Meine Ostseereise 2018

Maare Balticum –

1. Flensburg - Mariehamn

Das Mare Balticum, was ist das eigentlich? Laut der *International Hydrographic Organization* ist dies der Seeraum, der sich von den südlichen Grenzen des Großen- und Kleinen Belts sowie des Öresunds nach Osten und Norden ausdehnt. Die Wasserfläche umfasst etwa 414.000 Quadratkilometer, die Nordsee ist im Vergleich mit 575.000 qkm nicht wesentlich größer. Eine Kollision mit einem Tanker in der Kadettrinne löste 2001 eine Umweltkatastrophe aus, nach der die *International Maritime Organization* die Ostsee als besonders empfindliches Meeresgebiet eingestuft hat. Eine Reihe von Maßnahmen mussten ergriffen werden, die die Sicherheit der Schifffahrt verbesserten. Neun Anrainerstaaten teilen sich die Küstenlinie dieses vom Eis geformten, den Menschen Nutz bringenden aber auch von ihnen geschundenen Randmeeres. Flensburg ist die westlichste Stadt der Ostsee und Haparanda die nördlichste. In ersterer bin ich gestartet und in letzterer habe ich meinen Vereins-Stander aufgehängt. In Törehamn schließlich musste ich unbedingt das Zertifikat ergattern, das mir bescheinigt, auch die nördlichste Tonne der Ostsee umrundet zu haben.

Am 5. Mai ging es nach langer Vorbereitung mit reichlich Lebensmitteln, Getränken, sieben Gastlandflaggen, 10 kg Seekarten und einer neuen Windsteueranlage im Gepäck, endlich los.

Abschied von der Flensburger Förde

Bis Mariehamn hat mich mein älterer Sohn Tobias begleitet. Da der Schwerpunkt meiner Reise der Bottnische Meerbusen war, sind wir die gesamte Strecke von 627 Seemeilen (sm) in nur vier Abschnitten über Stralsund, Bornholm und Öland gesegelt. Wir waren vier Nächte auf See und ab Borgholm auf Öland wurde es nach Sonnenuntergang so kalt, dass der Wind auf der Haut stechende Schmerzen verursacht hat. Unten im Schiff lief die Heizung mit und eine heiße Brühe hat die Wache aufgewärmt. In Stralsund und natürlich in Mariehamn haben wir zwei Großsegler bestaunt, von denen jeder eine besondere Geschichte erzählen kann. Über die alte *Gorch Fock* sagte mir einer der beiden Hafenmeister beim Bezahlen, dass dieses Schiff kurz vor Kriegsende vor Stralsund gesunken sei. „Ach quatch“, sagt der andere, „die haben die Nazis versenkt“. So unterschiedlich kann man Geschichte darstellen. In Mariehamn sind wir mit 2 anderen Yachten mehr oder weniger alleine und genießen nach der Kälte die Sauna und den besonderen Blick auf die *Pommern*, die leider wegen der Restaurierung nicht besichtigt werden kann.

Mariehamn

„We are the people oft he sea; the sea is our way. We live with, off and on the sea, we know that the sea gives and takes, isolates and connects“.

Diese Worte eines unbekannten Autors finde ich im sehenswerten Schifffahrtsmuseum der Stadt. Sie stehen fortan in meinem Logbuch als Begleiter meiner Reise, auf der ich vor Allem das Verbindende entdecken will. In Finnland muss man nicht lange danach suchen. Die

Menschen sind zwar zurückhaltend bis wortkarg, aber als Münsterländer ist mir das nicht fremd. Nur, mit den Münsterländern muss man einen Sack Salz essen, bis man Kontakt findet, in Finnland reicht es, wenn das Gegenüber merkt, da ist jemand in Ordnung. Ich finde nach ein paar Sätzen überall offene und hilfsbereite Finnen. Besonders die Frauen mit ihren satt grünen Augen und ihrem freundlichen Lächeln könnten einen (unverheirateten) Mann dazu bewegen, hier Anker zu werfen.

2. Mariehamn - Vaasa

Mein erster Hafen, den ich nun einhand ansteuere, ist Kastelhamn am Ende des Slottsundet, eines flussförmigen Fjords 10 sm nordöstlich von Mariehamn, in dem ich eine Mindestwassertiefe von beruhigenden 2,70 Meter messe. Ich bin die erste Besucheryacht in diesem Jahr und liege also allein in diesem im Sommer stark frequentierten Hafen. Das Freilichtmuseum hat gerade eröffnet und eine junge Frau in traditioneller Tracht freut sich, mir alles über das Museum, ihre Zeit an der Hochschule in Leipzig und über die Ålands zu erzählen – in perfektem Deutsch. Nach zwei Stunden muss ich kein Buch mehr über dieses Archipel lesen, ich kenne mich aus! Die

Kastelhamn, Freilichtmuseum

Menschen fühlen schwedisch, leben unter eigener Flagge, gehören aber weitestgehend unabhängig zu Finnland und nach Meinung meiner Gesprächspartnerin sei das Land sozialistisch regiert; das relativiert sie aber nach einem skeptischen Blick von mir. Mein nächstes Ziel ist Hamnsundet. 27 sm fahre ich bei Flaute langsam unter Maschine durch Lumparn, einem See ähnlichen, von Inseln umsäumten großen Gewässer in den Simskälarfjorden und erlebe den Wechsel von grün bewaldeten zu baumlosen Inseln, in einer Vielzahl, dass sie einer Milchstraße ähneln. Bei Flaute spiegeln sich die entfernten Inseln flimmernd im Wasser und ich habe den Eindruck, sie fliegen über den Horizont. Langsam gewöhne ich mich auch an die fast monochromen finnischen Seekarten und das Betonnungssystem. Die Fahrwasser werden überwiegend mit Kardinaltonnen markiert, die dazu keine Toppzeichen haben. In dem Insel-Wirrwarr erscheint mir das System zunehmend sinnvoller, da schlecht auszumachen ist, ob man nun von See kommend fährt und die grünen Tonnen an steuerbord liegen oder nicht. Beim späteren Wechsel zu den schwedischen Karten notiere ich in der Seekarte immer deutlich die Tonnenanordung, *Achtung, grün Backbord*.

Idyllischer Hafen Hamnsundet

In Hamnsundet entdecke ich wieder ein Freilichtmuseum und ich entrichte dort bei zwei netten Damen in einem Büro das Liegegeld. Am kommenden Tag herrscht starker Westwind um 7 Bft und ich lege einen Hafentag ein. Die lange Holzpier, an der ich fest gemacht habe, zerrt mächtig an ihren Ketten aber im Büro hatte man keinerlei Bedenken, dass ich dort liege. Ganz anders ein Mann, der mit hochrotem Kopf auf mich zu kommt. Da stimmt was nicht, denke ich und klar, mein Schiff ist am falschen Ort vertäut. Mein

Lächeln, eine Entschuldigung und ein Kompliment über das gute Deutsch dieses Mannes entwaffnen den Åländer und wir einigen uns schnell darüber, wo ich mich hin verlege - an die unruhige Betonpier. Bei 7 Bft und einhand ist das trotz der niedrigen Temperaturen schweißtreibend. Aber, gelernt ist gelernt! Stolz gönne ich mir ein Bier und bereite mir ein leckeres Pfannengericht mit frischem Gemüse zu.

