

„Ach is des schee!“ - Bericht über den Segeltörn des SCR 03 in Schweden 2004

Die Teilnehmer

Crew 1

Boot Oceanis 361 Name ? Hier geht der Bericht schon im Vorspann los, den eigentlich sollte die Crew das Boot „Diana“ übernehmen, das aber wg. mangelhafter Ausstattung abgelehnt wurde. Sie erhielten (s. u.) ein anderes Boot, das keinen Namen auf dem Rumpf hatte, deswegen „No-Name“ oder „SK-Spatzl“ genannt wurde. Letztlich war der Name in den Bootspapieren „Red Ocean“, was gegen Ende des Törns eindrucksvoll bestätigt wurde....

Ralf Rudersdorf (Skipper), Annegret und Alfred Goeres, Oliver Rosenthal

Crew 2

Boot Oceanis 361 „Demi“

Klaus Kraft (Skipper), Karl Frey, Kirsten Herzog, Hans-Peter Scheerer

Crew 3

Boot Dufour 36 „Emilie“

Uli Scharmacher (Skipper), Heiko Heese, Manuela Peters, Anette Scharmacher

Crew 4

Boot Dufour 36 „Essi“

Walter Raschel (Skipper), Dierk Reber, Heike und Reimund Weyer

Die Törnroute in Kurzfassung:

- 12.06. Anreisetag, kein Segeln
- 13.06. Kurztripps von der Basis in Saltsjö-Duvnäs nach Stockholm-Wasahafen und zurück (14 sm)
- 14.06. Saltsjö-Duvnäs – Furusund (32 sm)
- 15.06. Furusund – Österhamnen auf Arholma (16 sm)
- 16.06. Arholma – Mariahamn auf den Åland-Inseln (32 sm)
- 17.06. Hafentag in Mariahamn
- 18.06. Mariahamn – Kastelholm (26 sm)
- 19.06. Kastelholm – Rämmerhamn (30 sm)
- 20.06. Rämmerhamn – Degerby (32 sm)
- 21.06. Degerby – Rödlöga in Schweden (50 sm)
- 22.06. Rödlöga – Nässlingen (32 sm)
- 23.06. Nässling – Waxholm (23 sm)
- 24.06. Hafentag in Waxholm
- 25.06. Waxholm – Saltsjö-Duvnäs (10 sm)
- 26.06. Ausflugstag Stockholm
- 27.06. Heimreise

Hinweis des Autors

Die Ereignisse wurden aus Sicht eines Mitglieds der Crew der „Demi“ geschrieben. Wenn von „wir“ die Rede ist, müssen daher nicht unbedingt alle 16 Teilnehmer gemeint sein, es könnte auch nur die Crew betreffen.

Hans-Peter Scheerer

10.06.04 (Do)

2 Tage vor der Hauptgruppe reisen Heike und Reimund mit einem geliehenen Opel-Movano (2,5 t-Klasse) um 7 Uhr ab. Im Gepäckraum je eine Tasche mit schwerem Gepäck von jedem Crew-Mitglied und vernachlässigbare Mengen an Bier und Wein bis zur Zuladungsgrenze. Durch diesen gemeinnützigen Einsatz wurde ein wichtiger Pfeiler für einen erfolgreichen und günstigen Törn gelegt. Die max. 15 kg Fluggepäck pro Person bei Ryan-Air sind mit Segelbekleidung kaum einzuhalten, erst recht nicht für einen 2-Wochen-Törn. Die Übergepäckzuschläge von Ryan-Air sind schmerzhaft und bewegen sich bei etwa 7 €/kg.

12.06.04 (Sa)

5:45 Uhr: Klaus und Kiki holen mich zu Hause ab. Es folgt eine glatte Fahrt nach Hahn, mit sauberem Einchecken ohne das gefürchtete Übergepäck. Abflug 9:30 Uhr mit ca 15' Verspätung, ca 11:20 Uhr Ankunft in Stockholm-Skavsta. Draußen warten bereits 2 VW-Busse die ausreichend Platz für je 7 Personen und die Segeltaschen bieten. Nach Aussage des Fahrers sind es etwa 140 km zum Hafen von **Saltsjö-Duvnäs**. Gegen 13:40 Uhr muss der Fahrer einräumen, dass er sich verfahren hat, Hunger macht sich breit. Gegen 14 Uhr erreichen wir den Hafen.

Gott sei Dank sind Reimund und Heike bereits angekommen. Sie erreichten den Hafen gegen 12:30 Uhr und nach ca. 1650 km Fahrt. Frage an Heike: „Gab es Probleme mit dem Alkohol an der Grenze?“ Antwort Heike: „Was ist eine Grenze? Wir haben weder auf der Hin- noch auf der Rückfahrt bemerkt, dass wir in ein anderes Land gefahren sind, mit Ausnahme der Straßenschilder und Ortsnamen. Also keine Kontrollen oder sonstige Schwierigkeiten. Auch die Hinfahrt verlief bis auf kurze Stockungen vor Baustellen in Deutschland staufrei und ohne Probleme.“

Der Eincheck ist frustig und dauert mit Skipper-Einweisung bis nach 20 Uhr. Ralf lehnt sein Boot – die Diana – gleich ab, weil die Sprayhood fehlt. Auch die anderen Boote sind nicht gut ausgerüstet. Nur eines hat Funk, keines ein Dingi, nur ein Boot eine funktionierende elektrische Ankerwinde. Den erfahrenen Skippern des SCR entgehen auch nicht fehlende Lifebelts und Lifelines oder das schmutzige Geschirr in den Schapps. Dafür ist auf jedem Boot m³-weise Bettwäsche, die Ralf vorher abbestellt hatte. Die Ansprechpartner vor Ort Göran und Markus („Blondie“) sind zwar um Abhilfe bemüht, aber angesichts des Wochentags nicht recht erfolgreich. Angeblich seien sie nicht rechtzeitig vom Veranstalter auf die mit diesem vereinbarten Ausstattungsstandards aufmerksam gemacht worden.

Anlegen und Festmachen in Schweden

Angeblich nutzen die Schweden keine Dingis – sagte jedenfalls unser Vercharterer Göran als wir diese erbat. Aber der sagte auch noch andere Dinge die nicht richtig waren, zum Beispiel dass die Schweden keine Gastlandflaggen fahren würden und nachts die Heimatflagge draußen ließen.

Die Schären haben eiszeitlich bedingt ein steiles und ein flaches Ufer, jedoch alles steinig. Es wird angelandet mit dem Bug voraus. Achtern voraus ist die Gefahr zu hoch, sich an einem Stein das Ruder zu beschädigen. Der flache unterwasserseitige Bug der Schärenkreuzer dient dazu möglichst weit an das Ufer fahren zu können.

Unsere Boote sind mit einer Rolle Flachleine ausgestattet. Daran machen die Schweden den ca. 1,2 m langen Edelstahlhaken fest, mit dem auch die Muringbojen eingefangen werden und benutzen dies auch als Festmacher. Nach anfänglichem Zögern („An den Rolladengurt sollen wir uns hängen?“) testen wir auch diese Variante. Sie scheint zu halten, wenngleich die Belastung bei 4-5 Bft nicht zu hoch war. Auch die Kette des Heckankers wird an dieses Band gebunden.

Da Ralf ein anderes Boot aus Finnland bekommen soll, ist die erste Planung im Eimer, denn das soll erst Sonntag abend ankommen. Aufgrund der Dauer des Einchecks ist an ein Auslaufen nicht mehr zu denken. Abends die ersten gastronomischen Erfahrungen in Schweden. Die Pizzeria ist nicht unbedingt landestypisch (wenngleich weit verbreitet), hat dafür aber super Pizzen. Für schwedische Verhältnisse auch nicht teuer, jedenfalls im Vergleich zu den 13 € die mittags im Hafen für „Bratwürst!“ gezahlt wurden. Abschließend kurzer Umtrunk auf der „Demi“, das Boot war ziemlich voll. Die erste Nacht an Bord ist trotz Belegung der unbequemen Salon-Koje gar nicht schlecht.

