettern, an Land springen und dann zusehen, das Boot erst einmal zu fixieren. Dann sucht er eine geeignete Felsspalte, um die Nägel einzuschlagen, an denen dann die Bugleinen festgemacht werden.

Abenteuerlich, aber machbar. Wir haben Glück, es liegt bereits ein anderes Segelboot dort und weist uns den Weg.

Es ist größer, als die Arilon und hat somit bestimmt auch Tiefgang. Also müßte es für uns tief genug sein. Auch ist es windstill. Dankschön.

Da ist alles leichter und Aufregung hatten wir heute schon genug.

Die Insel entschädigt für alles.

Keine Zeckeninvasion, schöne Waldwege zum Laufen und eine Sauna, die man selbst einheizen muß.

Wie bei den Grillplätzen liegen auch hier jede Menge Holz, Axt und Säge bereit. Man macht sich sein Holz und heizt damit die Sauna an.

Am dritten Tag fängt es am späten Nachmittag an zu pusten. Ganz unvermittelt und im Wetterbericht nicht erwähnt. Der Wind kommt aus Südost, also von hinten. Innerhalb nicht einmal einer Stunde schaukelt das Boot so heftig, dass der Buganker an den Fels stößt. Wir stürzen beide nach draußen.

Es regnet in Strömen. Ich mache sofort den Motor an, um mit dessen Hilfe das Boot weiter nach hinten an die Heckboje zu ziehen. Es funktioniert nur ein kurzes Stück, denn die beiden Bugleinen halten uns am Fels fest. Immerhin reicht es erst einmal aus, die Arilon kommt nicht mehr mit dem Anker gegen den Fels. Gerne wollen wir noch weiter zurück, doch wir können nicht. Die Backbordleine ist an den eingeschlagenen Schärennägeln festgemacht und an Land können wir nicht mehr, weil das Boot wie wild in den sich brechenden Wellen auf und ab tanzt.

Der Wind nimmt weiter zu, meine Angst auch. Festmacher kappen und nach rückwärts wegfahren geht auch nicht. Wind und Wellen würden uns sofort an die Felsen treiben, der Motor wäre nicht stark genug.

Über einen Finnen, den wir unterwegs kennengelernt haben, nehme ich Kontakt mit einer privaten Seenotrettungsstation in der Nähe auf. Ich schildere ihnen unsere Lage, gebe unsere Position durch und bitte um einen Schlepper, der uns beim Ablegen hilft.

Wer weiß, wie lange der Wind noch so stark weht. Die Heckboje, die uns festhält, ist bereits unter das Wasser gezogen und nicht mehr zu sehen. Eine Stunde wird es dauern, bis der Schlepper bei uns sein wird. Hoffentlich hält alles so lange.

Wir ziehen unsere Regenkleidung an und klaren das Boot auf. Dann warten wir. Lange eineinhalb Stunden lang. Der Schlepper geht vorsichtig längsseits und ein Mann steigt über. Gemeinsam besprechen wir, wie wir am besten vorgehen.

Ein dickes Tau vom Schlepper kommend wird auf unserer Heckklampe festgemacht. Während er uns langsam rückwärts zieht, wirft Reinald vorne die Steuerbordleine los und schneidet die Backbordleine durch. Ich befreie uns von der Heckboje. Nach ungefähr 150m geht der Schlepper erneut längsseits und nimmt den Mann wieder auf. Der Spuk ist zu Ende. In den nächsten Hafen können wir segeln oder motoren, wir sind ja jetzt wieder frei.

27 - Tammissari (28.07. bis 30.07.2017)

Wir fahren nach Tammissari, einer kleinen Stadt in ungefähr 12sm Entfernung.

Bild: H-E Nyman - media.org/w/index.php?curid=1580243

Es ist fast Mitternacht, als wir dort ankommen. Es ist noch ein wenig hell und ich kann sehen, dass der Hafen sehr voll ist. Müde und nach dem Streß ausgelaugt nehmen wir die nächstbeste Box und machen fest.

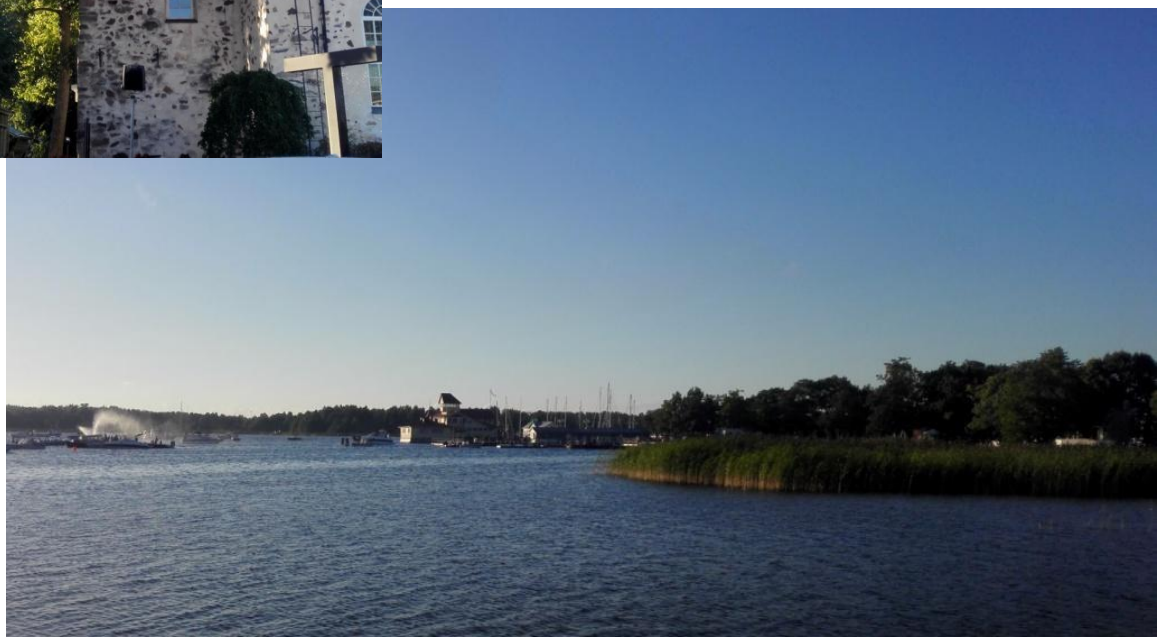
Der Segler neben uns macht uns darauf aufmerksam, dass es ein Privatplatz sei. Egal. Wer bis jetzt noch nicht im Hafen ist, kommt auch nicht mehr. Am nächsten Morgen bezahlen wir beim Hafenmeister. Auch hier bekommen wir wieder die Auskunft, der Platz sei nicht frei und privat. Trotzdem nimmt er uns aber 28,--€ ab. Wir müssten aber sofort räumen, wenn der Eigner kommt, meint er dazu.

Im Hafen findet ein Musikfestival statt. Der Höhepunkt ist Toto.

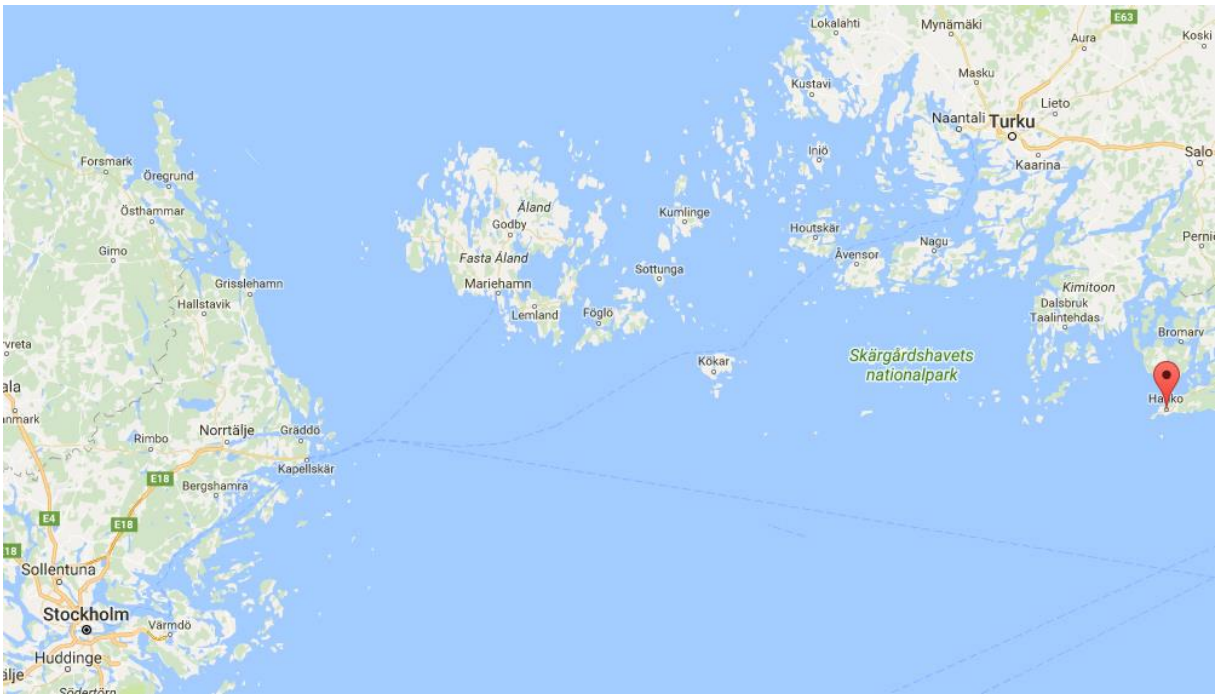
Deshalb also ist der Hafen so voll!! Wir beschließen, noch eine zweite Nacht dort zu bleiben, allerdings ohne Bezahlung.

www.arilon-segeln.de rund Ostsee mit dem Königskreuzer ARILON

Grundsätzlich möchten wir niemanden betrügen. Hier jedoch finden wir es unverschämt, die volle Liegegebühr abverlangt zu bekommen mit dem Risiko, mitten in der Nacht die Box räumen zu müssen. Im Hafen ein Kommen und Gehen – da fallen wir gar nicht auf.



Etappe 10: von Hanko über die Alands nach Schweden



Fotos zu Etappe 10

28 - von Hanko zu den Alands

Hanko (01.08. bis 04.08.2017)

Hanko ist der Absprungsort in die Alands. So auch für uns. Die Überlegung, weiter nördlich Richtung Turku durch die Schären zu fahren, lassen wir wegen der Südwestwind- Lage bleiben.

Schließlich müssen wir wieder zurück – und das wäre dann wieder gegenan.

In **Hanko** nehmen wir einen guten Bekannten auf, der für ein paar Tage mit uns durch die Schären segeln möchte. Darauf freue ich mich schon sehr.

Gemeinsam sehen wir uns das Städtchen an und bunkern Lebensmittel für die nächsten Tage.

Die Alands (07.08. bis 11.08.2017)

Unsere erste Station auf den Alands ist **Helsö**.

Unsere Begleitung gibt uns unterwegs Tipps zur besseren Segelstellung. Trotzdem sind wir ohne Motor nicht schnell genug für die Entfernung und er muss mitlaufen.

Das nächste Ziel ist **Degerby**. Malerischer, kleiner Hafen.

Wir gehen mit Maja spazieren, immer eine kleine Straße entlang. Hier und da ein paar alte Gebäude, dann in Richtung eines Hauses. Ein Hund ohne Leine kommt uns entgegen, ich lasse Maja frei, damit sie sich begrüßen können.

Ein Mann kommt aus dem Haus direkt auf uns zu. Er pflanzt sich vor uns auf und fordert uns grob und unfreundlich auf, sofort sein Grundstück zu verlassen. Aha. Das ist ja nett hier. Ich gehe einen Schritt auf ihn zu und sage ihm, dass wir aus Deutschland wären und nirgendwo ein Schild gesehen hätten.

Er wiederholt sein Ansinnen noch einmal unfreundlich. Wir gehen. Privatgrundstück hin oder her – das geht auch freundlicher. Ich sage ihm noch, was für einen netten Eindruck wir als Fremde bekommen hätten, das kann ich mir nicht verkneifen.

Die Fahrwasser durch die Schären sind eng. Wir haben ein paar Begegnungen mit Fähren, natürlich immer an den engsten Stellen mit Gegenverkehr.

Mariehamn ist die Hauptstadt der Alands und unsere letzte Station, bevor es nach Schweden geht.

Unser Bekannter verlässt uns hier wieder, um mit der Fähre zurück nach Helsinki zu fahren und mit dem Flugzeug nach Deutschland zu fliegen.

Viel Fotogenes gibt es hier nicht, ein Museumshafen,

ja, und die Pommern.

Der alte Viermaster liegt hier und wird restauriert.

29 - Resümee über Finnland

Finnland teilt sich ab Helsinki in Osten und Westen auf. Richtung Osten hat es uns gut gefallen. Die meisten nichtfinnischen Segler fahren nicht weiter als bis Helsinki. So fällt man als Deutscher schnell auf und wird öfters einmal angesprochen auf ein „Woher und Wohin“.

