

Törnbericht

Stockholmer Schärengarten

vom 3. bis 10. August 2013



1. Teilnehmer

Am Törn haben dieses Jahr teilgenommen: Piero Costa, Skipper; Hans Kunz, Skipper Stv; Kari Müller, Reto Tramèr, Martin Widmer, Otto Leuenberger und Reto Senn.

2. Törngebiet

Dieses Jahr geht es in den Norden! In Anbetracht der hochsommerlichen Jahreszeit kommt mein Vorschlag in die Stockholmer Schären zu gehen, gut an. Zu dieser Zeit ist die Lufttemperatur in Schweden angenehm warm und auch die Wassertemperatur soll nicht zu tief sein.

Das Törngebiet umfasst die mittleren, südlichen und nördlichen Schäreninseln vor Stockholm. Der Stockholmer Schärengarten, wie die Schären auch genannt werden, besteht aus ungefähr 30'000 Inseln, Schären und Felsen, die sich 80 km östlich, nordöstlich und südöstlich vom Stadtzentrum in die Ostsee hinaus erstrecken. Einige sind große, bewohnte Inseln, die für ihre lebhaften Sommerpartys bekannt sind, andere ähneln eher felsigen Außenposten oder Gras bewachsenen Kuppen, auf denen man Seehunde beobachten kann. Früher wurde der Stockholmer Schärengarten von Bauern und Fischern bewohnt. Heute sind die Schären

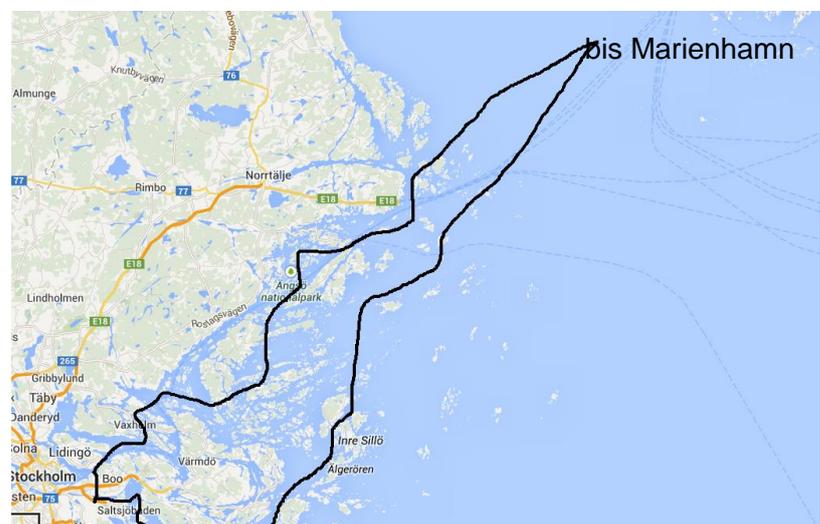


das Domizil der Stockholmer Prominenz, oder solcher die das Glück haben, eine Insel geerbt zu haben. 50'000 Ferienhäuser soll es auf den Schären geben – angefangen von einfachen, roten, blauen oder gelben Häuschen mit wenigen Zimmern bis hin zu gigantischen Villen.

PS: keine Foto von uns!

Der vorherrschende Wind weht aus West bis Südwest. Im Sommer erreicht er Spitzen von 4 – 5 Bft. Die Winde in den Schären können aber sehr unbeständig sein. Bei der Routenplanung stellt sich dann eigentlich nur die Frage, ob wir einen Kreis im Uhrzeiger- oder im Gegenuhrzeigersinn segeln wollen.

Start und Ziel unseres Törns ist die Marina von Saltsjö-Duvnäs, die rund 15 km südöstlich vom Stadtzentrum von Stockholm liegt. Hier übernehmen und übergeben wir unser Schiff dem Vercharterer. Die Karte nebenan zeigt den geplanten ungefähren Verlauf unseres Törns, gesegelt im Gegenuhrzeigersinn



3. Planung

Die Planung eines Törns regt die Vorfremde immer besonders an! In diesem Jahr kommt speziell hinzu, dass ich einen neuen Vercharterer suchen muss. Und vor allem wollen wir ein Schiff chartern, das der etwas raueren See im Norden Stand hält und von bester Qualität sein soll. Das Crewmeeting findet am 13. Juni 2013 bei mir statt. Die Details vom Crewmeeting stehen im Protokoll.