Am kommenden Tag verlasse ich die Ålands und fahre überwiegend unter Maschine nach Ostnordost zu der 48 sm entfernten Insel Isokari. Im gut geschützten ehemaligen Lotsenhafen ist es tief und man liegt im Schatten eines beeindruckenden Leuchtturms. Häfen bzw. Inseln, auf denen einst Lotsen und Leuchtturmwärter ihren Dienst taten, werde ich im Bottnischen Meerbusen jetzt oft finden. Es sollen die beeindruckendsten meiner gesamten Reise werden. Meine erste finnische Stadt, die ich besuche, ist Rauma. Ich starte am frühen Morgen bei schwacher südlicher Brise und ende nach 41 sm bei nun steifer Brise um 21:00 Uhr in der großen modernen Marina. Ein guter Segeltag aber auch ein Beispiel für das wechselhafte Wetter, das mich auf dem gesamten Törn begleitet. Aber was für ein Frühjahr! Nun bin ich schon knapp drei Wochen unterwegs und habe keinen einzigen Tropfen Regen abbekommen. Niedrige Temperaturen bescheren dazu immer gute Sicht. Der Luftdruck steht auf 1027 hpa bei meist südlichen bis westlichen Winden. Manchmal ist der Wind zu schwach, um mich voran zu treiben aber ich kann etwa 50 % der Strecke segeln. Damit bin ich zunächst nicht unzufrieden. Die Fronten der Tiefdruckgebiete des Nordatlantiks werden durch die norwegischen Bergmassive vom Bottnischen Meerbusen ferngehalten. Deshalb ist das Klima ausgeglichener als in der südlichen Ostsee denn selbst bei stark fallendem Luftdruck bleibt der Himmel meist klar. Dennoch ist das Wettergeschehen in diesem Mai anders als in den Statistiken angegeben und ich ahne noch nicht, welch außergewöhnlicher Sommer mich erwartet.

Die finnischen Städte am Bottnischen Meerbusen sind etwas Besonderes durch die quadratisch angelegten Straßen und die schönen Holzhäuser, die, wie in Rauma, UNESCO Weltkulturerbe sind. Am besten hat mir dieses aus feuerschutzgründen entstandene Assemblee aber in Reposaari, meinem nächsten, 40 sm entfernten Ziel, gefallen.

Roposaari

Die Marina liegt im Nordwesten der alten, durch den einstigen Schiffbau geprägten Stadt auf der gleichnamigen Insel. Schon die Deutsche Hanse nutzte diesen großen Naturhafen und später war er der Umschlagplatz für das nahe gelegene Pori, einer größeren Stadt bekannt auch durch das jährlich stattfindende Jazz Festival. Bekannt ist Reposaari auch durch die nicht heimischen Bäume, die mit dem Ballastsand der Segelschiffe auf der Insel ihre Wurzeln geschlagen haben. Hier bereitet mir zum ersten Mal die Wassertiefe Sorgen. Durch den anhaltend hohen Luftdruck liegt der Wasserspiegel ca. 40 cm unter Normal. Mein Tiefenalarm ertönt bei der Ansteuerung der Marina, deshalb traue ich mich nur bis zum ersten Steg, an dem die Wassertiefe nur 1,8 Meter beträgt. Mein nächstes Ziel ist Ouraluoto im Nationalpark Bothnian Sea. Die vielen weit ausgebreiteten Fischernetze, eigentlich gigantische Reusen, deren Netze knapp unterhalb der Wasserlinie schwimmen, halten mich aber von der Ansteuerung ab. Die Lachse ziehen zu ihren Laichplätzen und nicht wenige werden in diese Fallen schwimmen oder von Sportfischern gefangen, bevor sie sich reproduzieren können. Ich halte mich fern von

der Küste und mache erst weiter im Norden, in Kilen, fest. Ein schöner und leicht anzulaufender Hafen mit ausreichender Wassertiefe.

Kilen

Heute ist der 24. Mai und Turku Radio funkt stolz den letzten Eisbericht dieser Saison. Der Bottnische Meerbusen ist eisfrei! An Land finde ich in der Abendsonne viele schöne Fotomotive und ich übe mein fotografisches Sehen.

In den letzten Tagen liegen meine Ziele immer etwa 40 sm auseinander, aber heute geht es nach Kaskinen, das sind nur 23 sm. Kristinenstad lasse ich aus, ich habe schon so viele Holzhäuser gesehen, dass diese Stadt nur eine weitere auf meiner Liste wäre. Kaskinen liegt zwischen Festland und einer langen vorgelagerten Insel und erstreckt sich von Süd nach Nord. Mein Törn beginnt unter Segeln in einer leichten Brise aus West-Nord-West. Später verabschiedet sich dann der Wind komplett. Unterwegs kreuzt ein riesiger Baumstamm meinen Kurs, der ganz sicher von einem der Frachter kommt, die in Kaskinen Holz geladen haben. Ich bin froh, dass ich diesem Treibgut nicht in bewegter See begegne. Bei strahlend blauem Himmel und T-Shirt Wetter wird am 26. Mai im Hafen gegrillt und es gibt Waffeln mit allerlei darauf. Ich esse gleich drei, Kirsche, Erdbeere und Blaubeere – alles mit Sahne. Es ist Sommer! Jung und Alt schwärmen von dem herrlichen Wetter, das sie so noch nie erlebt haben. Am nächsten Abend ist Live Musik, ich gehe hin und schwinge mein Tanzbein. Bei anhaltender Flaute bleibe ich zwei Tage. Mein nächstes Ziel, Bredskär, liegt 40 sm nördlich. Es ist ein kleiner etwas herunter gekommener Hafen mitten im Archipel Kvarken. Turku Radio meldete am Morgen Starkwind aus Süd. Das Segeln zwischen all den Inseln ist gar nicht so einfach unter diesen Bedingungen aber nur unter Genua, die ich halse, reffe, ausfahre, ganz berge, weil ich die Karte studiere um sie dann wieder zu setzen, komme ich einhand gut zurecht. So unterwegs kann ich sogar die wunderbare Natur um mich herum genießen. Schnell essen, kurz schlafen und gleich segele ich weiter nach Vaasa. Mein Pilot empfiehlt den schwedischen Gasthafen der *Wasa Segelförening*, WSF.

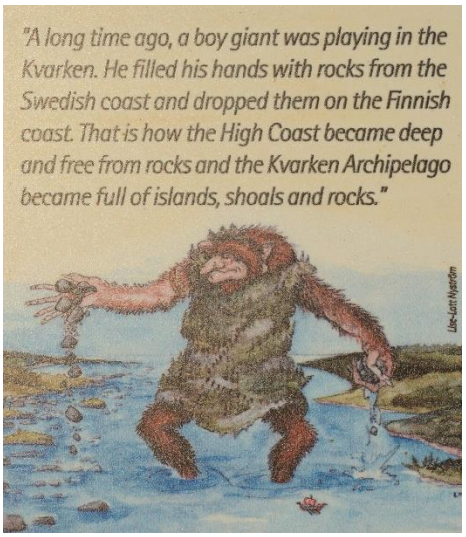
WSV, altes Bootshaus

Zu Recht, denn die Segler sind ausgesprochen freundlich! Die Saison wird heute bei Freibier mit Grillwurst eröffnet, dabei werden mir eine Menge Fragen gestellt. Am Abend helfe ich noch beim Einkranen, am Ende werde ich dann von Lars Eric zu einer Stadtbesichtigung eingeladen. Wieder erfahre ich viel über Finnland und über die hier lebende schwedische Minderheit, die gerade in Vaasa einen hohen Bevölkerungsanteil von ca. 25 % hat. Mein Gastgeber ist finnischer Schwede oder umgekehrt und wir landen auf unserer Tour in einem Veteranen-Museum, zu dessen Vorstand er gehört. Militärgeschichte ist nicht so mein Thema aber für Finnland außerordentlich wichtig. Vor allem die Weißen Brigaden unter *Carl Gustav Emil Mannerheim* trugen im Bürgerkrieg 1917 zum Sieg gegen die Roten bei, der die Unabhängigkeit Finnlands begründete. Sie wurden von Deutschen Truppen unterstützt. Vielleicht genießen wir deshalb ein so hohes Ansehen besonders unter der schwedischen Minderheit in Finnland.