13.06.04 (So)

Herrliches Wetter, Kiki und Karl beglücken uns mit einem Morgenkaffee an Bord im Lee der Spayhood – super. Die Toilette ist total überfüllt. Die sanitären Einrichtungen in diesem Hafen sind kaum eine Erwähnung wert – es gibt sie nicht. 2 Toiletten die vermutlich zu einer Gasstätte gehören und eine Toilette für das Personal sind meist abgeschlossen. Eine Dusche fehlt komplett.

Bis auf die Diana, die getauscht werden soll, sind alle Boote um 11 Uhr klar zur Abfahrt. Das Ziel heißt Stockholm-City, der Wasa-Hafen.

Zu diesem in Schweden weit verbreiteten Namen ein kleines Zitat aus der Encarta: „Wasa, schwedisch Vasa, schwedische Dynastie, die von 1523 bis 1654 die schwedischen und von 1587 bis 1668 die polnischen Könige stellte. Das Geschlecht ist seit dem 13. Jahrhundert bezeugt und gelangte mit Gustav I. Wasa, der als Heerführer Gustav Erikson Schweden aus der Abhängigkeit von Dänemark befreite und 1523 zum König gewählt wurde, auf den schwedischen Thron. Mit dem Thronverzicht Christines 1654 endete die Königsherrschaft der Wasa in Schweden.“

Ralf und seine Crew schlagen unser Angebot zur Mitfahrt aus und fahren mit dem Zug nach Stockholm. Sie möchten auf jeden Fall vor 18 Uhr zum vereinbarten – zweiten – Übernahmeterrin im Hafen zurück sein.

Die Fahrt beginnt unter Motor, den in dem engen Fjord weht Gegenwind und Kreuzen ist zu gefährlich. Nach ca. 1 h erreichen wir freies Wasser und segeln – endlich ! Wir segeln soweit es geht und fahren die letzten Minuten unter Motor. Die Ansicht von Stockholm vom Wasser ist toll und wir drehen eine kleine Genießerrunde. Gegen 14 Uhr liegen alle Boote fest und die Sightseeing-Tour wird an Land fortgesetzt.

Stockholm ist wirklich beeindruckend und das Wetter perfekt. Kurze Hosen und Sandalen sind angesagt. Die Stadt ist auch sehr sauber, ebenso die Cafes und Restaurants. Sehenswürdigkeiten gibt es wahrlich genug (davon am Ende mehr). Zum Abschluss eine kurze Fahrt mit der Fähre, die auf den Hauptlinien im 10-Minuten-Takt verkehrt, zum Stadtteil Djurgarden, wo unser Liegeplatz unweit eines fest installierten Vergnügungsparkes liegt. Die Mannschaft der „Essi“ ging eigene Wege. Gegen 17 Uhr Abfahrt zurück in den Heimathafen, leider unter Motor, da kein Wind (Tagesleistung 14 sm).

Die Crew der Diana bezieht ihr neues Boot ohne Namen (!). Wir kochen abends Bratkartoffel, Eier und Salat. Kaum steht das Essen auf dem Tisch, werden wir dringend gebeten die Box zu räumen. Es scheint eine Eignerbox zu sein und die einzige die breit genug für die 43ft Jeanneau ist.

Ruck-Zuck fährt Klaus das Boot rückwärts raus, herum um den Steg und in die gegenüberliegende Box. Blondie, der Gehilfe von Göran staunt still über das Manöver. Kein Tropfen Rotwein aus den gefüllten Gläser wird verschwappt.

Abends gibt Kiki einen Aus, da sie vor kurzem Geburtstag hatte. Uli – El Presidente - überreicht ihr ein Geschenk und alle bringen ein Happy-Birthday. Es wird ein feuchter Abend mit viel Sekt. Zeitweise sind alle 16 Personen auf der „Demi“. Nach ein Uhr ist irgendwann Schluss.

Das Segel-Kamasutra, Teil 1

Die verschiedenen Stellungen, denen sich Segler aussetzen um zum Segelhöhepunkt zu kommen, ermuntern uns zu genauer Beobachtung: Da ist zum Beispiel der gehechtete liegende Palstek mit dem Auge der Muringboje beim Anlegen. Falls dieser mißlingt kommt als Manöver des letzten Augenblickes noch der 4-armige doppelt liegende Palstek in Frage, bevor die Boje quer unter dem Schiff verschwindet...

14.06.04 (Mo)

Morgens sind einige zerknitterte Gesichter erkennbar. Trotzdem sind wir („Demi“) zum vereinbarten Abfahrtstermin um 10 Uhr bereit. Leider sind es die anderen nicht, so dass wir erst kurz vor 11 Uhr auslaufen können. Auf dem gleichen Weg wie am Vortag führt uns der Weg durch den malerischen Fjord. Es ist toll, wie die hübschen Holzhäuser an die steilen Felsen gebaut wurden. Nach der Art der Häuser scheint es der Wohnort reicher Städter zu sein.

Der Wind verläßt uns an diesem Tag leider recht früh bzw. kommt aus der falschen Richtung um in den engen Fahrwassern manövrieren zu können. Am frühen Nachmittag zwingt uns eine Schlechtwetterfront in die Regenbekleidung. Dies ist jedoch nur von kurzer Dauer. Beim Anlegen im Hafen an der Muringboje mit Hilfe des "Fleischerhakens" (s. „Anlegen in Schweden“) üben sich Karl und Kirsten im „4-armigen doppelt liegenden Palstek“ (s. „Segelkamasutra“). Karl fummelt am Palstek so lange, bis Kirsten vor der Wahl steht, entweder den Haken oder einen Finger zu opfern. Doch der unbedingte Durchhaltewillen zahlt sich aus.

Der Hafen von **Furusund** ist sehr malerisch und uns begrüßt eine sehr hübsche und freundliche Hafenmeisterin. An ihrem Schwangerschaftsbauch wird deutlich, dass andere Männer dies genauso gesehen haben. Die Hafengebühr erscheint mit 150 skr recht hoch (1 € sind ca. 8,7 skr), doch dafür ist die Saunabnutzung enthalten.

Der Hafen liegt direkt an einer viel befahrenen Fährroute. Abends schweben gigantische Fähren vorbei, während wir einen gemütlichem Umtrunk auf der „Emilie“ nehmen. Darunter ist auf die „Jewel of the Seas“, ein schwimmender Appartementkomplex, der so verglast ist, dass er aussieht wie ein Hochhaus auf dem Wasser. Gegen Mitternacht ist Schluss.

15.06.04 (Di)

Die morgendliche Abfahrt verzögert sich, Ablegen gegen 11:30 Uhr bei schönem Wetter. 5 Minuten später sind auf der „Demi“ die Segel oben. In NO-Richtung segeln wir durch Fårholms-Revet. Dort ereilt uns eine Schlechtwetterfront. Diese zeichnet sich bereits frühzeitig ab. Punktgenau sind wir in Segelkleidung und haben die Segel geborgen. Ein heftiger Schauer mit starken Böen prasselt auf uns herunter, das Suchen von Tonnen wird stark erschwert und wir tasten uns langsam unter Motor weiter. Doch 15' später ist alles vorbei. Im Laufe des Tages bewahrt ein beherzter Stützgriff von Hans-Peter an den Südpol Kirsten vor dem Niedergangs-Abgang.

