

Ein Spätsommer in Schweden

Törnbericht entlang der schwedischen Ostküste

Skipper: Hendrik Blume
Yacht: Felicita (Dehler 25cr)

August 2025

Inhaltsverzeichnis

1	Logbuch-Zusammenfassung	1
2	Einleitung	1
3	Reisebericht	2
3.1	Etappe 1: Der Sprung nach Karlskrona	2
3.2	Etappe 2: Von Karlskrona nach Bergkvara	3
3.3	Etappe 3: Von Bergkvara nach Kalmar	3
3.4	Etappe 4: Von Kalmar nach Solberganäset	5
3.5	Etappe 5: Von Solberganäset nach Kärrsvik	6
3.6	Etappe 6: Von Kärrsvik nach Västervik	7
3.7	Etappe 7: Von Västervik nach Vinöklav	8
3.8	Etappe 8: Von Vinöklav nach Loftahammar	9
3.9	Etappe 9: Von Loftahammar nach Häfsö	9
3.10	Etappe 10: Von Häfsö nach Västervik	10
3.11	Etappe 11: Von Västervik nach Kärrsvik	10
3.12	Etappe 12: Von Kärrsvik nach Mönsterås	10
3.13	Etappe 13: Von Mönsterås nach Mörbylånga	11
3.14	Etappe 14: Von Mörbylånga nach Sandhamn	12
3.15	Etappe 15: Von Sandhamn nach Utklippan	12
3.16	Etappe 16: Von Utklippan nach Wieck	13
4	Besuchte Häfen & Ankerplätze	14

1 Logbuch-Zusammenfassung

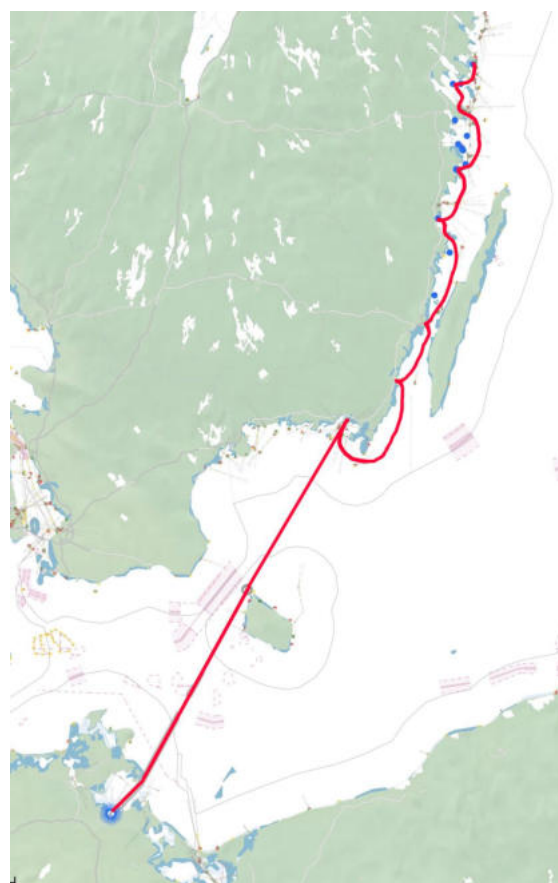
Datum	Start	Ziel	sm	Wind	Hafen/Art
01.08.	Greifswald	Lökanabben	155	SW 3–4	Hafen
04.08.	Karlskrona	Bergkvara	46	S 3	Hafen
05.08.	Bergkvara	Kalmar	22	SSW 3–4	Hafen
10.08.	Kalmar	Solberganäset	39,8	WNW 4–6	Natur (Fels)
11.08.	Solberganäset	Kärrevik	23	SE 4	Natur (Fels)
12.08.	Kärrevik	Västervik	28	SSE 2	Stadtmarina
13.08.	Västervik	Vinöklav	15,8	SE 2–3	Natur (Fels)
16.08.	Vinöklav	Loftahammar	9,3	N-NW 4	Marina
17.08.	Loftahammar	Häfsö	20,5	NW 5	Natur (Fels)
19.08.	Häfsö	Västervik	20,4	NW 2	Pampas Marina
20.08.	Västervik	Kärrevik	33,2	var.	Natur (Fels)
21.08.	Kärrevik	Mönsterås	33,6	flau	Vereinshafen
22.08.	Mönsterås	Mörbylånga	32,6	var./Böen	Hafen
23.08.	Mörbylånga	Sandhamn	35,7	N 4	Hafen
24.08.	Sandhamn	Utklippan	10,1	W 5	Hafen
26.08.	Utklippan	Wieck (Greifswald)	140	NW/Flau	Heimat
Gesamt			653,1		

Statistik des Sommertörns

2 Einleitung

Seitdem mein Schiff an der Ostsee liegt, stand ein Ziel immer ganz oben auf der Wunschliste: die schwedischen Schären.

Im ersten Sommer wurde noch ambitioniert ein Besuch der schwedischen Südküste von Bornholm aus geplant, was aber mangels Zeit und passenden Bedingungen doch zu viel des Guten war. Im Sommer 2025 sollte es dann endlich losgehen.