Zurück im Hafen sehe ich zwei Yachten, die am Kiel schwer beschädigt sind aufgebockt an Land. Sie sind während einer Regatta bei voller Fahrt auf einen Fels aufgelaufen, der normalerweise kein Problem für deren Tiefgang gewesen wäre. Aber die Wassertiefe liegt nun 50 cm unter Normal. Eine Warnung auch für mich! Wieder gibt es Grillwurst und Freibier am Abend und ich lerne einen pensionierten Bootsbauer kennen. Mir fällt meine neue Windsteueranlage ein, die im Vorschiff lagert und ich fasse die Gelegenheit beim Schopf. Es braucht ein Telefonat mit seinem Familienvorstand und Risto sagt ja. Am kommenden Tag pünktlich um 10:00 Uhr kommt er mit einem Handwagen voll Werkzeug und um 13:00 ist alles fertig. Aber es fehlt noch eine Badeleiter. Ohne will Risto mich nicht fahren lassen, es ist zu gefährlich. Wieder telefonieren, organisieren und um 15:00 Uhr ist auch das erledigt.

3. Vaasa - Töre

Ich nehme Abschied von Vaasa und segele unter Genua bei einer mäßigen Brise aus Süd durch das Inselreich Kvarken nach Björkoby, im Norden des Archipels. In diesem ruhigen Hafen erfahre ich auf einer Info-Tafel, warum die finnische Küste voller Steinen und die schwedische tief und rein ist. Ein Riesenbaby spielte einst mitten im Wasser zwischen beiden Ländern, sammelte Steine an der schwedischen und bewarf damit die finnische Küste. Ein schönes Märchen, das ein wenig über das Verhältnis zwischen Finnen und Schweden Preis gibt.



Geologisch handelt es sich auf der finnischen Seite um De-Geer- oder Waschbrettmoränen, die an den Eisrändern entstanden. Sie kommen nur in Flachgewässern vor. Auf schwedischer Seite dominieren die Drumlins, Moränenrücken, die unter dem Eis entstanden und feste hohe Gesteinsinseln in Bewegungsrichtung des Eises formten.

Von hier geht es bei schwacher bis mäßiger Brise aus West nach Pietarsaari, auch bekannt unter dem schwedischen Namen Jacobstad. Die letzten 70 sm ab Vaasa habe ich ausschließlich unter Segel zurückgelegt, das ist seit Mariehamn eine Ausnahme. Davon verrichtet über 40 sm meine Windsteueranlage erstmals ihren Dienst und ich genieße die Unabhängigkeit von der Pinne. Natürlich muss ich immer etwas den Kurs korrigieren aber die Hände sind weitgehend frei für die Navigation, die Pantry und den Ausguck. Der Wasserstand hat weiter abgenommen und liegt jetzt 70 cm unter Normal. So traue ich mich nicht nach Jacobstad hinein und ich entscheide mich für Ado, einem Hafen etwas westlich der Stadt. Obwohl Ado ein reiner Fischereihafen ist, darf ich bleiben. Man weist mir einen windgeschützten Platz zu und versorgt mich für den Abend mit reichlich Stömming, dem Ostsee Hering. Michael arbeitet in der Fischverarbeitung im Hafen und bietet mir an, mit ihm nach Jacobstad zu fahren. Erst gehen wir in den Supermarkt und anschließend zeigt er mir die interessante Stadt. Besonders die Hallen von Baltic Yacht und Swan interessieren

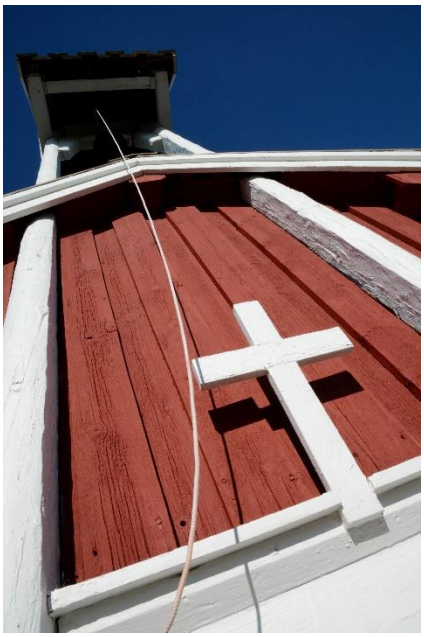
mich. Wie arbeitet man wirtschaftlich bei minus 40° Celsius, frage ich ihn. Er erklärt mir, dass das Fernwärmenetz in Finnland flächendeckend ausgebaut und die Energie preiswert ist. Darüber hinaus wird viel Erdwärme, Sonne und Wind zur Energieerzeugung genutzt und Unternehmen können wettbewerbsfähig auch im Winter produzieren. Der Luftdruck ist am Vortag auf 1002 hpa gefallen, steigt am Morgen wieder rapide an und steht auf 1010 hpa. Während dieser Berg- und Talfahrt des Luftdrucks blieb der Himmel stets blau und es viel kein Tropfen Regen. Jedoch hält mich eine steife Brise für einen Tag hier fest. Am Nachmittag bekomme ich sogar Besuch von einer Zeitungsreporterin, die mich nach dem Woher, Wohin und Warum fragt. Ich komme wahrscheinlich in das lokale Blatt und bin schon mächtig stolz. Der Wind lässt nach und ich segele zu der nur 3 sm entfernten kleinen Insel Mässkär.

Mässker, Blick vom Radarmast

Hier waren eine Lotsen- sowie eine große Radarstation untergebracht. Heute ist das ehemalige Stationsgebäude eine Herberge, unterhalten von einem Ehepaar, das mich freundlich begrüßt. Zuerst wird die Sauna angeheizt, dann wilder Lachs geräuchert, den wir bei einem guten Bier mit Knäckebrot verspeisen . Selten habe ich mich in fremder Umgebung gleich so wohl und ungezwungen gefühlt wie hier. Pekka bietet mir sogar ein Bett in der Herberge an, falls ich mal wieder auf festem Boden schlafen möchte. Ich hätte gerne angenommen aber ich kann meine betagte Victoire 933 nicht alleine lassen. Komisch, es ist doch ein seelenloses Schiff, aber ich hätte tatsächlich ein schlechtes Gewissen gehabt.

Drei unvergessene Tage bleibe ich hier und genieße dieses Idyll. Mit Wehmut im Bauch verlasse ich Mässkär und steuere Tankar an, ebenfalls eine Lotsenstation mit Leuchtfeuer und Radar aber noch aktiv. Bei mäßiger Brise aus Nordwest, leicht bewölktem Himmel und 1018 hpa gehe ich auf die Kreuz und trainiere mich an der Windsteueranlage. Die Wenden mit der Windfahne gesteuert werden immer besser, noch nicht perfekt, aber am Ende der 35 sm langen Reise bin ich zufrieden. Unterwegs sehe ich wieder viele Lachsreusen auf die ich enorm aufpassen muss. Verfängt man sich darin, hat man die Fischer gegen sich. Passiert das unter Motor hat man obendrein noch einige Meter Netz in der Schraube, dazu kostet eine zerstörte Reuse etwa 7000 €.