Der Osten Finnlands ist karger als der Westen, trotzdem idyllisch mit den bewachsenen Schären, dazwischen rote Holzhäuschen. Zudem noch nicht touristisch verseucht, es gibt hier noch einsame, ruhige Plätze. Unterwegs trifft man kaum auf Segelboote. Ein kleiner Tipp für jeden, der es ruhig und einsam haben möchte.

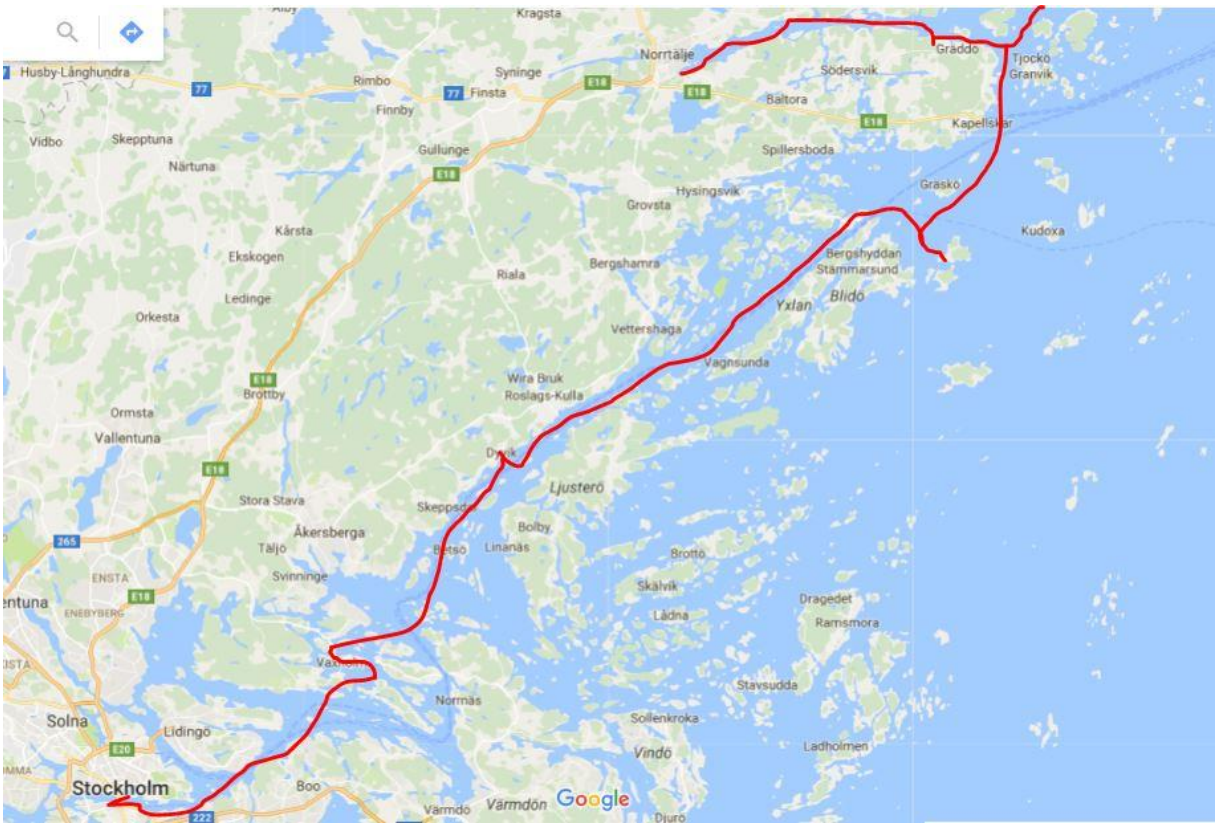
Segeln in den Schären ist eine Sache für sich. Die im Wetterbericht vorhergesagten Windrichtungen stimmen meist nicht. Man ist an das Fahrwasser gebunden und hat den Wind gegenan. Dann macht das Fahrwasser einen Knick, der Wind auch. Egal, in welche Richtung wir fuhren – der Wind kam von vorne. So mußten wir leider sehr oft motoren.

Eine Seuche sind die vielen Motorboote. Bis auf den letzten Meter halten sie auf einen zu, so dass man nun nicht weiß, ob sie einen gesehen haben, oder nicht. Da hilft nur Kurs halten und Augen zu…sie drehen ab. Nur eben recht spät. Und sie produzieren Schwell. Grundsätzlich ist man in den Schären mit einem Motorboot besser bedient, als mit einem Segelboot. Schnell und wendig, nicht windabhängig und mit wenig Tiefgang für die vielen Anlegemöglichkeiten in den Schären.

Leider jedoch konnten wir uns mit den meisten Finnen nicht so recht anfreunden, bis auf ein paar Ausnahmen fanden wir sie sogar ziemlich unfreundlich. Mit eingefrorenen, teils grimmigen Gesichtern sieht man sie durch die Straßen laufen. Sogar die Kinder schon. Können die hier nicht lachen? Ob das an der langen, dunklen Jahreszeit liegt?

Finnland ist teuer. Schon im Supermarkt stellt man das sehr schnell fest. Zum Glück bekamen wir den Tipp, dass es in größeren Städten Lidl gibt. Das bekannte Sortiment hat uns in einige Filialen gelockt.
Essen gehen? Schon beim Lesen der Speisekarte bleibt einem die Freude darauf im Halse stecken. Ein normales Essen zum „satt werden“ ist unter 20,--€ nicht zu haben. Pro Person, versteht sich, und ohne Getränke. Ach ja, die Getränke: zwei Bier 0,3l kosten in Helsinki in einer Kneipe 18,--€. Das hat man uns erzählt, ausprobieren wollten wir es dann nicht mehr. Eine Kugel Eis in der Waffel zwischen 3,50€ und 4,00€.
Trotzdem ist es ein schönes, raues Land, das es zu besuchen lohnt.

Etappe 11: entlang Schwedens Ostküste bis Stockholm



Fotos zu Etappe 11

30 - Stockholm (16.08. bis 20.08.2017)

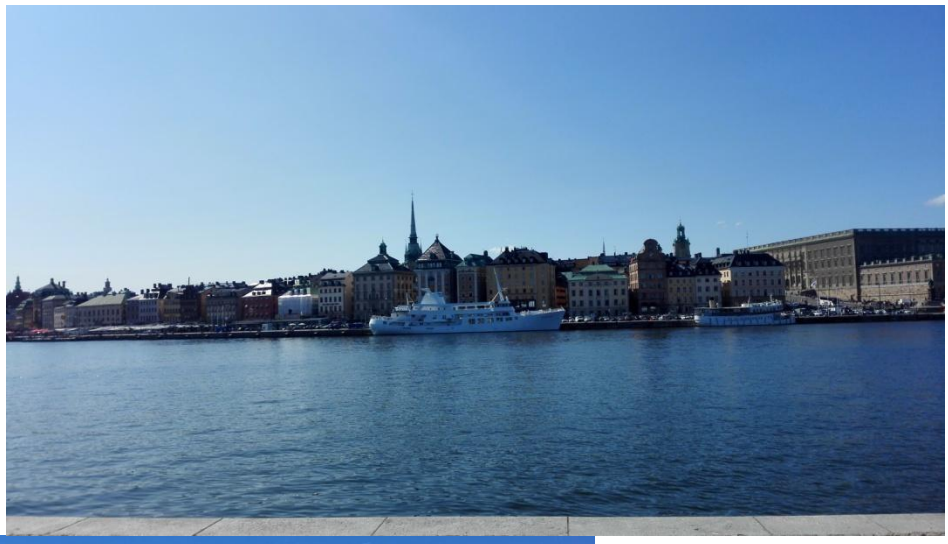
Die Hauptstadt Schwedens ist einfach faszinierend. Sie verteilt sich auf viele Inseln, das Zentrum ist aber nicht sehr weitläufig und wir können fast alles zu Fuß ansehen.

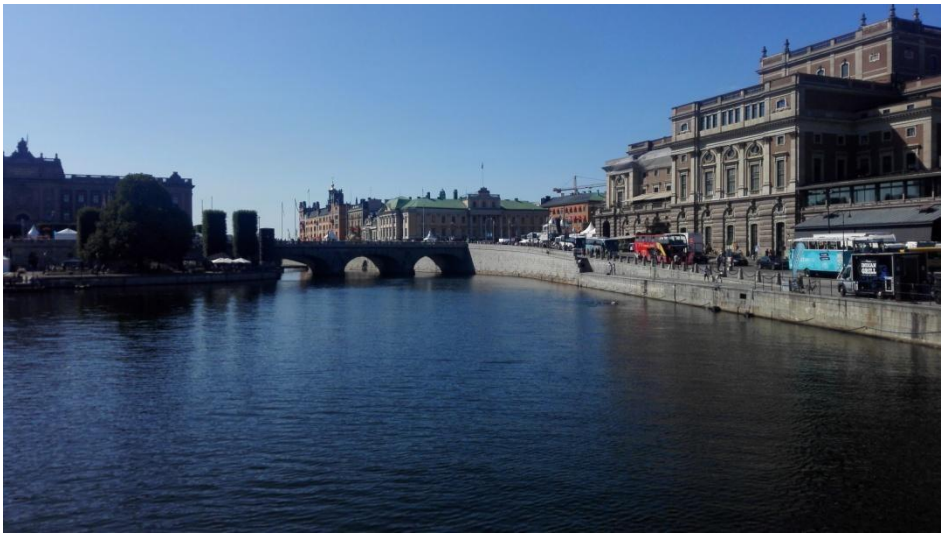
Von unserem Hafen, der fast im Zentrum liegt, fahren wir mit einer Fähre zu einer kleinen Festungsinsel hinüber. Dort liegen viele alte Schiffe. Alte Dampfboote, Feuerschiffe, alte Segler, alte Schlepper – alle als Wohnschiffe genutzt.

In einem der alten Häuser finden wir einen alten Laden, in dem man neue, aber auch gebrauchte (Segel-)Bootsteile kaufen kann.

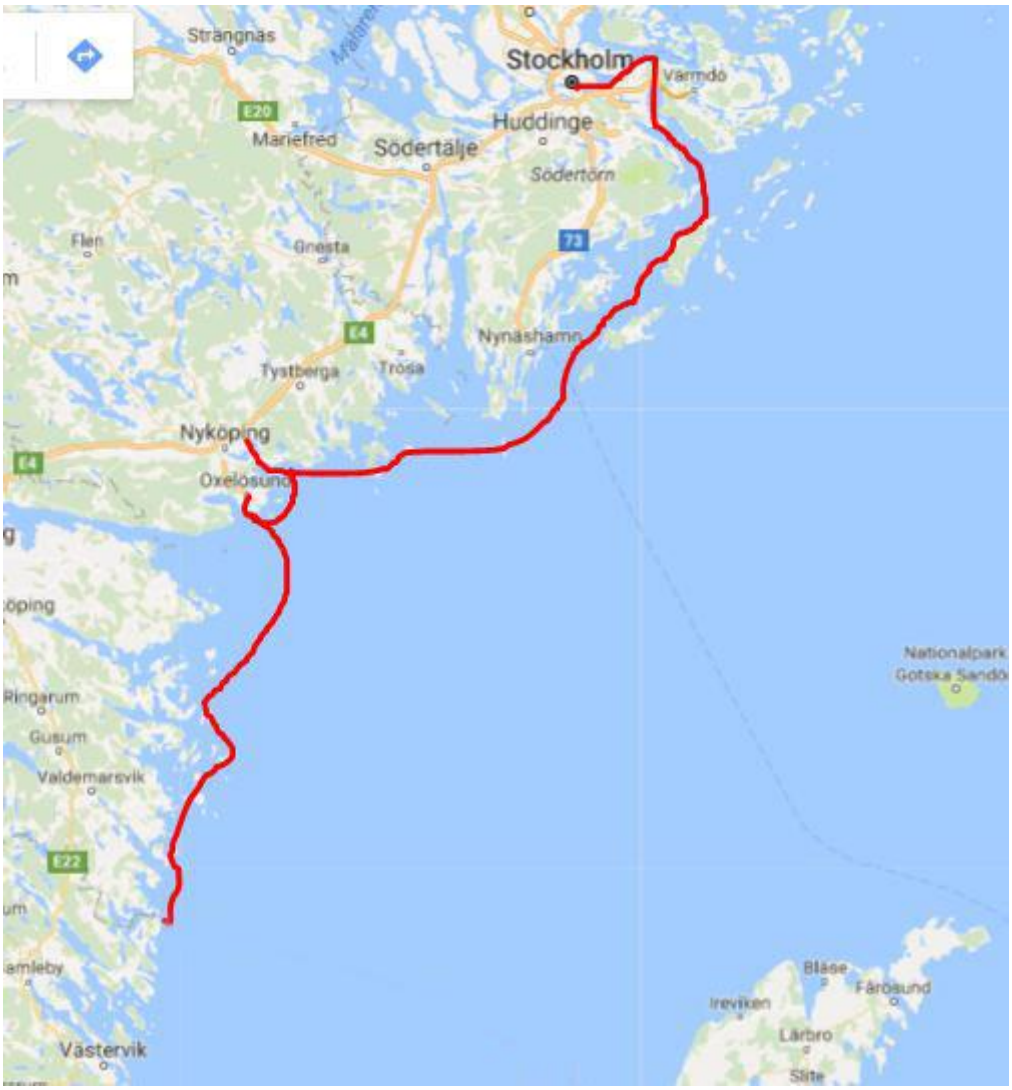
Weiter geht es dann über Brücken in die Altstadt. **Stockholm** zeigt sich als lebhafte, quirlige Großstadt.

