

# Mit Odin von Näveksvarn, via Mälaren, Stockholm, Åland, Umea, Vaasa, Turku nach Dalsbruk (Finnland)

1. Etappe – Montag 9. Mai bis Donnerstag 7. Juli 2022

Mönchaltorf – Näveksvarn (Schweden) – Aspö – Trosa – Södertälje – Gövaln – Sigtuna – Granskär – Enköping – Grisfjärden – Fägersövik – Västerås – Tidö – Strängnäs – Mariefred – Gunnviks – Stockholm – Norrvieken – Krokafladen – Torparö – Käringsund (Åland) – Djupviken – Nötviken – Kastelholmen – Mariehamn – Gässten (Schweden) – Björkholmen – Kohlhuset – Gävle

2. Etappe – Freitag 8. Juli. bis Dienstag 6. September 2022

Gävle – Trodjefjärden – Norrsundet – Kusön – Küslökalv – Sönderhamn – Innerstön – Stoka – Lille Luban – Sökåker – Sundsvall – Harnösand – Häggvik – Ulvön – Trollön – Norrbyskäer – Padholmsviken – Ratan- Vaasa (Finnland) Bjökö – Kaskinen – Krooka – Reposaari – Kylmäpihlaja – Rauma – Uusikaupunki – Parattulan – Turku Paraisten – Dalsbruk – Turku – Stockholm (Schweden) – Mönchaltorf

## Logbuch – Statistik 1. und 2. Etappe:

Distanzen durchs Wasser – 1'300 Seemeilen, Ø 10.8 sm/tg, 470 unter Segel, 830 mit Motor

Kosten für 326 P/tg – Zug, Mietwagen, Museum, Bus, Flug, Hotel 1'785 CHF pro P (2)

Hafengebühren, Unterhalt, Diesel, 19 CHF pro P/tg, Verpflegung, Wasser, Getränke 28 CHF pro P/tg

Verbrauch von – Diesel 175 h à 3.6, Brauchwassern 120 tg à 38 l/tg



# 2. Etappe – von Gävle nach Dalsbruk

Entlang der schwedischen Küste nach Norden und an der finnischen Seite der Bothnia in den Süden

Mi 6. bis Mi 13. Juli 2022 Silvia und Res, Gävle – Norrsundet – Kusön – Kuskökalv– Söderhamn  
So 17. bis Sa 23. Juli 2022 Isolde und Henning, Söderhamn – Innerstön – Stoka – Luban – Söråker – Sundsvalls  
Mo 25. Juli bis Mo 8. August 2022 Renate und Walti, Sundsvall – Umeå – Vaasa  
Di 9. August bis So 4. September 2022 Vreni und Peter, Vaasa – Kaskinen – Rauma – Turku – Dalsbruk  
Mo 5. bis Di 6. September 2022 Vreni und Peter, Dalsbruk – Turku – Stockholm (Fähre) – Zürich (Flug)



## Statistik

61 Tage, davon 28 Tage auf See

Distanzen durchs Wasser...  
730 Seemeilen, Ø 11.9 sm/tg  
235 unter Segel, 495 mit Motor

Kosten für 176 P/tg...  
Reise, Hotel, Museen  
1'030 CHF pro P (2)  
Hafengebühren, Unterhalt, Diesel,  
18.10 CHF pro P/tg  
Verpflegung, Wasser, Getränke  
22.00 CHF pro P/tg

Verbrauch von...  
Diesel 93.0 h à 3.7 l/h  
Brauchwasser 2'370 L, 14 l/tg/P

## Entlang der Jungfrunkusten

Von Gävle nach Sundsvall  
Mittwoch 6. Juli  
bis Montag. 25. Juli 2022

### Halbzeit unsres Segeltörns

Endlich testen wir am Mittwoch unsere Sturmfock und kontrollieren alle Befestigungen und das laufende

Gut. Das orange Dreieck hängt in der Babystag. Wir benötigen noch zusätzliche Blöcke und Leinen um das Sturmtuch richtig zu setzen. Kurz vor zwölf treffen Silvia und Res im Hafen ein. Sie haben die weite Reise aus dem Schwarzenburgerland mit Ihrem Bus zurückgelegt. Einmal mehr verköstigen wir uns beim Inder.

Auf dem Rückweg zum Hafen werden wir von einem Platzregen überrascht. Wir warten unter einem

Vordach bis die Sonne wieder scheint.

Mit dem Camper von Res fahren wir für die fehlenden Sturmfockteile zum Biltema.

Ein grosser Einkaufswagen gefüllt mit Wein und Sprit wird beim Systembolaget in den Bus getragen. Im ICA werden kiloweise Esswaren gebunkert. Nach drei Stunden kehren wir mit dem vollen Bus zurück zu Odin und füllen alle Zwischenräume.



Wir bleiben am Donnerstag noch in Gävle und profitieren von der ausgezeichneten Infrastruktur. Im nahen Lungo Mare erfüllen wir am Buffet unsere kulinarischen Wünsche.

Kurze Einkäufe, Mittagsschlaf und schon ist es wieder Abend. Silvia und Res haben in der Zwischenzeit die Altstadt von Gävle durchwandert.

Mit viel Geduld und mehrmaligem Ein- Ausschalten der Heizung gelingt es der Hafenmeisterin dann

doch unsere Sauna zu wärmen. Nach 45 Minuten wird es uns zu heiss. Die Steine rauchen und dampfen.

### Mit Nordwind auf die Nase

Bei wenig Wind laufen wir am Freitag aus. Am Containerhafen vorbei erreichen wir die äusseren Schären und setzen voller Erwartungen das Vollzeug. Mit zwei Knoten schleichen wir unserem Tagesziel entgegen.

Kleine Schlösser oder Ferienhäuser ziehen an uns vorbei bis wir zum stinkenden Steinhaufen der Kormorane kommen.

Schliesslich wird uns die alte Dünung zu wild. Rauf und runter, links und rechts drückt uns die Welle. Wir streichen die Segel und laufen unter Motor in die Bucht von Trodjefjärden ein. An der blauen SYK Boje liegen wir ruhig. Das Wasser hat sich beruhigt. Zum Baden sind uns aber 12° doch etwas zu kalt.

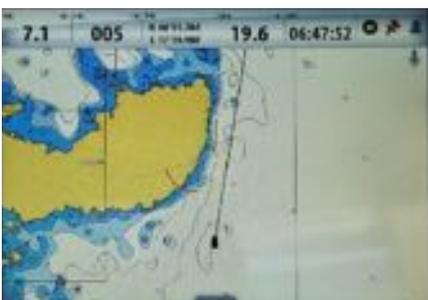




Nordwind für die nächsten Tage und eine Welle von 1.5 m. Keine gute Wetterprognose. SMI Sweden meldet Nordwestwind 2-4 BF bis um 11:00 Uhr. Nichts wie los. Schon um 08:00 lassen wir am Samstag die SXX Boje los. Kaum um die erste

Klippe setzen wir das Vollzeug und rauschen mit 7.0 Knoten nordwärts. Nach dem Kap von Iggön muss der Motor wieder nachhelfen. Der Wind hat sich verabschiedet. Fårholmen entlang erreichen wir den kleinen Hafen von Norrsundet.