In Tankar wird mir zum ersten Mal klar, was mir in meiner Wahrnehmung auf der Reise im Bottnischen Meerbusen fehlte. Das sehenswerte Freilichtmuseum mit der schönen alten Holzkirche aus dem 18. Jahrhundert zeigt in einem Haus, dass es hier einmal reichlich Robben gab.



Tankar, Holzkirche gebaut 1754

Erst sehr viel später, vor Sundsvall, bekomme ich zwei dieser Tiere zu Gesicht, die einzigen auf der gesamten Reise. Die 70 sm von Tankar nach Raahe absolviere ich bei schwacher Brise aus Süd bis West zur Hälfte unter Segel. Nach 14 Stunden mache ich um 22:00 Uhr im

Vereinshafen Terässatama fest. Die unbefeuerte Ansteuerung der Stadt ist in der Dämmerung mühsam und ich bin erleichtert, als ich ohne Grundberührung ankomme. Gleich zwei Hafenmeister kommen sich gegenseitig stützend in Schlangenlinie auf mich zu. Die erste Frage ist die nach der Sauna. Ich sage begeistert ja, möchte auch gleich bezahlen. Da die Beiden das einfach nicht mehr auf die Reihe kriegen, verschieben wir die Formalien auf morgen. Der Hafen wird ständig von Mitgliedern bewacht, weil es in der Vergangenheit zu viele Einbrüche gab. In dem Zustand dieser Security ist das aber eher eine Einladung zum Diebstahl. Raahe erkunde ich am kommenden Tag per Vereins-Fahrrad. Die Stadt ist wunderschön, ebenso ein Café in einem alten Kapitänshaus aus dem 19. Jahrhundert. An der Theke bestelle ich bei einer netten Frau mit tiefgrünen Augen mein Frühstück. Sie spricht Deutsch und wir reden über Dies und Das. Die Warteschlange hinter mir wird immer länger aber niemand beschwert sich. Eher amüsiert warten alle auf das Ende unserer Plauderei.

Nette Plauderei

Noch am Nachmittag heißt es Leinen los und ich segele die 60 sm nach Hailuoto. Eine leichte Brise aus Südost und die herrliche Natur um Raahe lassen mich diese schöne Begegnung langsam vergessen.

Haliuoto ist eine Sand-Insel im Westen von Oulu, deren langsames Wachstum erst vor etwa 2000 Jahren begann. Als zusammenhängendes Eiland, entstanden aus den drei vom Wasser getrennten Inseln Luoto, Hanhinen und Santonen, existiert sie seit nur 200 Jahren. Einstige Fischerdörfer mit ihren Häfen liegen heute vom Meer getrennt abseits der Küste. Der große Fischerei-, Lotsen- und Sportboothafen Marjaniemi wurde künstlich angelegt.

Blick auf den Leuchtturm von Haliuoto

Haliuoto hat nur knapp 1000 Einwohner, nur jeweils 5 davon leben auf einem Quadratkilometer. Ich bleibe 2 Tage im Hafen und mache einen Ausflug per Bus nach Oulu, mit etwa 195.000 Einwohnern (im Jahr 2015) die Metropole im Norden Finnlands. Nach Helsinki gilt die Universität als die zweitgrößte des Landes. Hier hoffe ich in einem der beiden Buchläden die einzige mir fehlende Seekarte für das schwedische Bottenviken zu bekommen – aber Fehlanzeige! Auch einen Shop für Bootszubehör sucht man vergeblich. Alles wird über das Internet gekauft. Aber ohne Papierkarten möchte ich nicht navigieren. Nur mit dem Tablet oder dem Plotter fehlt die Übersicht und die Sicherheit, ganz zu schweigen von dem Spaß an der Navigation mit Bleistift, Zirkel und Lineal. Meine letzte Hoffnung ist der hiesige Segelverein, also spaziere ich die 4 km dorthin. Im Vereinsheim gibt es ein tolles Buffett und hilfsbereite Wassersportler. Noch bevor ich meinen Hunger stille, habe ich, was ich benötige. Ein junger Segler überlässt mir kurzer Hand seine Karte, Ersatz bestellt er im Internet, ich gebe ihm das Geld dafür.

Nur noch 60 sm bis Haparanda! Mein Motor schiebt mich 12 lange Stunden in den im Westen der Stadt liegenden Sportboothafen. Schön ist es hier – ruhig und freundlich. Im Vereinsheim hängt eine beeindruckende Sammlung von Vereinsstandern und ab heute

gehört auch der meines Victoire Clubs dazu. Ich bin die erste Yacht dieses Jahres, die dieses Ritual zelebriert.

Haparanda hat ein schönes Vereinsheim

Zur Stadt Haparanda fährt ein Bus, nur Werktags, und der Fahrer bringt mich zum Supermarkt. Daneben steht die nördlichste IKEA Filiale Europas. Haparanda erinnert mich zumindest in einem Punkt an Flensburg – für eine Stadt dieser Größe gibt es viel zu viele Einkaufsmöglichkeiten. Die Kunden kommen zumeist aus dem Nachbarland. Hier sind es die Finnen dort die Dänen. Kaum zu glauben, dass Schweden preiswerter sein kann als Finnland.

4. Töre - Sundsvall

Mein Bergfest spare ich mir auf für Törehamn, meinem nächsten Ziel. Am Morgen zeigt sich die Sonne hinter einem riesigen Halo. Ich erinnere mich an den Spruch: „hat die Sonne einen Hof, wird das Wetter doof“. Trotzdem erreiche ich nach 44 sm ohne Wetterverschlechterung mein Ziel und drehe eine Runde um die gelbe Tonne, die auf Position φ65°54,07’N λ022°39,0‘E verankert ist. Der Hafen liegt im Schatten eines riesigen Zement-Silos, auf dem nahegelegenen Campingplatz finde ich das Hafenkontor. Für 50 SKR wird einem das begehrte Zertifikat nach Hause geschickt – ich warte immer noch darauf. Bin ich enttäuscht – ja! Eigentlich wollte ich in Töre mein Bergfest feiern aber nachdem die Segler des hiesigen Bootklubs mir von ihrem Hafen auf Bergön vorschwärmen, verschiebe ich die Feier, schließlich soll ja auch der Rahmen passen. Am kommenden Morgen lege ich in aller Frühe ab um nach 15 sm in einem Paradies an zu kommen. Das liegt auf φ65°46,03’N λ022°45,13‘E. Ich gehe längsseits an den Steg, bin vollkommen allein mit einem großen Vereinsheim, einer Sauna und einem Grillplatz. Dort bereite ich Würstchen mit Kartoffelsalat zu, entkorke meine beste Flasche Rotwein aus dem Ahrtal und trinke auf meine bisher so gut gelungene Reise. Jasmina Schreck, eine deutsche Studentin lebte ein Jahr in Oulo und hat ein Buch über diese Zeit geschrieben. Darin bemerkt sie, dass sie in Finnland einen, wie sie es nennt, 15 Minuten Ort suchen möchte. Das ist ein Fleck Erde, auf dem man 15 Minuten keine von Menschen erzeugte Geräusche wahrnimmt. Daran muss ich hier denken. Diese Insel ist so ein Geräusch Kurort.