Hier einige Eindrücke, auch von unserer Rundfahrt zu Wasser aus:



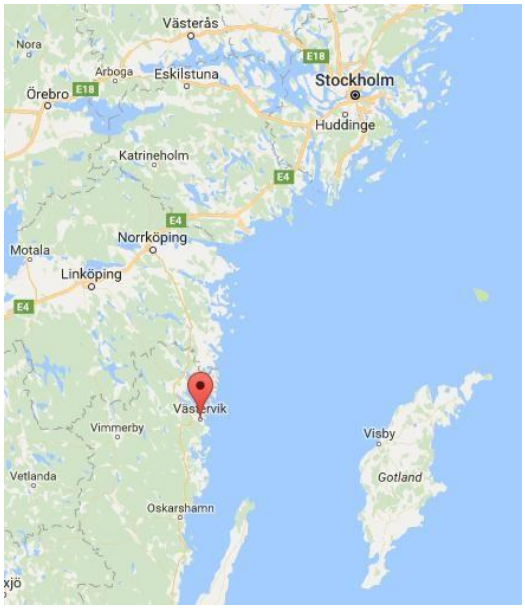


Etappe 12: Stockholm -> Richtung Västervik



Fotos zu Etappe 12

31 - Schären zwischen Stockholm und Västervik (20.08. bis 30.08.2017)



Stockholm verlassen wir in Richtung Osten, um dann eine sehr enge Durchfahrt, den **Skuru Sundet**, in Richtung Süden zu nehmen, hinein in die Schärenwelt. Dieses Mal die schwedische.

Wir haben uns ein Buch gekauft, in dem sämtliche Ankerplätze an der Küste verzeichnet sind und wollen es nun ausprobieren.

Es ist gar nicht so einfach und vor allem sehr zeitaufwendig.
Zuerst legen wir den Tagesradius fest. Maximal 20sm dürfen es sein.

Dann sehen wir im Ankerführer nach, welche Möglichkeiten es in diesem Radius gibt.

Viele Buchten sind nicht in alle Richtungen windgeschützt. Auch wenn der Wind tagsüber aus einer festen Richtung bläst, kann er nachts drehen.

Die Auswahl wird geringer, schrumpft schließlich auf eine Bucht zusammen, die zu allen Seiten

von Inseln umgeben ist. Gut, nehmen wir. An unserem Ziel angekommen stellen wir fest, dass die Luftaufnahme des Ankerplatzes aus dem Buch nicht so aussieht, wie die Realität.

Das Rätselraten beginnt. Ist es diese Felsnase da, an der wir anlegen können? Oder die daneben? Hm. Da hilft nur probieren. Langsam ranfahren. Reinald steht auf dem Bug und hält Ausschau nach Felsen im Wasser. Ich stehe an der Pinne, den Fuß am Gashebel, um jederzeit stoppen zu können.

Halt, Stopp, Stein – zurück. Nächster Anlauf an einer anderen Stelle. Das ist richtig zeitaufwendig, daher die kurzen Routen. Beim sechsten Versuch klappt es endlich, wir können festmachen.

An einem anderen Tag an einer anderen Schäre finden wir sofort eine Stelle, die geeignet ist. Wie immer: langsam ran, ja, alles OK, tief genug, keine Steine im Weg, nehmen wir. Zurückfahren, Heckanker klarmachen, Bugleinen auch.

Reinald steht vorne, ich wie immer am Motor. Ich werfe den Heckanker, möchte ihn festziehen. Geht nicht, ich kann ihn mühelos hinter mir herziehen. Mist. Ich rufe nach vorne, dass wir abbrechen müssen, fahre zurück, hole den Anker wieder an Bord. Schmutzig ist er, voller Modder…und Gras. Aha, deswegen hält er also nicht. Neuer Versuch, ein paar Meter versetzt. Wieder hält der Anker nicht.

Reinald ist inzwischen bei mir hinten und nimmt mir die Anker-Aktion ab, denn ich habe genug zu tun mit den Manövern. Schließlich darf ich wegen der Schraube nicht über die Ankerleine fahren und muß auf die Wassertiefe achten. Wir starten noch einige Versuche und geben dann frustriert und genervt auf. Weiterfahren wollen und können wir nicht, es dämmert bereits.

Wir fahren in die Mitte der Bucht und werfen den Buganker in der Hoffnung, dass dieser wenigstens hält. Zur Sicherheit kommt der Heckanker noch hinterher – alles klar, der vordere hält, der hintere dient als Treibanker.

Nun müssen wir nur Maja erklären, warum der Abendspaziergang heute leider ausfällt.

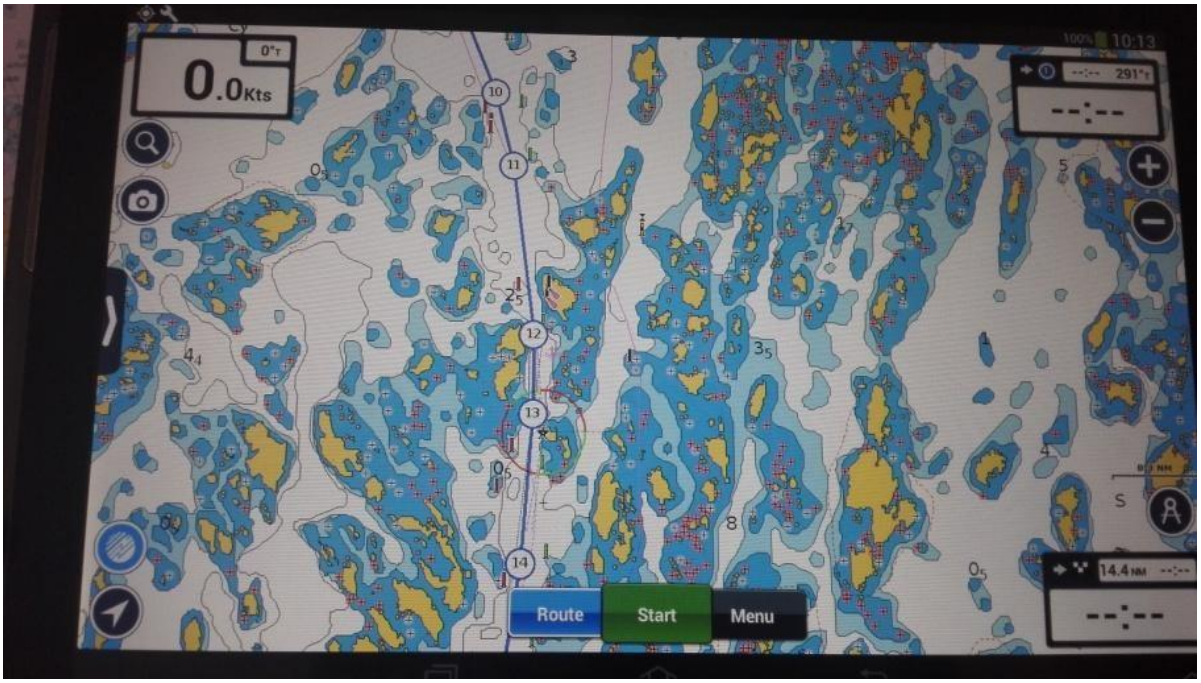
Zum Glück ist sie das von unseren Nachtfahrten ja gewöhnt.
Am nächsten Morgen dann die Idee, damit das Tierchen sich bewegen kann: den Platz anfahren, ohne den Heckanker zu werfen. Reinald soll mit Maja übersteigen und ich lege direkt wieder ab. Gedacht, getan. Es funktioniert, die beiden ziehen los, während ich Runden drehe und mich treiben lasse. Als sie wieder auf dem Fels auftauchen, fahre ich die Stelle wieder an und nehme die beiden wieder an Bord.

Der Sommer ist hier nur sehr kurz und schon vorbei. Seit Mitte August ist auch die Saison in Finnland beendet, die Schweden ziehen bis Ende August nach. Ein merkwürdiges Gefühl, weil nach unsrem Gefühl her noch Sommer sein sollte. Obwohl wir Sonne haben, liegt bereits Oktoberstimmung in der Luft und es ist kühl. Bei unseren Spaziergängen sehen wir die ersten Nebel-schwaden. Es wird bereits um 20:00 Uhr dunkel. Daher, und weil die Zeit langsam knapp wird, wollen wir so schnell wie möglich weiter Richtung Süden.

Nur von Zeit zu Zeit sind wir in einem Hafen, um zu duschen und um unsere Lebensmittelvorräte aufzufüllen. Die letzte Stadt war **Nyköping**. Hier soll es einen Lidl geben und eine Firma, die deutsche Gasflaschen auffüllt. Eine Seltenheit. Wir haben zwei Stück an Bord, eine ist jedoch leer und wie lange die zweite hält, können wir nicht sagen. Außerdem ist mal wieder Tanken angesagt.

Unser Fazit zu den Schären: es reicht inzwischen. Für einen zwei- oder dreiwöchigen Urlaub mag das ja ganz nett sein. Langsam durchsegeln, Seele baumeln lassen und abends gemütlich ankern.

Wenn man sie, so wie wir, seit Anfang Juli befährt, dann nerven sie gewaltig. Wir wollen vorwärts kommen. Schließlich muß man sich an das vorgegebene Fahrwasser bzw. das tiefe Wasser halten und kann nicht davon abweichen. Der Wind wird zwischen den zahllosen Inseln tüchtig verwirbelt und kommt immer von vorne. Wir sind ein Drittel der Strecke gesegelt und zwei Drittel motort.



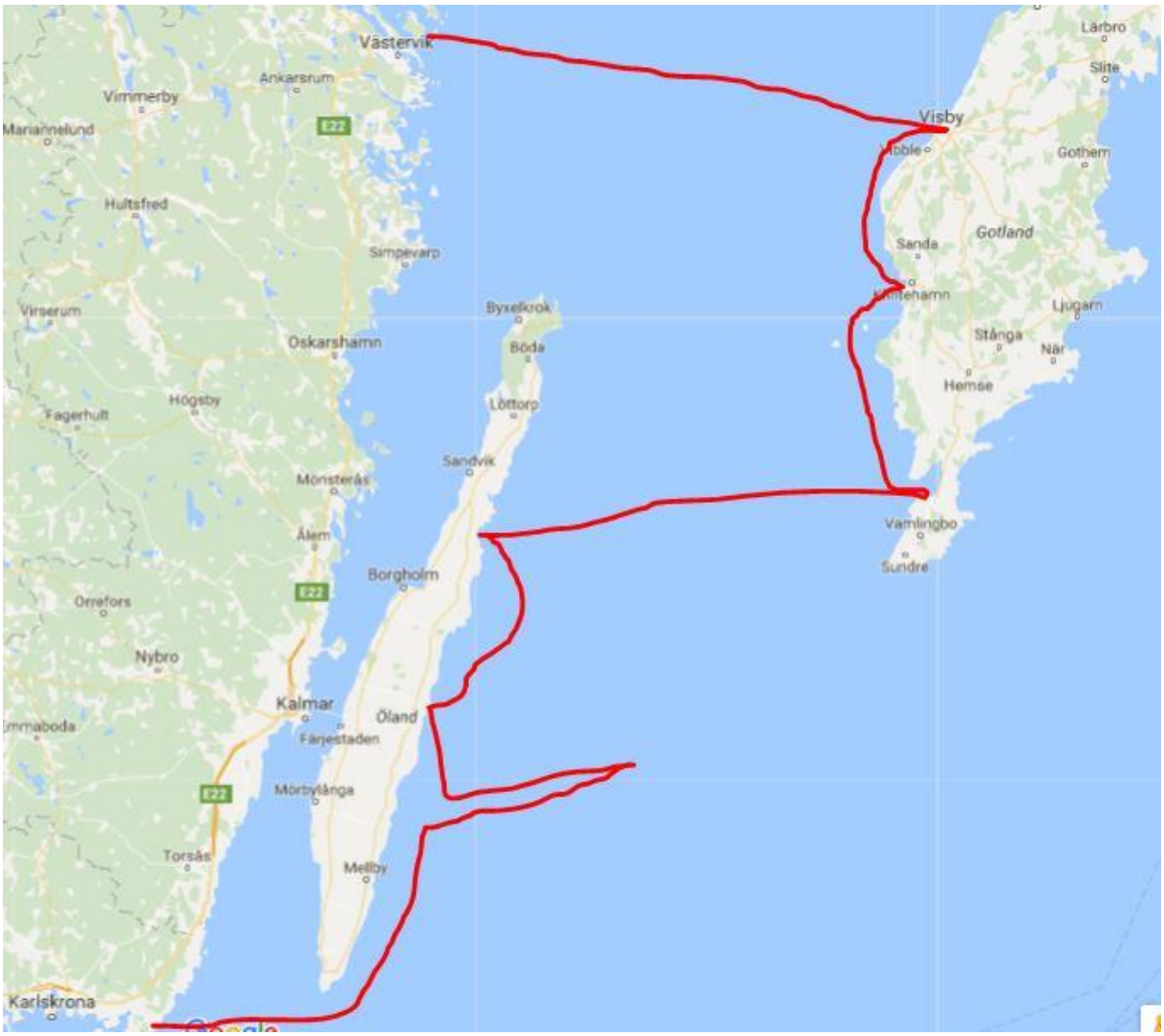
Für Nicht-Segler:
gelb sind die Steine, **dunkelblau** flaches Wasser, **hellblau** tieferes und **weiß** ganz tiefes (befahrbar).