4. Die Reise

Da wir den Abflug von Genf nach Arlanda-Stockholm am Samstagmorgen sehr früh haben, müssen wir schon am Vortag nach Genf reisen und dort übernachten. Die Eckdaten zur gesamten Reise sind die folgenden:

- **Hinreise: Freitag, 2. August 2013**

SBB ab Olten 18.40 h (19.19 ab Biel); Ankunft in Genf-Cointrin um 20.55 h. Flug mit easyJet um 06.30 h und Ankunft in Arlanda um 09.15 h. Vor dort Weiterreise ins Stadtzentrum, weiter mit U-Bahn und weiter mit Regiobahn zur Marina. Ankunft in der Marina um 12.00 h.

- **Rückreise: Samstag, 10. August 2013**

Mit einem Taxi fahren wir von der Marina zum Flughafen (ist sogar in Kronen billiger als das viele Umsteigen. Abflug in Arlanda um 09.45 h, Ankunft in Genf um 12.25 h, Weiterreise mit ICN nach Olten um 13.09 h und Ankunft in Olten um 15.18 h.

Reto Senn stösst erst in Stockholm zu uns, da er direkt aus Vilnius anreist.

Bei der Hin- und Rückreise klappt dieses Jahr alles perfekt – fast perfekt! Ich betone das hier, weil wir uns alle noch an das Flug-Abenteuer vom letzten Jahr erinnern, oder? Alles hätte also prima geklappt, wenn da nicht Otto gewesen wäre! Was ist passiert? Nach der Gepäckausgabe in Stockholm-Arlanda entdeckte ich in der Flughafenhalle einen Illy-Kaffeestand und mache unsere Freunde darauf aufmerksam. Otto, der uns eine Stockholmer Süßspezialität auch nicht vorenthalten will, melde sich spontan, den Kaffee und die Süßigkeit zu organisieren. Martin hilft ihm dabei. In der Zwischenzeit besorge ich schon mal die Bustickets für die Fahrt ins Stockholmer Zentrum. Wenig später geniessen wir den ersten und letzten Illy-Kaffee in Schweden mit Süßem. Unser Bus kommt angefahren, wir steigen ein und los geht es auf der Autobahn in Richtung Stockholmer Zentrum. Hier meldet sich plötzlich Otto und verkündet, er habe sein Portemonnaie nicht mehr. Nachdem Rucksack und Handtasche zwei Mal durchsucht sind, rekonstruiert Otto die letzte Stunde und kommt zum Schluss, dass er den Geldbeutel wohl auf der Teke der Illy-Bar hat liegen lassen – mit umgerechnet 500 Franken Bargeld darin. Am Zentralbahnhof angekommen ist der Informationsschalter sehr hilfsbereit und schon bald ist der Kontakt zur Illy-Bar hergestellt. Das Portemonnaie wurde dort gefunden und beiseite gelegt und Otto ist 10 Minuten später auf der Rückreise zum Flughafen und wird im Laufe des Nachmittags wieder zu uns stossen.

Der Rest der Reise verläuft dann ohne weitere solche Störungen – zum Glück.

5. Die einzelnen Segeltage

Samstag, 3. August 2013

Die Hinreise mit Ottos Abenteuer ist bereits beschrieben.

So gegen 12.30 Uhr kommen wir in der Marina von Saltsjö-Duvnäs an. Ein Mitarbeiter der Sailmarine, von der wir unsere Yacht erhalten, teilt uns mit, wir sollen uns noch etwas gedulden. Der Chef sein in der Mittagspause und das Schiff sei auch noch nicht gereinigt. In der Folge werden wir noch weitere drei Mal gebeten uns 5 Minuten zu gedulden. Heute wissen wir, dass 5 Minuten für die Schweden jeweils eine halbe Stunde bedeutet. Da schönsten Wetter herrscht, ist das weiter nicht schlimm. Tragischer ist für uns die Tatsache, dass das einzige Restaurant in der Marina geschlossen hat und erst gegen 17.00 Uhr öffnet. So gegen 15.00 Uhr erhalten wir dann, wohl aus Erbarmen, doch ein Bier und machen gleich die zweite schwedische Erfahrung: eine 4 dl Stange kostet umgerechnet rund 10 Franken. Wir wussten alle, dass Alkohol in Schweden teuer ist – aber so teuer....! Zwischenzeitlich ist auch Otto wieder zu uns gestossen. Auch Reto Senn stösst zu uns und geht als unser Smutje unsere Esswaren einkaufen. In Begleitung von Otto kommt er später schwerbeladen mit einem Taxi voller Lebensmittel angefahren.