Mitternachtsstimmung auf Bergön

In den drei Tagen fällt der Luftdruck von 1022 auf 1002 hpa. Ich studiere die Wolkenbilder und finde in meinem Wolkenbuch von Dieter Karnetzki aus den 90ziger Jahren den folgenden Spruch: „in Frauen und Cirren, da kann man sich irren“. Das würde heute niemand schreiben, weil’s einfach Blödsinn ist. Am Dienstag, dem 19. Juni, erwarte ich nachmittags den Durchzug einer Warmfront, die zu einem Sturmtief gehört, das von Westen heranzieht und leider nicht von den Bergen Norwegens abgelenkt wird. Cirrus-, gepaart mit Stratus Wolken zogen in der Nacht auf und zeigten einen atemberaubenden Sonnenunter- und Sonnenaufgang. Die beiden Ereignisse liegen um die Sommersonnenwende gerade eine Stunde auseinander. Zeitig mach ich mich am 19. Juni auf den Weg nach Luleå, wo ich die kommenden Starkwinde und heftigen

Regenfälle abwettern möchte. Zwischen 05:00 und 15:00 Uhr fällt der Luftdruck von 1002 auf 992 hpa. Gegen Mittag peitscht ein starker bis stürmischer Wind aus Süd in mein Gesicht und ich sehe teilweise keine der vielen Inseln und Untiefen um mich herum. Sicherheitshalber habe ich am Vortag mindestens 20 Wegepunkte in mein GPS eingegeben und auf einer Liste vermerkt, was ich da sehen müsste, Grüne Tonne, West Kardinal usw. Danach steuere ich und erreiche beinahe blind nach 9 Stunden Luleå im Starkregen. Ein weiteres Tief bildet sich am 21. Juni über Südschweden und zieht mit 989 hpa am Folgetag über uns hinweg. Dieses Tief verhagelt den Menschen hier im Norden ganz gehörig ihr Mittsommerfest, nach Weihnachten das bedeutendste Fest Skandinaviens. Ich wollte diesen Tag in der Stadt groß feiern, mein Wetter-Blues fesselt mich aber ans Bett. Erst am späten Nachmittag schäle ich mich aus den Federn, gehe gut essen und danach in die Sauna. Tags darauf besuche ich per Bus das Weltkulturerbe Gammelstads. Schon 1649 ist der Hafen Gammelstads zu seicht geworden und man gründete eine Neustadt, das heutige Luleå. Die Bedeutung des Ortes blieb aber als Kirchstadt erhalten, die aus der Pflicht der Bevölkerung entstand, die Kirche regelmäßig zu besuchen. Bei der dünnen Besiedlung des Landes bedeutete das für viele Bauern jeweils einen Tagesmarsch, übernachtet wurde in Hütten nahe der Kirche. Einst gab es 71 Kirchenstädte in Schweden, 16 sind davon erhalten und Gammelstads ist mit 408 Häusern die größte.

Kramladen in Gammelstad

Auf der Rückseite des wegziehenden Tiefs trete ich meinen Kurs gen Süden an – rolling home - singe ich leise in der Morgensonne. Mein Ziel ist Bjuröklubb, ein kleiner ehemaliger Lotsenhafen etwa 85 sm südlich von Luleå. Bei schwacher bis mäßiger Brise aus Südwest segele ich hart am Wind und fahre mehrere Wenden, die die Distanz um 20 sm vergrößern. In der Nacht quert ein Kreuzfahrtriese meinen Kurs. Ich spreche kurz mit dem wachhabenden Offizier unser Manöver ab und er wünscht mir eine wunderschöne Nacht, ich ihm eine gute Wache. Lange schaue ich dem Schiff nach, ein besonderer Moment, dort sind wahrscheinlich 4000 Menschen an Bord, die essen, tanzen, lachen und ich bin hier allein auf den Weiten des Meeres – krass ist das.

Bjuröklubb ist wieder so ein 15 Minuten Ort in herrlicher Lage. Bei der Ansteuerung aus West sollte eine Yacht sich möglichst nahe an die nach Südosten geöffnete Hafeneinfahrt halten, sonst läuft man, wie am Nachmittag einer Yacht widerfahren, auf Grund.

Bjuröklubb, ein Höhepunkt der Reise

Mein Anlegemanöver wird von einem Kajakfahrer beobachtet, den ich zwei Tage später in Ratan wiedertreffe. „Guten morgen Herr Stübbe“, begrüßt er mich dort und ich frage leicht konsterniert: „woher kennen Sie meinen Namen?“. Er lacht und sagt:“ ich habe Ihren Schiffsnamen gegoogelt und wollte Sie überrraschen“. Das ist ihm geglückt! Frank reist mit seinem Kajak von Haparanda nach Aurich. Zufällig treffen wir uns in den kommenden Tagen noch einige Male und wir tauschen uns über unsere Reise aus. Dabei beeindruckt mich nicht nur seine perfekte Ausrüstung, sondern

auch seine Willenskraft. Wenn ich schon manchmal mit meiner Einsamkeit kämpfe, wie schwer muss das für ihn sein.

Ratan liegt 30 sm südlich von Bjüroklubb und ist ein langgestreckter Hafen zwischen Festland und der vorgelagerten Insel Rataskär. Ich nehme die südliche Einfahrt, weil mir die nördliche bei dem immer noch geringen Wasserstand untief scheint. Einst passte hier die ganze schwedische Armada mit ihren 120 Schiffen hinein, das war am 16. August 1809. Am Morgen des 20. August war die Schlacht gegen die russischen Verbände in vollem Gange und von Ratan blieben nur noch Ruinen. Das war übrigens die letzte Schlacht der schwedischen Armee und sie trug einen Sieg davon. Ich stehe auf einem Felsen am Südeingang des Hafens und schaue auf die älteste Wasserstandsmarke der Ostsee, 1749 ist dort eingemeißelt.

Wasserstansmarke von 1749

Sie liegt heute etwa 2,5 Meter über dem Meeresspiegel und macht deutlich, warum der Hafen für große Schiffe unpassierbar wurde. Einst drückten um das Gebiet des Kvarken bis zu 3000 Meter hohe Eisschichten auf die Landmassen. Als vor etwa 9600 Jahren das Eis nahezu vollständig zurückgegangen war, wuchs die Erdkruste schon um 500 Meter empor hin zu ihrer ursprünglichen Erhebung. Zwei berühmte Wissenschaftler des 18. Jahrhunderts, Anders Celsius und Carl von Linné, errichteten hier eine Station zur Messung dieser Postglazialen Landhebung. Derzeit sind das etwa 8 mm pro Jahr. Diese Landhebungen gibt es an verschiedenen Gebieten auf dem ganzen Globus, nur hier, im Bottnischen Meerbusen, sind sie am stärksten. In ca. 2000 Jahren wird das Kvarken Archipel eine Landbrücke geformt haben und die Bay of Bothnia (Bottenviken) ist ein See.

Forschungseinrichtung von Celsius und Linne

Ich gehe ans Büffet im Haus Tullgården, einst das Zollhaus, heute Museum und Restaurant. Dazwischen diente es an Tuberkulose erkrankten Kindern als Sommerhaus und beherbergte später überarbeitete Mütter, im Museum steht “worn out housewifes“, heute würde man sicherlich von “burn out“ sprechen. Ich treffe auch auf ein Seglerpaar, das in Haparanda meinen Vereinsstander mit Bootsnamen und Datum gesehen und später immer mal wieder meine Einträge in den Gästebüchern gelesen haben – „endlich haben wir dich eingeholt“, rufen sie mir beim Anlegen zu. Wir unterhalten uns über unsere Reiseerfahrungen und tauschen Bücher aus. Unser Kurs ist hier oben gleich, also treffen wir uns später noch einmal weiter im Süden. Irgendwann kommen neue Boote und das gleiche interessante Spiel wiederholt sich. Darunter sind entweder Ruheständler, so wie ich, oder solche, die sich ein Sabbatical gönnen.