Navigation in den Schären

Generell ist die Navigation anspruchsvoll. Es bedarf aufgrund der Vielzahl an Inseln, die von Seehöhe aus nicht immer voneinander unterscheidbar sind, stetiger Kontrolle auf der Karte und eines guten Vorstellungsvermögens um Kartenbild und Ausgucksicht übereinander zu bringen. Weiterhin sind sehr viele Tonnen und Lichtzeichen installiert, die leicht verwechselt werden können. Die Karte muss immer in Reichweite liegen. Zahlreiche Richtfeuer weisen der Schifffahrt bei Nacht den Weg durch den Schärengarten („Skårgården“). Gefahrentonnen weisen keine Toppzeichen auf, sondern sind lediglich an der Farbgebung unterscheidbar. Es scheint ohne technische Hilfsmittel wie GPS-Kartenplotter am Steuerstand nicht angeraten, als Revierfremder ohne eine 2. Person mit guten Navigationskenntnissen die Inselwelt zu erkunden. Zwar sind Flachstellen mit weniger als 2 m selten, aber häufig liegen Steine nur kurz unter der Oberfläche. Wenn es zu Grundberührung kommt, gibt dieser kaum nach.

Wir segeln hinein in eine herrliche Schärenlandschaft. Bei Vibeon ankern wir in einer Bucht bei herrlichem Sonnenschein. „No-Name“ wird parallel genommen, da nur die „Demi“ über eine (funktionierende) elektrische Ankerwinch verfügt. Bei Musik von Simon & Garfunkel sonnen wir uns, trinken Pulver-Capuccino (Gute Idee Karl!) und essen Kaffeestückchen mit Sprüh-Sahne.

Göran Brandt: „In the Skårgården you feel free“

Eigentlich war die Sahne eine Verwechslung. Bei der Vorab-Bestellung dachten wir an flüssige Sahne, hatten jetzt aber 4 Dosen Sprüh-Sahne an Bord. Also das Beste daraus machen! Als sich der Himmel erneut verdunkelt fahren wir weiter zu unserem Hafen „**Österhamnen**“ auf der Insel Arholma. Die Tagesstrecke beträgt ca. 16 sm als wir um 16:50 Uhr festliegen.

Und wie wir liegen !! Ein wunderschöner Naturhafen in traumhafter Landschaft. Die Infrastruktur ist recht rustikal. Ein einfacher Steg, Trockentoilette („TC“), keine Dusche, dafür eine hübsche und freundliche Hafenmeisterin mit Hund. Wenige Meter vom Steg befindet sich eine rustikale Holz-Sauna mit Holzhofen. Hinter dem Schuppen kann und muss man selbst Holz hacken. Wir verzichten, was vielleicht ein Fehler war, den wir sehen am selben Abend noch Saunisten die auch mutig in die kalte Ostsee (ca. 11°) steigen.

Karl: „Annegret wenn Du Holz hackst, gehe ich mit Dir in Sauna!“

Die ganze Insel steht unter Naturschutz und es fahren keine Autos. Wir wandern ein wenig und finden einen tollen Aussichtspunkt mit einem alten Leuchtturm. Ein Cafelokal („Dansbanan“) hat noch nicht geöffnet, wir sind in der Vorsaison.

Nach einem Abendessen (Nudel und Thunfisch-Sauce) beschließen wir den Sonnenuntergang auf dem Turm zu sehen. Der GPS von Klaus kann für jeden Standort die SA und SU-Zeiten errechnen und rechtzeitig erklimmen Hans-Peter, Heiko, Kiki und Klaus mit 2 Flaschen Sekt, 2 Digicams und einer Videokamera bewaffnet den Aussichtspunkt. Hier erleben wir einige traumhafte Momente die sich nicht beschreiben lassen. Mehr als einmal fällt der Satz der unser Motto für die ganze Fahrt werden sollte: „Ach ist des scheel!“

Wir sind gegen 23 Uhr wieder bei den Booten, 0 Uhr verstreicht und Manuelas Geburtstag wird (zum ersten Mal) gefeiert. Einige haben „ganz schön einen im Schuh“. Um 1 Uhr ist Schluss. Kirsten - leicht benebelt - wird überredet den Heimweg von der „Emilie“ zur „Demi“ anzutreten. Ein letzter Versuch dabei die „No-Name“ zu entern wird von Ralf unter Androhung von Paddelhieben abgewehrt. Seine Frau kann ihn unbesorgt alleine fahren lassen.....

Nachts klappern bei aufkommendem Wind die Fallen und stören die Nachtruhe. Der Wind kommt aus Norden und ist kalt, die Temperatur fällt auf unter 10°.

16.06.04 (Mi)

Pünktlich zur vereinbarten Zeit um 9:30 (worüber am vorherigen Abend noch heftig gefeilscht wurde) steht Klaus in Segelklamotten am Steuer und läßt den Motor an. Heute ist der Tag der Ostseeüberquerung zu den Åland-Inseln und wir wollen früh los. 15' später geht es los und die „Demi“ nimmt als einziges Boot noch im Hafen die Segel hoch, bindet jedoch gleich ein Reff ein. Alle anderen motoren raus auf die freie See und müssen dort bei 5-6 Bft und Welle Segel setzen.

Wir sind als letzte vom Steg und doch nach kurzer Zeit schon an 2. Stelle, da die Segelmanöver Zeit kosten. Nach 30' setzt sich die „Demi“ an die Spitze, die sie auch bis zum Einlauf im Hafen von **Mariehamn** auf Åland gegen 15 Uhr behält.

Auf der Ostsee ist Starkwind (5-6) und schräge Welle bis 1,5 m. Zum Glück gibt es keinen Regen. Karl muss kotzen und auch Hans-Peter ist für kurze Zeit schlecht. Die „Demi“ segelt gut, wird jedoch sehr schnell luvgerig und lässt sich dann nicht mehr steuern. Rechtzeitiges Reffen, zur Not auch der Genua sichert die Manövrierfähigkeit. Dank GPS gelingt die Punktlandung an der Ansteuerungstonne. Aus der Hafeneinfahrt kommen ständig Großfähren, immer im Doppelpack. Da heißt es sich seinen Weg im Fahrwasser bahnen. Spitzengeschwindigkeit an diesem Tag 9,15 Kn und 32 sm sind die Tagesbilanz.

Klaus setzt den Maßstab beim Anleger: Rückwärts an den Steg, Vorleine an die Muringboje. Zum Fangen des metallischen Auges an den Muringbojen sind an Bord Edeldahlhaken von ca. 1,2 m Länge. Diese können auch daran bleiben, was wir jedoch nicht sofort erkennen. Also heißt es liegend auf dem Bauch den Palstek nach unten durch das Auge binden. Dank genauer Anfahrt gelingt der „Demi“ das Manöver auf Anhieb. Andere haben Schwierigkeiten bei dem Hafenmanöver.

Der Westhafen von **Mariehamn** ist groß und die Sanitäreinrichtungen sehr großzügig und gut ausgestattet. Für 18 € Liegegebühr ist die Saunabnutzung incl. Es heißt die Währung wechseln, denn die Åland-Inseln sind Euro-Zone.

Abends gehen wir in ein gutes Restaurant namens „Indigo“. Gehobene Gastronomie und gehobene Preise. Der Design-Waschtisch findet besonderes Interesse und das Rauchverbot in schwedischen Restaurants verbannt die Raucher vor die Tür. Dort gelingen jedoch auch spontane Kontaktaufnahmen zur einheimischen Bevölkerung. Der Abend bringt Manuelas 2. Geburtstagsfeier mit reichlich Sekt, klingt aber wegen der Temperatur und dem heftigen Vorabend ruhig aus, es ist hier noch etwas kälter als auf Arholma.