Eine Schäre gleicht der anderen. Fels, mehr oder weniger kahl, darauf Baumbestand, Heide und Moos.

Ruhig ist es hier. Keine Geräusche, nur Wasserplätschern.

Kein Fremdlicht, es ist stockdunkel nachts.

Etappe 13: Gotland und Öland



32 - Gotland (30.08. bis 05.09.2017)

Die Insel interessiert uns, **Visby** soll ein nettes Städtchen sein. Und wir wollen endlich einmal wieder aus den Schären heraus, einfach nur segeln, laufen lassen…Wir wollen die Küste Gotlands entlang segeln, dann direkt hinüber nach Öland.

Die Überfahrt ist 55sm lang. Seit langem haben wir wieder einmal den passenden Wind dazu und segeln mit 6 Knoten dahin.

Als wir im Hafen ankommen, finden wir die angegebenen 250 Gastliegeplätze nicht. An allen Stegen ‚Reserviert'-Schilder. Wir gehen am Pier längsseits. Der Hafen macht keinen guten Eindruck. Das ist aber nur zu Beginn so. Als wir uns im Hafenbüro anmelden, kommt die Überraschung: Wir zahlen ca. 30,--€ pro Nacht, haben dafür aber alles frei. Wäsche waschen, den Trockner benutzen, duschen, Strom. Das ist hier nicht selbstverständlich, die Schweden lassen sich sonst alles einzeln bezahlen.

Nach drei Maschinenladungen, die in anderen Häfen je 5,--€ kosten, relativieren sich die Liegegebühren. Den ersten Tag nutzen wir zum Rödeln. Boot putzen, Wasser tanken, Wäsche waschen, Einkaufen gehen.

Den zweiten und den dritten Tag bummeln wir nach Herzenslust durchs sonnige Städtchen. **Visby** ist es wert, vorbeizu-fahren, wenn man in der Nähe ist.

ga masters

Café

Nach **Visby** geht es die Westküste entlang Richtung Süden nach **Klintehamn**. Es ist ein kleiner Vereinshafen. Unser erster Eindruck des Hafens ist positiv, weil direkt beim Einlaufen ein Grüppchen Menschen vom Pier aus freundlich winkt.

Der Eindruck wird dann noch verstärkt, als ein äußerst freundlicher Hafenmeister uns erklärt, wir könnten neben Toiletten und Duschen auch die Küche des Vereinsheims nutzen. Das nehmen wir gerne an, denn es ist kalt abends und dort kuschelig warm. Wir machen uns Kohlrouladen für zwei Tage. Schön, mal wieder Platz zum Kochen zu haben! Außerdem gibt es dort eine prima Internetverbindung.

Weiter geht es dann nach **Burgsvik**. Es ist der letzte Hafen in Gotlands Süden, sonst hätten wir ihn garantiert nicht angelaufen.

Der Wetterbericht hat ein weiteres Mal untertrieben und es bläst mit 7 Windstärken aus Ost ordentlich. Leider ist das Hafenbecken zu dieser Seite völlig ungeschützt und wir bekommen den ganzen Schwell ab, der uns längsseits am Pier ganz schön schaukeln läßt. Fast unmöglich, an Bord irgend etwas zu machen.

Hier ist die Segelsaison schon längst vorbei, die Häfen liegen ausgestorben und menschenleer. So ziemlich zumindest.

Hier haben wir ein weiteres Mal Glück, kein Hafenmeister mehr da, alles abgeschlossen. Also brauchen wir auch nichts zu bezahlen. Leider gibt es dann aber auch keine Duschen mehr…naja, noch geht es…

33 Öland (05.09. bis 08.09.2017)

Damit die Strecke zurück zum Festland nicht zu lange wird, beschließen wir, von **Burgsvik** aus zum gegenüberliegenden Ort **Kårehamn** auf Öland zu segeln und dann wieder die Küste südwärts.

Die Sache mit den Häfen auf dieser Insel…wie soll ich das erklären… Es gibt entlang der Küste Häfen, die sind nicht in unseren Hafenführern verzeichnet, erscheinen aber als Gasthafen auf dem Kartenplotter. So z.B. **Kårehamn**. Dieser war problemlos anzufahren, ist aber hauptsächlich Fischerhafen.

Der nächste vernünftige Hafen lt. Führer ist **Gräsgård**. Dieser ist uns aber zu weit entfernt, wir brauchen einen in der Mitte der Strecke. Da gibt es zwei Stück: einen, der einen zu geringen Tiefgang hat, und einen, der nur Fischerhafen ist. In einem Hafenführer steht eine Wassertiefe von 1,50m, in einem anderen (neueren) immerhin mit 2,10m.
Da wir ja keine andere Möglichkeit haben, versuchen wir es mit der Schären-Methode: ganz langsam hineintasten.

Die Zufahrt ist eng, links und rechts Steine zu sehen. Immerhin ist die Fahrrinne fast 4m tief. Das ändert sich im Hafenbecken dann schlagartig auf 2m. Ich fahre vorsichtig die linke Pier an, an dem wir festmachen wollen. 1,80, dann 1,70, dann sitzen wir im Schlick. Mal wieder. Ein wenig Manöver mit dem Motor und wir sind wieder frei. Versuchen wir die rechte Seite. Die Logge zeigt 1,80m, den Tiefgang hat die Arilon. Wir schwimmen aber noch. Wir machen direkt hinter einem Fischerboot fest. Neben uns auf der Pier steht ein Förderband – sieht so aus, als könnten wir hier nicht bleiben.

Erst einmal los und jemanden suchen, der uns Auskunft geben kann. Wir finden einen Fischer, der uns anweist, zwischen zwei Fischerboote zu fahren. Tief genug wäre es da, meint er.
Wir kommen uns ein wenig fehl am Platz vor.

Für die 25sm bis zum nächsten Hafen benötigen wir ungefähr 6 Stunden. Daher können wir heute endlich mal etwas später aufstehen, um 8:00 Uhr statt schon um 6:00Uhr. Als wir beim Frühstück sitzen, kommt der nette Fischer vom Vortag vorbei. Wir plaudern ein wenig miteinander – woher, wohin. Als er von unserem nächsten Ziel **Gräsgård** hört, erzählt er uns, der Hafen sei wegen Verschlammung zur Zeit gesperrt. Au weia. Gut, dass wir das wissen!

Wir nehmen uns Plotter und Seekarte vor, um nach einem neuen Zielhafen zu suchen. Auf ganz Öland keine von uns ansteuerbare Möglichkeit. Da bleibt nur das Festland. Der nächste Hafen liegt 50sm entfernt.

Inzwischen ist es schon fast 10:00 Uhr, zu spät, um bei so einer langen Strecke noch mit Tageslicht anzukommen. Ich sehe mir die Ansteuerung genau an, die Zufahrt ist betonnt und befeuert. Na gut, dann eben im Dunkeln. Genug Übung mit fremden Häfen ist ja inzwischen vorhanden.

Als wir auslaufen und auf unseren endgültigen Kurs gehen, kommt der Wind, der heute auch ganz schön pustet, direkt von vorne. Motoren? 50 Seemeilen? Nein danke. Das muß auch anders gehen. Mehr als 2 Knoten sind gegenan nicht drin, da würden wir ja Ewigkeiten unterwegs sein.

Wir setzen Segel und probieren, wie viel Grad wir hoch am Wind laufen können. Dazu kommen wir zwar ganz schön vom Kurs ab, aber die Geschwindigkeit macht es wett: 6 Knoten. Das ist doch was. Wir testen die Gradzahl des Gegenkurses kurz mit einer Wende aus, dann verschwinde ich an den Kartentisch, um zu berechnen, wie weit wir hinausfahren müssen, bis wir auf Gegenkurs gehen können. Es sind nur 7 Seemeilen. Wir freuen uns und legen los.

Als wir dann jedoch so weit sind, hat der Wind ein wenig gedreht und wir können die berechnete Route nicht halten. Wir fahren fast die gleiche Strecke zurück, die wir gekommen sind und haben dabei nur 2 Seemeilen Entfernung zurückgelegt. Frust pur. Also doch motoren? Der Wind nimmt weiter zu, die Wellen werden höher. Zurück in den Fischerhafen können wir nicht, da es bei der schwierigen Zufahrt zu gefährlich wäre.

Verzweifelt stellen wir fest, dass wir nur eine Möglichkeit haben: weiterfahren unter Motor bis zum Festland in der Hoffnung, dass der Wind noch einmal ein wenig dreht und wir doch noch segeln können. Es gibt also eine ungeplante Nachtfahrt. Ich brauche ja nicht zu erwähnen, dass der Wetterbericht anders war, als die Realität.

Die Arilon stampft gegen die Wellen und den Wind an und wir setzen das gereffte Großsegel als Stützsegel, damit es nicht zu sehr schaukelt.

Schwarze Wolken kommen auf uns zu, der Wind wird noch stärker, im Funkgerät kommt Sturmwarnung. Und wir können in keinen Hafen, keiner vorhanden – wir müssen da durch. Ein Starkregenschauer jagt den anderen, hier und da kommt auch mal eine Welle über. Und wir haben noch 40 Seemeilen und die Nacht vor uns.

Der Wind pfeift, die Wellen erreichen zum Teil 3m Höhe, es schaukelt und schwankt. Reinald übernimmt die Pinne und ich verziehe mich mit dem Hundetier nach unten. So geht es stundenlang, es nimmt kein Ende. Als es dunkel ist, kann Reinald die Wellenberge nicht mehr sehen, um sie zu umfahren.

Ich kann uns nichts zu essen machen, keinen Tee kochen. Reinald ist klatschnaß und kann nicht von der Pinne weg. Er hält tapfer durch, bis der Wind etwas nachläßt, die Wellen kleiner werden. Ab da übernehme ich und er geht sich unten aufwärmen.

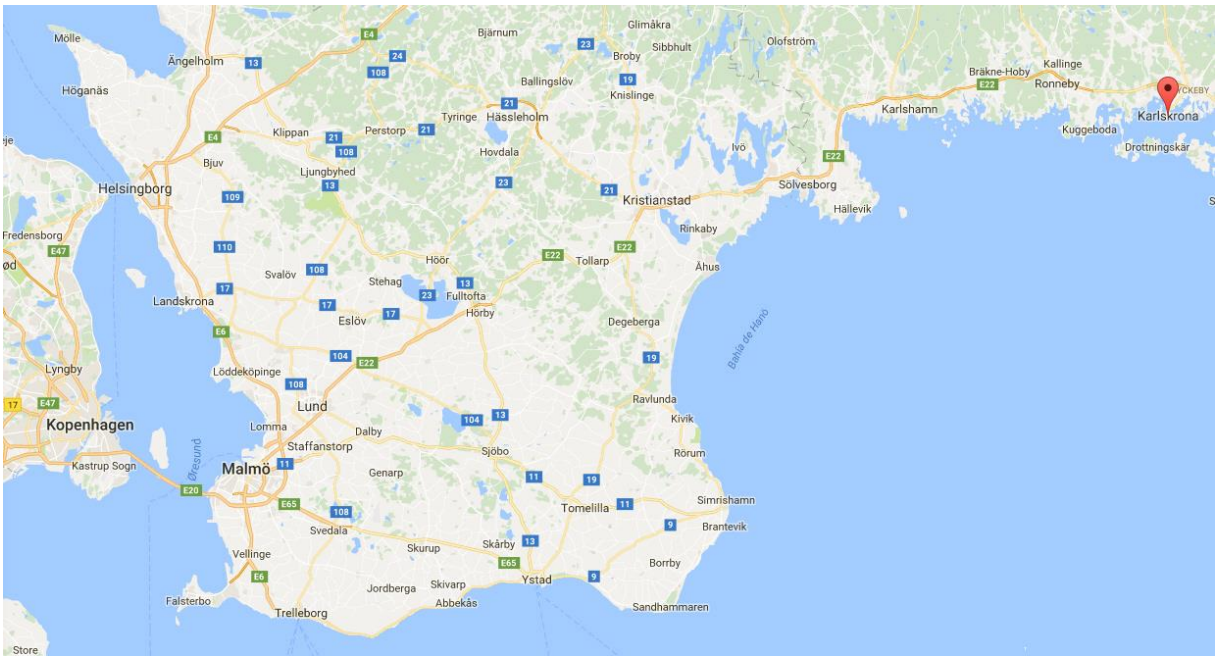
Über die Wellenberge hinweg versuche ich, Ausschau nach anderen Schiffen zu halten. Aufstehen kann ich nicht, es schaukelt zu sehr.