Der gesamte Törnverlauf

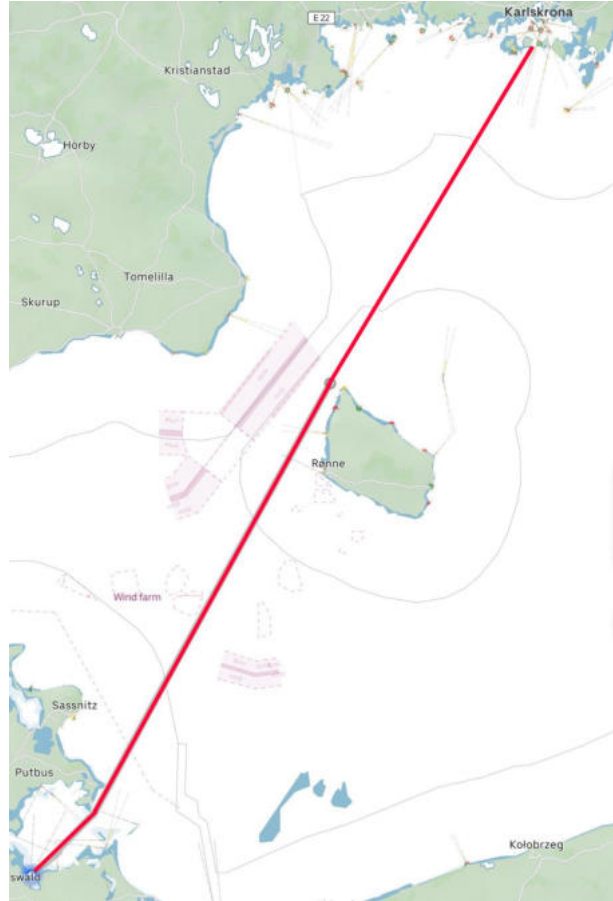
3 Reisebericht

3.1 Etappe 1: Der Sprung nach Karlskrona

Nach einigen Tagen der Vorbereitung, Proviantierung und Abwarten auf gute Bedingungen sollte es endlich losgehen: 150 sm über die Ostsee von Greifswald nach Karlskrona.

Meine bisher längste Etappe. Dazu noch Einhand, der Rest der Beatzung (also die Hälfte) reist nach und stößt in Kalmar dazu.

Am 1.8 waren die Bedingungen endlich passend. Nach Tagen mit ständig über 5 Beaufort gab es endlich ein Wetterfenster, was für mein doch eher kleines Schiff stimmend war. Zwar waren noch Schauer westlich von Rügen angesagt, jedoch schien es danach besser zu werden. Der Plan war, mit den letzten Ausläufern des kleinen Tiefs überzusetzen. Um 10:30 Uhr ging es im Greifswalder Holzhafen los, rechtzeitig für die 11:00 Uhr Öffnung der historischen Holzbrücke in Wieck. Frei von der Mole auf der Dänischen Wieck kam der Wind zunächst aus Südwest mit 3 Windstärken. Auf dem Greifswalder Bodden (genauer gesagt ab Tonne LD6) frischte es dann etwas auf 4 Beaufort auf – perfekte Bedingungen für die Überfahrt. Nur entfernt waren dunklere Wolkenbänke zu sehen, alle aber westlich. Mit einem Schnitt von guten 5,2 kt ging es dann weiter an Rügens Südküste vorbei, um 15:15 Uhr war die Tonne Landtief B querab. Nachdem der Greifswalder Bodden achteraus blieb, war das Fahrwasser gut frei, um mit dem Gennaker ein paar Meilen bis Sonnenuntergang gut zu machen. Bis zum Adlergrund, ungefähr nach dem Windpark Arkonabecken, kam ich gut voran. Um 19:30 wurde dann der Gennaker geborgen, da der Autopilot nicht ganz so zuverlässig mit Gennaker funktioniert und sich langsam der Hunger meldete. Nach dem Abendessen blieb die Blase im Sack und mit Groß und Fock ging es weiter Richtung Bornholm. Um 1 Uhr nachts flaute es dann auf 2 Windstärken ab, nun musste der Yanmar ran. Da an der Westküste von Bornholm nicht viel los war, konnte gut etwas Schlaf mit kurzen Wachunterbrechungen nachgeholt werden. Um 8 Uhr, nach dem Passieren des Verkehrstrennungsgebiets, wurde ich von komischen Motorgeräuschen geweckt, die Drehzahl sank plötzlich einmal um ein paar hundert Umdrehungen. Nachdem der Motor auch kein Gas mehr annahm, wurde zunächst der Kraftstoffvorfilter gereinigt und die Leitung entlüftet. Das Problem schien gelöst – vorerst. Nach ein paar Stunden frischte der Wind wieder auf, der Gennaker ging wieder hoch und mit gutem Speed ging es weiter.



Greifswald – Karlskrona

Karlskrona war nicht ganz das Ziel, zuerst ging es zur vorgelagerten Schäre Aspö, genauer gesagt zum kleinen Hafen Lökanabben. Nach 35h auf See wollte ich mich nicht bis zum Stadthafen durchquälen, vor allem, da nach so langer Zeit ein ruhiger Hafen doch vorteilhafter sein würde – eine weise Voraussicht. Um 14:35 Uhr am 2.8 war dann der erste schwedische Hafen erreicht. Nach dem Festmachen wurde wie üblich in Schweden per App das Liegegeld bezahlt. Lökanab-

ben ist ein leicht verschlafener Ort außerhalb des Stadttrubels von Karlskrona. Idyllisch gelegen, direkt neben der alten Festungsanlage; Karlskrona hat schließlich eine große Marinevergangenheit. Am nächsten Tag ging es ausgeschlafen in die Stadtmarina von Karlskrona. Hier gab es wieder Probleme mit der Gasannahme vom Diesel, was ich aber als übrig gebliebene Luft im Leitungssystem abtat. Die Stadtmarina ist ein gut ausgebauter Hafen direkt am Zentrum. Es stellte sich heraus, dass entgegen dem gängigen Klischee von wortkargen, schweigsamen Wikingern oder Kommissaren, die Mordfälle lösen, indem Sie stundenlang auf einen See starren, zumindest die motorisierten Wasserportler in Schweden zu ausgelassenen Stegfeiern neigen. Nicht ganz das, was ich mir unter einem idyllischen Schärenrörn vorgestellt hatte.