Nach einem kurzen Aufenthalt in Holmsund bei Umeå, wo ich frische Lebensmittel bunkere, komme ich am 30. Juni in Norrbyskär, etwa 45 sm im Süden von Ratan, an. Die Insel liegt südlich des Södra Kvarken womit ich auch wieder in der Sea of Bothnia bzw. dem Bottenhav bin. Ich mache an einer großen Brücke vor einem Hotel fest und marschiere gleich voller Neugierde auf dieses weitere High Light meiner Reise los. Auf Norrbyskär wurde zwischen 1895 und 1952 das ehemals größte

Sägewerk Europas betrieben. Es ist bereits Abend, die letzte Besucherfähre hat abgelegt und ich spaziere allein über eine lange Allee zur ehemaligen Schule und Kirche vorbei an der einstigen Arbeitersiedlung. Damals lebten 4 Familien mit ihren zahlreichen Kindern in einem der Siedlungshäuser. Heute sind es idyllische Einfamilien-Domizile. Die einzig ruhigen Stunden verbrachten die Menschen am Sonntagnachmittag bei Picknick und Sport, zu dieser Zeit stand das lärmende Werk still. Das erfahre ich von einer Diakonin, die hier Jugendlichen Konfirmationsunterricht gibt. Während sie mir die alte Schule und die ehemalige Kirche zeigt, werden weitere interessante Inselgeschichten offenbart. Bis zu 4500 Menschen waren hier in Arbeit, davon etwa 2000 Festangestellte, die anderen Saisonarbeiter. Ein Deutscher, Carl Kempe, gründete 1874 das Unternehmen, das bis ins Jahr 2000 unter dem Namen MoDo firmierte und bis heute als Holmen AB fortbesteht. Wollte ein Festangestellter heiraten, musste Kempe einwilligen, Widerspruch bei einem Nein bedeutete Kündigung. Ich frage noch, ob Gewerkschaften zugelassen waren, die nette Diakonin lacht und schüttelt natürlich den Kopf.

Verrottete Schiffsrümpfe

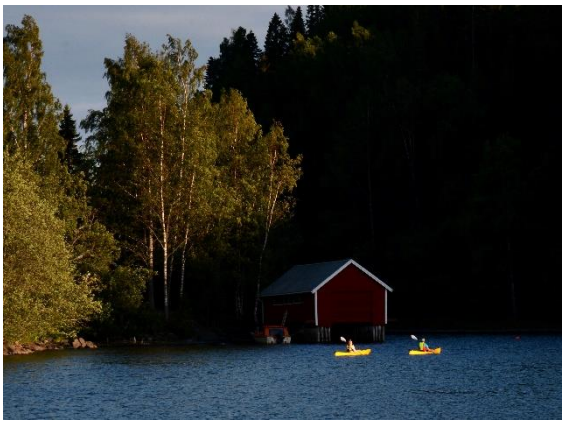
Am kommenden Tag gehe ich auf Fotosafari und kann mich vor Motiven kaum retten – alte Stege, Fundamente, verrottete Schiffsrümpfe, viele Arbeiterhäuser und die einstige Villa des Verwalters nebst alter Kegelbahn. Das heutige Hotel betreibt den Liegeplatz nicht mehr, dennoch gibt es Strom nur Liegegebühr fällt nicht an. Am Abend trinke ich dort ein frisch gezapftes Bier und komme mit der Betreiberfamilie ins Gespräch. „Du segelst ganz alleine, warst in Haparanda? Wenn Du willst, kannst du Dusche und Küche benutzen“. Oder: „auf der Terasse ist es kalt, ich bringe dir Decken; komm doch zu uns ins Haus“. So unvoreingenommene und nette Menschen treffe ich in unserem Alltag selten, da ist definitiv etwas Wertvolles verloren gegangen.

Wieder nehme ich Abschied von einem Ort, der zum Verbleiben anregt. Es geht mit einer mäßigen bis frischen Brise aus Ost nach Trysunda, einem Hafen an der Höga Kusten. Die 45 sm segele ich unter Genua in 12 Stunden und die Windsteueranlage verrichtet verlässlich ihren Dienst. Der Luftdruck beträgt bei sehr guter Sicht 1024 hpa. Schon von weitem erkenne ich die ansteigende Küste, mit Erhebungen bis zu 300 Metern. Erst in der Hafeneinfahrt nehme ich die Genua weg und ergattere den letzten freien Liegeplatz. Es ist der erste volle Hafen auf meiner gesamten Reise. Trysunda bestand einst aus 3 Inseln, die durch die Landhebung zusammengewachsen sind.

Panoramablick

Die gesamte Region der Höga Kusten umfasst 142.500 Hektar, 52% davon ist Wasser. Die in der Welt höchste Küstenlinie findet sich hier mit 286 Metern. Der tiefste Grund liegt auf 293 Metern. Zusammen mit dem finnischen Archipel Kvarken steht das Gebiet als Weltnaturerbe unter dem Schutz der Vereinten Nationen. Puh, soviel Superlativen bei anhaltend strahlend blauem Himmel verdaue ich im einzig kühlen Ort der Insel, der bezaubernden alten Kapelle. Ich bleibe eine Woche an dieser Küste und wandere über die Kalottberge im wunderschönen Nationalpark

Skuleskogen zur Schlucht Slattdalskrevan, erklimme den höchsten Inselberg der Ostsee auf Mjeltön und genieße hier lange den überwältigenden Ausblick, übernachte in Ulvön und verlasse dieses einmalige Seegebiet nicht ohne vorher noch das versteckte Häggvik (φ 62°54,6‘N λ 018°17,5‘E) im Gaviksfjärden zu besuchen. Das ist Bullerbü, sagt Reinhard am Telefon, der über AIS mit mir segelt. Er war in den 70ziger Jahren hier trampend unterwegs und kann mir von Flensburg aus jedes Haus beschreiben.



Abendstimmung in Häggvik

50 sm südlich liegt Sundsvall. In dieser Stadt möchte ich Proviant bunkern, außerdem benötige ich ganz dringend neues Gas. Ein Thema für alle Skandinavien Segler hat auch mich erreicht. Seit Wochen suche ich nach einer Gelegenheit, meine Alu-Nachfüllflasche mit Propan zu betanken. Campinggas gibt es in diesen Breiten nicht, es hat für Skandinavien einen zu hohen Siedepunkt und bleibt im strengen Winter auch unter Normaldruck flüssig. Weder in Luleå noch in Umeå hatte ich eine Chance. Nach meiner Internet Recherche und mehreren Telefonaten muss es in dem kleinen Ort Svartvik bei Sundsvall gehen. Vom Busbahnhof fahre ich als Backpacker verkleidet mit der Linie 120 entlang der E4 Richtung Süden. Ich bin mir sicher, dass ich mit einer Gasflasche in der Hand niemals in den Bus gekommen wäre. Die Busfahrerin lacht mich freundlich an mit meinem Rucksack, den Wanderschuhen und der kurzen Hose und ich bitte Sie, mir einen Hinweis zu geben, wenn wir Svartvik erreichen. Meine gut getarnte Flasche wird befüllt und der Backpacker schaut glücklich einer sorgenfreien Zeit entgegen. An der Bushaltestelle sehe ich mit einigem Entsetzen dieselbe Busfahrerin, die mich hergebracht hat, winkend am Steuer. Wenn die jetzt 1 und 1 zusammenzählt, denke ich, ist es vorbei mit deinem Glück. Aber alles geht gut. Ein Abenteuer ist ein schlecht geplantes Projekt mit gutem Ausgang – wie wahr! Sundsvall ist eine lärmende Stadt, deshalb verlege ich mich noch am Abend nach Vindhem, 10 sm südlich am Ausgang des großen Sundes. Hier liegt man ruhig und das Hafen-Restaurant bietet gutes Essen nebst frisch gezapftem India Pale Ale.