Gegen 15.00 Uhr erhalten wir unser Schiff, eine deutsche Vilm 41 CR, die gerade mal zwei Jahre alt ist. Diese unbekannte Yacht wird auf der Insel Rügen gebaut. Schnell stellen wir fest, dass es ein solides gut gebautes und anständig ausgerüstetes Schiff ist. Die Schiffsübernahme verläuft übrigens problemlos.



Später verteilen wir die Kojen. Die zwei grossgewachsenen Kameraden Kari und Otto beziehen die grosszügige Vorderkoje und die restlichen 5 Personen teilen sich die zwei kleineren Achterkojen auf. Die Achterkojen werden oft auch Hundekojen genannt! Hausi verkündet denn auch sofort, dass er im Cockpit schlafen wird und Reto Tramèr meint, er werde im Salon schlafen. Für den nächsten Törn schlage ich vor, dass wir von nun an jede Nacht die Koje

wechseln sollten, damit unsere etwas zu gross geratene Freunde Kari und Otto auch mal in den Genuss einer Hundekoje kommen ☺.

Eine angenehme Brise macht sich bemerkbar und wir entscheiden uns, noch heute die Marina zu verlassen und auszulaufen.

Es ist 16.00 und wir verlassen die Marina in östlicher Richtung. Nachdem wir durch den engen Baggenstäket (enger Kanal) unter Motor gefahren sind, setzen wir die Segel. 23 sm später sind wir südlich der Insel Agnö in der Napoleonsviken, d.h. Napoleonsbucht. Bei dieser ersten Fahrt bemerken wir die ausgezeichneten Segeleigenschaften der Vilm. Bei Bf 4 fährt sie knapp unter 10 Konten. In der Napoleonsbucht verbringen wir die erste Nacht – nicht alleine, da viele Segler diese Bucht schätzen, in der schon Napoleon III gebadet haben soll. Apropos Baden: Kari geht natürlich schwimmen und meint, das Wasser sei präzis 18 Grad warm. Tatsächlich ist die Wassertemperatur höher, nämlich angenehme 20 Grad.

Auf der Position 59° 14.3 N / 018° 23.9 E lassen wir unseren Heckanker fallen. Richtig! Wir setzen **den Heckanker** und gehen mit dem Bug des Schiffs so nahe an den Fels, dass wir noch an Land hüpfen können. Ein Ankermanöver, das in der Agäis, im Mittelmeer, in der Nordsee oder im englischen Kanal niemand empfehlen würde. Hier machen es aber alle und riskieren damit, dass das Boot erheblichen Schaden nehmen könnte, wenn der Wind auffrischen oder drehen würde. Tatsächlich machen wir aber die ganze Woche über die Erfahrung, dass der Wind hier oben in den Schären nachtsüber gänzlich einschläft und sich wie die Menschen zur Ruhe setzt.

An diesem Samstag segeln wir 24 sm und davon eine unter Motor. Hausi und Reto Senn bereiten uns ein Nachtessen vor und wir geniessen in vollen Zügen die schöne Bucht, die angenehme Temperatur und den langen Abend! Sonnenuntergang ist nämlich erst um 21.15 Uhr, wobei es darüber hinaus noch lange Hell bleibt.



Sonntag, 4. August 2013

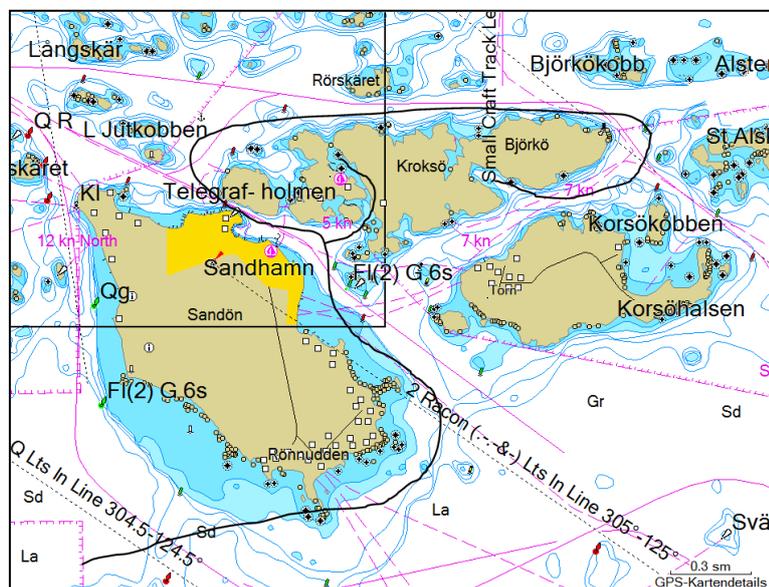
Die ersten von uns, Hausi, Reto und ich, stehen plus minus um 06.00 Uhr auf und bemerken, dass schon helllichter Tag ist! Sonnenaufgang ist um diese Jahreszeit in den Schären nämlich immer noch um 04.30 Uhr! Mangels einer Bar in der Nähe (entsprechend unseren Mittelmeergewohnheiten) machen wir uns selber einen Kaffee, natürlich mit aufgeschäumter Milch von mir, was einem feinem Cappuccino schon sehr nahe kommt. Da ein Milchschaumer fehlt, nehme ich eine Gabel als Ersatz. Nicht nur der Wind sondern die ganz Bucht verhält sich an diesem schönen Sonntagmorgen sehr ruhig und so lassen wir uns Zeit mit dem Frühstück.