Umgebung des Hafens



Blick entlang des Stogs auf die Festung

3.2 Etappe 2: Von Karlskrona nach Bergkvara

Nach einer unruhigen Nacht wurde die Entscheidung am nächsten Morgen schnell gefällt, es sollte weiter Richtung Kalmar gehen. Da noch Zeit bis zur Crewübernahme in Kalmar, das Wetter aber recht instabil vorhergesagt war, wurde der Abschnitt bis Kalmar mit einem Zwischenstopp in Bergkvara geplant.

Am 3.8 um 8:50 ging es dann los. Das Wetter war mit Sonnenschein und 3 Windstärken aus Süd perfekt. Nachdem das Fahrwasser von Karlskrona im Kielwasser lag, ging es mit halbem Wind an der schönen, mit Kiefern bedeckten Küste entlang. Um 11:45 Uhr war dann die bekannte Insel mit Leuchtturm Utklippan querab. Hier frischte auch der Wind langsam auf, wahrscheinlich durch den plötzlich geänderten Küstenverlauf Richtung Norden und Düseneffekt durch Öland im Osten. Leider verschlechterte sich auch das Wetter etwas, sodass nach einer etwas herausfordernden Ansteuerung durch viele vorgelagerte kleinen Felsen und Schären um 17:30 Uhr nach 46 sm Bergkvara bei Nieselregen erreicht war.

Bergkvara ist ein natürlicher Hafen mit vielen kleinen vorgelagerten Felsen. Der Schwerpunkt liegt allerdings auf Camping, dennoch ist die Infrastruktur für Segler durchaus brauchbar. Hier ließ sich ein erster Hauch von schwedischer Naturidylle erahnen.

3.3 Etappe 3: Von Bergkvara nach Kalmar

Weiter geht es Richtung Norden. Am 4.8 ging es an den kurzen restlichen Abschnitt nach Kalmar.

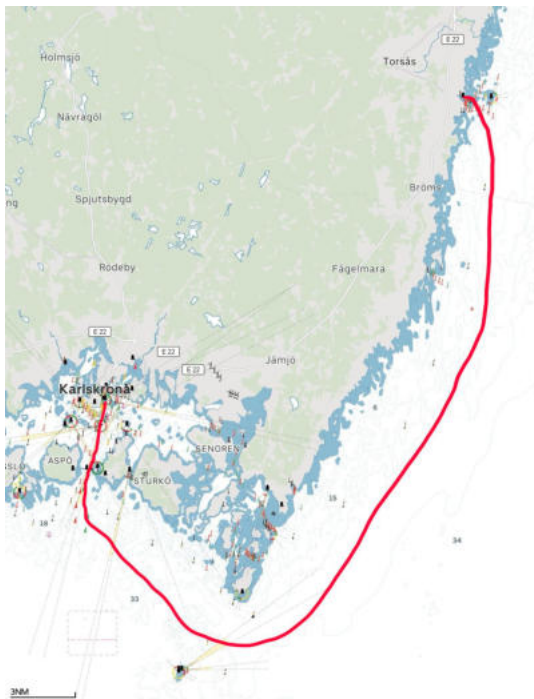
Mit wieder schönerem Himmel und Wind aus Südsüdwest mit 3–4 Beaufort waren die 22 sm schnell geschafft. Von Weitem sieht man schon das schöne Schloss von Kalmar, ein Renaissance-schloss, dessen Geschichte als Verteidigungsanlage bis auf das 12. Jh. zurückgeht. Der Hafen von Kalmar ist groß und in der Saison schnell überfüllt. Spätestens hier lohnen sich die Strapazen

des Segelns mit kleinen Schiffen. Formschlüssig fand ich noch einen Liegeplatz längsseits an der Hafenbeckenwand zwischen einem Trimaran und Katamaran direkt vor dem Waschhaus.

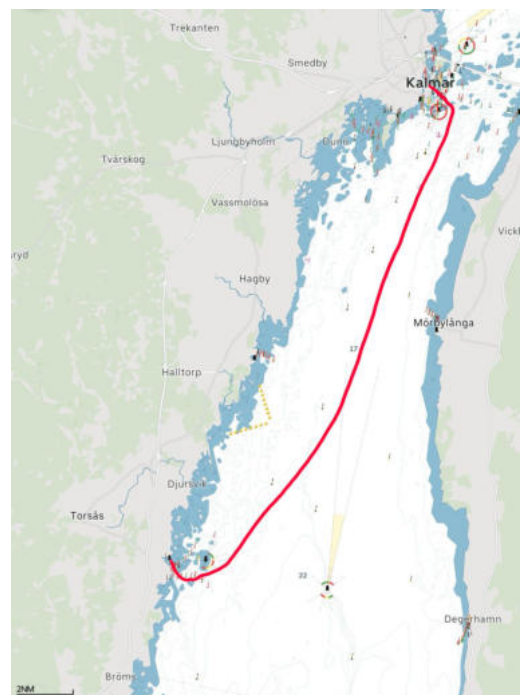
Am nächsten Tag suchte ich mir einen Liegeplatz weiter im Inneren des Hafenbeckens, hier sind auch Schwimmstege verbaut. Da ich 6 Tage in Kalmar verbringen musste, schien das ein besserer Liegeplatz zu sein, was allerdings nur teilweise richtig war: auch hier waren wieder feierwütige Schweden anzutreffen. Nicht das einzige Problem, ich habe meinen Urlaub perfekt mit dem Stadtfest Kalmar mit großer Kirmes direkt am Hafen geplant.