In der Nähe ist ein Fahrwasser, ich kann die Lichter der großen Luxusdampfer und der Frachter sehen. Wohin fahren sie? Kreuzt das Fahrwasser unseren Weg? Auf der Karte ist es nicht eingezeichnet. Sie fahren alle hintereinander den gleichen Kurs, die gleiche Route. Ich überlege, stelle mir die Seekarte vor. Nein, sie können unseren Weg nicht kreuzen. Wir queren den **Kalmar-Sund**, nördlich liegt nur **Kalmar**. Da fahren bestimmt keine Kreuzfahrer hin. Sie wollen sicher das Festland entlang in südliche Richtung. So ist es dann auch, sie fahren einen Bogen und verschwinden aus meiner Sicht. Puh. Ich bin erleichtert. Bei dem Wetter noch Querverkehr – das wäre nicht schön gewesen.

Ach ja: der Wind hat noch ein wenig gedreht, das Großsegel hat den Motor mit unterstützt. Wir sind die gesamte Zeit unter Motor gefahren.

Als es hell wird, sind es noch 6 Seemeilen nach **Sandhamn**, unserem Ziel. Als wir es erreichen, sind wir 22 Stunden unterwegs gewesen.

Etappe 14: von Karlskrona nach Kopenhagen



34 Karlskrona bis Falsterbo (Kanal) (12.09. bis 23.09.2017)

In **Karlskrona** kommen wir abends an und finden einen Hinweis, dass wir uns im Hafenrestaurant anmelden sollen, denn das Büro hat schon geschlossen. Ich gehe hin und erfahre, dass man da nur mit Karte bezahlen kann. Das vermeiden wir, denn zu jeder Buchung im Nicht-Euro-Ausland kommt in Deutschland eine Gebühr. Ich erkläre der Dame also, ich hätte keine Karte und würde gerne mit Bargeld bezahlen. Sie bittet mich, am nächsten Morgen beim Hafenmeister direkt zu bezahlen.

Als ich dort vorspreche und für zwei Nächte bezahlen möchte, kann man mir auf meinen 500-Kronen-Schein nicht herausgeben und bittet mich, den Schein wechseln zu gehen. Ich mache der Dame klar, dass das ihr Problem sei und nicht meines und ich nicht in Geschäften hausieren gehen würde. Sie bittet mich, um kurz vor 12 Uhr noch einmal zu kommen. Reinald übernimmt das. Wieder kann man ihm nicht herausgeben, er bekommt aber den Code für Dusche und Toilette und einen Beleg für's Boot.

Schweden versucht, das Bargeld abzuschaffen. Wir haben bereits Restaurants gesehen, in denen man nur noch mit Karte bezahlen kann. Inzwischen ist es uns egal, wir haben uns angemeldet, gesagt, an welchem Platz wir liegen und drei Mal versucht, zu bezahlen. Jetzt können die sich gerne melden, wenn sie das Wechselgeld haben. Nichts passiert, niemand kommt zum Boot. Wir haben drei Nächte dort umsonst gelegen.

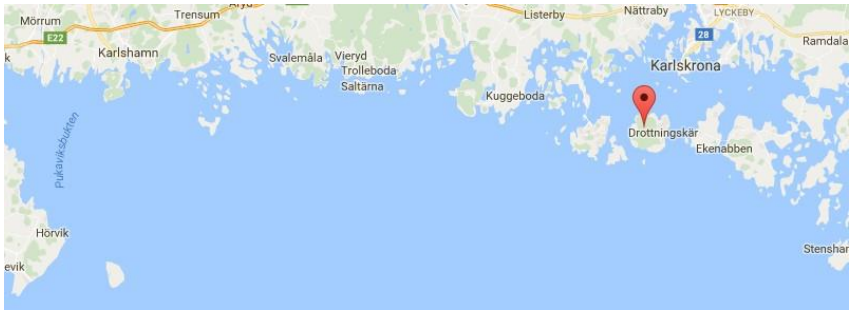
Über **Karlskrona** gibt es nicht allzu viel zu berichten. Es ist eine nette kleine Stadt, in der wir uns versorgen können. Und es gibt ein interessantes Marinemuseum direkt am Hafen, in dem wir abwechselnd die Regentage zubringen. Der andere ist bei Maja, die nicht mit hinein darf.

Schweden ist nicht sonderlich hundefreundlich. So sind Hunde in Restaurants und Cafés grundsätzlich verboten, man fragt den Besitzer um Erlaubnis, wenn man das Tier mit hinein nehmen möchte. Verneint wird dies mit der Begründung, viele Gäste seien allergisch. Gut, an uns verdienen sie dann eben nichts.

In Schweden ist die Saison bereits vorbei. Zuerst dachten wir, das sei nur auf den Inseln so, stellen nun aber fest, dass es auf dem Festland nicht sehr viel besser aussieht. Die Hafenbüros sind zwar noch besetzt, jedoch zu merkwürdigen Zeiten: von 10:00Uhr bis 16:00Uhr, zum Beispiel. Segler kommen doch meistens später in den Hafen und die meisten fahren früh wieder ab – wie soll man da beim Hafenmeister bezahlen? Nirgendwo ein Briefkasten, in den man das Geld im Kuvert werfen könnte, nirgendwo ein Hinweis, wie viel die Nacht kostet.

Dummerweise sind viele Hafentankstellen an das Hafenbüro gekoppelt. Also kann man auch nicht tanken, wenn man früh wieder los möchte.

Als wir von **Karlskrona** weiter nach **Ystad** segeln wollen, kommt der Wind fast gegenan. Segeln ist unmöglich. Die Wellen erreichen fast 1,5 Meter. Das wollen wir uns nicht für fast 40sm antun. Wir brechen ab und fahren zurück zur Karlskrona vorgelagerten kleinen Insel **Aspö** und gehen dort in den Hafen Drottingskär.



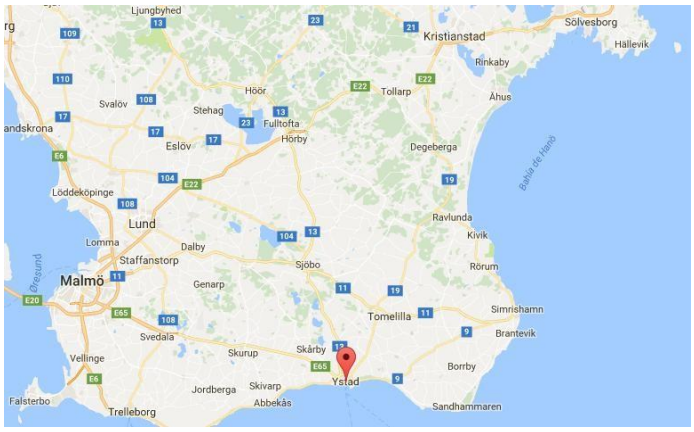
Weiter geht es nach **Hanö** auf der gleichnamigen Insel. Hier bleiben wir zwei Tage, weil absolute Flaute ist. Bei strahlendem Sonnenschein, den wir sehr genießen und auch nutzen, um diverse feuchte Sachen zu trocknen. Die Bettdecken kommen über den Baum, und auch die Hundedecken und unsere Handtücher sind etwas feucht.

Wir wandern lange über die Insel. Hier gibt es viele Hirschrudel. Sie sind nicht sonderlich scheu. Maja verfolgt zwei Hirsche in ihrem Spieltrieb ab in den Wald hinein. Fort ist sie. Wir stehen und rufen, pfeifen, nichts. Da bleibt nur, zu warten. Zum Glück dauert es nicht lange und sie kommt mit hängender Zunge angelaufen.

Sie ist zwar ein kleiner Hund, aber sehr schnell und ausdauernd, was Laufen anbelangt.

Über die Insel verteilt gibt es einige Wanderwege. Sie führen durch offenes Gelände, aber auch durch Eichenwälder.

Von **Hanö** aus geht es weiter nach **Ystad**. Wir können die Strecke segeln, allerdings sehr hoch am Wind, der immer mehr zunimmt. Schließlich binden wir das zweite Reff ins Groß.



Irgendwie sieht alles schon sehr herbstlich aus. Die ersten Stürme hatten wir bereits, einen davon im Hafen. Dicke, graue Wolken ziehen dahin, es regnet. Es ist kalt. Morgens im Boot nur noch 10° bis 12°C.

Die nassen Sachen trocknen über Nacht nicht mehr richtig, früh ziehen wir sie feucht wieder an. Segleralltag im Oktober, dieses Jahr schon im September. Abends heizen wir uns mit einem Kerosinofen ein. Der macht schöne, angenehme Strahlungswärme.

In **Ystad** machen wir wieder einen Tag Pause. Als wir morgens aufstehen, ist es kalt und naß, es regnet und wir haben hohe Wellen vor der Hafeneinfahrt.

Vor allem der Regen macht uns so gar keine Laune. Also machen wir das Beste draus und bleiben im Hafen. Gegen Mittag kommt die Sonne raus und lädt zu einem Stadtbummel ein.

Maja freut sich über einen Sandstrand, den sie schon lange nicht mehr hatte.

Als wir am nächsten Tag weiterfahren wollen, haben wir überhaupt keinen Wind. Spiegelglatt liegt die Ostsee vor uns, kaum ein Lüftchen kräuselt das Wasser. Das heißt motoren. Die Segel lassen wir mitlaufen, sie bringen immerhin einen Knoten mehr Geschwindigkeit.

Unser Ziel ist der Hafen nördlich des Falsterbo-Kanals. Der Kanal erspart das Umfahren einer Halbinsel. Er ist ziemlich kurz und nur für Sportboote befahrbar. Kurz vor dem Hafen gibt es eine Brücke, die zu jeder vollen Stunde öffnet. Das gleiche Ziel scheint ein dänisches Segelboot zu haben. Sie fahren immer mit uns, mal gleichauf, mal etwas hinterher.

Ein gutes Stück vor der Zufahrt packen wir die Segel weg und fahren ganz langsam weiter. Bis zur nächsten Brückenöffnung ist noch viel Zeit. Der Däne lässt sich Zeit.

Plötzlich steigt mir Qualm in die Nase. Es riecht verschmort. Ich steige den Niedergang hinunter und entferne die Treppe, hinter der sich der Motor befindet. Dichter Qualm schlägt mir entgegen. Reinald rufe ich zu „Motor aus, Fock raus!“, reiße alle Luken auf und versuche, irgend etwas festzustellen. Ohne Erfolg.

Also wieder raus in die Plicht, wir gehen unter Fock auf Gegenkurs. Reinald geht nachsehen, findet nichts. Der Qualm lässt nach, legt sich. Er übernimmt die Pinne, während ich nach vorne auf den Bug laufe, um mich den sich uns nähernden Dänen bemerkbar zu machen. Wir brauchen Hilfe, denn durch den Kanal können wir nicht segeln, das wäre gegenan.

Als sie näherkommen stellt sich heraus, dass das Boot eine deutsche Besatzung hat. Prima, so klappt die Verständigung viel besser. Sie rufen mir zu, dass sie uns längsseits ins Schlepp nehmen, um uns in den Hafen zu bringen und um uns aufstoppen zu können.

Ich sehe direkt: da sind Profis am Werk. Ein eingespieltes Team. Sie fahren neben uns, werfen uns Leinen zu und ab geht’s. Unterwegs können wir uns ein wenig unterhalten. Wir haben es mit einer Crew von Ausbildern des DSV zu tun, die gemeinsam Urlaub machen. Wie witzig. Ich fühle mich völlig sicher, obwohl es schon ein merkwürdiges Gefühl ist, auf dem eigenen Boot zu fahren und an anderen festgemacht zu sein.

Im Hafen steuern sie eine lange Pier an, an der sie festmachen. Dann lösen sie unsere Leinen und verholen uns ebenfalls längsseits des Piers. Nun gilt es, das Ausmaß des Schadens

festzustellen und zu beheben. Es ist ziemlich merkwürdig. Der Motor hat genug Öl und auch genug Wasser im inneren Kühlkreislauf. Das scheidet also aus. Der Motorblock ist auch nicht heiß. Noch immer riecht es gehörig nach Verschmortem. Reinald sucht und sucht – und findet das Teil: der Regler, der das Laden der beiden Batterien regelt, ist verschmort noch immer sehr heiß. Aber warum? Wir haben beide keine Ahnung. Der Motor läßt sich auch nicht mehr starten. Reinald mißt die Anschlüsse des Zündschlosses – da kommt kein Strom an. Sehr merkwürdig.