Der einzige Längsplatz ist noch frei. Wir liegen auch beim Mittagswind von 4-5 BF ruhig in der tiefen Bucht. Der Spaziergang zum Bergmans Fiske führt durch ein kleines Quartier mit roten Holzhäusern. Ein



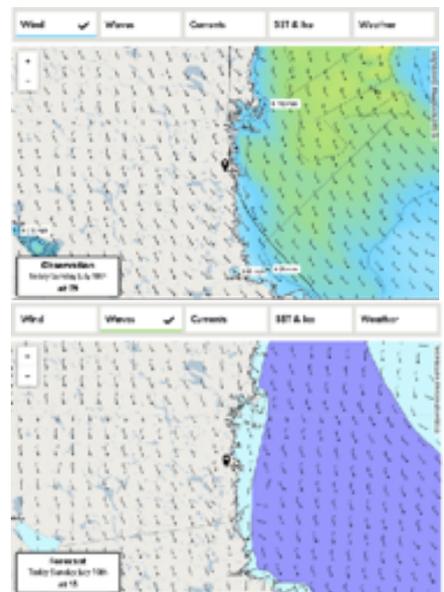


feines Mittagessen mit Tagesfisch und gedrückten Kartoffeln retten uns über den Mittag. Am Abend soll Tanzmusik aufspielen.

Die Vorbereitungen sind in vollem Gange. Den Nachmittag verbringen wir bis nach dem Nachtessen auf den

Holzbänken an der Sonne. Den Abend beschliessen wir mit einer Runde Boccia mit unseren farbigen Kugeln.





**Der Regen verschont uns**

Trotz schlechtem Wetterbericht legen wir am Sonntag Morgen ab und verlassen die schützende Bucht. Wir wollen langsam unserem

**Wochenziel 'Söderhamn' näher kommen.**

Eine Front nach der andern zieht an uns vorbei. Die Wolken entleeren sich hinter uns. Die Sonne begleitet uns beim Segeln. Die Welle ist

moderat. Der Wind fällt wieder zusammen. Mit dem Motor runden wir das Kap von Gåshällan. Nach zehn Meilen liegen wir wieder an einer Boje in einer Bucht, gegen Nord bis Süd geschützten vor einem





kleinen Sandstrand. Sonne und Ruhe herrscht. In der Ferne ziehen schwarze Wolken vorbei.

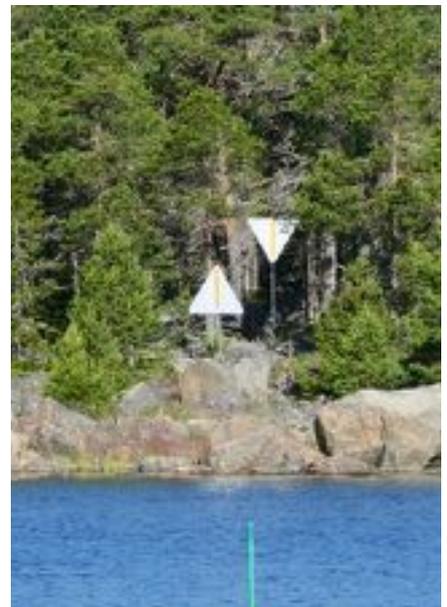
Life Theater haben wir am Abend. Um 22:00 Uhr geht die Sonne am Horizont hinter einer kleinen Insel unter. Das Wolkenband leuchtet in gelben und roten Farben. Im Osten geht der Mond auf und bildet eine schwache Konkurrenz.

Die Temperatur steigt am Montag markant. Schon beim Frühstück ist es angenehm warm. Beim Kaltstart unseres Volvo Pentas faucht wieder dicker weiss/blauer Rauch aus dem Auspuff. Der Motor rumpelt und läuft erst nach erhöhter Tourenzahl einigermassen rund. Sind die Einspritzdüsen defekt oder melden sich die Kolben als Ende der Lebenszeit? Wir werden wohl in Söderhamn eine grössere Inspektion ausführen.

Die Fahrt nach Norden führt im zickzack zwischen den Steinhäufen

direkt zum östlichen Bucht von Kuskökalv. Die Einfahrt wird schwungvoll von einer heftigen Grundwelle begleitet. Die Durchfahrt zwischen den heimtückischen Unterwasserfelsen

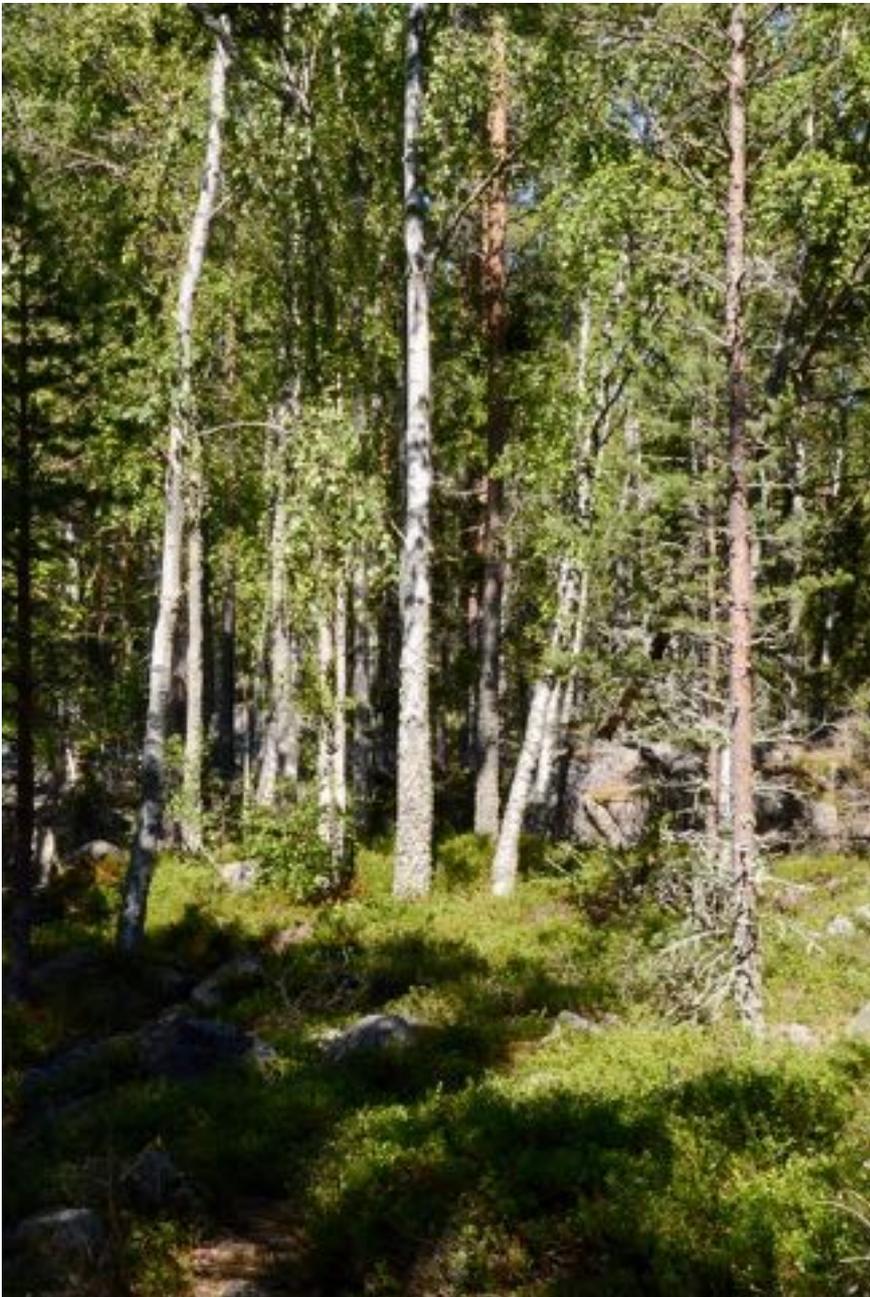
ist nur 10 m breit und muss genau mit der Peilung über die beiden Dreiecke erfolgen. Wir sind mitten in einem riesigen Naturschutzgebiet. Adler kreisen über unseren Köpfen.





Für den Landgang mit dem Dingi wird gerudert. Wir wandern eine kurze Strecke durch den wilden Wald und können so Odin in der Bucht von allen Seiten sichten. Zurück auf Odin ist das Wasser

spiegelglatt. Mit einer Tortillia werden wir verpflegt und faulenzten danach den ganzen Nachmittag.