Die Mehrzahl der Teilnehmer wünscht sich einen Hafentag. Wir sind enttäuscht, fügen uns aber der Mehrheit. Ein Kompromissvorschlag (ein kurzer Schlag von 12 sm am Nachmittag) wird ebenfalls verworfen.

Bordwörterbuch Teil 1: Unterwegs

Flugsteine:	volgo: Vögel („Ich sehe Steine dort vorne.... jetzt hebt einer der Steine ab“)
aromatischer Wegepunkt:	flüchtige Duftmarke durch (versehentliches) Öffnen des Fäkalientanks
Heckspiegelnavigation:	Vermeidung von navigatorischen Redundanzen durch fachgerechtes Anpeilen der vorausfahrenden Boote

17.06.04 (Do)

Also wird es ein ruhiger Tag mit Ausschlafen, robustem Frühstück mit Rührei und genug Zeit zum Duschen und sonstigen Bedürfnissen. Anschließend ein Stadtbummel (kein besondere Ambiente in Mariehamn) mit Einkaufen und gegrillten Hähnchen aus dem Supermarkt. Das Wetter ist schön bei ca. 4 Bft, jedoch wird der Nordwind immer kälter. Der Abend wird mit Sauna und anfänglich ruhiger Sitzparty auf der „Essi“ bis etwa 1 Uhr (MESZ) begangen. Wir stellen unsere Uhren gar nicht um, müssen jedoch bedenken dass dies nach einheimischer Zeit bereits 2 Uhr ist. Die Temperaturen um 6° lassen den Wunsch nach Wärme aufkommen. Dierk und Hans-Peter bringen Decken und Kissen zum Einsatz. Dierk sieht mit umgehängter Decke aus wie Sitting-Bull. Andere werden aktiv beim Tanz auf dem Steg. Heiko gibt Annegret einen Grundkurs Salsa auf dem Anlegesteg.

Ermutigt vom wunderbaren Sonnenuntergang auf Arholma, beschließen Heiko, Kirsten und Klaus bis zum Sonnenaufgang durchzuhalten. Doch wo so lange aushalten? Zum Glück hat die Sauna noch Restwärme und sie machen es sich darin gemütlich. Mit 2 Flaschen Rotwein, Wasser und finnischen Landchips krabbeln die drei zum Turm am Hafen. Der Sonnenaufgang gegen 3:15 Uhr wurde jedoch nicht als sonderlich spektakulär bewertet. Ohne Wolken fehlt einfach das Vorspiel.

18.06.04 (Fr)

Um 8 Uhr wecken, für einige eine kurze Nacht. Klaus zeigt sonniges Gemüt. Er kommt mit Brummschädel aus der Koje, rennt sich zweimal den Kopf an und kriegt sich kaum ein vor Lachen. Gottseidank wurde das Aspirin schon erfunden.

Auslaufen gegen 10:15 Uhr, wieder 5' später die Segel hoch. Die „Essi“ hat einen Riss in der Fock und muss zurück bleiben. Weiter in schwierigem Fahrwasser. Wahre Felder von Gefahrentonnen, Leuchtzeichen und Inseln erfordern wieder volle Konzentration und saubere Kartenarbeit. Karl hat dies auf der „Demi“ im Griff. Kirsten spezialisiert sich auf das Tonnen suchen, was ihr aufgrund exzellenter Augen besser gelingt als allen anderen. Schnell hat sich die „Demi“ wieder an die Spitze gesegelt, obwohl wir als letzte vom Steg gegangen sind.

Unser Kurs führt erst südwärts, dann südwestlich, westlich, nördlich und nordwestlich zum Rödgrund und wieder zur Bucht von Österhamn (Osthafen von **Mariehamn**). Die wechselnden Fahrtrichtung machen ein wenig Arbeit, doch wir schaffen es.

Karl: „Schließlich haben wir ein Hirn und der Wind nicht“.

Es ist bereits nachmittags als wir Luftlinie eine Entfernung von nur wenigen Kilometern gemacht haben. An der Drehbrücke im Lemströmskanal trifft sich die Flotille wieder. Die wird nur alle volle Stunde geöffnet. Die „Emilie“ und die „No-Name“ liegen beidseits der ankernden „Demi“.

Der Nachmittag auf dem Lumparn, einem See der durch einen Meteoriteneinschlag entstand, ist traumhaft. Bei 3-4 Bft auf Am-Wind-Kurs, keine Welle, Sonne – das ist Leben pur.

Wir erreichen unseren Zielhafen **Kastelholm** im Slotsundet. Er liegt landschaftlich sehr schön, nebenan ist ein Golfplatz. Der Steg ist leer und wir sind fast alleine im Hafen. Die Mannschaft der „Essi“ hat mittlerweile ihr Boot unter Motor in den Osthafen von Mariahamnen verlegt. Dort wartet der Segelmacher mit dem reparierten Segel (100 €) und sie werden am nächsten Tag mit uns den gleichen Zielhafen erreichen. Auf den drei Booten in Kastelholm wird gekocht – mangels Alternativen.

Hans-Peter: „Karl bist Du das oder brennt unser Essen an?“

Um 21:45 Uhr startet das bereits seit längerem geplante Dingi-Rennen. Leider steht nur das Dingi der „Demi“ zur Verfügung. Das Dingi der „No-Name“ ist undicht und bei dem der „Emilie“ lässt sich trotz Einschaltung der anwesenden Kfz-Fachkräfte der Motor nicht starten. Daher wird das Rennen gegen die Uhr gefahren. Heiko übernimmt die Rennleitung und legt den Kurs fest. Es starten Annegret, Hans-Peter und Manuela. Nach dem 1. Durchgang liegt Hans-Peter vor Annegret und Manuela. Die offizielle Zeitnahme wird jedoch in Anbetracht der verwendeten Ausrüstung in Zweifel gezogen. Ein 2. Durchgang wird gewünscht. Vor diesem will die Rennleitung den Kurs inspizieren. Heiko wirft sich in Segelkleidung und besteigt das Dingi. Leider war das der Belastung am Wulst nicht gewachsen und Heiko platscht in den 13° kalten Sundet. Mit fremder Hilfe erklimmt er den Steg. Leider ist die Dusche schon zu. Der 2. Lauf wird abgesagt.

Der restliche Abend wird ruhig und harmonisch auf der „No-Name“ verbracht. Ralf spendiert selbst gebrannten Schnaps. Gegen 0:30 Uhr schiebt sich Nebel vom Golfplatz über das Wasser.

Annegret: „Das sind die Golfer, die haben so viel geschwitzt!“

Bordwörterbuch Teil 2: An Bord

Sprühütte:	Hier sucht der Segler Schutz vor Wind und Wetter (Sprayhood).
BBP:	Gymnastikstil (Bauch-Beine-Po). maritim: Bier, Blaue Flecken und Palstek
Niedergangs-Abgang:	überstürzter Wechsel zwischen den Boots-Etagen
Malariaphylaxe:	auch in nördlichen Gewässern unbedingt notwendige Desinfektion des Hals und Rachenraumes mit wohlschmeckenden Spirituosen

19.06.04 (Sa)

Vor dem Frühstück besuchen Karl und Hans-Peter das årländische Freilichtmuseum „Jan Karlshom“ in dem Originalgebäude mit passender Inneneinrichtung und Werkzeugen die Lebensweise der frühen Einwohner darstellen. Der Spaziergang führt weiter zum Schloss (Sloset) Kastelhom, das dem Sundet wohl seinen Namen gegeben hat.