5. Sundsvall - Mariehamn

Von nun an segele ich entlang der Jungfrauenküste, der ich auf meiner Planung kaum Beachtung geschenkt habe. Zu Unrecht, wie ich feststelle, denn sie macht ihrem Namen alle Ehre. Mein Sohn Marius kommt am 25. Juli in Mariehamn an Bord. Außerdem versucht Henk, ein Freund aus den Niederlanden, sich dort mit mir auf seiner Yacht zu treffen. Für die 220 sm bis Mariehamn bleiben mir knappe 2 Wochen, in denen ich nun viel Zeit für diesen Küstenabschnitt habe. Von Vindhem kann ich am Wind bei schwacher Brise aus Süd zu dem 50 sm entfernten Stocka segeln. Es ist ein ehemaliger, sehr weitläufiger Holzumschlagplatz mit herrlichem Blick auf die offene See.

Stocka, viel Platz für Yachten im alten Holzhafen

Hier machen auch viele Wohnmobil-Reisende Halt, ich habe Lust auf ein Gespräch und frage ein freundliches Ehepaar aus Dänemark, ob ich

mich dazu setzen darf. Im Gegensatz zu mir sehen sie die Auswirkungen dieses Ausnahme-Sommers auch im Inland - vertrocknete Felder und Bäume mit herabhängenden braunen Blättern. Die Nachrichten bringen Berichte über Waldbrände, das Grillen ist im ganzen Land verboten. Wir erleben eine Omega Wetterlage, bei der der Polar-Jetstream eine starke Ausbeulung erfährt und die Luftmassen quasi ins Stocken geraten. Die Folge ist anhaltend hoher Luftdruck mit Südwind sowie Trockenheit. Das erklären mir ausführlich meine wetterkundigen Gesprächspartner, womit wir das Thema, den Klimawandel, für den heutigen Abend gefunden haben. Tritt diese Wetterlage in den kommenden Jahren häufiger auf, ist der Polar-Jetstream durch die Erderwärmung nachhaltig gestört. Was zumindest an den Küsten im Norden heute ein Segen ist wird morgen eine Plage sein, darin sind wir uns einig. Am kommenden Tag fegt am Nachmittag ein Hauch kühler Luft über die Küste, der den Hafen ganz langsam unter eine Nebeldecke legt. Ich erstarre in Ehrfurcht vor der Natur. Keine 30 Minuten später ist der Himmel wieder blau und das Schauspiel beendet.

In Hölick, etwas östlich von Hidiksvall und 20 sm südlich von Stocka schau ich mir bei 30 ° im Schatten das für mich einzige Spiel dieser Fußball-Weltmeisterschaft an, es ist das Endspiel. Langweilig war's, wie der Hafen auch und ich verhole mich kurzerhand nach Agön, einer kleinen Insel 8 sm südlich. Auf φ61°33,0'N λ 017°23,4'E fallen erst der Anker, danach ich ins kühle Wasser. Zwei Tage genieße ich mein Ankerglück inmitten unberührter Natur!

Das Highlight an dieser Küste aber ist die kleine Insel Storjungfrun, die ich bei leichter Brise aus Nord nach 26 sm erreiche. Die Tage werden jetzt deutlich kürzer und zum lesen am Abend suche ich nach der Stirnlampe. Zwölf Bücher werde ich bis zum Ende der Reise gelesen haben, eines davon landete entnervt nach 50 Seiten in der Ostsee - es war ein Krimi, bei dem 5 Seiten vorher klar war, was Schreckliches passiert. Aber zurück zur 3,5 km langen und 1,5 km breiten Insel. Im Norden steht ein beeindruckender Leuchtturm und der tiefe Hafen, einst Lotsenstation, bietet guten Schutz.

Storjungfrun, die Insel bietet ruhe und gutes Brunnenwasser

Nur nicht vor der Hitze in sengender Sonne. Schutz davor bieten schöne Badestrände und von innen kühlt mich ein Brunnen mit dem wohlschmeckendsten Wasser, das ich je getrunken habe. 10 Ltr bunkere ich davon. Mein nächstes Ziel ist Öregrund. Nach den 61 sm bei leichter Brise aus Ost vermerke ich in meinem Logbuch: "Der Hafen ist überfüllt und laut – mit der Ruhe ist es jetzt wohl vorbei". Mit einer Ausnahme sollte sich das auch bewahrheiten. Denn ich segele bei mäßiger bis frischer Brise aus Süd am kommenden Tag mit frischen Lebensmitteln an Bord durch den reizvollen Öregrund und weiter nach Åland. Nach 55 sm mache ich am Ende eines Fjordes in Notviken auf Eckerö fest. Notviken (φ 60°11,6'N λ 019°37,1'E) war ein großer Campingplatz mit Ferienhäusern und allem Drum und Dran. Jetzt holt sich die Natur das Areal zurück und formt den einst bestimmt sehr belebten Platz in eine surreale Landschaft. Der Anleger ist noch in Takt und ich genieße wieder einmal 3 Tage Hochsommer in der Einsamkeit. In meinen Musikdateien stolpere

ich über einen alten Song der Rolling Stones mit dem Refrain: „It's so very lonely, you're two thousand light years from home“. Der Text ist auf angenehme Weise sehr passend.

In Notviken ist die Zeit stehen geblieben

6. Mariehamn nach Flensburg

Aber jetzt kommt mit Marius quirliges Leben zurück an Bord und mit ihm gutes Essen! Dosengerichte werden nicht akzeptiert! Es sind seine Sommerferien und er möchte neben dem Segeln auch Land und Leute kennen lernen. Aber schon am Tag nach seiner Ankunft am 26. Juli surfen wir bei einer steifen Brise aus Nordost auf 3 Meter hohen Wellen 140 sm gen Süden Richtung Gotland. Für Marius ist das gleich eine harte Probe, deren besonderer Reiz in der längsten Mondfinsternis des 21. Jahrhunderts liegt. Die Nacht ist sternenklar und wir schauen diesem Ereignis ab 23:30 Uhr fast eine Stunde lang zu. Nach zwei wunderbaren Tagen auf Gotland steuern wir mit östlichem Kurs Ventspils in Lettland an, einer Distanz von 90 sm. Per Bus fahren wir ins Landesinnere nach Kuldiga und baden am breitesten Wasserfall Europas, genannt Ventas Rumba. Weiter mit Südkurs entlang der litauischen Küste gelangen wir nach Pavilosta, einem idyllischen Hafen der wieder zum Bleiben anregt. Bei den anhaltend hohen Temperaturen erwarte ich im August langsam eine Wetteränderung mit ersten starken Gewittern. Schon auf Gotland hatten wir einen extrem starken Platzregen aber hier in Pavilosta erleben wir am 5. August den Anfang einer Serie heftiger Unwetter. Am 5. August laufen wir am Vormittag mit ungutem Gefühl aus. Als wir dann am Horizont vor dem Hintergrund einer grauen Gewitterfront einen Tornado sehen, drehen wir um. Das Unwetter tobt sich dann mit voller Wucht über dem Festland aus und verschont uns ein wenig. Über Liepaja segeln wir nach Klaipeda, das unter dem historischen Namen Memel bekannt ist. Von hier gelangen wir in die kurische Nährung nach Nida, etwa 30 sm von Memel entfernt. Marius und ich spazieren zu den berühmten Wanderdünen, zur Ostseeküste und besuchen Thomas Mann’s Sommerhaus, wir genießen den außergewöhnlich guten Räucherfisch und schauen den litauischen Seglern bei ihrer Landesregatta zu.