Da muß professionelle Hilfe her. Der Hafenmeister gibt mir die Telefonnummer eines Mechanikers. Dieser hat erst am Samstag Zeit für uns. Egal. Muß ja sein. Als er kommt, erklären wir ihm erst einmal die Zusammenhänge aus unserer Sicht. Er setzt seine Meßgeräte an verschiedenen Stellen am Motor an und hat die Fehler schnell gefunden. Er stellt fest, dass der Batteriehauptschalter defekt ist. Am Motor ist die Lichtmaschine angeschmort. Er nimmt sie mit, um sie zu überprüfen. Der Motor springt nicht an, weil der

Anlasser verschmort ist. Den brauchen wir neu. Weiter stellt er fest, dass das Gerät, das die Spannung der Lichtmaschine auf die Batterien verteilt, falsch angeschlossen ist. Auch dieses Gerät muß getauscht werden.

Im nahen Malmö gibt es Möglichkeiten, die Teile zu bestellen. Er übernimmt das für uns. Wenn er alle hat, wird er sie uns einbauen.

Ich bin sehr erleichtert, dass uns hier in diesem kleinen Ort so gut geholfen werden kann. Ehrlich gesagt habe ich nicht damit gerechnet.

Selbst der Hafenmeister war skeptisch und hat mir bereits einen Hafen in Malmö genannt, in dem es einen großen Ausrüster und eine Werft gibt. Und er hat mir genau beschrieben, wie der Hafen aussieht – schließlich hätten wir nur dorthin segeln können. Gut, es ist ein geräumiger, großer Hafen. Mit Voranmeldung und Hilfe beim Anlegen hätte ich mir das schon zugetraut. Trotzdem bin ich froh, es nicht machen zu müssen.

35 Höllviken (Falsterbo-Kanal) (21.09. bis ?.09.2017)

Nun sind wir also erst einmal hier gestrandet – am Ende des Falsterbo-Kanals. Der Ort, in dem sich der Hafen befindet, heißt **Höllviken**. Mit dem Hafen haben wir einen Glücksgriff gemacht. Der Hafenmeister ist freundlich und hat viel Humor. Zudem ist er sehr hilfsbereit und auskunftsfreudig.

Die Nutzung von Fahrrädern ist in der Liegegebühr inklusive, genauso die Nutzung der Waschmaschine und des Trockners. Wir bekommen den Schlüssel ausgehändigt und haben freien Zugriff, so lange wir wollen. Na, die können ja großzügig sein, schließlich sind wir die einzigen Gäste. Wir nutzen den Luxus in vollen Zügen. Alle Schmutzwäsche wird gewaschen,

die Betten abgezogen und sogar die (Hunde-) Wolldecken wandern mal in die Waschmaschine.

Dann nehmen wir uns zwei Fahrräder und erkunden die Gegend. Die Räder haben vorne je einen Korb. In meinen packe ich Maja, die erst einmal davor mitgefahren ist. Damals hat das nicht so gut funktioniert, sie wollte nicht sitzenbleiben. Heute gibt es nur am Anfang Schwierigkeiten. Mehr und mehr entspannt sie sich in ihrem Korb und genießt die Fahrt.

Wir fahren den Kanal entlang, durch den wir vor zwei Tagen geschleppt wurden in Richtung Süden.

Und weiter geht es nach **Falsterbo** an den schönen Sandstrand. Strände hatten wir seit Estland nicht mehr. Hier sind nach einem Sturm sehr viele Algen angeschwemmt worden. Es stinkt höllisch. Maja tobt einem Vogel hinterher und läuft mit voller Geschwindigkeit in den Algenteppich, steht bis zum Bauch in dem Schmodder.

Auf dem Rückweg finden wir viele eßbare Pilze. Sie wachsen am Wegrand unter Kiefern in

großen Gruppen und warten nur darauf, abgeerntet zu werden.
Das gibt ein leckeres Abendessen!

36 Resummé über Schweden

Schweden hat uns beiden recht gut gefallen. Es ist ein abwechslungsreiches Segelrevier, von dem wir nur einen Teil gestreift haben. Es hat aber gereicht, um einen guten Eindruck zu bekommen.

Es fällt einem sehr schnell auf: die Schweden sind kommunikativ und auskunftsfreundlich. Man kann jeden ansprechen und bekommt eine freundliche, meist gut gelaunte Antwort. Nach Finnland tat das richtig gut.

Die Preise sind unseren recht ähnlich und somit waren unsere Einkäufe recht entspannt. Eines jedoch sollte man wissen, bevor man nach Schweden reist: hier herrscht der „PlastikGott“ - die Kreditkarte. Überall. Man versucht in Schweden, das Bargeld abzuschaffen. Das hat uns oft Probleme bereitet. Wir haben zwar eine Visakarte, die Buchungen sind aber nur in Euro-Ländern gebührenfrei. Also haben wir größere Mengen Bargeld abgehoben, damit sich die Gebühr lohnt.

Als ich unterwegs einmal zur Toilette wollte, stellte ich fest, dass man die 10 Kronen nur per Kreditkarte bezahlen konnte. Da war ein Automat, der nur Karten akzeptiert! Für jede Buchung auf dem Konto dann noch einmal 4 Euro…Ich habe mir einen Busch gesucht.
In Stockholm mußten wir in der Straßenbahn bei Bargeldzahlung „Strafaufschlag“ bezahlen, weil wir nicht mit Kreditkarte zahlen wollten.

Ab und zu hat uns das auch freie Liegetage im Hafen beschert, weil wir die Automaten ignoriert haben und Hafenmeister nicht (mehr) anwesend waren.

Die Zusatzgebühren summieren sich ganz schön, und so haben wir jedem erzählt, wir hätten keine Karte, nur Bargeld. Macht man ein paar Tage in Schweden Urlaub, dann mag das ja noch egal sein. Wir waren etwas länger als 6 Wochen hier…das wird teuer.

Und wieder das Thema WLAN-Verbindung: die Häfen preisen es groß an, aber leider empfängt man an Bord noch nicht einmal ansatzweise. Man kann sich mit Laptop oder
Handy dann gerne vor das Büro des Hafenmeisters stellen…vielen Dank bei unter 10°C abends und vielleicht noch im Regen.

Einige Vereinshäfen haben dafür die Lösung: man darf die Vereinsräume als Aufenthaltsräume nutzen. Da sitzt man dann warm und gemütlich und hat beste Verbindung…

37 **Kopenhagen** (29.09. bis 04.10.2017)

Wir laufen den Hafen im Vorort Kastrup an. Dort gibt einen großen Bootsausrüster und wir sind noch nicht sicher, ob wir nach unserem Schaden noch ein paar Teile kaufen müssen. Außerdem ist der Hafen günstiger, als einer direkt im Zentrum und wir wollen mit der Bahn fahren.

Vorort stellen wir fest: die Tickets für die Bahn sind so teuer, dass wir für die Kosten auch gleich in den Stadthafen hätten gehen können. Dorthin verlegen wir am 01.10.2017. Vorher war es zu stürmisch. Die Ausläufer des Hurrikans „Anna“ ziehen über die Ostsee hinweg und werden uns eine ganze Woche lang Sturm bescheren. Wo die Zeit also besser verbringen, als in Dänemarks Hauptstadt?

Die elektronische Seekarte meines Kartenplotters endete mit Schweden. Es ist also wieder Navigation nur per Papierkarte angesagt. Es war schon praktisch, immer den Überblick vor Augen zu haben. Nun heißt es wieder, Karte mit ins Cockpit nehmen, vor allem bei der Ansteuerung von Kopenhagen.

Kanäle wie die in Venedig, mit viel Schiffsverkehr-Gewimmel, wurden wir gewarnt. Die Saison scheint vorbei zu sein. Bei der Einfahrt sind wir das einzige Boot weit und breit, nur kurz vor dem Kanal, in dem der Hafen liegt, queren kleine Fähren, Ausflugs- und Ruderboote unseren Weg. Wir müssen uns eine halbe Stunde bis zur nächsten Brückenöffnung treiben lassen. Ein anspruchsvolles Unterfangen in der Enge und bei dem Verkehr.

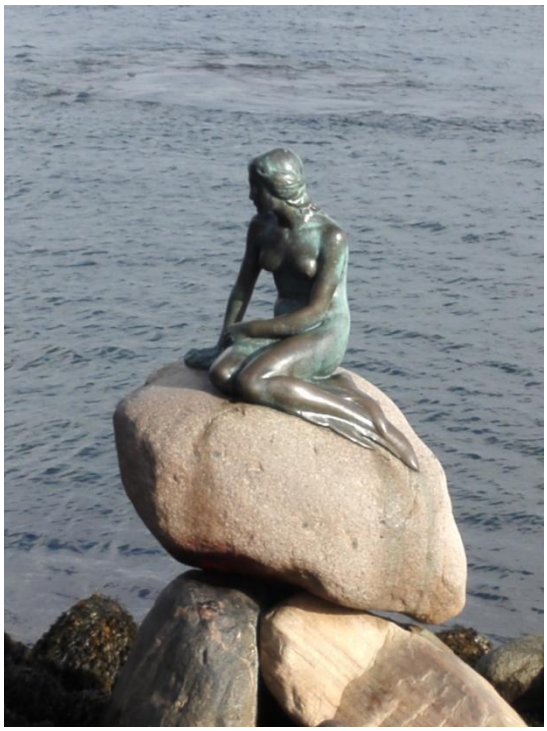
Irgendwann ist es dann so weit – die Brücke dreht zur Seite und wir können hindurch. Vornean ist er noch relativ breit, wird weiter hinten aber enger. Vielleicht sieht es auch nur so aus, denn die Boote liegen im Päckchen nebeneinander. Hier sind viele Dauerlieger, auch einige Wohnboote gibt es hier.

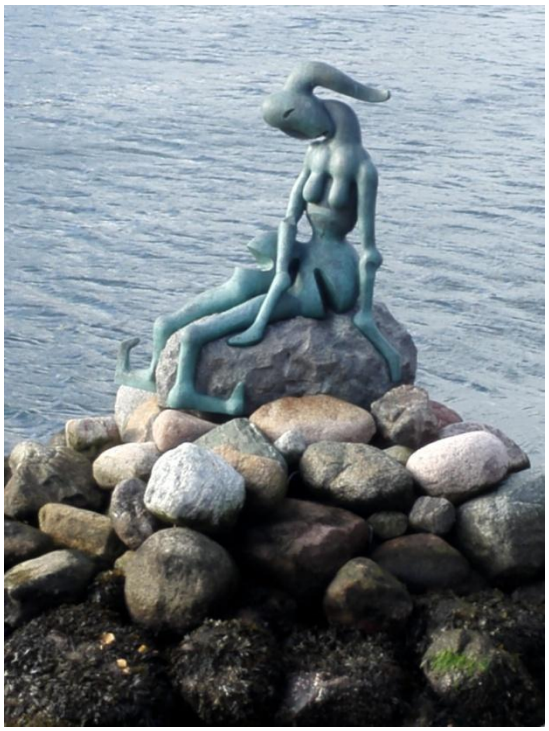
Wir haben einen Platz reserviert, die Nummer 50 ist unserer. Der Hafen soll in einem kleinen Kanal sein, der rechts abzweigt. Ich biege ein. Er ist noch schmaler. Links und rechts habe ich nur noch ungefähr 2m zu den anderen Booten.

Wir halten nach der Nummer 50 Ausschau. Die gibt es nicht, es fängt bei irgendwas Ende 30 an und die Zahlen werden kleiner, je weiter ich in den Kanal hineinfahre. Vorbeigefahren, scheinbar ist die 50 im breiteren Kanal. Ich muß also rückwärts wieder hinaus. Hier zwischen den Häusern ist es windstill. Das und unzählige heikle (Hafen-) Manöver lassen mich ruhig und sicher rangieren. Die Arilon hat einen sehr großen Radeffekt nach Backbord, das heißt, sie fährt beim Rückwärtsfahren immer erst einmal nach hinten rechts. Geradeaus oder gar nach links losfahren ist fast unmöglich. Hat man sie dann einmal am Fahren, muß man vorsichtig steuern und korrigieren. Dann ist sie aber gut lenkbar.
Ich fahre also rückwärts den Kanal wieder hinaus und dann rückwärts so weit in den anderen hinein, bis ich unseren Platz gefunden habe.

Unser erstes Ziel in Kopenhagen ist die Freistadt Christiania. Sie verwaltet sich seit den 1970ern selbst (sh. Wikipedia). Nach den diversen Artikeln, die wir im Internet darüber gelesen haben, sind wir enttäuscht über das, was wir dort vorfinden. Schmutzig, verwahrlost, gammelig. Leider ist Fotografieren nicht gerne gesehen und so lassen wir es.