Hausi und Reto Senn sind die heutigen Navigatoren und das Tagesziel ist das rund 25 sm entfernte Sandhamn, das schlichtweg als das Mekka der schwedischen Sport- und Privatsegler gilt.

Die Navigation wird heute schon anspruchsvoller. Die Karte muss genau gelesen werden und dem Rudergänger sind präzise Anweisungen zu geben. Zum Glück hat das Schiff auch einen guten Plotter, der dann immer zur Kontrolle herangezogen wird.

Der mässige Wind aus Südwest mit 2 bis höchstens 3 Bf. ermöglicht eine sehr angenehme räumliche Segelstellung und es ist nur Schade, dass die Vilm kein Spinackersegel hat. Es wäre herrlich gewesen.

In Sandhamn angekommen, wo der königlich-schwedische Segelclub KSSS ein sehr schönes Clubhotel besitzt, ist es unmöglich einen Platz am Steg zu erhalten. Es hat eine Unmenge von Segel- und anderen Booten dort. So segle ich unter vollen Segeln an der schönen KSSS-Anlage vorbei und suche uns auf der gegenüberliegenden Seite, wo es zwei kleine Inseln hat, ein Plätzchen für den Abend. Von einer jungen Lotsin geführt, motoren wir durch ein schmales Fahrwasser in eine kleine Bucht, die aber auch voll ist. Die Wassertiefe ist sehr knapp über 2 Meter und an einer Stelle im schmalen Kanal haben wir auch eine leichte Grundberührung. Umso einsamer ist der zweite Platz den wir ansteuern. Hier hat es drei vier Schiffe und sind in Luftlinie doch nur 1.4 sm von Sandhamn entfernt.



An diesem Sonntag segeln wir 34 sm und davon die ersten 8 sm am Morgen unter Motor. Den Anker lassen wir auf der Position 59° 17.6 N / 018° 56.6 E fallen.

Die Navigationsinstrumente des Schiffs zeigen uns eine Wassertemperatur von 21.5° Celsius an. Nichts hält uns mehr zurück und bis auf Martin machen alle den erfrischenden Sprung ins abkühlende Wasser.

Nach einem feinen Nachtessen mit Spaghetti, und einem roten Wein, genießt ein jeder den milden Abend wie er Lust hat: mit einer Bier, einem Cognac, Pfeife oder einer Zigarre.

Montag, 5. August 2013

Nun da wir wissen, wie die Winde in den Schären blasen, richten wir unser Tagesprogramm danach. Wir besuchen an diesem Morgen das Dorf Sandhamn mit der königlich-schwedischen Marina und werden erst später lossegeln. Bereits um 08.40 Uhr heben wir den Anker. Heute findet vor der Bucht von Sandhamn eine Regatta statt. Und da alle Segelboote auslaufen, finden wir problemlos einen Platz am Steg. Wasser und Strom können wir auch beziehen und müssen nicht mal bezahlen, da alle Personen vollauf mit der Regatta beschäftigt sind.



In Sandhamn herrscht ein reges Leben. Nebst der Marina hat es noch eine stattliche Anzahl Restaurants, zwei drei Souvenir-Läden, eine feine Bäckerei und ein Delikatessenladen. Wir ergänzen unsere Lebensmittel, kaufen eine Seekarte der nördlichen Schären (die auf dem Schiff fehlte, aber eigentlich hätte dort sein sollen) und genießen beim Delikatessenladen einen Kaffee; Hausi natürlich ein Lattemacchiato. Im Laden kaufen wir noch einen Milchschäumer, auf den ich mich besonders freue.