Bis spät in die Nacht spielen wir ‚Eile mit Weile‘ oder ‚Triomino‘.

### Odin als Dampfschiff

Spiegelglatt liegt das Wasser am Dienstag in der Bucht. Beim Kaltstart von Odin speit der Motor

eine grosse weisse Rauchwolke aus dem Auspuff. Nicht Eingeweihte könnten im Rauch von Weitem einen Motorenbrand vermuten. Der Motor rumpelt und verbrennt nicht auf allen Zylindern. Sind die Einspritzdüsen defekt oder versagt die Einspritzpumpe ihren

Dienst? Kaum ist die Betriebstemperatur erreicht ist der Spuck vorbei. Unser Jokkel schnurrt drei Stunden vor sich hin und schiebt uns ohne Welle nach Norden. Das Wasser ist ausserhalb der Schären so ruhig, dass selbst flüchtende Enten und Schwäne eine Bugwelle erzeugen. Unser Ziel Segelvik lassen wir Steuerbord liegen und motoren direkt nach Söderhamn. Es könnte ja sein, dass wir nach einem Tag stehen noch grössere Probleme beim Starten unseres Volvo Penta haben. Alle Versuche, telefonisch einen Mechaniker für unsere Dampfmaschine zu finden, sind in den





letzten zwei Tagen gescheitert. Es ist Ferienzeit. Gegen Abend bummeln wir quer durch die kleine Stadt und lassen uns beim Käptensdinner im Innenhof der Stadhuis Beiz verwöhnen.



maschine ansehen. Keine fünf Minuten später steht er neben Odin. Res und Silvia haben nur Minuten Zeit Ihr Gepäck für die Heimreise zu richten und auf dem Steg zu deponieren.



Mit einem einfachen Trick prüft der Mechaniker die Funktion der 4 Zylinder. Er öffnet der Reihe nach die Einspritzleitung bei laufendem Motor. Wenn es rumpelt arbeitet der Zylinder normal, wenn nicht ist etwas faul. Zylinder 1 und 2

## Rettung naht vom pensionierten Mechaniker

Am Mittwoch erreichen wir telefonisch tatsächliche Per Arne Åkerström von Mekamarin. Er sei alt und Müde und habe seine Firma vor 10 Jahren aufgelöst. Trotzdem will er sich die Sache mit der Dampf-





Wir mieten deshalb Donnerstag morgen, direkt im Hafen einen Skoda. Auf der Suche nach einer Gastankstelle fahren wir nach Liusdal im Landesinnern. Durch endlose Wälder, entlang grosser Seen, rollen wir auf Landstrassen unserem Ziel entgegen. Nach 100 km ist die leere Gas-flasche bei Unax innert Sekunden gefüllt.

ergeben fragwürdige Resultate. Nach dem Ausbau der Einspritz-düsen werden diese in der Werk-statt abgedrückt. Die Resultate sind nicht überzeugend. Es müssen neue Düsen angeschafft werden.

Um Schäden bei den Kolben oder Ventilen auszuschliessen wird noch die Kompression gemessen. Der Druck ist bei allen Zylindern zwischen 21.0 und 21.5. Scheint in Ordnung zu sein.

In der Zwischenzeit haben wir das Mittagessen unter den Bäumen abgehalten. Kurz danach machen sich Res und Silvia mit dem Taxi auf den Weg zum Bahnhof um nach Gävle zu fahren. Dort treten Sie

Ihren Heimweg mit ihrem Bus an und werden gemütlich nach Süden fahren.

### Von Söderhamn nach Sundsvall

Donnerstag 14. Juli bis Montag. 25. Juli 2022

### Die Rundfahrt mit dem Mietwagen

Wir haben in zwei Monaten eine 5 kg Gasflasche aufgebraucht. Die zweite ist noch voll, reicht aber nicht bis im Herbst.

Ein Umweg über Hudiksvall lohnt sich. Die alten Speicher im Hafen und die Altstadt mit den vielen farbenprächtigen Holzhäusern sind beeindruckend. Am Vorbeiweg holen wir bei Lidl einen Monatsbedarf an Nüssen und Brillenputztücher. Es sind die besten meint Vreni.

Zurück auf Odin wird gebastelt. Eine weitere Steckdose auf dem Steuerpult wird montiert. Damit kann das iPhone als Plotter eingesetzt werden. Das Beobachten von gefährlich nahen Steinen ist damit ohne Sprung ins Steuerhaus möglich.



Sau kalt ist es am Freitag. Nur 9°. Wir heizen den Salon vor dem Frühstück. Um 10:30 Uhr klopft es am Boot. Per Arne, der pensionierte Mechaniker, kommt mit den neuen Einspritzdüsen. Mit Hilfe einer langen Nadel werden die Kupfer- ringe und Unterlagsscheiben in der engen Öffnung platziert.

Vorher wird die Halterung gründlich geputzt und die Löcher mit einem kleinen Schlauch ausgeblasen. An Stelle der üblichen Entlüftung von Filter und Leitungen wird der Motor mit dem Anlasser gedreht, bis es aus allen Schläuchen spritzt.

Danach wird alles gut verschlossen und der erste Start mit Vorglühen eingeleitet. Es rumpelt und wackelt bis die letzte Luft aus dem System geblasen ist. Der Volvo Penta läuft nicht ganz so rund wie der Mechaniker gehofft hat. Testen und suchen geht weiter.

Mit Hilfe einer 24 er Nuss mit Ratsche wird der Motor von Hand in kleinen Schritten gedreht. Beim

Öffnen des Auslassventils vom 4. Zylinder können die Ventile des 1. auf 0.4 mm eingestellt werden. Dies wird mit allen Ventilen wiederholt. Teilweise waren die Abstände zur Pleuelstange zu gross oder zu klein eingestellt.

Der nächste Startversuch verspricht mehr Erfolg. Bei 1'000 Umdrehungen schnurrt unser Jokkel zufrieden vor sich hin.

Am Nachmittag nutzen wir das gemietete Auto für eine kleine Ausfahrt zur Kirche und zum Aussichtsturm von Söderhamn. Danach füllen wir den Kofferraum mit Esswaren für die nächsten 10 Tage.

Trotz schlechtem Wetterbericht hat sich der Regen in Grenzen gehalten.

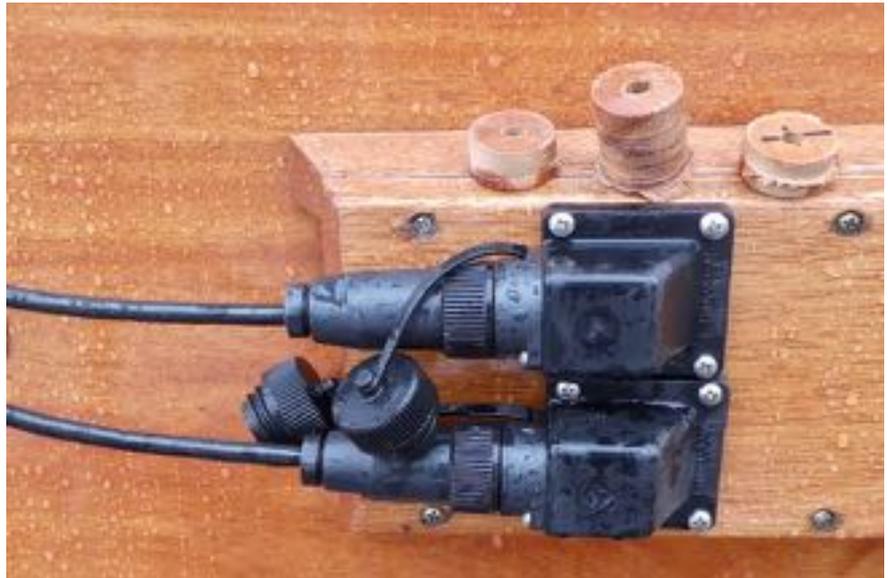
### Mit Kurzschluss wird der Solarregler gehimmelt

Dauerregen den ganzen Samstag mit einer kleinen Pause über Mittag. Die trockene Zeit nutzen wir um

Odin einige neue Löcher zu verpassen. Die fliegenden Kabel der Solarpanel müssen weg. Dazu werden die bestehenden Steckdosen im Steuerhaus ausgebaut und die beiden Kabel von der Backbord auf die Steuerbordseite verlegt. Beim Ausfädeln der dicken Kabel wird bei einem Kurzschluss der Solarregler gehimmelt. Nach öffnen des Gehäuses sieht man, dass die verlötete Sicherung auf der Platine durchgebrannt ist. Ein dünner Draht wird notdürftig als Überbrückung eingeklemmt. Der Regler erfüllt danach seine Aufgabe wie vor dem Kurzschluss.