Litauische Landesregatta vor Nida

Auf der nächsten Etappe geht es entlang der russischen Küste nach Władisławowo in Polen. Während der 120 sm langen Fahrt empfangen

wir ab 22:00 Uhr stündlich ein PanPan von Kaliningrad 1. Ein Segler von der Yacht Godewind wird vermisst und alle Schiffe in der Nähe werden aufgefordert, gut Ausguck zu halten. Wir haben die Augen weit auf, hören Helikopter und Beklemmung beschleicht uns, denn auch bei unserer Ankunft um 06:00 Uhr morgens empfangen wir noch dieses PanPan. So, als wollte die See eine deutliche Warnung aussprechen, endet der Törn im Hafen mit einem ohrenbetäubenden Gewitter und einem Blitzeinschlag in einer der umliegenden Lagerhallen.

Marius trage ich 531 sm in sein Meilenbuch ein und bin zurück in der gewohnten Rolle als Skipper, Steuermann und Smut, All In One. Bis Flensburg sind es jetzt nur noch 300 sm, für die ich mir noch 2 Wochen Zeit nehme. In Polen besuche ich die Häfen Łeba, Darłowo, Kołobrzeg und Dziwnów.

An dieser Küste herrscht im Sommer Partystimmung und manchmal ist an Schlaf nicht zu denken. Der Tipp eines polnischen Seglers lautet: „Alkohol und Ohrenstöpsel“. Okay, denke ich und Olaf begleitet mich in den Birnenschnaps-Himmel aber der kommende Morgen wird hart für uns. In Sassnitz treffe ich meine Frau und wir verbringen auf Rügen und auf Hiddensee einige herrliche Tage.

Ich umrunde das berühmte Kap Arkona

Wieder solo, mache ich noch drei Mal fest, in Burg auf Fehmarn, in Maasholm und schließlich am 02. September in Flensburg. Die Gastlandflaggen sieben unterschiedlicher Länder flattern unter meiner Steuerbordsaling im Wind. 2810 sm liegen in meinem Kielwasser, dennoch bin ich nicht des Segelns müde. Henk, mein Freund aus den Niederlanden, liegt jetzt in Brunsbüttel. Kurzentschlossen ist meine Tasche gepackt und am Abend bin ich an Bord seiner Koopmans 36. Gleich danach schleusen wir um 21:00 Uhr – nach langer Abwesenheit tanke ich reichlich Nordseefeeling auf dem Weg nach Makkum im Ijsselmeer. Die See atmet wieder und ich ahne die Weite des Atlantiks. Nach 180 sm nimmt dann auch diese anstrengende aber schöne Reise mit einem kräftigen Gewitter vor den Ostfriesischen Inseln ein gutes Ende.

Am Schluss dann noch Nordseefeeling

Die Ostsee, aber besonders der Bottnische Meerbusen haben mich begeistert und verändert. Ich habe die Langsamkeit entdeckt. Unterwegs traf ich zwei deutsche Crews, die sich für diesen Törn eine berufliche Auszeit gegönnt und vielleicht auch erkämpft haben. Ich kann mir gut vorstellen, dass ein “Rund um die Ostsee“ Menschen, die voll im Berufsleben stehen, viel Kraft gibt. Denen, die davon träumen, wünsche ich Mut gepaart mit dem notwendigen Glück bei der Überwindung möglicher Widerstände.

Andreas Stübbe

Reiseverlauf

Datum	Distanz (sm)	Ort	Position
05.05. – 06.05.	163	Stralsund	
07.05. – 08.05.	102	Nexø auf Bornholm	
08.05. – 09.05.	132	Borgholm auf Öland	
10.05. – 12.05.	230	Mariehamn auf den Åland Inseln	
Zw. Summe	627		
14.05.	30	Kastelholm/Åland	φ 60°13,7'N λ 020°04,7'E
16.05.	27	Hamnsundet/Åland	φ 60°22,5'N λ 020°05,2'E
19.05.	48	Isokari/Finnland	φ 60°43,3'N λ 021°01,7'E
20.05.	41	Rauma/Marina Syväraumanlauti	
22.05.	39	Reposaari/Marina Santunrauta	φ 61°37,1'N λ 021°26,5'E
24.05.	39	Kilen (Kiili)	φ 62°02,3'N λ 021°18,5'E
26.05.	23	Kaskinen	
28.05.	41	Bredskär/Kvarken	φ 62°55,7'N λ 021°10,8'E
29.05.	23	Vaasa/WSF	
01.06.	29	Björkoby	φ 63°22,1'N λ 021°22,5'E
03.06.	44	Jacobstad/Ado	φ 63°43,3'N λ 022°37,8'E
05.06.	3	Mässkär	
08.06.	34	Tankar	
09.06.	67	Raahe/ Marina Ulkofauti	
10.06.	25	Hailuoto/ Marina Marjanemi	φ 65°02,4'N λ 024°33,3'E
14.06.	58	Haparanda Hamn	φ 65°46,3'N λ 023°54,0'E
16.06.	44	Törehamn/nördl. Punkt d. Reise	
Zw. Summe	615		
17.06.	15	Bergön	φ 65°46,03'N λ 022°45,13'E
19.06.	29	Luleå Stadt	
23.06. – 24.06.	102	Bjuröklubb	φ 64°28,7'N λ 021°34,3'E
25.06.	40	Ratan	φ 63°59,5'N λ 020°53,5'E
28.06.	32	Holmsund/Patholms	φ 63°41,6'N λ 020°21,4'E
30.06.	20	Norrbyskär	φ 63°33,5'N λ 019°52,1'E
02.07.	45	Höga Kusten/Trysunda	
03.07.	10	Höga Kusten/Näske	φ 63°09,4'N λ 018°31,3'E
05.07.	9	Höga Kusten/Mjältön	φ 63°02,2'N λ 018°32,1'E
06.07.	4	Höga Kusten/Ulvön	
07.07.	21	Höga Kusten/Häggvik	φ 63°54,6'N λ 018°17,5'E
09.07.	23	Harnösand	
10.07.	30	Sundsvall/Stadt	
10.07.	4	Vindhem bei Sundsvall	
12.07.	48	Stocka	φ 61°53,8'N λ 017°20,9'E
15.07.	28	Hölick bei Hudiksvall	
15.07.	8	Agön	φ 61°32,0'N λ 017°23,4'E
17.07.	26	Storjungfrun	φ 61°10,0'N λ 017°20,0'E
19.07.	61	Öregrund	
21.07.	55	Notviken auf Eckerö	φ 60°11,6'N λ 019°37,1'E
25.07.	18	Mariehamn	
Zw. Summe	628		
27.07.	148	Farösund/Gotland	φ 57°52,2'N λ 019°03,5'E
01.08.	88	Ventspils (Windau)/Lettland	
04.08.	37	Pavilosta	φ 57°56,3'N λ 021°10,3'E

06.08.	36	Liepaja (Libau)	
07.08.	56	Klaipeda (Memel)/Litauen	
09.08.	27	Nida	
11.08.	27	Klaipeda	
13.08.	112	Wladyslawowo/Polen	
16.08.	35	Leba	
17.08.	51	Darlowo	
18.08.	35	Kolobrzeg (Kolberg)	
19.08.	41	Dziwnow/ Marina Basen	
22.08.	50	Sassnitz/Rügen	
25.08.	37	Kloster/Hiddensee	
29.08.	81	Burg/Fehmarn	
01.09.	45	Maasholm	
02.09.	34	Flensburg	
Zw. Summe	940		
Gesamt	2810		