Kalmar hat eine nette Innenstadt mit einigen Geschäften. Direkt am Stadthafen findet sich ein kleines Einkaufszentrum mit Supermarkt, perfekt für größere Proviantierung. Auch außerhalb der Innenstadt lädt die Umgebung zum Spazieren ein. Ein Rundgang um das Schloss ist auch lohnenswert, für die Besichtigung des Inneren ist Eintritt fällig.

Der Hafen ist gut ausgestattet. Neben guten sanitären Einrichtungen gibt es auch einen Boots-ausrüster sowie einige Werften. Zu empfehlen bei Motorproblemen ist die nahegelegene Yanmar und Volvo Werkstatt, hier konnte ich neue Filter für den Diesel sowie alten Kraftstoff entsorgen. Nach etwas zu viel Zeit im Hafen und Sorge vor weiteren Motorproblemen kam ich auf die Idee, dass der Diesel nicht mehr ganz frisch war. Es sollte sich herausstellen, dass auch das nicht die Ursache des Motorproblems war.



Karlskrona – Bergkvara



Bergkvara – Kalmar

3.4 Etappe 4: Von Kalmar nach Solberganäset

Mit nun kompletter Crew und leichter Vorfreude auf den nun endlich beginnenden "wilden" Teil Schwedens ging es am 10.8 um 10:05 Uhr mit kräftigem Wind aus WNW–WSW und Windstärke 4–5 und später 6 weiter an Öland und Schwedens Ostküste vorbei.

Es sollte zum ersten Naturhafen gehen: Solberganäset, eine kleine Bucht umgeben von Schären südlich von Oskarshamn. Der Name Oskarshamn kam mir bekannt vor, wie sich herausstellte ist es auch der Name eines Ikea-Hockers.

Nördlich der markanten Brücke, die Kalmar mit Öland verbindet, wurde das Fahrwasser wieder enger mit hier und da ein paar Knicks. Um 13:00 Uhr lag die markante Festungsanlage Borgholm querab. Zwischen der Insel Vällö und dem Festland führt ein Fahrwasser durch geschützte Schären. Von Weitem kam schon der harzige Duft von Kiefern entgegen, am Eingang des Fahrwassers befindet sich eines der größten und modernsten Zellulosewerke der Welt (Mönsterås Bruk). Weiter durch das wunderschöne, gewundene Schärenfahrwasser, welches bei dem nun doch sehr starken Wind guten Schutz bot, war das Ziel nach 39,8 sm erreicht. Nach einigen ersten eher erfolglosen Versuchen direkt an den Felsen mit Heckanker festzumachen, haben wir dann doch weiter im Inneren der Bucht einen Felsenliegeplatz gefunden.



Kalmar – Solberganäset

So hatte ich mir den Urlaub schon eher vorgestellt: Ringsherum nur Natur, Kiefern und Felsen und vor allem: Stille. Die einzigen anderen Mitlieger waren zwei ankernde Yachten in der Mitte der Bucht.



Schloss Kalmar



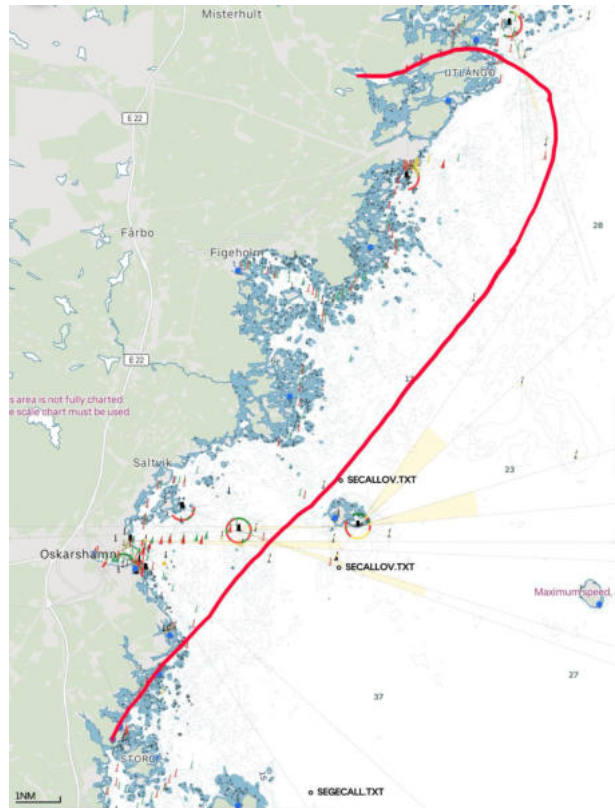
Bucht von Solberganäset

3.5 Etappe 5: Von Solberganäset nach Kärrevik

Berauscht von der Stille und Natur Schwedens sollte der nächste Zwischenstopp wieder ein Naturhafen werden.