Schnell wird es durch die Bastelei Nachmittag. Mit Büro und Putzen füllen wir die restliche Zeit bis zu einem feinen Abendessen in der nahen Beiz.

Die roten Wolken des Sonnenuntergangs spiegeln sich in den Fenster der Hafenspeicher. Wie ein Vollbrand reflektieren die Sonne.





### Neue Gäste aus Berlin an Bord

Alle Segler und Motorböötler verlassen am Sonntag den Hafen. Der Starkwind in der Bottensee hat sich beruhigt. Wir stehen wieder alleine am Steg und geniessen den Sonntag. Es gibt nichts zu flicken. Es bleibt einwenig Büroarbeit und am Abend letzte Einkäufe bei ICA. Eigentlich wollten Isolde und

Henning mit dem 14:18 Zug von Stockholm nach Söderhamn fahren. Streik und ausfallende Flüge haben viele zum Umsteigen auf die Eisenbahn gezwungen. Deshalb sind bis 18:18 alle Züge ausgebucht. Unsere Gäste kommen erst gegen 21:00 im Hafen an. Mit kleinem Gepäck haben sie die zwei Kilometer von der Central-Station zum Gasthafen zu Fuss zurückgelegt. Für einen Schlummi bleibt noch genug Zeit.



### In Buchten und kleinen Klubhäfen

Unser Volvo Penta ist am Montag Morgen nur mit viel Rumpeln und blauem Rauch aus dem Schlaf zu wecken. Wir gehen vor dem Auslaufen längs an die Abpumpstation um unseren Fäktank zu leeren. Mit Wind auf die Nase fahren wir durch die Schären nach Osten.





Nach Verlassen der engen Tonnenstrasse setzen wir Segel und schleichen mit 2 Knoten gegen Norden. Der Küste entlang laufen wir unter Vollzeug und Halbwindkurs 4.5 Knoten. Am späten Nachmittag erreichen wir die Bucht bei Innerstön und legen uns an die SXX Boje. Es klart auf. Der Himmel wird blau.

Isolde und Henning machen einen Ausflug mit dem Dingi. Dabei bewegen Sie sich in wilder Natur und unwegsamem Gelände. Gegen

Abend erwischt uns eine kleine Regenfront. Es wird ruhig in der Bucht.

Das liegen an der blauen Boje war nicht ganz so erholsam wie wir uns das gewünscht hätten. Der Wind hat nachts so gedreht, sodass ein kleiner Schwell in die Bucht steht. Es klopft und knascht beim Anker. Die Leine quietscht wenn sie gestreckt wird. Mehrmaliges Aufstehen und korrigierendes Eingreifen nützen nichts. So bleiben wir den ganzen Dienstag müde.

Nachdem der Solarregler definitiv ausgestiegen ist müssen wir die Batterien eine Stunde mit dem Motor laden.

Nach der Insel Bålsön bläst uns der Wind direkt auf die Nase. Wir setzen alle Tücher und kreuzen gegen den Wind. Nach einem kleinen Winddreher liegt unser Kurs hoch am Wind annähernd richtig.

Drei Stunden segeln wir mit durchschnittlich 4 Knoten nach Norden. Bei der engen Durchfahrt in die Bucht von Stoka legen wir uns im Gästehafen längs an die Pier.





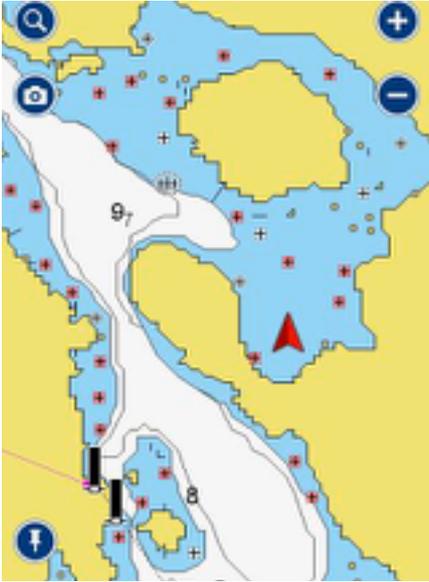
Mit herrlicher Sonne haben wir das Happy Landing am Tisch auf der Mole.  
Die nette Hafenmeisterin Marianne weist uns darauf hin, dass man mit der Fähre zur Insel fahren kann.

Dort ist ein Lotsenmuseum aufgebaut.  
Zurück auf Odin bekocht uns Henning. Bis spät sitzen wir auf der Mole und genießen den lauen Sommerabend.

### Ankern in der steinigen Bucht

Nur ein leichtes Plätschern am Heckspiegel, sonst war die ganze





Nacht absolute Ruhe. Wir pennen am Mittwoch bis 08:00 und frühstücken in der Sonne auf der Mole.

Neben 2 Segelschiffen stehen 18 Mobilehome im Hafen. Die zwei Duschen und WC sind deshalb sehr gefragt. Die Türklinke wird jeweils von Hand zu Hand weiter gereicht. Eine Tür öffnet sich nicht. Sehr zum Ärger aller Wartenden ist darin ein Dauerduscher eingeschlossen.

Direkt nach der Ausfahrt schiebt uns der Wind Raumschott nach Norden. Die sanfte Breeze von 3 Beaufort baut am Nachmittag eine

beachtliche Welle auf. Das merken wir erst nachdem wir die Segel streichen und in die steinige Bucht von Lille Luban einlaufen.

Vorsichtig tasten wir uns zwischen den Steinen durch in die hinterste Ecke und legen uns vor Anker. Wir liegen ruhig. Rundum gegen jeden Wind geschützt.

Ein Versuch den defekten Solarregler zu reparieren scheidet ein weiteres mal. Nach dem zurücksetzen der Steuerung werden die Batterien ein wenig geladen. Die Steuerrung meldet jedoch nach kurzer Zeit, dass alle Batterien voll

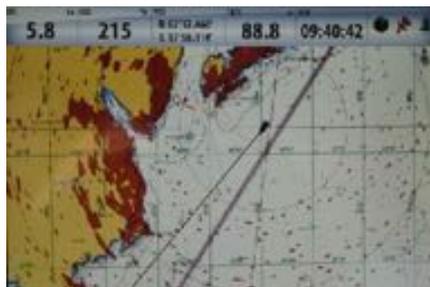
sind, obwohl 10% der Batterien verbraucht wurden.

Die Sonne verabschiedet sich am westlichen Ende der Bucht in leuchtendem Gold.