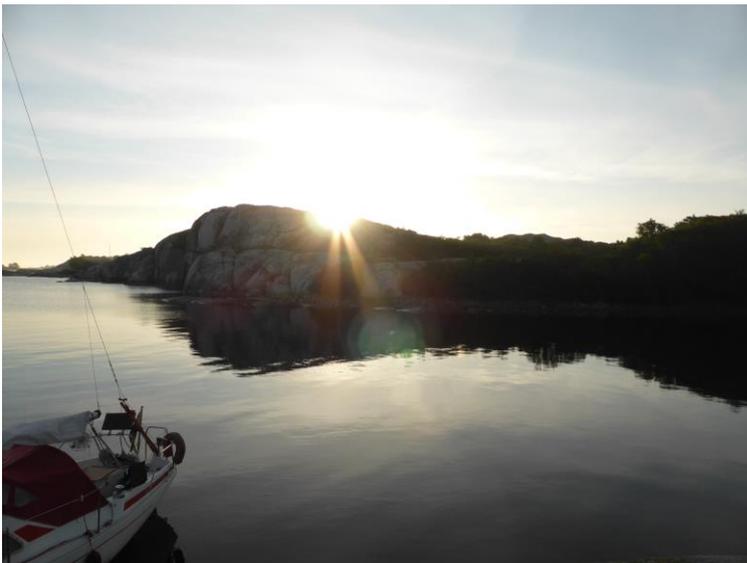
Um 11.40 Uhr, der Wind hat sich nun eingestellt, segeln wir los. Heute sind Kari und Martin unsere Navigatoren. Unser Ziel liegt rund 30 sm weiter nord-östlich bereits in den äusseren Schären und es sollte bis heute der anspruchsvollste Segeltag werden. Nicht wegen dem

Wind, der bläst immer noch dankbar aus süd-westlicher Richtung, sondern wegen den Schären. Felsbrocken, knapp über oder auch unter der Wasseroberfläche, sind überall präsent. Der Navigation ist grösste Konzentration zu widmen.

Der Wind lässt uns heute nicht im Stich und bläst mit zeitweise bis 5 Bf., so dass wir mit räumlicher Segelstellung sehr rasch vorwärts kommen. Otto, hat den Autopilot entdeckt und erhält dafür den Ehrentitel „Ottopilot“. Auch das Reffen geht gut, wobei wir eine grosse Schwäche an der Vilm entdecken:

Die Grossschotführung wird über insgesamt 5 Rollen geführt, alles im Baum oder im Mast versteckt. Das sieht zwar sehr hübsch aus, ist aber aus seglerischer Sicht ein Unfug: Das Grossschot läuft nicht gut und wir müssen immer händisch nachhelfen. Einmal hat sich eine gewollte Halse in eine ungewollte Patenhalse gewandelt; nur weil wir wegen den schlecht laufenden Schoten den Baum nicht zügig dicht nehmen konnten.

Um 17.50 Uhr erreichen wir unser Tagesziel. Es liegt auf der Insel Alkobben (Norpada) auf der Position 59° 37.5 N / 019° 15.5 E. Der Wind bläst immer noch und so entschliessen wir uns das Schiff mit drei Leinen am Fels festzumachen. Wenig später erhalten wir noch einen Nachbarn mit österreichischer Besatzung – und wir haben genügend Gesprächsstoff.



Das abendliche Bad lässt sich niemand entgehen und auch Martin macht heute seinen ersten Sprung ins angenehme Nass. Ein weiterer wundervoller Abend steht uns bevor. Heute sind Otto, Reto und ich am Kochen und auch wir lassen uns nicht lumpen: Auf der Speisekarte steht Salt in Bocca und als Nachtisch gibt es eine feinen Schimmelkäse mit geräucherter Fisch.

Später macht Otto noch einen Fehltritt – zum Glück ohne Folgen – ausser nassen Hosen. Zwischen Schiff und Fels fällt er ins Wasser.

Dienstag, 6. August 2013

Heute bin ich schon sehr früh auf – noch früher als sonst – um 05.30 Uhr. Ich gehe auf Entdeckungsreise, merke aber bald, dass ich auf dieser unbewohnten Insel nicht weit komme. Es hat nämlich keine Pfade und so ist das Herumlaufen im Dickicht eher mühsam und nach einer dreiviertel Stunde gebe ich es auf. Aber ein paar schöne Fotos vom Sonnenaufgang konnte ich mich gleichwohl nicht verkneifen zu machen.

Nach dem Frühstück geht es um 09.10 Uhr los in Richtung Marienhamn, der Hauptstadt der Insel Åland. Die Navigatoren sind heute wieder Otto, Reto Tramèr und ich.

An diesem Tag segeln wir 46 sm und davon lediglich 3 unter Motor.