Gegen 10:10 Uhr legen wir ab und können wegen Gegenwind erst um 10:30 Segel setzen. Wir segeln bei schönem Wetter durch die verschlungenen Sunde. Nach einer spontanen Kursänderung durch Uli eröffnet sich eine Regattaszene zwischen der „Demi“ und der „Emilie“. Erst durch ein gewagtes Wendemanöver bringt Karl die „Demi“ in Luv vorbei. Später trennen sich unsere Wege. Während die „Emilie“ die vorprogrammierten Wegpunkte entlang der Fährroute verfolgt, wagen wir einen Abstecher in die Schären.

Eine ¼ -Stunde lang herrscht mittleres Navigationschaos, bis wir feststellen dass es in diesem Gebiet wohl erhebliche Kompaßabweichungen von deutlich über 30° gibt, später wurden sogar einmal über 60° beobachtet. Dadurch war das Kartenbild nie mit dem Bild der Wirklichkeit in Deckung zu bringen und wir waren verunsichert und fühlten uns wie in einem Minenfeld. Wir müssen mehrfach GPS-Positionen nehmen und sehr viel in der Wirklichkeit nachvollziehen um den Weg aus dem Inselwirrwarr heraus zu finden. Auch zwischen GPS-Positionen und beobachteten Punkten konnten wir nicht unerhebliche Abweichungen feststellen, deren Ursachen nicht geklärt werden konnten.

Wir sind auf dem Weg, der uns wieder mit den anderen zusammenführt, als Karl eine weitere spontane Kursänderung vorschlägt. Damit könnten wir länger segeln und weniger motoren. Solche Vorschläge waren auf der „Demi“ immer gerne gesehen und wir suchen den südlichen Eingang in den Sund, den die Kameras von Norden aus befahren. Ein ruhiger Vorwindkurs lässt uns die Vorbereitungen für das Abendessen

treffen. Gegen 19 Uhr erreichen wir den Zielhafen **Rämmerhamn** (60°15,4 N, 20°44,1 E), in dem uns alle anderen bereits erwarten. Auch die „Essi“ ist wieder in der Flotille dabei. Wir haben ca. 30,2 sm zurückgelegt.

Wir legen auf der anderen Stegseite an als die anderen Boote, da wir drehenden und zunehmenden Wind erwarten. Diese Vermutung bewahrheitet sich am nächsten Morgen. Übernacht zieht eine Regenfront über uns und am nächsten Morgen kachelt es im Hafen. Es gibt etwas Streß an der anderen Stegseite, als sich die „No-Name“ an den Steg drückt. Mit etwas Fremdhilfe wird das Boot um 90° gedreht

Nach dem Kochen bzw. Grillen stehen wir noch einige Zeit an der Grillhütte und verfeuern feuchtes Holz um die recht zahlreichen finnischen Schnaken (Mügor oder so ähnlich genannt) zu vertreiben. Bis 2 Uhr weiter in kleiner Runde auf der „Demi“.

Bordwörterbuch Teil 3: Swenglish für Angefangene

Anchorlip:	Herrenunterwäsche mit besonderem Motiv
Red-Nose-Sailingcrew:	Mannschaft der „Demi“, nach Fehleinschätzung der UV-Dosis
Blue-Dot-Dance:	Tanzversuche bei Starkwind, meist mit schmerzhaftem Ende
Åland State of Mind	Bewußtseinszustand der durch überstarke Naturschönheiten, Segelspaß und harmonisches Crewleben bereits bei geringem Alkoholgenuss erzeugt wird.

20.06.04 (So)

Der morgenliche Starkwind führt zu einer Programmänderung. Der Zielhafen wird neu festgelegt. Nach **De-gerby** sind es 24 sm. Etwas verspätet legen wir um 10:30 Uhr ab. Der Ableger wird durch ein Mißgeschick an der Vorleine etwas improvisiert. Der Palstek kann nicht durch das Auge der Muringboje gezogen werden und der ewig lange Festmacher muss rückwärts gezogen werden. Die „Demi“ entschließt sich im Gegensatz zu „Emilie“ und „Essi“ zum Segelkurs. Schnell werden drei verschiedene Alternativen (Plan A, B, C) erarbeitet. Wir gehen so schnell wie möglich ins freie Wasser und können um 11:15 Uhr Segel setzen. Die „No-Name“ folgt uns eine Zeit lang unter Segel, bevor auch sie gegen 13:15 einen Motorkurs einschlägt. Da sich die Windverhältnisse etwas ändern, wird Plan C kurzer Hand in Plan D umgeändert. Es heißt weiter kreuzen, ganz nach Lehrbuch mit Hole- und Streckbug von Tonne zu Tonne, immer so weit wie die Wassertiefe es hergibt. Wir fahren Richtung SW. Um etwas abzukürzen, wird schließlich noch Plan E erarbeitet. Er führt durch etwas flacheres Wasser (5-10 m) das auf der Karte gelb gezeichnet ist und daher leicht für Land gehalten werden kann.

Für diese Spontaneität werden wir mit großartigen Inselpanoramen und Tierbeobachtungen belohnt. Es sieht auch wie unberührtes Land. Segeltechnisch wird auch einiges geboten: Unter Vorsegel gestartet (5 kn), dann Groß im 2. Reff hinzu (7 kn), schließlich wieder nur mit Genua bei Halbwind mit 7 kn durch die Inselwelt rauschend, zwischendurch ganze 12 Minuten unter Motor. Erst der letzte Schlag zum Hafen von **De-gerby** (60° 01,74 N, 20° 23,85 E) muss genau gegen den Wind wieder unter Motor bewältigt werden und dauert ca. 45'. Kurz nach 17 Uhr liegen wir fest und entschließen uns wieder für die andere Stegseite als die Kameraden. Aus den 24 sm wurden für uns 32 sm.

Karl: „Was man hat, das hat man, abfallen kann man immer noch!“

Abends genießen wir von einem Logenplatz im windgeschützten Cockpit den Sonnenuntergang und verschieben das Spülen dafür gerne eine Stunde nach hinten.

21.06.04 (Mo)

Frühaufstehen ist angesagt, denn wir wollen heute wieder über die Ostsee zurück in schwedische Gewässer. Noch kurz einkaufen, ablegen gegen 9 Uhr, bei prima Wetter schnell die Segel raus und schon beginnt wieder die Regatta. Am ersten Amwindkurs trennt sich das Feld und die Flotille zieht sich über 1 sm auseinander, doch auf der Ostsee schließen die hinteren wieder auf. Die Fahrt über die Ostsee ist dank des guten Wetters bei 3-4 Bft äußerst kommod. Kaum Welle, leichter Am-Wind-Kurs, schönes Wetter: eine äußerst angenehme Fahrt. Wir danken der Reiseleitung für die Idee heute schon über die Ostsee zu fahren und nicht wie eigentlich vorgesehen einen Tag später. Auf dem Südkurs muss zum Schluss etwa 1,5 h motort werden zum Ziel **Rödlöga** (59° 35,68 N 19° 10,67 E). Die Tagesbilanz sind 50,3 sm mit 8,1 kn Spitze.

Bei **Rödlöga** handelt es sich um einen Naturhafen. Es gibt einen kleinen Privatsteg und eine felsige Anlegestelle. 2 Schweden lagen in der Idylle bevor wir mit unseren 4 Booten die letzten freien Plätze belegen. Später kommen noch 2 Schweden und quetschen sich dazu. Die Boote liegen vor Heckanker und mit ewig langen Vorleinen, die um zierliche Birken oder kleine Felsen geschlungen werden. Kreuz und quer liegen die Vorleinen über dem glatten Felsen, die meisten verlängert. Der Ausstieg über die Leiter am Bugkorb ist gefährlich, weil die Felsen glatt, schräg und teilweise nass sind. Kirsten glitscht beim Anleger aus und bekommt nasse Füße. Die „No-Name“ hat keinen direkten Zugang und die Besatzung muss über die „Demi“ an Land.