### Echte Gastfreundschaft in Söråker

Absolute Windstille. Das Wasser liegt am Donnerstag spiegelglatt. Beim Auslaufen aus der Bucht tauchen wir in tiefen Nebel. Mit Radar und AIS tasten wir uns durch die Schären und dem Ufer entlang nach Norden. Alle zwei Minuten





geben wir Schallsignal. Einmal lang, zweimal kurz. Ein Segler taucht im Radar auf, den wir gespannt auf dem Bildschirm verfolgen. Mit 180 m Abstand fährt er an uns vorbei. Wir sehen und hören nichts. Am Ende der Sundsvallsbukten lichtet

sich der Nebel. Blauer Himmel und die Sonne scheint. Wir setzen das Vollzeug und gleiten gemächlich in den Klingerfjärden. Dann wird es wieder still. Unter Motor laufen wir im kleinen Klubhafen von Söråker ein und werden

herzlich begrüsst. Mit 50 cm unter dem Kiel legen wir uns zwischen die Schwengel und warten im sicheren Hafen auf den angekündigten Starkwind. Am Abend klopf der Nachbar und begrüsst uns im Hafen. Er übergibt





uns seinen Schlüssel für das Klubhaus, damit wir morgen früh die Sanitäreanlagen benutzen können. Der Himmel wird tief schwarz. Es blitzt und donnert rund um uns.

Heftige Böen bringen die Masten am Freitag zum Pfeifen. Die Wanten schlagen. Auf dem Weg nach Sundsvall bläst der Wind mit 2-4 Beaufort. Die ersten fünf Meilen segeln wir mit Vollzeug hoch am Wind und müssen vor dem Kap von Eriksvall wenden. Dabei bleibt die Genua im Kutterstag Haken an der Saling hängen und wird beschädigt. Damit kein Schaden entsteht

werden wir nur noch Q-Halsen fahren und im Hafen in den Mast steigen um die Lage der Haken zu ändern.

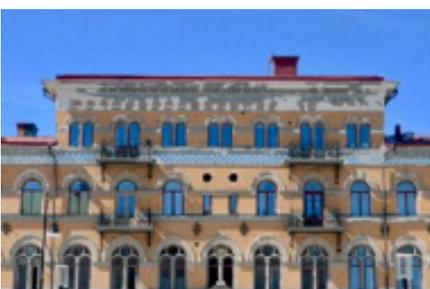
Durch den Alnösund segeln wir Raumschott an einigen grossen Papierfabriken vorbei. Bei der Zufahrt zum Gasthafen von Sundsvall müssen wir für die letzte Meile den Motor starten. Die guten Längsplätze sind besetzt. Weil die Bojen sehr nahe am Ufer stehen, schnappen wir uns seitwärts am Bug zwei Bojen und legen uns mit Heckkleinen an den Quai.

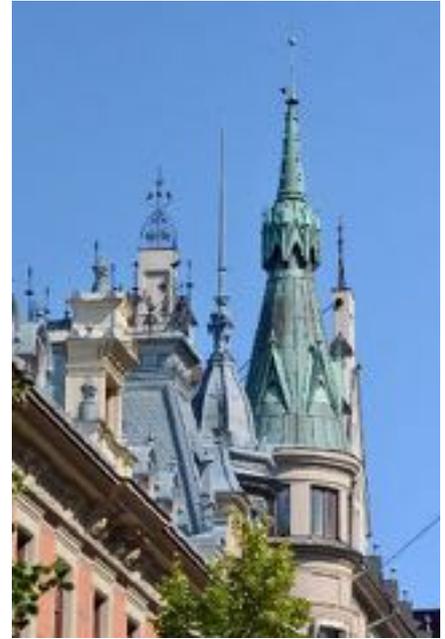
Henning steigt mit dem Klettergurt und doppelter Sicherung zur Saling,

löst die Kutterstag Haken und befestigt diese an der Rückseite der Saling.

## Sundsvall, die Stadt im Jugendstil

Am späten Nachmittag begeben wir uns auf eine Stadtwanderung. Sundsvall liegt nahe dem geografischen Mittelpunkt von Schweden. Die Stadt wurde insgesamt viermal von großen Bränden heimgesucht. Ein Funke von einem Dampfschiff war in einem sehr trockenen Sommer 1888 Auslöser





des letzten Stadtbrands, der sich zum bis dahin größten in der schwedischen Geschichte entwickeln sollte. Dabei brannte die bis dato vor allem aus Holzhäusern erbaute Stadt durch die Feuerbrunst fast gänzlich nieder. Im Zentrum durften daraufhin nur noch Steinhäuser gebaut werden.

Daher stammt auch der häufig benutzte Kosenamen Stenstaden (die Steinstadt). Die im Jugendstil gebaute Innenstadt ist um den Hauptplatz sehr malerisch. Nach dem feinen Käptensdinner beim Inder sitzen wir mit einem Glas Wein im Hafen und bestaunen

den kreisrunden Regenbogen, welcher besonders intensiv im Sonnenuntergang leuchtet. Nach 22:00 Uhr kommt Artho mit seiner Kohlefaser Gitarre vorbei und unterhält uns im Klublokal. Wir kennen ihn vom Bothniatörn vor vier Jahren. Er hat uns schon damals seine Gitarre vorgeführt.





Beim Ändern der Kutterstag Haken haben wir festgestellt, dass die Mittelwante Steuerbord des Hauptmastes an einem Steigbügel hängt. Zusammen mit Henning korrigieren wir dies am Samstag mit lösen und neu justieren der Terminals. Kurz vor Mittag verlassen uns Isolde und Henning mit dem Zug nach Umeå. Sie fliegen morgen via Stockholm nach Berlin zurück. Den ganzen Tag verbringen wir mit Waschen, Putzen und Büroarbeiten. Es ist herrlich warm und blauer Himmel. Wieder Sonntagswetter. Nach Vrenis Bunkertour können wir von den

Bojen an einen besseren Platz wechseln. Der kleine Segler ist ausgelaufen. Der davor liegende Schwede schiebt sein 50 Fuss Segelboot einige Meter weiter, so haben wir hinter ihm genug Platz zum längs Liegen. Für den erwarteten Windwechsel liegen wir so viel ruhiger.

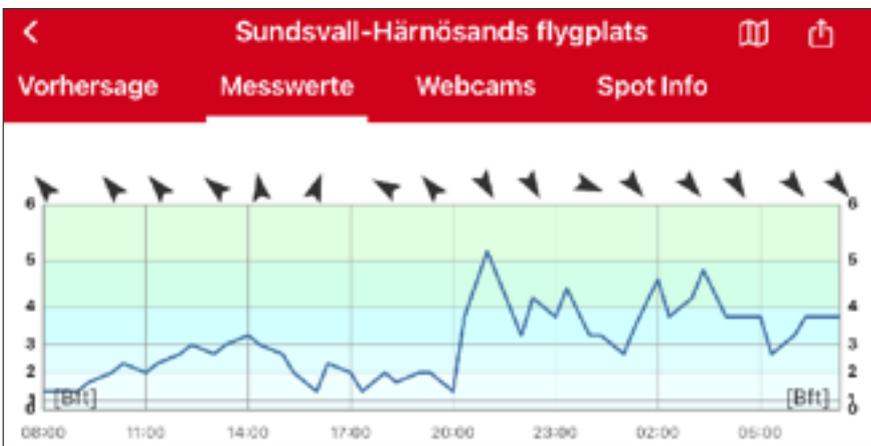
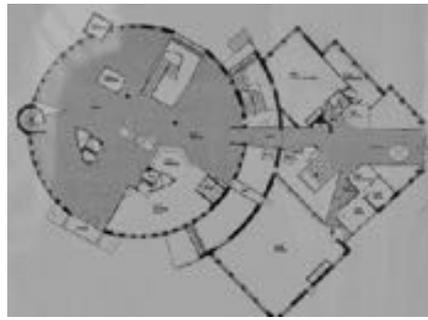
### War Mario Botta am Werk?