Åland ist eine autonome Region Finnlands. Die Insel hat weitgehende innenpolitische Freiheiten und steuerliche Sonderregelungen bringen den Inselbewohner einen gewissen Wohlstand, da Finnen und Schweden hier viel konsumieren. Zum ersten Mal auf unserem Törn genießen wir die Vorteile einer Marina. Typisch nordisch sind alle Häuser aus Holz, was alles etwas heimelig macht. Sauna, Duschen, Strom und Wasser alles ist da. Und für diesen Liegeplatz zahlen wir gerade mal € 34. Das Städtchen selber ist sehr klein und an diesem Tag eher leer und so genießen wir in der Hafenzapferei ein feines Nachtessen begleitet von einem prächtigen Sonnenuntergang.



Mittwoch, 7. August 2013

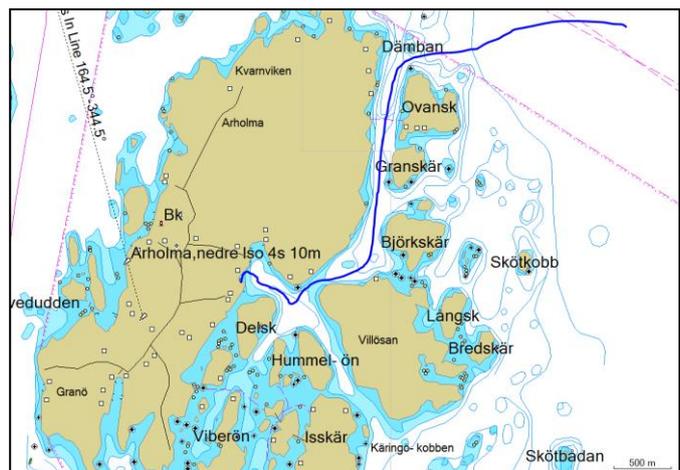
Die angekündigte Wetteränderung ist eingetroffen und an diesem Morgen ist es zum ersten Mal leicht bewölkt. Gemäss den Wettervorhersagen soll der Wind im Laufe des Tages von Süd-West auf Nord-West drehen. Am Morgenessen bemerken wir, dass der in Sandhamn gekaufte Milchschaumer verschwunden ist. Alles suchen nutzt nichts.

Um 09.45 Uhr verlassen wir die gemütliche Marina. Hausi und Reto Senn sind unsere heutigen Navigatoren. Tagesziel ist die schöne Schäreninsel Arholma. Im Jahre 2005 waren Reto Senn und ich bereits auf dieser bewohnten Insel.

Einige Meilen nach Åland kommt dichter Nebel auf und die Sicht reduziert sich auf wenige hundert Meter. Und immer wieder hören wir auf unserer Backbordseite das langandauernde Signalhorn eines Schiffs. Es kann ein Frachter oder ein Passagierschiff sein. Wir weichen etwas aus nach Steuerbord. Plötzlich löst sich der Nebel auf und wir sehen es: ca. 2 Seemeilen auf der Backbordseite bereits hinter uns sehen wir das grosse Fährschiff. Und wir sehen auch noch einen anderen Segler auf Backbord auf unserem Kurs. Und der war um etliche hundert Meter näher am Fährschiff. Ob die Warnsignale wohl ihm galten?

Leichter Regen setzt ein und der Wind setzt aus – und wir müssen den Motor anwerfen.

Am späteren Nachmittag nähern wir uns der Insel Arholma. Die Karte nebenan zeigt einmal mehr, wie eng die Verhältnisse im Stockholmer Schärengarten sind. Die Passage östlich der Insel ist knapp 200 m breit und erst noch vollgespickt mit Felsen, die hier und dort zum Wasser raus ragen oder knapp darunter liegen.



Am Steg machen wir unser Schiff fest. Wie immer Bug voran mit Heckanker. Mittlerweile beherrschen wir das Manöver problemlos. Die Sonne zeigt sich wieder und da es noch früh am Abend ist, machen Reto Tramèr und ich einen ausgedehnten Spaziergang und durchqueren die Insel nach Kvarnåsen im Nordosten der Insel. Genau in dieser Bucht waren Reto Senn und ich schon im Jahr 2005. Auf einer Anhöhe mit einem Bier geniessen wir den schönen Sonnenuntergang.

An unserem Steg hat es noch zwei drei Tische und an einem nehmen wir später unser Nachtessen ein, zubereitet von unseren Köchen Kari und Martin. Danach geniessen wir später noch einen Espresso mit Zigarre, Pfeife, Zigarette, Grappa, Whisky und was sonst noch unsere Küche anzubieten hat.