Vorbei an Oskarshamn, einer größeren Hafenstadt mit Fährverkehr, verlief die Route am 11.8 weiter an den Inseln Furö und Blå vorbei. Blå Jungfrun ist von Weitem durch die Höhe von 86 m sehr gut sichtbar und ist in der schwedischen Folklore so etwas wie der maritime Blocksberg, auf dem der Hexensabbat stattfindet.

Durch den guten Wind aus SE ging es schnell die Küste weiter hinauf. Um 17:30 Uhr war dann endlich nach längerer Passage durch das sehr enge Fahrwasser Kärrevik erreicht. Hier haben wir fast am Ende des Küsteneinschnitts einen Platz gefunden, an dem man direkt längsseits am Felsen liegen kann. Hier wurde auch endlich der Grund für die Drehzahlprobleme des Motors gefunden: bei einem Tauchgang ums Schiff wurde klar, dass die Probleme von einer komplett mit Muscheln zugewachsener Schraube kamen. Nach einigen Tauchgängen bewaffnet mit einer Wurzelbürste war das Problem gelöst. Nach dem Abendessen wurde der Segelzug am Lagerfeuer auf dem Felsen ausgeklungen.



Solberganäset – Kärrevik



Einfahrt von Kärrevik



Lagerfeuerstimmung

3.6 Etappe 6: Von Kärsvik nach Västervik

Am 12.8 wurde nach einigen Überlegungen doch der Entschluss gefasst, wieder mal einen Hafen anzulaufen.

Um 10:25 Uhr wurden die Leinen losgeworfen und mit ungeahnter neuer Motorkraft ging es wieder durch das enge Fahrwasser auf die Ostsee hinaus. Durch den anfangs nur leichten Wind von zwei Windstärken aus SSE konnte die wiedergewonnene Motorkraft voll ausgenutzt werden. Nach einer beeindruckenden Fahrt durch zwei hohe Schären wurde um 16:00 Uhr in Västervik festgemacht.

In Västervik gibt es mehrere Häfen, empfehlenswert ist der Stadthafen direkt an der Klappbrücke. Die Stadt ist unter anderem als Heimatstadt des ABBA-Mitglieds Björn Ulvaeus bekannt. Das „ABBA-Hotel“ befindet sich direkt neben der Marina. Die Stadt bietet gute Einkaufsmöglichkeiten, allerdings etwas entfernt von der Stadtmarina.



Kärsvik – Västervik



Die Einfahrt von Västervik

3.7 Etappe 7: Von Västervik nach Vinöklav

Nördlich von Västervik befindet sich eines der schönsten Schärengebiete Schwedens, der Tjust-Schärengarten.

Unzählige bewaldete Schären mit teilweise hohen Felsen erstrecken sich nördlich bis Valdemarsvik. Als Strategie wurde beschlossen, mehrere Naturhäfen auszusuchen und sich vor Ort für einen zu entscheiden. Gar nicht so einfach, die Anzahl an potenziellen Plätzen scheint grenzenlos. Nach mehreren Versuchen fiel die Wahl auf Vinöklav – einer Schäre mit einer Bucht, die wunderbaren Schutz vor allen Winden außer aus W-NW bietet. Das Wetter war traumhaft, mit leichtem Wind aus SE, 2–3 Windstärken, ging es nur unter Groß durch die Schären. Nach knapp 16 sm war Vinöklav um 15:10 Uhr am 13.8 erreicht, festgemacht wurde wieder am Felsen mit Heckanker. Die Bucht lädt zum Schwimmen ein, der Wald um die Bucht herum ist nur schwer zugänglich.

Schnell war die Entscheidung getroffen, noch bis zum 16.8 zu bleiben. Am 15.8 allerdings drehte der Wind auf Nordwest, sodass wir auf den kurzen Ausläufer auf der NW-Seite verholten. Hier war das Anlegen schwierig. Da der Wind erst am Abend aufrischte und es schnell dunkel wurde, entwickelte sich das Manöver eher zu einer Nacht-und-Nebel-Aktion, da hier das Ufer nur flach und der Ankergrund durch harten Muschelsand eher schlecht ist. Nach ein paar Anläufen und der Hilfe von einer hilfsbereiten schwedischen Crew war aber auch das erledigt.



Västervik – Vinöklav



Die Bucht von Vinöklav



Abendstimmung auf Vinöklav

3.8 Etappe 8: Von Vinöklav nach Loftahammar

Am nächsten Morgen ging es früh um 08:30 Uhr weiter nach Loftahammar.

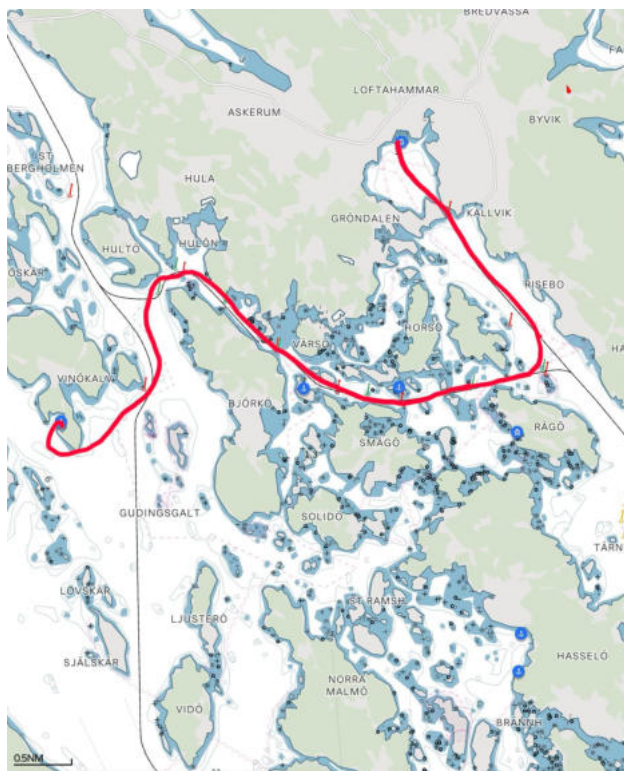
Trotz frischem Wind aus N–NW motorten wir nur. Das Fahrwasser war an vielen Stellen recht schmal und verschlungen. Das Motoren störte aber dank der pittoresken Landschaft nur wenig. Loftahammar ist ein großes Segelzentrum in der Region mit großer, gut ausgestatteter Marina und nettem kleinen Örtchen.