Der Sonntagsspaziergang führt uns durch die Stadt zur Sushi Beiz. An der Gustavkirche vorbei wandern wir zur Mittuniversitetet. Der Name der Universität leitet sich von ihrer



Lage nahe dem geografischen Mittelpunkt Schwedens ab. Der Campus, getauft auf den Namen „Åkroken“, wurde mit mehreren Architekturpreisen ausgezeichnet. Die Bibliothek als Rundbau erinnert an typische





Bauten von Mario Botta. Die Studienräume sind in kleingliederigen Gebäude untergebracht und alle miteinander verbunden. Dem Fluss entlang, durch alte Baumbestände, kehren wir zu Odin zurück. Der Hafen hat sich geleert. Nur noch zwei Segler stehen da.

## Unterwegs in den Högakusten

### Von Sundsvall via Umeå nach Vaasa

Montag 25. Juli bis Montag 8. August 2022

Ein weiterer Versuch das Startverhalten unseres Volvo Penta zu korrigieren bleibt am Montag ohne Erfolg. Nach dem Vorglühen rumpelt der Motor bei Vollgas und kommt erst nach einigen Sekunden in einen ruhigeren Lauf.

Die Vermutung, dass Luft in der Kraftstoffversorgung der Grund sein könnte, hat sich nicht bestätigt.

Kurz nach dem Mittag holen wir Renate und Walti am Bahnhof ab. Sie werden uns die nächste zwei Wochen begleiten und haben uns einen neuen Solarregler mitgebracht. Nach der Installation





herrscht Jubelstimmung. Wir können wieder mit der Sonne Strom erzeugen und sind so wieder unabhängig vom Landstrom. In einsamen Buchten zu liegen, steht künftig nichts mehr im Weg. Das gemeinsame Bunkern im ICA folgt nach einem Stadtrundgang. Sehenswert ist die grosse gedeckte Glashalle der Bibliothek.

## Eingeweht in Härnösund

Wir wollen am Dienstag nordwärts nach Härnösund. SMI Sweden meldet 3 Beaufort aus Südost und eine alte Welle von 60 cm.

An der Tankstelle füllen wir unser Diesellager mit 150 Liter à 3.00 CHF/l. Wir wagen die Fahrt durch die Bucht von Sundsvall. Bei dichtem Nebel und einer Dünung quer ab passieren wir das Kap Åsthalm Sudden mit heftigem Schaukeln. Die ganze Fahrt Regen, Nebel und alter Schwell.

Die letzten zwei Meilen im Sund von Härnösand verstummt der Motor. Mit der Genua tasten wir uns durch den dichten Nebel an die Sonne. Mit zwei Knoten schleichen wir unserem Ziel, dem südlichen der drei Häfen, entgegen und legen uns dort zwischen die Schwengel.

Bei der anstrengenden Fahrt lag der Eine oder die Andere müde in der Koje. Nach einer nächsten Regenschauer zeigt sich die Sonne freundlich vor einer schwarzen Front.

Ein volles Programm am Mittwoch! Weil Starkwind angesagt, ist machen wir uns gegen zehn auf den Weg für eine Stadtwanderung. Entlang dem Kanal inspizieren wir die Brücken, welche uns morgen die freie Fahrt ermöglichen sollen.



Im Bilmuseum bestaunen wir die riesige Auto-, Töff-, Kinderwagen-, Telefon- und Radiosammlung. Es gibt kaum eine Marke die nicht vertreten ist. Über 100 Jahre eine

repräsentative Ausstellung. Bei den alten Vehikeln sind die Kunstwerke auf den Motorhauben besonders sehenswert. Nach dem ‚all you can eat‘ Buffet

beim Chinesen versuchen wir unser Können beim Minigolf. Die 18-Loch Anlage bietet einiges an Herausforderungen und ist kunstvoll eingerichtet. Für die Sieger und alle



Andern winkt ein Eis mit zwei Kugeln.

Auf dem Rückweg gelingt es uns einen Bootsmechaniker zu überreden, dass er Odin einen Besuch abstattet. Der letzte Start in Sundsvall war rumpelnd und rauchig. Nach der Kontrolle der Vorglühung startet der Mechaniker den Motor. Und siehe da. Demoeffekt! Kein Rumpeln und kein Rauch! Er meint, dass wir wohl in Åland schlechten Diesel erwisch haben und mit dem Nachtanken in Sundsvall der Fehler behoben wurde. Fördernd waren auch die Wellen, welche den Diesel gut gemischt haben. Zusammen mit der fünf stündigen Fahrt wurde auch der Motor gut gespült. Alles ist wieder in Ordnung. Unser Volvo schnurrt gemütlich ohne Rauch vor sich hin.

Böen mit 4-5 Beaufort jagen durch die Bucht von Härnösund. Die Masten pfeifen.

## Die längste Hängebrücke von Schweden

Ein Anruf am Donnerstag genügt. Der Brückenwärter bestätigt, dass um 09:30 Uhr beide Brücken vom Süd- zum Nordhafen geöffnet werden. Langes Warten bei böigem Wind im untiefen Wasser. Dann leuchtet das grüne Licht. Die Wassertiefe im Kanal liegt bei 3.50 m. In der Seekarte sind 1.80 m eingezeichnet. Zwischen den beiden Brücken warten wir 20 Minuten, bis der Brückenwärter zu Fuss um die ganze Bucht gelaufen ist und uns die zweite Brücke öffnet. Sehr eng wird es auf der Tonnenstrasse. Endlich im offenen Sund setzen wir Segel und kreuzen nach Norden.



Erst bei der Fähre von Hemsö fahren wir wieder unter Motor. Es ist zu eng um zu kreuzen. Vor uns taucht in den Hügelzügen

die Högakustenbron (Hochküstenbrücke) auf. Die 1997 eröffnete Brücke ist eine Strassenbrücke und das zweithöchste Bauwerk von





Schweden: Die maximale Stützweite der Brücke beträgt 1.210 m und ist damit fast ebenso lang wie die der Golden Gate Bridge (1.280 m). Ihre lichte Höhe beläuft sich auf 40 m, die Gesamthöhe auf 186 m bei einer Gesamtlänge von 1.867 m. Die Brücke ist 17,8 m breit.

Kurz nach dem Fotoshooting drehen wir ab nach Süden und setzen die Genua und das Besansegel. Bei 5 Beaufort rauschen wir mit 7.5 Knoten durch den Storfjärden.

Der Küste entlang folgt mit Halbwind und unregelmäßigem Leewind die Fahrt bis zur Durchfahrt zum Gaviksfjärden. Die Böen sind hinter den Hügeln unkontrollierbar. Die letzten vier Meilen bis zur Durchfahrt des Sunds legen wir wieder mit dem Motor zurück.

Nach der engen Schlucht bei Häggvik suchen wir uns einen Liegeplatz im kleinen Hafen. Beim Manövrieren bemerken wir, dass unser Bugstrahlruder nicht mehr reagiert. Wir haben wieder einmal den Propeller verloren.

Der Hafenmeister erlaubt uns hinter dem Steg längs anzulegen, weil das erwartete Motorboot für diesen Platz erst am nächsten Tag eintreffen wird. Diese freundliche Geste wird mit einem Bier belohnt. Wir sitzen zu sechst im Steuerhaus und genießen unser ‚Läpi Händing‘. Es war ein schöner Segeltag.





## Häggvik und die Raritäten von Mannaminne

Am Freitag morgen berichtet der Hafenmeister, dass wir einen weiteren Tag auf dem Längsplatz liegen können. Danach steigen wir zum Freilichtmuseum Mannaminne hoch. Neben einem Gasthaus gibt es über 50 Gebäude aus nah und fern. Darin und dazwischen sind unzählige Artefakte. Und sogar ein Mammut!

Die kuriose Sammlung der Åbergs bildet einen einzigartigen Ort für alle, die sich gerne überraschen und faszinieren lassen. Anders Åberg (1945–2018) hat selbst verspielte Gemälde, dreidimensionale Bilder und Skulpturen hinterlassen. Sein Stil ist in ganz Schweden bekannt.