Die genaue Position an diesem Tag ist $59^{\circ} 50.3 \text{ N} / 19^{\circ} 07.2 \text{ E}$. Wir segeln heute 38 sm und davon 15 sm unter Motor.

Donnerstag, 8. August 2013

Heute geht es früh weiter, da wir einen längeren Törnschlag bewältigen müssen. Um 08.53 machen wir die Leinen los, ziehen den Anker auf und verlassen den sehr schönen Ort Arholma. Zuerst umrunden wir aber noch die Insel, um im einzigen Laden den es hier auf der Insel gibt, Einkäufe zu machen. Bei der Wegfahrt macht uns die Tiefenangabe auf der Seekarte einen Strich durch die Rechnung. Gerade noch rechtzeitig können wir das Schiff abbremsen, so dass die Grundberührung nur eine sehr leichte ist. Nichts und niemand nimmt Schaden.

Unser Tagesziel liegt nun wieder in den inneren Schären auf der Insel Gallnö, rund 40 sm süd-westlich von Arholma.

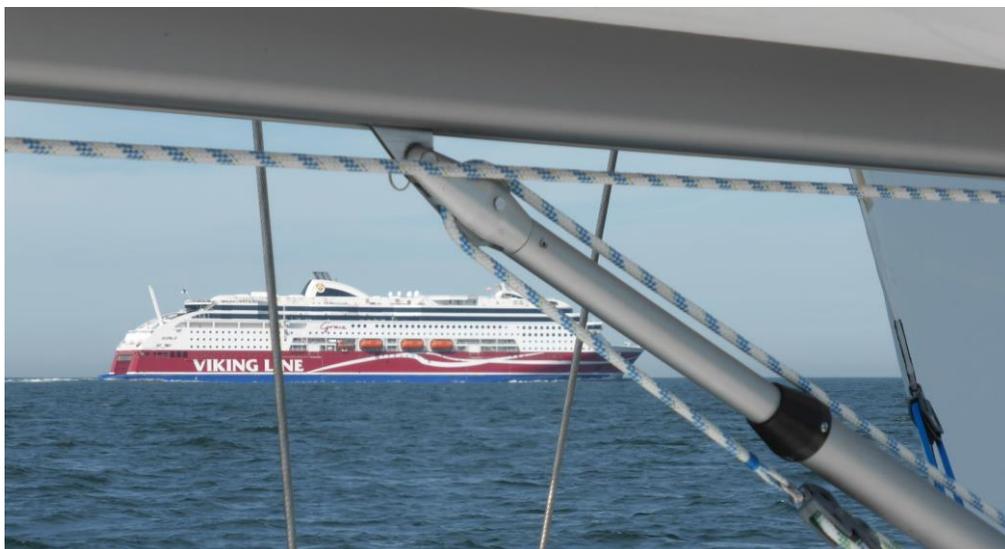
Mittlerweile hat der Wind komplett gedreht und bläst aus nördlicher Richtung. Das ist zwar die richtige Richtung, aber zu schwach. So müssen wir an diesem Tag zwei Mal den Motor zu Hilfe nehmen. Und wieder geht es an hunderten von kleinen Inseln vorbei. Kari und Martin haben alle Hände voll zu tun mit Karte, Zirkel und Plotter um uns auf dem rechten Kurs zu halten. Unser Ziel erreichen wir am frühen Abend um 18.45 Uhr.



Unter Sicht fahren wir in die kleine Bucht von Gallnö, die fast Menschenleer ist. An diesem Tag segeln wir insgesamt 48 sm, davon leider 19 unter Motor. Es regnet immer noch leicht und so hat niemand Lust ins Wasser zu springen und auch Hausi schläft dieses eine Mal nicht im Cockpit.

Freitag, 9. August 2013

Heute ist unser letzter Segeltag. Es geht zurück nach Duvnäs. Es ist leicht bewölkt und der Wind bläst aus nord-westlicher Richtung. Ein grosses Fährschiff ist auf unserem Kurs, dass uns dann überholt. Das hat ein paar schöne Fotosujets abgegeben. Später kommen wir an Waxholm vorbei, wo die grosse Festung steht. Und bevor wir Duvnäs erreichen, segeln wir an der Insel Lidingon vorbei, am alten Wohnort von Reto, wo er 6 Jahre lang gewohnt hat.



Bevor wir Duvnäs erreichen, machen wir noch an einer Tankstelle Halt um Diesel und eine Gasflasche zu kaufen. An diesem Tag segeln wir 39 sm und davon 11 unter Motor.