Weiter geht es zur kleinen Meerjungfrau aus dem Märchen von Hans-Christian Andersen. Im linken Bild das Original, rechts eine moderne Ausgabe.

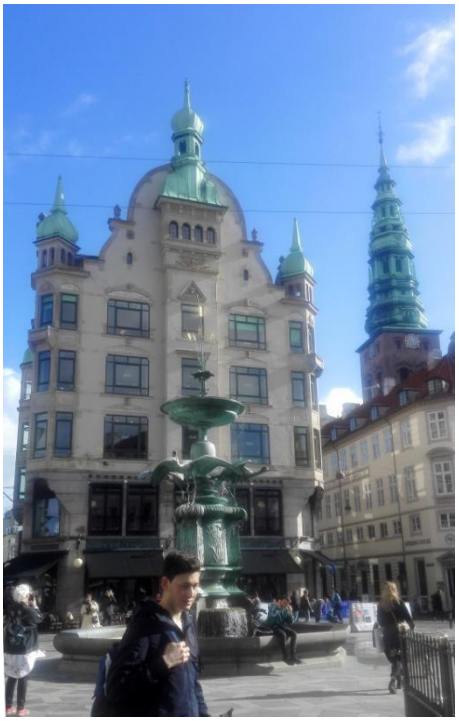


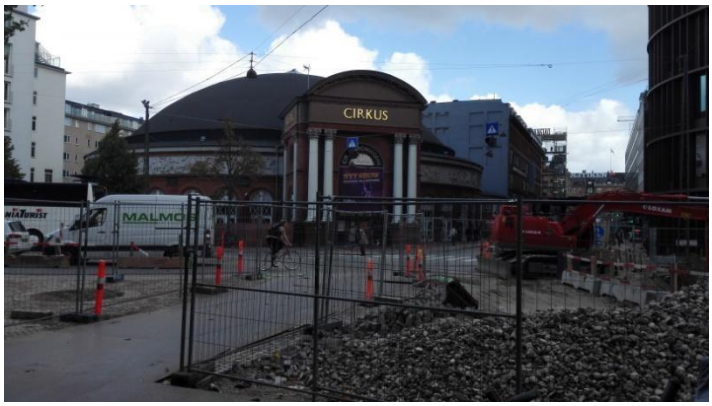


Der Hurrikan „Anna“ zieht im Laufe der Woche über die Ostsee hinweg. Wir haben Sturm und damit ausreichend Zeit, um uns Kopenhagen anzusehen. Was wir jedoch ganz vergessen ist, dass mit dem Sturm auch Regen über uns hinwegzieht. Einen Tag haben wir etwas Sonne,

aber dann regnet es doch ziemlich stark. Obwohl wir an Bord Heizung haben, benötigt unsere Kleidung lange, bis sie wieder trocken ist. Auch haben wir nicht genug Schuhe dabei, um die nassen zu wechseln. Mit Gummistiefeln laufe ich mir schnell Blasen. So machen wir bei Regenpausen kürzere Ausflüge in die Stadt und verbringen viel Zeit gemütlich mit einer Tasse Tee vor dem Ofen.

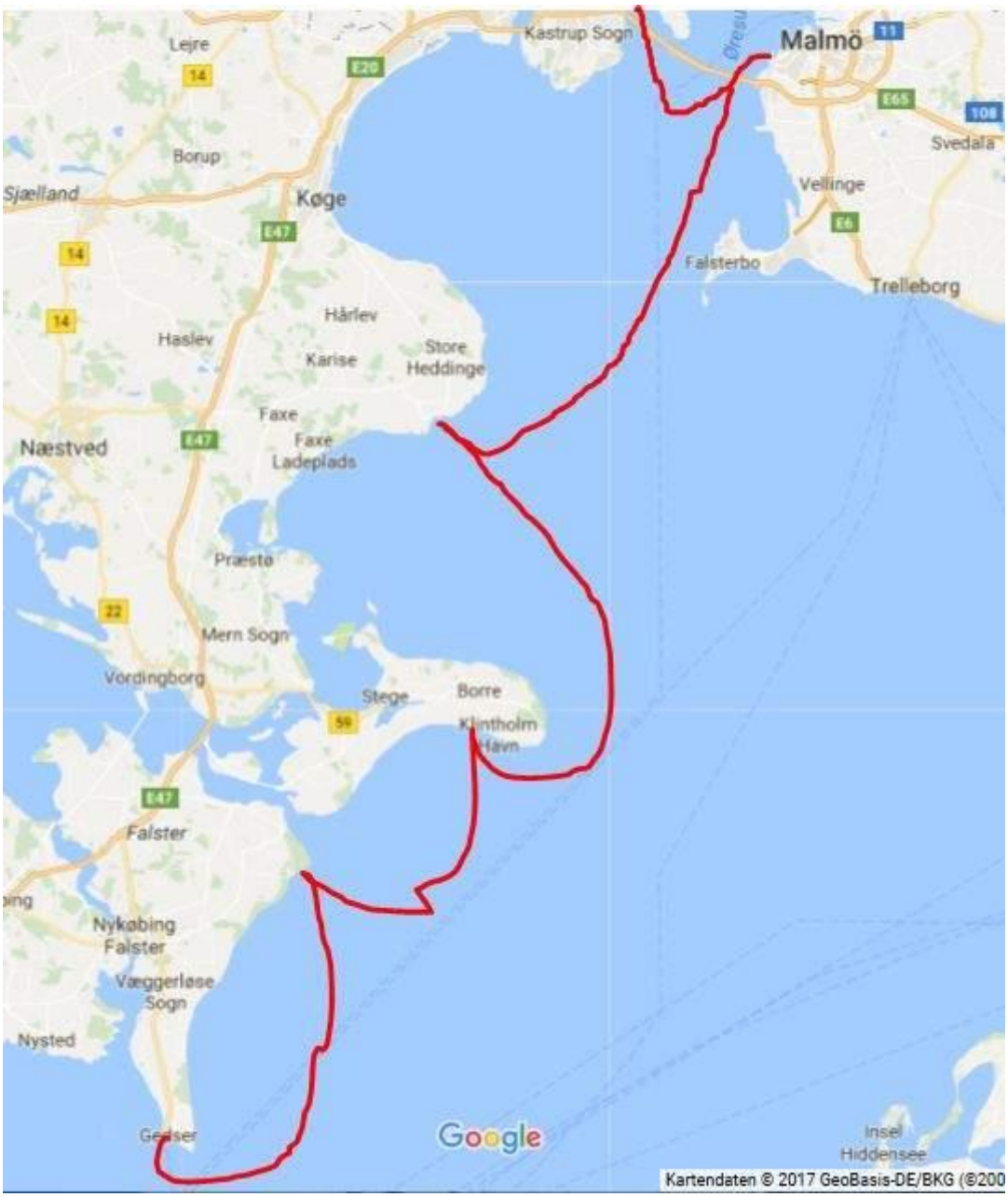
Ein wenig enttäuscht bin ich, als ich feststelle, dass Kopenhagen eine einzige Baustelle ist. Überall stößt man auf Bauzäune und eingerüstete Häuser. So kann man die schönen Fassaden gar nicht sehen und die Häuser wirken nicht. Hier ein paar Fotos.




CIRKUS

NAVFFUEN

Etappe 15: von Kopenhagen bis Gedser



38 Kopenhagen – Rødvik - Klintholm - Hesnaes - Gedser (05.10. bis 16.10.2017)

Wir begeben uns auf unseren letzten Streckenabschnitt unserer langen Reise: wieder zurück nach Kiel. Die letzten ca. 250sm.

Das Wetter ist kalt, regnerisch, und oft auch stürmisch. Dieses Jahr ist es sehr früh kalt geworden. Im vergangenen Oktober und in dem davor konnte man im Oktober noch bei mildem Wetter gut segeln. Gut, ein paar kalte Tage waren dabei, aber die meisten waren noch schön. Ganz anders ist es in diesem Jahr.

Das Kerosin, mit dem wir unsere Bordheizung betreiben, neigt sich dem Ende entgegen. Ersatz ist hier in den kleinen Örtchen nicht zu bekommen, Versand nicht möglich, da wir unsere Route nach dem Wind richten müssen und noch gar nicht wissen, welche Häfen wir anlaufen. Und außerdem sind die Hafenmeister gar nicht mehr vorort.

Die kleine Keramikheizung hat vor zwei Monaten schon aufgegeben. Also bleibt uns nur, so wenig wie möglich zu heizen und so schnell wie möglich nach Kiel zu kommen.

Von Kopenhagen aus segeln wir nach Malmö. Wir müssen doch unter der Öresund-Brücke hindurchsegeln! Außerdem ist Einkaufen in Schweden um ein vielfaches günstiger, als in Dänemark.

Unser nächstes Ziel ist **Rødvik**. Wir haben halben Wind (von der Seite) und die Logge zeigt

5,8kn „Fahrt durch's Wasser" an. Der Plotter daneben zeigt die „Fahrt über Grund" an: 8,7kn. Hier ist Strömung, die uns zusätzlich anschiebt. Wir freuen uns sehr darüber, erreichen wir unser Ziel doch um so schneller.

Die Sonne scheint vom blauen Himmel, wir sind froh, dass es trocken ist. Ein selten schöner Segeltag, an dem alles paßt: Wind, Welle, Sonne…

Rødvik ist ein kleiner Fischerort mit etwas Sandstrand zum Spazierengehen. Wir freuen uns auf Bewegung und auch Maja ist wieder in ihrem Element.

Sie sieht aus wie ein Yeti und ist reif für eine ausgiebige Dusche.

Nach **Rødvik** steuern wir **Klintholm** an. Auch heute haben wir wieder einen schönen Segeltag mit achterlichem Wind und immer um die 6kn auf der Uhr. So macht Segeln Spaß, das ist wie Cruisen.

Wir passieren die Kreidefelsen, für die die Insel **Møn** bekannt ist. Als wir um das Kap segeln, kommt der Wind fast von vorne. Hatten wir vorher die volle Besegelung gefahren, müssen wir jetzt sofort reffen. Die letzte Strecke bis in den Hafen wird dann noch recht ungemütlich.

In **Klintholm** ist es, wie in den Häfen zuvor: Zahlen nur am Automat mit Kreditkarte. Ein Zettel an der Tür zum Hafenmeister weist darauf hin, dass dieser morgens von 8:00 bis 9:00 in seinem Büro anzutreffen ist. Als Reinald sich morgens auf den Weg dorthin macht, ist niemand da.

Am nächsten Tag haben wir keinen Wind. Wir beschließen, einen Hafentag einzulegen und Richtung Kreidefelsen zu laufen. Dem Fahrplan der Bushaltestelle entnehmen wir, dass alle drei Stunden einer fährt. Prima. Rückfahrt gebongt. Wir wandern immer den Strand entlang. Irgendwann geht es links ab in die Hügel, hinauf zu den Kreidefelsen. Dort angekommen, wandern wir noch ein wenig herum. Um 14:11 Uhr soll der Bus abfahren. Zeit genug. Als wir an der Bushaltestelle warten, kommt kein Bus.

Wir gehen zurück zur Tourist Information, um zu fragen. Man teilt uns mit, dass der Bus seit Mitte September nicht mehr fährt. Na, toll. Auf dem Fahrplan steht nichts davon! Servicewüste Deutschland? Fahrt mal nach Dänemark!

Wir gehen zum Parkplatz und hoffen, dort einen netten Autofahrer zu finden, der uns mit zurück nimmt. Wir sind ungefähr 13km gelaufen. Der direkte Weg ist zwar kürzer, aber es reicht uns trotzdem.

Wir warten, sprechen ein paar Leute an. Sie fahren in eine andere Richtung. Mist. Wir warten weiter. Es kommt niemand mehr zu seinem Auto zurück.

Also doch zurückgehen. Langsam laufen wir die Straße entlang. Als ein Auto kommt, drehe ich mich um und strecke den Daumen aus. Das Auto wird langsamer und hält tatsächlich an. Beim ersten Versuch direkt! Ich gucke auf das Nummernschild: ein Franzose. Ach so. Im Auto sitzt ein ganz junger Mann, ich schätze ihn auf Anfang 20. Ob er wohl nach **Klintholm** fährt? Nein, aber wenn wir ihm sagen, wo das ist, bringt er uns hin. Das ist doch sehr, sehr freundlich! Er hat einen kleinen Peugeot, vorne zwei Sitze, die Rückbank demontiert. Ich müßte in den Kofferraum, meint er.

Egal, Hauptsache, ich muß nicht laufen! Ich lege mich also hinten hinein, man reicht mir Maja an. Reinald darf sich vorne auf den Beifahrersitz setzen. Wir unterhalten uns ein wenig.