Kurz vor dem Mittag haben wir nach einer steilen Bergwanderung eine einmalige Aussicht über die Hügel und Bucht der Högakusten. Nach dem Mittagessen beschließen wir noch einen Tag in Häggvik zu bleiben. Während Renate und Walti mit den Fahrrädern zur Kirche von Nordingrå pilgern, legen wir uns für einen Mittagsschlaf in die Federn. Die Sonne scheint unterbrochen von einem kurzen Nieselregen. Viele Segler fahren weiter und neue bekannte Schiffe kommen an. Es scheint, dass viele die gleichen Ziele anlaufen.



### Die rauschende Fahrt nach Ulvön

Bis zum Kap von Rotskäret hilft uns am Samstag der Motor gegen den

Wind. Zwei Beaufort bläst es draussen. Sofort alle Segel setzen und lautlos mit Halbwind durch das kräuselnde Wasser gleiten.

Übermütig machen wir uns daran, den Blister zu setzen. Erst zu spät

merken wir, dass die Leinen und die Stag nicht auf der richtigen Seite um das Vorstag hängen.

Das farbige Tuch ist ausgerollt und bläht sich auf der falschen Seite. Mit Kurswechsel gegen den Wind





gelingt es endlich Tuch und Leinen am richtigen Ort zu platzieren. Eine Stunde harte Arbeit zu dritt bis der Fehler korrigiert ist. Dann rauschen wir durch die Wellen am imposanten Leuchtturm von Hög-

bonden vorbei in Richtung Ulvön, dem Mekka der Högakusten. Der raume Wind wird kurz vor dem Ziel zu stark für das dünne Tuch des Blisters. Wir bergen die Segel und laufen unter Motor in die lange

Bucht ein. Mit Glück erwischen wir die letzte Boje vor dem Hotel und liegen ruhig am Steg. Nach dem Happy Landing erklimmen wir den Lotsenberg. Der Aufstieg über die schier endlose







Treppe wird mit einer famosen Aussicht über die Bucht und die Bothnia belohnt. Auf dem Rückweg lockt ein kleines Fenster mit gedecktem Tisch. Wir setzen uns in ein Häuschen der Brasserie und werden mit einem feinen Nachtessen belohnt. Ein

spezieller Apero mit Absolut Wodka und Geheimnissen der Küche, wird in einer kleinen ‚Bainmarie‘ serviert. Mit ‚Nünistei‘ und ‚Mensch ärgere dich nicht‘ neigt sich der frühe Abend dem Ende zu.

morgen die Holzkapelle und das Fischermuseum zu besuchen. Vor zwölf legen wir ab, lassen die Heckboje sausen und laufen aus der Bucht Richtung Norden aus. Ein kleines Lüftchen streichelt die See. Zu wenig um die Segel zu blähen.

Es bleibt genug Zeit am Sonntag





Eine kleine Rundfahrt im Hafen von Trysunda unterbricht unsere Fahrt. Die malerischen roten Fischer-

häuser stehen gut geschützt tief im natürlichen Hafen. Ein weiteres mal setzen wir den

Blister und Vollzeug. Mit Halbwind gleiten wir durch eine alte Dünung den Inseln entlang nach Norden.





Nach 2.5 Stunden müssen wir nach Ällön die Segel streichen. Der farbige Blister fällt platt vor dem Wind zusammen. Ein paar Meilen später laufen wir in die Bucht von Trollön ein. In der südlichsten Ecke lassen wir den Anker auf 5 m fallen und schwören einsam in der Bucht.

## 1. August und Nationalfeiertag

Wir liegen am Montag ruhig mit Morgennebel in der Bucht. Nach





dem Anker hieven und beim Auslaufen ist wieder klare Sicht. Ausserhalb der Schären setzen wir Vollzeug und segeln mit Raumkurs der Küste entlang. Die Welle liegt gemäss Prognose bei 40 cm. Beim

Kap von Själnöudden müssen wir die Segel streichen weil nach einem Kurs mit Schmetterling platt vor dem Wind die Genua nicht mehr steht. Die 2-3 BF sind zu schwach bei der aufbauenden See.

Drei Stunden laufen wir schaukelnd unter Motor den Tjäresskärs entgegen.

Dabei müssen wir den Zündschlüssel mit Hilfe eines Bändsels in Position halten, weil der eingebaute Schalter keinen Kontakt mehr hat und alle Motoreninstrumente sonst ausfallen.

Der angepriesene Gästhavn der Norrbyskär ist enttäuschend. Wie vor vier Jahren ist alles am zusammenfallen schräg und schief. Es ist kein Anlegen möglich. Auch der Gaststeg mit den Bojen ist abgebrochen. Wir verlegen zum





Gastbryggen von Truthällan. Auch hier sind keine Bojen ausgelegt. Weil wir das einzige Schiff weit und breit sind, machen wir längs fest. Als erstes entfernt Walti mit dem Strupper die Rückstände der neuen Bewohner. Möven und Gänse haben deutliche Spuren hinterlassen. Der Grillplatz auf den Felsen macht einen guten Eindruck. Axt, Säge, Sägebock und Birkenholz sind vorhanden. Walti spaltet Holz für ein privates 1. August Feuer. Wir verlegen das Abendessen auf den Sitzplatz am höchsten Punkt der Bucht und freuen uns über die

feinen Gemüsegrilladen, Penne mit Bolognese und das angenehme Wetter. Das Fahnen schwingen mit der Schweizerflagge wird von vorbeifahrenden Schiffsführern der Motorboote freundlich erwidert. Spät in der Nacht prasselt der Regen auf unser Dach. Ein Gewitter zieht vorbei. Der Steg ist anschliessend blitz blank gereinigt.

### Eingeweht in Patholmsviken

Renate und Walti besuchen am Dienstag Morgen das Museum der

Norrbykären. Die Inselgruppe besteht aus zwei größeren Inseln, Stuguskär und Långgrundet auf welchen seit 1895 ein dampfgetriebenes Sägewerk und gleichzeitig eine Arbeitersiedlung gebaut. Das Museum zeigt die historische Entwicklung des Sägewerkes, welches 1952 stillgelegt wurde. Renate und Walti werden von zwei charmanten schwedischen Girls freundlich begrüsst, welche die Überreste aktiv betreuen.

An der Fährstation laden wir die beiden wieder ein und segeln mit ausgebaumter Genua Richtung





Umeå. Der Wind wird immer schwächer. Erst bei der Einfahrt zum Sund rauschen wir mit der Genua raumschotts durch die Wellen.

Im Gästhavn von Patholmsviken legen wir uns längs an den Bojensteg, weil für die nächsten Tage starker Westwind angesagt ist.

Bei der kleinen Werft finden wir einen Ersatz für das defekte Zündschloss.

Nach Köttbullar (Fleischbälchen, schwedisches Nationalgericht) mit Lauchkartoffeln spielen wir bei stürmischem Wind eine Runde Boule auf dem Platz des Båtklubb.

Nachts um 22:00, in einer Flaute mit 4 BF, verlegen wir Odin, unter Protest der Coskipperin, auf die Nordseite des Steges an die Boje. Der Wind hat nach Süden gedreht. So liegt unser Schiff mit der Nase

im Wind und kann ruhig die kommenden Starkwinde abwettern.

Am Mittwoch Morgen hat sich wieder einmal Pumukl bemerkbar gemacht. Immer wenn etwas spurlos verschwindet, ist er schuld.

Der Schlüssel zum neuen Zündschloss ist unauffindbar. Alles Suchen nützt nichts.

Der Wind heult und peitscht das Wasser im Hafen. Wir liegen ruhig hinter dem Steg. Die Gummipuffer in den Leinen federn die Wellenstöße ab.

Nach dem Frühstück wird der bestellte Mietwagen geliefert. Ein komfortabler SUV. Die Zufahrt zum Hafen kann nur vom Hafmeister geöffnet werden. Er übergibt uns seine Telefonnummer. So können wir jederzeit ein- und ausfahren.