3.9 Etappe 9: Von Loftahammar nach Häfsö

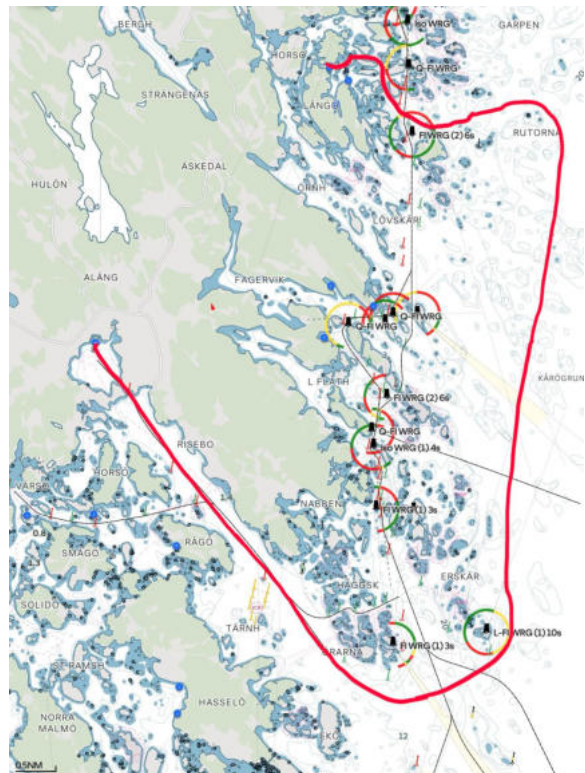
Häfsö sollte der nördlichste Punkt der Reise werden, gutes Wetter und Zeit neigten sich langsam dem Ende.

Am 17.8 wählten wir dann die Route außerhalb des Schärenfahrwassers auf der Ostsee. Durch den frischen, wechselhaften Wind aus NW–NNE stampften wir uns unseren Weg gegen die Dünung gen Norden. Kurz vor dem Ziel wieder im Schärengarten wurde es schlagartig ruhig. Es ist jedes Mal faszinierend, wie viel Schutz doch die kleinen Inselchen bieten.

Der Naturhafen von Häfsö ist eigentlich nur ein aus jeder Richtung geschützter Bereich zwischen mehreren Schären mit einigen Ankerbojen. Zwar gibt es keine Häfen in direkter Nähe, allerdings haben viele Schweden hier Ferienhäuser auf den Schären, sodass doch verhältnismäßig reger Verkehr war.



Vinöklav – Loftahammar



Loftahammar – Häfsö

3.10 Etappe 10: Von Häfsö nach Västervik

Schweren Herzens traten wir am 19.8 den Weg zurück an. Da der Wind nur schwach aus N–W wehte, wählten wir diesmal das Schärenfahrwasser zurück nach Västervik. Nach 1,5h war der markante Leuchtturm von Storklappen querab, die Hälfte der eher kürzeren Strecke. Um 12:10 Uhr lagen wir wieder fest in Västervik, diesmal nicht im Stadthafen, sondern in der Pampas Marina direkt an der Stadt. Da wir die Stadtharina schon kannten und auch den Gasvorrat aufrischen mussten, wollten wir einen anderen Hafen wählen. Die Pampas Marina ist aber nicht unbedingt empfehlenswert, man liegt eher unruhig und das Liegegeld war überraschenderweise teurer als in der Stadtharina.



Hälsö – Västervik



Blick auf die Bucht von Hälsö

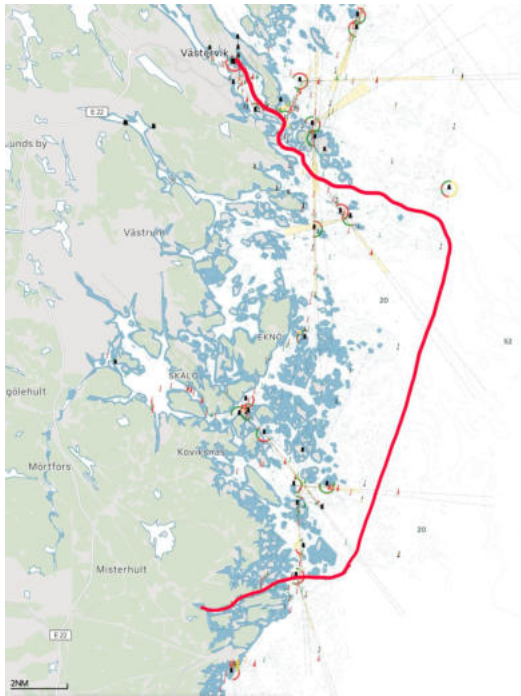
3.11 Etappe 11: Von Västervik nach Kärrsvik

Die Etappen wurden jetzt wieder größer. Da uns der Platz in Kärrsvik so begeistert hatte, wollten wir ihn noch einmal auf der Rückreise besuchen. Am 20.8 machten wir die Leinen in Västervik los und nach einer Motorstunde bis zu offenem Fahrwasser wurde das Groß gesetzt und bei achterlichem Wind segelten wir bis Kärrsvik.