Trotz der Wassertemperatur von ca. 11-12° gehen Heiko und Hans-Peter kurz ins Wasser. Nach dem Kochen versammeln sich zahlreiche Crewmitglieder auf dem Felsen zur Mittsommernachtsfete. Einige erleben sowohl den herrlichen Sonnenuntergang als auch einen phantastischen Sonnenaufgang mit wunderbaren Pastelltönen. Lediglich die Unmengen von Stechmücken beeinträchtigen den Eindruck dieser kürzesten Nacht des Jahres.

22.06.04 (Di)

Beim Ableger geht der Spaß schon los. Ralf übersieht beim Ablegen von der „Demi“ das noch eine Spring liegt. Sein Boot dreht sich und er überfährt die Ankerleine der „Demi“. Leichte Hektik bricht aus. Während der Hilfsmanöver steht Klaus auf der Badeplattform und hält das Boot ab. Er beugt sich vor und will sich an der Badeleiter festhalten. Die ist jedoch leider nicht fest. Klaus fällt vorwärts, steht für eine Schrecksekunde schräg in der Luft und plumpst dann die kalte Bucht. 2 Schwimmstöße bringen ihn zur „No-Name“, doch die Reling ist zu hoch und er muss zurück zur „Demi“. Klatschnass im roten Ferrari-Shirt zieht er die Manöverhilfe durch und wechselt erst dann die Kleider.

Danach beginnt ein weiterer wunderbarer Segeltag. Kreuzen ist angesagt bei 4 Bft, dazu Segelreff, Genuareff, Hardcore-Navigation, genaue Planung der Streck- und Holebugs, intensives Tonnen suchen und kneifen hoch am Wind. Das alles bei schönem Wetter – Seglerherz was willst du mehr? Später ändert sich das Bild und Schärensegeln steht an. Tausend kleine Inseln, böige Wind und ständige Kurswechsel zeichnen das Bild. Einige Untiefen lauern noch vor dem Hafen von **Nässlingen** (59° 49,35 N 19° 08,22 E). Wir vermuten die „Essi“ betreibt Heckspiegel-Navigation.

Uli ruft Walter über Funk: „Whisky, Whisky, Whisky für Gin-Tonic, bitte kommen“

Der Hafen war in Uli's Handbuch regelrecht angepriesen, bietet aber nur sehr begrenzte Liegemöglichkeiten. Die „Demi“ geht als erste rein. Der Versuch längsseits an den inneren Steg festzumachen scheitert wegen zu geringer Tiefe. Mit dem Bug am Steg vor Heckanker können wir anlegen. Die „Essi“ und die „Emilie“ gehen längsseits innen an die Außenmole und Ralf legt die „No-Name“ an der Außenseite fest. Die Anlage im Hafen ist recht exklusiv mit wunderbaren Ferienwohnungen (Sauna mit Seeblick = Sjövistate und Badesteg). Da die Sonne noch brennt, gehen Anette, Hans-Peter, Heiko, Klaus und Kirsten schwimmen bei 11° Wassertemperatur. Erinnerungsphotos vorher und danach mit spontan-erotischen Elementen (Stichwort: Moshe Dayan) dokumentieren die Tat der Ostsee-Schwimmer.

Bordwörterbuch Teil 4: Kleidung und Freizeit

Moshe Dayan:	Eine Augenklappe war sein Wahrzeichen, halb verdeckt und halb entblößt, so wie es mutigen Ostseeschwimmerinnen nach dem Sprung erging...
(Er)Holebug:	Ruhetag zwischen 2 längeren Parties
vorletztes Reff:	sommerlicher Bekleidungszustand, der wenig Standing beim Strip-Poker verspricht, bei Herren auch Brustpulli genannt

Abends zieht ein Gewitter auf und es werden weitere Leinen ausgelegt. Im Pub am Hafen läuft Schweden-Dänemark. Das 2:2 kurz vor Ende löst Jubelstürme bei den Schweden aus. Die Stimmung ist super. Da in schwedischen Restaurants nicht geraucht wird, treffen sich RaucherInnen aller Länder vor der Tür. Die Schwedinnen sind sehr freundlich.

Gegen 0:30 verlagert sich der harte Kern auf die „Emilie“. Obwohl Uli+Anette bereits in den Schlafanzügen sind, lassen sie sich zu einer feucht-fröhlichen Party überreden. Uli's Segler-CD und die Gastfreundschaft der „Emilie“ lassen herzliche Stimmung aufkommen. Schlafanzug-Tanz im Cockpit auf engstem Raum und im Salon. Gegen 3:30 Uhr verholen wir uns auf unser Boot und schlafen gut, aber zu kurz.

23.06.04 (Mi)

10:25 Ablegen, 10' später Genua raus. Die Fahrt durch die Untiefe in den Sund beginnt mit kleinen navigatorischen Irrtümern. Der Skipper greift ein.

Klaus: „Steine? Wieso liegen da Steine? Gestern lagen da noch keine!“

Es folgen Kreuzen hoch am Wind. Dank sauberer Kartenarbeit nutzen wir den Raum optimal und die Wendemanöver laufen wie geschmiert. Klaus bringt sein Know-How im Segeltrimmen ein und wir laufen gute Höhe. Am Ausgang werfen wir den Motor an, denn die Einfahrt in den Canyon ist sehr schmal. An dieser Stelle setzt die „Demi“ einen „aromatischen Wegepunkt“. Der Canyon bietet wunderbare Landschaft. Kleine Buchten, Ferienhäuser mit Steg – die Schweden verstehen zu leben. Gegen 12:45 Uhr taucht eine Tankstelle mit Lebensmittelhandel auf und wir legen kurz an. Kirsten organisiert Kaffestückchen und einige feste und flüssige Vorräte. „Emilie“ + „No-Name“ schließen auf und gehen vorbei. Im Anschluss geht es bei wechselnden Windstärken weiter auf der Kreuz. Mit einer Nordtonne kämpfen mehrere Boote einige Schläge lang. Schließlich geben einige auf und motoren weiter. Die Segelleidenschaft der „Demi“-Crew hält an und wir wenden fleißig weiter. Insgesamt dürften wir an diesem Tag fast 40 Wenden gefahren sein. Die Fahrtstrecke

betrug 23 sm. Der Hafen von **Waxholm** (59°24,04 N 18°21,11 E) ist schon fast voll und wir müssen uns mit der „Emilie“ gemeinsam an eine Muringboje legen.

Nachmittags ist herrlicher Sonnenschein und es entstehen Fotos im Brustpulli. Abends ist Essen gehen angesagt. Das Restaurant - eine Empfehlung von Göran - bietet eine tolle Fassade, einen großen Fernseher, kleine Portionen und hohe Preise. Wir schauen das Spiel Tschechien – Deutschland bei der Fussball-EM (2:1 für Tschechien, Tyskland ist draußen).

Kleine Nachtparty auf der „Demi“, ca 0:30 Ende für die meisten. Nachts kommt schlechtes Wetter auf mit starkem Wind und heftigem Regen.

Das Segel-Kamasutra, Teil 2

Stehertypen:	Ruderführung mit Blick über die Sprayhood erfordert je nach Körpergröße andere Aufstellflächen. Man unterscheidet gebückte Hochsteher, lässige Flachsteher und gestreckte Untensteher, um nur die wichtigsten zu nennen.
Apfeläffchen	Auch doppelter Vorschoter mit halbgeschlucktem Apfel genannt. Da Wenden immer dann kommen, wenn Nahrungsaufnahme angesagt ist, entstanden bislang bizarre Bilder an den Schotwischen.
Sprühüttenfaltung:	Weil es draußen am schönsten ist, muss das auch bei Regen sein. Wenn sich mehr als drei Segler unter die Sprühütte klemmen, geht es ohne Akrobatik nicht mehr aus.