Das übliche „Woher, wohin“. Der junge Mann ist durch Dänemark und Schweden unterwegs, wohnt in Familien, die ihn gegen Kost und Logis etwas arbeiten lassen. Wenn er frei hat, fährt er mit seinem Autochen das Land ansehen.

Im Kofferraum liegt eine dicke Isomatte, ein Schlafsack, seine Klamotten…so geht das auch. Egal wie, aber unterwegs sein.

Als wir am Hafen ankommen, laden wir ihn noch auf einen Kaffee aufs Boot ein, was er gerne annimmt. Er ist das erste Mal auf einem Segelboot und läßt sich einiges erklären. Nach dem Kaffee zieht er weiter. Eine nette, spontane Begegnung.

Am nächsten Tag kommt ein großes Segelboot in den Hafen und fährt in ein Becken, in dem niemand sonst liegt. Als ich sehe, dass nur ein Mann drauf ist, eile ich an den Steg, um ihm beim Anlegen zu helfen. Wir haben wieder ziemlich stürmisches Wetter. Er lehnt die Hilfe freundlich ab und ich bleibe stehen, um zuzusehen.

Wir kommen ins Gespräch und ich lade ihn für den Abend zu uns aufs Boot ein. Eine wirklich sehr interessante Begegnung! Micha lebt seit drei Jahren nur auf dem Boot, hat alles verkauft: Firma, Haus, Einrichtung. Segelt nur noch und bleibt, wo es ihm gefällt. Hat keinen Wohnsitz mehr. Er ist genau so alt wie ich. Wow. Respekt! Da gehört viel Überzeugung dazu, so einen Schlußstrich zu ziehen. Mich berührt diese Begegnung jedenfalls ungemein und ich denke tagelang über ihn nach.

Er verkauft uns übrigens seine Elektroheizung, weil er die Möglichkeit hat, sich zeitnah wieder eine zu besorgen. So haben wir wieder Heizung und keinen Druck mehr, schnell nach Hause zu fahren.

Als es zu stürmen aufhört, ziehen wir bei immer noch ziemlich starkem Wind weiter. Wir wollen nach **Gedser**. Bis dahin sind es 40sm. Leider läßt der Wind immer mehr nach. Als wir nur noch zwischen zwei und drei Knoten auf der Logge haben, beschließen wir, nach **Hesnaes** in den Hafen zu fahren und bei passendem Wind weiter. Das kann dauern! Erst wieder 7 Beaufort, dann 5-6, also fahrbar, aber genau auf die Nase. Nein, mit Motor tun wir uns nicht mehr an. Ist ja auch egal. Der Hafen ist klein und schnuckelig, so wie das Dorf auch. Leider legt man hier in der Nachsaison wohl keinen Wert mehr auf Sauberkeit. Die Sanitäranlagen sind mit Abstand die schmutzigsten auf unserer Reise. Die vollen
Liegegebühren verlangen, aber keine Leistung bringen…auch die Wasserleitung am Steg war bereits abmontiert.

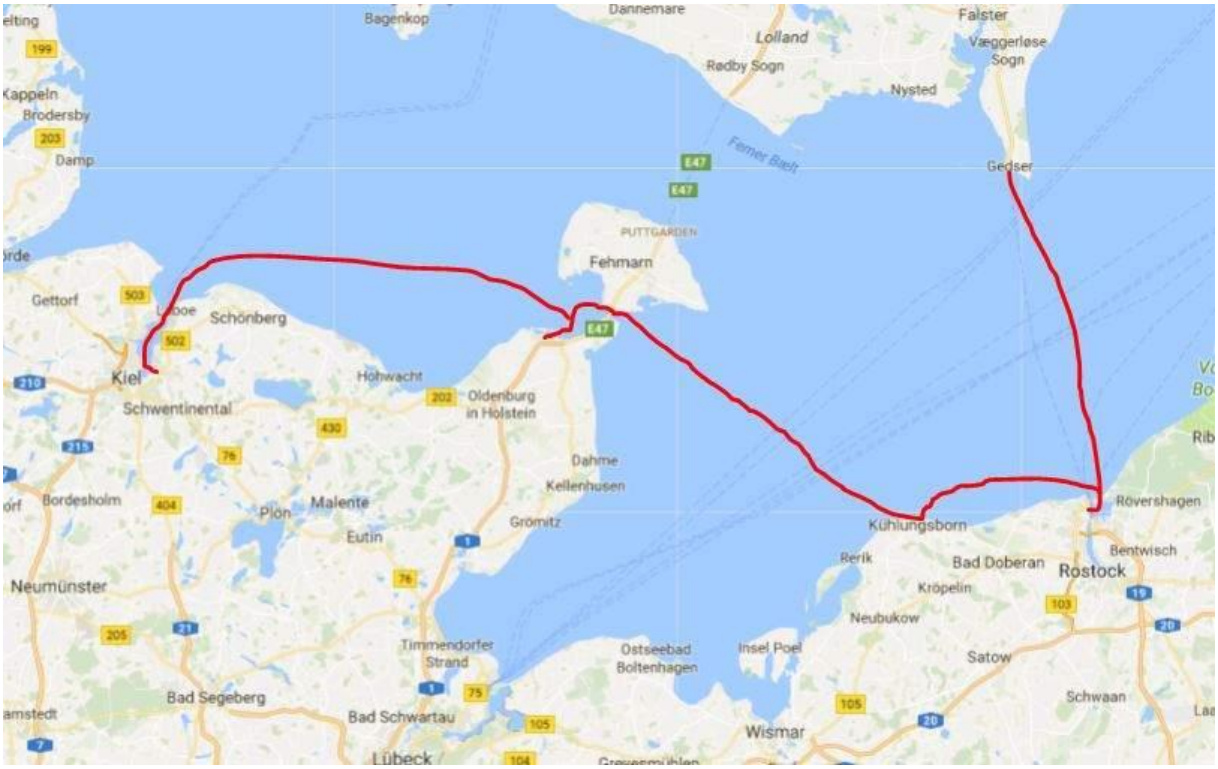
Rund um **Hesnaes** kann man schön wandern. Den Strand entlang, oder durch weitläufige Buchenwälder. Einen Nachmittag fahren wir mit dem Bus ins ungefähr 18km entfernte **Nykøbing** zum Einkaufen. Das ist die einzige Möglichkeit, sich hier zu versorgen. Die Busse fahren sehr oft, es ist völlig unproblematisch. Das sollte in Deutschland auf dem Land auch mal so sein!

Es werden drei Tage Aufenthalt, bis wir weiterfahren können. Wir wollen nach **Gedser** und dann die dänische Küste weiter entlang bis **Langeland**.

An **Gedser** können wir nichts finden. Es hat nichts schönes, nichts Einladendes. Die Liegegebühren sind hoch. Irgendwie sind wir Dänemark leid. Teure Hafengebühren, keine Leistung dafür, keine Hafenmeister mehr, alles zu, die Gehsteige hochgeklappt.

So beschließen wir, doch lieber nach Deutschland zu fahren und dort an der Küste entlang bis Kiel.

Etappe 16: von Gedser bis Kiel



Gedser - Warnemünde - Kühlungsborn - Heiligenhafen - Kiel (17.10. bis 22.10.2017)

Von **Gedser** aus segeln wir nach **Warnemünde**. Hoch am Wind mit 5 bis 6 Knoten. Nach der Hafenausfahrt von **Gedser** war das Wasser ziemlich kabbelig und wellig. Das wurde weiter draußen dann besser und wir hatten eine ruhige, flotte Überfahrt.

Zurück in Deutschland. Mit **Warnemünde** betreten wir das erste Mal seit sechs Monaten wieder deutschen Boden. Ein merkwürdiges Gefühl. Man kann plötzlich wieder jeden verstehen! Im Hafen und auch in den Läden. Alles wieder lesen!

Wir bleiben zwei Tage und segeln dann weiter nach **Kühlungsborn**. Hier gibt es die ersten frischen Brötchen zum Frühstück! Der Bäcker ist direkt am Kopf des Steges. Von **Kühlungsborn** aus geht es weiter nach **Heiligenhafen**.

Am 22.10.2017 erreichen wir unseren Heimathafen auf der Schwentine in **Kiel**. Wir waren 190 Tage unterwegs und haben 2.918 sm zurückgelegt (5.405 km) und 8 Länder bereist.

Hej, hallo oder Moin, Moin,

jetzt werde ich auch mal was zur Reiseberichterstattung beitragen.
Ach ja, ich heiße Maja, Oberbootsmann Maja, Chief auf der Segelyacht Arilon.

Mein bisheriger Werdegang ist der übliche eines Bolonkawelpen. Ich bin am 16.12.2016 zur Welt gekommen, wurde mit 8 Wochen von
meinem Rudel in ein Neues verkauft. Gleich am ersten Tag haben die Neuen viel Unsinn mit mir in unserer neuen Behausung angestellt. Hat mich schnell hungrig und müde gemacht.

Am nächsten Morgen habe ich mich mit meiner charmanten Art bemerkbar gemacht und beide an ihre Pflichten erinnert. Aufstehen, Gassi gehen. Die Strafe folgte auf dem Fuß, Unser erster Tag am
Strand. Oh war das fürchterlich, viele große Artgenossen und kaltes Wetter haben mich dazu veranlasst auf den Arm oder ins Tragetuch zu wollen. Mein neues Rudel hatte ich da schnell im Griff.

So nach und nach wurde ich in mein neues Rudel integriert und ich lernte viel Neues kennen. Auto fahren liebe ich wie ihr bestimmt erkennt.

An Bord der Arilon ging ich erst sehr skeptisch, war aber doch neugierig. Das sollte demnächst also mein neues Heim werden.

So, endlich ging es los, das Abenteuer begann. Gut eingepackt gegen die lausige Kälte trat ich meinen Dienst als Bordhund an.

Alles Schönreden nutzt nichts, ich bleibe zurückhaltend und warte auf mein Aha Erlebnis. Oder sieht so ein fröhliches und zufriedenes Crew-Mitglied aus?

Mit der Zeit lernte ich dazu, wenn nach einem langen Segeltag der Motor angelassen wurde, fuhren wir in einen Hafen und ich durfte zum Skipper auf den Arm. Dann sind wir sofort nach dem Anlegen Gassi gegangen, aaaaahhhh, welche Erleichterung. Später folgten ausgiebige Spaziergänge: Toben, Spielen und mit Artgenossen rumbalgen.

So nach und nach wurde ich in meine Aufgaben als Bordhund eingewiesen. Als erstes mußte ich meine Schwimmhilfe tragen lernen. Das hat mich sofort umgehauen, ich brauchte eine längere Ruhepause.

Puh, langsam wurde mir warm unter meinem Pelz. Abhilfe mußte her. Also spendierte mein Lieblingsskipper einen Friseurbesuch.

Nach unserer Sturmfahrt nach Riga wurde ich wegen Tapferkeit vor Wind und Wellen zum Bootsmann befördert. Natürlich übernahm ich gleich das Kommando an Bord.

Unterstützung

Saustall, aufräumen

Wache halten

für den Steuermann

Alle Mann antreten, ihr?

Standesgemäß vom Skipper übergesetzt

Morgendliche Weckrunde

wo bleibt

Natürlich kam ich auch zu etwas artgerechtem Ausgleich. Ist doch klar, daß bei meinen anstrengenden Aufgaben auch Abwechslung sein muß.

Buddeln im Sand, Mammi Skipper
Stadtbummel mit für jeden spaßig
Schaukel, nicht ein Hochgenuß

Selbstgerupfte Blaubeeren Schären
Große weite Welt in Kopen- hagen
auf Finnlands

Ach, ja Fahrrad fahren ist auch so ne Sache, die Einen mögen es, die Anderen nicht. Ich habe es schätzen gelernt, es spart Energie für meine Aufgabe als Crewchef.

1. Versuch, lasst mich hier raus
2. Versuch, cool ich gewöhne mich daran
Freundschaften im Ausland schließen ist ein wichtiger Bestandteil dieser Reise. Jedenfalls bei mir.

Mein erster Freund **Ich liebe große Jungs**

Mit denen durfte ich mich nicht anfreunden, ich wurde massiv daran gehindert.
Nach einer weiteren Sturmfahrt wurde ich, weil ich meine Mammi Skipper getröstet habe, zum Oberbootsmann befördert. Jetzt habe ich Alle und Alles im Griff, ich wickle beide um den Finger.

Schmusestunde **Mein wahres Wesen, ich lasse mit Mammi arbeiten und genieße das Nichtstun Bedauerlich, unsere Reise nähert sich dem Ende und somit mein sorgenfreies Leben. Ich hörte, wie sich Mammi und der Steuermann über meine Ausbildung und Erziehung unterhalten haben. Die denken wohl, daß ich nichts merke, aber ich werde mir schon was einfallen lassen bis zur nächsten Reise. Dann soll es in den Süden gehen, ich freue mich schon riesig. Bis zu meinem nächsten Reisebericht bleibe ich Oberbootsmann Maja, Wuff, Wuff.**

In diesem Sinne….