Um 15.55 Uhr erreichen wir die Marina. Die Abgabe des Schiffs erfolgt ohne Komplikationen. Dafür machen wir aber eine weitere amüsante Entdeckung: Als wir ein weiteres Mal nach dem Milchschaumer suchen, „entdecken“ wir unter dem Kochherd eine Schublade! Wir öffnen diese und finden allesmögliche Werkzeug, das in eine Küche gehört: Zapfenziehen, Schwingbesen, Brotmesser, Schnitzer, Salatbesteck, usw. Und als wir diese Schublade herausziehen, finden wir unter dem Kochherd unseren gekauften Milchschaumer, der spurlos verschwunden war. Wir entscheiden diesen mit nachhause zu nehmen. Von nun an gehört er ins feste Ausrüstungsmaterial für unsere Törns. Trotz Abgabe dürfen wir auf dem Schiff schlafen. Für die morgige Fahrt zum Flughafen empfiehlt uns der Verchartere ein Taxi zu nehmen, dass sei bei unserer Personenanzahl billiger und sowieso einfacher.

Später essen wir im Marine-Restaurant und mittlerweile scheint auch heute wieder die Sonne.

Samstag, 10. August 2013

Das Taxi ist auf 7 Uhr bestellt und pünktlich fahren wir los in Richtung Flughafen. In Stockholm verabschieden wir uns noch von Reto Senn, der wieder retour nach Vilnius fliegt um dort seine Frau abzuholen.

Die Rückreise geht dann wie am Schnürchen – immer haben wir Glück mit den Verbindungen und kommen so gegen 15.00 Uhr in den Raum Olten an, wo wir uns verabschieden. Der Törntritt ist bereits vereinbart – wir treffen uns am 15. September 2013 bei mir.

6. Einige (nautische) Details zur Gegend

Obwohl es in der Ostsee keine Tiden hat, ist das Segeln in den Schären eine navigatorische Herausforderung. In den inneren und mittleren Schären gilt es sehr aufmerksam zu sein. Gutes und vor allem permanentes Kartenlesen wird zum Muss. Ein guter Plotter auf dem Schiff ist dabei eine zusätzliche Sicherheit. Die Schären liegen zum Teil sehr knapp über oder noch schlimmer knapp unter der Wasseroberfläche. Ein Zusammenstoss könnte katastrophale Folgen haben für das Schiff und für die Besatzung.

Die Winde blasen in dieser Gegend eher unbeständig. Als Regel kann davon ausgegangen werden, dass der Wind aus süd-westlicher Richtung bläst. Die Windstärke ist sehr variabel und liegt zwischen 2 – 4 Knoten. Gutes Kartenmaterial, ich empfehle den schwedischen Sportsegelsatz, ist unbedingt nötig. Zu empfehlen ist auch ein gutes Hafenhandbuch und ein Führer für die Schären ist auch kein Luxus.

Mit diesen paar Vorbereitungen und Vorsichtsregeln ist das Segeln in den Schären ein voller Genuss. Die Schären sind ein wahres Natur- und Erholungsparadies.

Der Einkauf von Lebensmittel und Diesel muss geplant erfolgen, da auf den wenigsten Schäreninseln Einkaufsmöglichkeiten bestehen. Alkoholika müssen noch besser organisiert werden, da nur lizenzierte Läden solche verkaufen dürfen. Ganz generell sind Alkoholika sehr

teuer in Schweden – besser also einen guten Grappa oder Whisky von zu Hause mitzunehmen.

Das Wetter hat uns auch aufs angenehmste überrascht: bis auf einen Tag hatten wir prächtiges Augustwetter. Die Wassertemperatur lag mit rund 20° um 4° über dem Durchschnitt und hat uns jeden Tag zum Baden im Meer eingeladen. Und auch die Mücken haben uns gerade nur einmal geplagt.

7. Kosten

Reto führt unsere Bordkasse auch dieses Jahr vortrefflich. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Was	Eingang	Ausgang
8 x 1815 SEK	12'700 SEK	
Endreinigung und Bettwäsche		2250 SEK
Diesel und Gas		900 SEK
Karte und Zirkel		900 SEK
Hafengebühren		300 SEK
Bus + Taxi		1300 SEK
Essen + Getränke kaufen		6100 SEK
Gemeinsame Ausgaben, wie Kaffes und Speise		1050 SEK
Total	12'700 SEK	12'700 SEK

Umgerechnet hat die Bordkasse CHF 1'800 gekostet, bzw. CHF 260 pro Person.

8. Mailenbestätigung

Gesamthaft segeln wir 261 sm und davon 63 sm unter Motor.

Ich wünsche allen eine angenehme Lektüre.



Kappel, 28. August 2013
Piero Costa, Skipper