24.06.04 (Do)

Da morgens schlechtes Wetter ansteht und eine Sturmwarnung ausgegeben wurde bleiben wir einen Tag im Hafen. Wir hätten auch in unsere Basis zurückkehren können, dort ist aber die Infrastruktur zu schlecht. Wir verbringen den Nachmittag mit Heiko, den wir zum assoziierten Crew-Mitglied gemacht haben, auf dem Boot und erzählen. Es herrscht lockere Endzeit-Stimmung. Jeder hat im Hinterkopf, das der wundervolle Törn langsam ausklingt, aber wir genießen den Rest so gut es geht – und es geht sehr gut.

Auf der „Emilie“ nebenan herrscht Brehms Tierleben. Spatzen, Möwen und eine Ente an Bord, die sich von Manuela füttern lässt, lockern die Stimmung.

Abends Party auf der „No-Name“ mit dezentem Rotlicht im Salon. Alle Mann an Bord. Es ist die erste von 3 Abschiedsparties, den am nächsten Tag werden sich Heike und Reimund bereits wieder auf den Rückweg machen. Entsprechend heftig geht es auch zu. Beim Übersteigen von einem Boot zum nächsten slipt Annettes Bootsschuh vom Fuss und fällt in das Hafenbecken. Zum Glück ist er schwimmfähig und treibt langsam über das Hafenbecken. Klaus behält den Schuh im Auge und Alfred startet zur Bergung am gegenüberliegenden Kai. Die Aktion gelingt. Die Party wird lang, feucht-fröhlich und sehr gemütlich. Die Mannschaft der „No-Name“ = Red Ocean = SK Spatzl gibt alles. Am nächsten Morgen werden 15 leere Rotweinflaschen gezählt und dieser ging nur teilweise durch die Kehlen. Rotgefärbte Schoten, Wadis von getrocknetem Rotwein, Bierreste und umgekippte Aschenbecher im Cockpit machen am nächsten Morgen eine vorgezogene Grundreinigung notwendig. Ralf stellt trocken fest, dass das Schiff den Namen Red Ocean zu recht trägt.

Für die Mannschaft der „Demi“ endet die Party bei Hausmacher Wurst und Rotwein auf dem eigenen Boot. Als Kirsten gegen 3:30 im Salon einknackt, ist Schicht im Schacht.

25.06.04 (Fr)

Der letzte Segeltag. Der Aufwachzeitpunkt verschiebt sich auf 8:30 Uhr – kein Wunder nach der Nacht. Trotzdem ist um 10 Uhr Auslaufen. Heute ist der Tag, am dem alle Schweden zum Mitsommerdaged in die Landschaft fahren. Unser Kurs führt durch einen Hauptausfahrtsweg von Stockholm, aber wir schwimmen gegen den Strom der Boote. Eine nicht enden wollende Masse von Jachten, Sportbooten und Fähren strömt uns entgegen: Der Zug der Lemminge.

Trotzdem kreuzt die „Demi“ hoch am Wind durch das Fahrwasser, aus windtechnischen Gründen meist auf der falschen Seite. Es ist bei Sonne 4-6 Bft und strahlendem Wetter ein letztes herrliches Erlebnis. Trotz ständigem Wenden und Ausguck zur Vorfahrtsachtung eine interessante Erfahrung, wie Geisterfahren auf dem Frankfurter Kreuz. Unter Genua segeln wir bis zum Fjord, die letzte halbe Stunde zum Basishafen unter Motor. Vorher tanken wir voll (42 l Diesel). Insgesamt zeigt der Zähler der „Demi“ nur 15 Motorstunden. Der letzte Schlag hat nur 10,2 sm.

Am Steg macht Heiko das Gruppenfoto mit allen. Die Übergepäcktaschen werden gepackt und wir verabschieden Heike und Reimund, die sich gegen 14 Uhr mit dem Transporter auf den Heimweg machen.

Von den verbliebenen 14 Personen fahren 9 mit dem Zug nach Stockholm, die „Demi“-Crew und Dirk bleiben im Hafen. Das Wetter ist herrlich und in kurzen Hosen und Shirt können wir von einem benachbarten englischen Skipper ein Abschiedsfoto mit Boot machen lassen, das jeden Mittelmeertörn zieren könnte. Der zwischenzeitlich eingetretene Sonnenbrand, der aus der Red-Nose-Crew die White-Nose-Crew (Sunblocker)

gemacht hatte, ist verflogen und guter Bräune gewichen. Leider muss der Engländer mit seiner holländischen Begleiterin wieder raus – Privatbox – schade, waren nett.

Dierk: „Wenn es nach meinem Kopf geht bin ich auch total harmonisch“

Es ist Freizeitbeschäftigung angesagt, die recht unterschiedlich ausfällt – von faulenzten bis Gymnastik. Mangels stationärer Duschen geht die komplette Crew mit der Motorrestwärme an Bord duschen. Abends Kochen „Restephantasie à la „Demi“ mit Thunfisch und Krabben.

Kochen an Bord

Die Crew der „Demi“ hat viel gekocht. Nicht nur die hohen Preise der Restaurants bei teilweise geringen Mengen haben dies verursacht. Kochen war stets auch eine Gemeinschaftsaktion die ähnlich angenehm wie Segelmanöver wahrgenommen wurde. Selbstredend war auch die anschließende Küchenreinigung Teamwork. Aufgrund der Platzverhältnisse waren meist 2 Personen am Kochen und die anderen im Spüldienst. Einige Gerichte aus unserer Speisekarte: Schinkennudel, Bratkartoffel und gemischter Salat, Nudel und Gulasch, Thunfischnudel, Spaghetti Bolognese, Reis mit Thunfisch und Krabben, Bratkartoffel mit Steak bzw. Räucherfisch, „Penne Salami à duo formacci“ (überbackene Nudel mit Salami und 2 Sorten Käse), „Poulard champagne a la Kiki“ (Geflügelgeschnetzeltes mit Zucchini) und „hurrtigem Rijs“, Bratkartoffel mit Auberginen und Salat, Schweinegeschnetzeltes mit Schlotten, Champignons, Rotwein u. Basmatireis. Einige Gerichte wurden spontan entwickelt – Kochen als kollektiver Kreativkurs.

Nachdem die Stockholm-Ausflügler wieder zurück sind startet abends die 2. Abschiedsfeier. Noch in der Nacht werden 7 weitere SeglerInnen den Heimweg antreten. Per Sammeltaxi geht es zum Flughafen, wo gegen 6 Uhr der Rückflug nach Hahn abgeht. Die meisten gönnen sich noch einige Stunden Schlaf, Heiko macht gleich durch bis gegen 3:45 das Taxi kommt.