3.12 Etappe 12: Von Kärrsvik nach Mönsterås

Am nächsten Morgen ging es weiter nach Mönsterås. Da der Wind nur schwach aus wirklich allen Richtungen kam, motorten wir die ganze Strecke. Wir schafften es gerade noch rechtzeitig in den Hafen, bevor ein kräftiges Gewitter durchzog.

Mönsterås liegt am Ende eines „Fjords“. Da es am nächsten Tag weitergehen sollte, wählten wir den Hafen Lakhamn direkt an einem Campingplatz. Betrieben nur von einem Segelverein bietet er ein gemütliches Clubhaus mit guten Duschen und nettem kleinen Aufenthaltsraum. Das Liegegeld ist verhältnismäßig günstig.



Västervik – Kärsvik

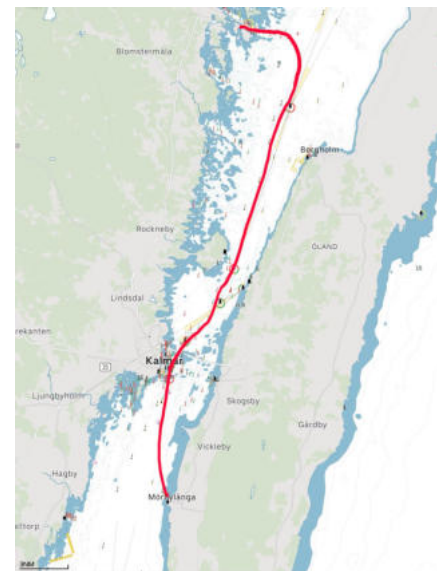


Kärsvik – Mönsterås

3.13 Etappe 13: Von Mönsterås nach Mörbylånga

Hier verließen wir nun langsam die wildromantische Küste von Småland. Am 22.8 verlief die Route wieder an Kalmar vorbei zu unserem einzigen Hafen auf Öland: Mörbylånga.

Da der Wind später am Tag stark aufrischen sollte, machten wir schon um 08:15 Uhr los und motorten hinaus auf den Kalmarsund. Durch den leichten Wind mussten wir bis Kalmar durchmotoren, hier machten wir auch einen kurzen Zwischenstopp, um einige Liter Diesel zu bunkern. Da der Wind wieder stärker wurde, wollten wir das kurze restliche Stück nach Mörbylånga segeln. Allerdings sah der Himmel doch schon etwas bedrohlicher aus. Nach ungefähr der Hälfte der Strecke, wir waren gerade auf einem Schlag der Kreuz Richtung Öland, passierte es dann. Wie aus dem Nichts wurde das Schiff komplett auf die Seite gedrückt, das Wasser lief sogar über das Gangbord ins Cockpit. Ein kurzer Blick auf die Instrumente verriet mir, dass wir soeben von einer Böe mit weit über 30 kt getroffen wurden. Nach einer kurzen Schreckenssekunde fierten wir Groß- und Fockschot und die Böe war schon wieder vorbei. Wahrscheinlich entstand sie durch die spezielle Topologie vor Kalmar: Durch die große Brücke nach Öland und dem sich an dieser Stelle stark verengenden Kalmar entsteht ein erheblicher Düseneffekt. Gepaart mit unstetigem Wetter wie an diesem Tag scheint es hier zu teilweise sehr starken Böen zu kommen, die in unserem Fall das Doppelte der Grundwindstärke betrug.



Mönsterås – Mörbylånga

Danach flaute der Wind schlagartig wieder ab, sodass wir den Rest zum Hafen motorten. Nach einiger Zeit frischte es aber wieder stark auf 7–8 Windstärken auf, wir waren da aber schon glücklicherweise im Hafen.

Der Hafen von Mörbylånga ist ein alter Industriehafen. Nicht wahnsinnig gut für Wassersportler ausgebaut, gibt es jedoch ein ganz passables Duschhaus an der Westseite.

3.14 Etappe 14: Von Mörbylånga nach Sandhamn

Weiter ging es in größeren Schritten Richtung Heimat. Das nächste Ziel war Sandhamn, fast ganz an der Südostspitze Schwedens. Langsam neigte sich der Sommer in diesen Breitengraden dem Ende zu, tagsüber waren Temperaturen von knapp über 16 °C keine Seltenheit mehr, natürlich auch durch den Windwechsel auf Nord begründet. Den Schrecken vom Vortag noch etwas in den Knochen, ging es trotz perfektem Gennakerwind lieber nur unter Groß weiter gen Süden. Nach 7h war Sandhamn erreicht. Ein eher kleiner Hafen, der seinen Ursprung als Fischereihafen begründet. Hier warteten viele deutsche Crews auf ein geeignetes Wetterfenster für die Überfahrt. Der Hafen ist zwar nur klein, jedoch stehen kostenlose Fahrräder zur Verfügung, mit denen man auch schnell in den nahen Supermarkt kommt.