26.06.04 (Sa)

Gemeinsames Frühstück der 7 verbliebenen Teilnehmer an Bord der „Demi“. Alle möglichen Reste werden angeschleppt und der Salontisch ist voll mit Essen. Um 11 Uhr signalisiert eine SMS von Heiko, das die 7 Abgereisten gut in Hahn angekommen sind und bei uns zu Hause Schwimmbadwetter herrscht. Die Verbliebenen setzen zum Stockholm-Ausflug an. Das Wetter ist durchwachsen, aber weitgehend trocken. Mit der Saltsjö-Banan fahren wir nach Stockholm-Slussen und machen uns auf den Fußweg zur Markthalle, quer durch die Stadt. Leider ist die geschlossen, wie vieles andere am Mitsommerfest. Also machen wir eine Stadtrundfahrt mit dem Bus. Stockholm ist eine wunderbare Stadt mit vielen Attraktionen und großzügigen Grünanlagen. Anschließend besuchen wir zu fünft das Wasa-Museums, in dem das in den 60er-Jahren geborgene Segelschiff „Wasa“ ausgestellt wird, das bei seinem Stapellauf im 17. Jh. nach 400 m sank und fast 400 Jahre lang im Hafenschlick von Stockholm verschollen war. Das Schiff und das Museum sind äußerst eindrucksvoll und auf jeden Fall den Besuch wert. Perfektes Timing: Alle 7 treffen sich ohne Absprache wieder im gleichen Zug auf dem Weg zurück.

Gegen 19 Uhr treffen unsere Autofahrer Heike und Reimund wohlbehalten zu Hause ein. Eine Übernachtung in Malmö und 1518 km ohne Stau freuen das Herz des Autoreisenden.

Ein letztes Restekochen an Bord der „Demi“, dann sammeln sich die verbliebenen zur 3. und letzten Abschiedsparty. Der Auftrag ist klar: Vernichtung der restlichen Vorräte. Engagiert gehen alle zu Werke und gegen Mitternacht ist die letzte Dose Bier geleert, sämtliche angefangenen Spirituosen auf Null gebracht und Cola, Tonic und dergleichen verbraucht, jedoch musste sich niemand zu irgendetwas zwingen. Nachdem der Rotwein bereits am Vortag ausging, verteidigt Dierk die letzte halbe Flasche – aus rein medizinischen Gründen. Eindrucksvoller kann die Vorratsplanung kaum bestätigt werden. Es bleibt nichts über, aber es hat bis zum Schluss gereicht. Gegen 1 Uhr löst sich die Versammlung auf.

27.06.04 (So)

Der endgültig letzte Tag. Wieder gemeinsames Frühstück mit üppigem Restebuffet auf der „Demi“. Gegen 10 Uhr beginnt die Abnahme mit Markus (Blondie) dem Mitarbeiter von Göran. Ralf hat ihn bereits am Vortag mit 3 Flaschen Sekt beglückt (die er glücklicherweise rechtzeitig vor dem Restevernichtungskommando am Vorabend in Sicherheit gebracht hatte...) und die Abnahme läuft ohne Probleme auf allen 4 Schiffen. Gegen 11:15 ist alles klar und die Resttruppe macht sich zu Fuß auf den Weg. Mit geschulterten Taschen und zwei Bollerwagen zieht die Karawane zum Bahnhof. Wir haben uns entschieden den Shuttle-Bus von Stockholm zum Flughafen zu nutzen, da wir ausreichend Zeit haben und dieser Trip mit 175 skr günstiger ist als ein Sammeltaxi (ca. 300 skr bei 7 Personen). Von Slussen geht es mit der U-Bahn zum City-Terminal wo wir nach kurzem Fußmarsch den Shuttle-Abfahrtsplatz finden. In einer Bar ist ausreichend Zeit für ein bis zwei Biere und ein Gaudi-Foto. Die Fahrt mit dem Shuttle ist o.k. und sehr pünktlich. Während der etwa 1,5-stündigen Fahrt werden schon erste Videos betrachtet.

Der Eincheck am Flughafen ist super-schnell. Keine 10 Minuten nach dem Ausstieg aus dem Bus sind wir alle ohne Gepäck und verbringen noch eine Stunde am Flughafen. Stockholm-Skavsta macht einen sehr guten und übersichtlichen Eindruck. Kurz vor dem Boarding ein Schreck: Kirsten hat ihre Bordkarte verloren! Nervosität und Herzklopfen bis zum Schluss. Als alle Passagiere an Bord sind, wird bestätigt, dass die von ihr benannte Bordkartennummer nicht abgegeben wurde und sie darf als letzte an Bord. Rückflug und Heimfahrt verlaufen problemlos, um 21 Uhr sind wir in Rüsselsheim.

Mittsommer in Stockholm

Das Mittsommerfest wird an dem Wochenende gefeiert, das dem 24.6 am nächsten liegt. Im Jahr 2004 war dies am 26. / 27. 6. Wir hatten zumindest in Stockholm tolle Parties erwartet. Die Stadt war aber ziemlich ausgestorben. Die Stockholmer zieht es zu diesem Fest in die Natur und alles flüchtet in die Schären oder so um im eher familiären Kreis zu feiern.

Die Hauptsaison beginnt in den Schären mit dem Mittsommerfest. Vorher gibt es zwar Platz in den Häfen, aber auch viele geschlossene Restaurants und dgl.

Einige Routen im Detail

14.06.04

Von Saltsjö-Duvnäs fahren wir in den Häljaks-Sundet nach NO. Entlang der Fährrouen geht es an St. Höggan vorbei und in östlicher Richtung durch den Långholms-fjärden. Anschließend in nördlicher Richtung zur Insel Vaxholm und weiter auf die Insel Resarö zu. Diese passieren wir nach ein 8m breiten Engstelle an der SO-spitze um in NO-Richtung über den Trälhavert zum Festland zu motoren. An der SO-Seite des Festlands geht es weiter nach NO. Das Fahrwasser führt an der Insel Yxlan vorbei bis zu unserem Zielhaften **Furusund**.

15.06.04

Von Furusund segeln wir in NO-Richtung zum Ålandetsgrund und weiter nach Kapeltskär. In NNO Richtung durch Fårholms-Revet. Weiter zwischen Lidön und Idö. NO von Idö dann Kurswechsel Richtung NW und weiter zum Zielhafen Österhamnen auf der Insel Arholma

18.06.04

Von mariahamn geht es südwärts an Svino entlang durch die Enge zwischen Granö und Stora, weiter SW nach Koklubb, W nach Utterklub, westlich von Björkon. N, NW nach Rabbskär zum Rödgrund, vorbei an Slätholmen zur Bucht von Mariahamn (Osthafen). NW an Lemböte vorbei zur Drehbrücke am Lemströmkanal, SO durch das enge Fahrwasser in Önningbyfjärden, NW an Kungsholm vorbei, N über den Lumparn, vorbei an Rödö, Tingön, dann NW in den Slotsundet an dessen Ende Kastelholm liegt.

19.06.04

Von Kastelholm zum Lumparn, dann W zur N-Spitze von Lumparland, SO, S durch den Sund bis Randholm, dann NO zum Bergofjärden, südlich an Bergö vorbei durch die Inselwelt, ca. westl nach Långskär, NW an Långskär und Liskär entlang, NW nach Seglinge, Kursänderung SO zur Einfahrt zw. Seglinge und Hättorna und dann NNW durch den Sund zw. Seglinge und Snäcko. N'lich zum Zielhafen Rämmerhamn.

20.06.04

Von Rämmerhamn westlich zw Grasören und Norra Klubbern, NW auf das freie Wasser, dann westlich bis vor die Insel Gässkär (Holebug), SW bis an die Südspitze von Seglinge, dann westlich bis Mosshage, SW / W kreuzen westliche von Storsuttunga, anschließend westlich durch die Inselwelt bis zum Hässlofjärden, dort SW bis Degerbyssshage, SW / W kreuzen westliche von Storsuttunga, anschließend westlich durch die Inselwelt bis zum Hässlofjärden, dort SW bis Degerby

21.06.04

Wir segeln von Degerby SW über den Ledfjärden um die Südspitze von Lemland und dann Kurs 245° über die Ostsee zur Ansteuerung Remmargrund. Von dort zum Granhammsfjärden, südlich durch den Ådskärstfjärden, den Kudoxafjärden zum Ziel Rödloga.