3.15 Etappe 15: Von Sandhamn nach Utklippan

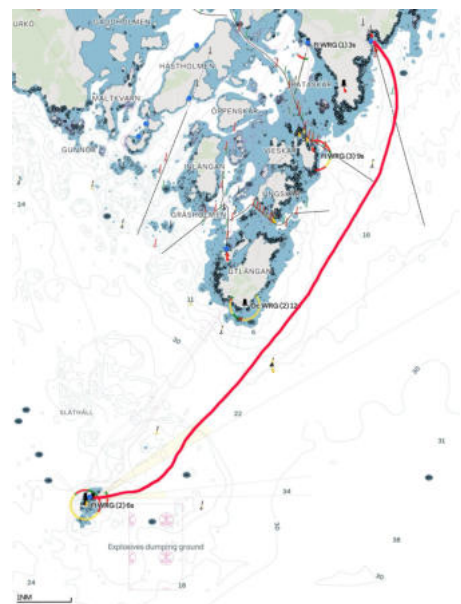
Da das Wetter noch nicht ganz ideal war (West mit 4–5 Beaufort), fiel die Wahl erstmal auf Utklippan, um einen guten Absprung nach Greifswald zu ermöglichen. Um 10:35 Uhr machten wir bei immer mehr aufrischem Wind los. Kaum aus der Abdeckung von der Insel Utlängan heraus, legte der Wind noch einmal eine Schippe drauf und uns kam eine hohe Dünung entgegen. Da es aber nicht mehr weit nach Utklippan war, kämpften wir uns weiter gegenan. Die Ansteuerung von diesem kleinen Felsen sollte unbedingt immer von Lee aus passieren, neben dem Fahrwasser lauern tückische Felsen. Nach einem quälend langsamen Gegenanstampfen gegen die Wellen erreichten wir endlich den Hafen.

Utklippan ist eine Ansammlung kleiner Felsen in der Ostsee und bildet mehr oder weniger die äußerste Südostspitze Schwedens. Neben dem historisch wichtigen Leuchtturm gibt es auf dieser Insel nicht viel zu entdecken, als Versorgung gibt es nur Landstrom. Um von einem Felsen auf den anderen zu gelangen, stehen frei benutzbare Ruderboote zur Verfügung.

Da das Wetter immer noch unbeständig und West eine doch eher ungünstige Windrichtung für uns war, wetteten wir noch einen Tag auf Utklippan ab.



Mörbylånga – Sandhamn



Sandhamn – Utklippan

3.16 Etappe 16: Von Utklippan nach Wieck

Gegen Abend flaute es immer weiter ab, also entschlossen wir uns um 21:50 Uhr zum Auslaufen. Mit anfangs sehr gutem Wind aus NW mit 3–4 Windstärken kamen wir schnell voran. Leider flaute es aber im Verlauf der Nacht immer weiter ab, sodass wir motoren mussten. Gegen Morgen, nach Passieren des Verkehrstrennungsgebiets vor Bornholm, nahm der Wind wieder zu, sodass wir bis Bornholm etwas segeln konnten. Vor Rønne starb der Wind aber vollkommen, also blieb der Yanmar bis Wieck an. Um 20:30 Uhr passierten wir dann die Tonne Landtief A, quälend zog sich der Rest entlang Rügen. Nach einer Nachtansteuerung von Wieck vor Greifswald war es dann geschafft: um 00:45 Uhr lagen über 650 sm im Kielwasser. Am nächsten Morgen verholten wir noch nach Greifswald.



Der Leuchtturm von Utklippan



Utklippan – Wieck (Greifswald)

4 Besuchte Häfen & Ankerplätze

Lökanabben (Aspö): Ruhige, idyllische Alternative zum Stadthafen Karlskrona direkt an der alten Festung.

Karlskrona Stadtmarina: Mitten im Zentrum, sehr belebt, technisch gut ausgestattet.

Bergkvara: Camping-geprägter Hafen, aber guter erster Stopp für Schären-Feeling.

Kalmar: Beeindruckende Schlosskulisse und perfekte Versorgung (Werkstatt!), bei Stadtfesten jedoch sehr laut.

Solberganäset: Erster echter Naturhafen südlich von Oskarshamn. Felsen und Stille.

Kärsvik: Tiefer Einschnitt, wo man direkt längsseits am Felsen liegen kann. Perfekt für Lagerfeuer.

Västervik (Stadthafen): ABBA-Flair dank Björn Ulvaeus' Hotel, lebhaft und gut zum Proviantieren.

Vinöklav: Wunderschöne Bucht im Tjust-Archipel. Achtung: Harter Muschelsand hält schlecht bei Winddrehern.

Loftahammar: Großes Segelzentrum mit voller Infrastruktur, idealer Zwischenstopp im Norden.

Häfsö: Nördlichster Punkt der Reise. Geschütztes Ankern zwischen Ferienhäusern und Schären.

Lakhamn (Mönsterås): Gemütlicher Clubhafen am Campingplatz, sehr günstig und gut geschützt im Fjord.

Mörbylånga: Industriehafen auf Öland. Zweckmäßig für einen Stopp vor oder nach dem Kalmarsund.

Sandhamn: Ursprünglicher Fischereihafen, klein und gemütlich. Kostenlose Leihfahrräder für den Einkauf.

Utklippan: Legendäre Felseninsel in der offenen See. Ruderboote verbinden die Inselteile. Nur bei stabilem Wetter anlaufen!