Beim Coop in Holmsund ergänzen wir unseren Vorrat und verspeisen diverse Kebab und Pizza Kombinationen. Zurück im Hafen haben wir alle Hände voll zu tun. Ein Motorboot und zwei Segler legen bei Starkwind am Steg an. Ein Belgier muss sein Längsliegen





aufgeben und Platz schaffen. Gemeinsam werden alle Schiffe vertaut und die Leinen eingeholt. Während im Backofen des Klubbenhuset eine Apfelwähe gart, spielen wir eine weitere Runde Boule auf der Bahn. Es bläst immer noch aus allen Rohren.

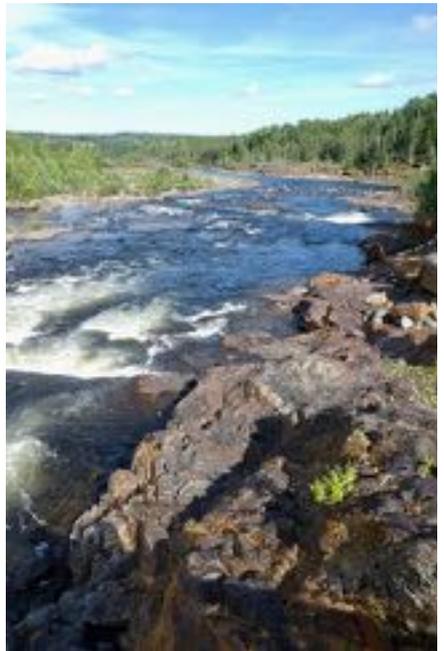
Am Donnerstag Punkt 08:00 steht der Taucher am Steg. Während einem Tauchgang von 45 Minuten versucht er den Propeller des

Bugstrahlruders zu montieren. Es gelingt ihm trotz dicken Handschuhen. Ohne Licht muss er sich mit Gefühl vortasten und die kleine Schraube mit dem Imbusschlüssel befestigen.

Der Motorbootfahrer nebenan hat gestern seinen Anker im Hafen eingebudelt und kann ihn nicht mehr hieven. Er ist deshalb glücklich, dass unser Taucher seinen Anker klar machen kann. Geteilte Freuden sind auch geteilte Kosten.

Am Vormittag fahren wir mit dem Mietwagen nach Umeå. Unsere Suche nach einem Schlüsseldienst für den vermissten Schlüssel bleibt erfolglos. Dafür ist die Stadtwanderung umso schöner. Besonders der Bereich um den Hauptplatz mit Park bis zur Umeålv gefällt uns sehr.

Die im Reisebericht empfohlene Rundfahrt führt zu einem Glasatelier und zum Energiemuseum mit Wasserfall und Kraftwerk.





Im Västerbottenmuseum Gamelia können wir nur noch wenig besichtigen, weil die Gebäude um 16:00 schliessen.

Gemäss Wetterprognose ist morgen ein Wetterfenster, welches uns die Überfahrt nach Vaasa ermöglicht. Wir bunkern deshalb mit dem Mietwagen die restlichen Esswaren und spielen bis spät am Abend wieder Boule.

Am Freitag beim Frühstück ändern wir unsere Pläne. Für die nächste Nacht sind starke Gewitter angesagt. Die geplante Nachtfahrt und das kurze Zeitfenster bergen uns zu viele Risiken. Wir beschliessen zunächst nach Norden Richtung Ratan zu fahren und die Überfahrt nach Vaasa erst am Montag mit Rückenwind zu wagen. Der zweite neue Zündschlüssel bleibt verschwunden. Wir pilgern noch einmal zum Volvo Vertreter. Er teilt uns am Telefon mit, dass er heute geschlossen hat. Schade.

Kurz vor Mittag machen wir uns mit dem Mietwagen auf den Weg nach Umeå. In der Werft ist das Tor offen und siehe da, der Inhaber der Volvo

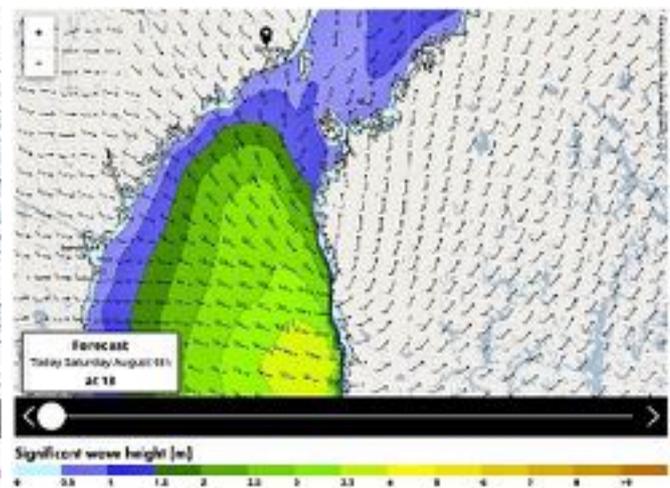
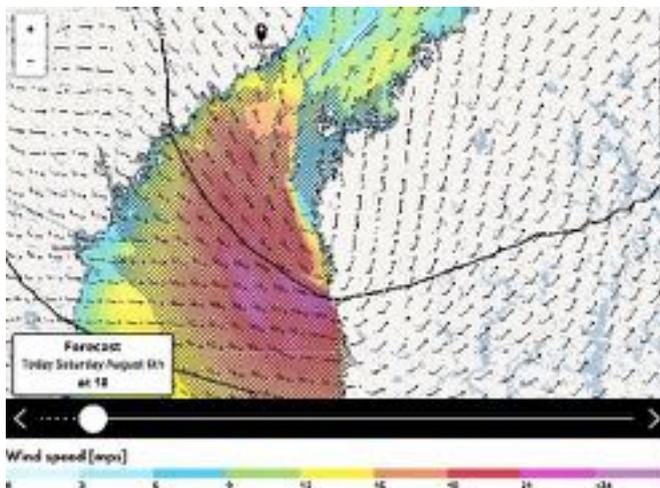
Vertretung steht vor der Tür. „Nein, ich habe keinen zweiten Startschalter mit Schlüssel. Wieviel Schlösser habt Ihr den an eurem Schiff?“ Wir erklären ihm das Missgeschick und er meint: „Moment ich schau noch mal nach“. Kurz darauf erscheint er mit einer schönen blauen Volvo-Schlüssel. Darin ein ganzes Instrumentenpult mit Schlüsselschalter. Er baut ihn aus und meint beim Übergeben: „Aber kommt nicht noch einmal. Dies ist wirklich mein letztes Schloss!“



Zufrieden fahren wir in die Stadt zum „Lädälä“ und verpflegen uns genüsslich beim Inder an einem umfangreichen Buffet. Zurück auf Odin bäckt Vreni zwei Brötchen. Wir machen das Schiff klar, um nach Norden auszulaufen. Da macht sich Pumukl bemerkbar und rückt den vermissten Schlüssel wieder raus. Er lag bei den Schwimmwesten im Oberschrank. Nun haben wir zwei vollständige und neue Startschlüssel für Odin!

### Eine Nebelfahrt nach Ratan

Der Versuch mit Raumschott zu segeln scheitert. Der Schwell ist zu hoch und der Wind zu schwach. Wir lassen uns deshalb mit Motor von den Wellen nach Ratan schieben. Nach zwei Stunden befinden wir uns im dichten Nebel mit rund 50 m Sicht. Zur Freude der ganzen Mannschaft dürfen wir alle zwei Minuten ein Schallsignal (einmal lang, zweimal kurz) abgeben. In Ratan verschieben die Segler am Steg ihre Boote, damit wir längs anlegen können. Es folgen noch





einige Boote, welche sich längs an die andern Segler legen. Spät um 21:30 drückt die Sonne leuchtend gelb über den Horizont und zaubert uns einen doppelten Regenbogen am Himmel.

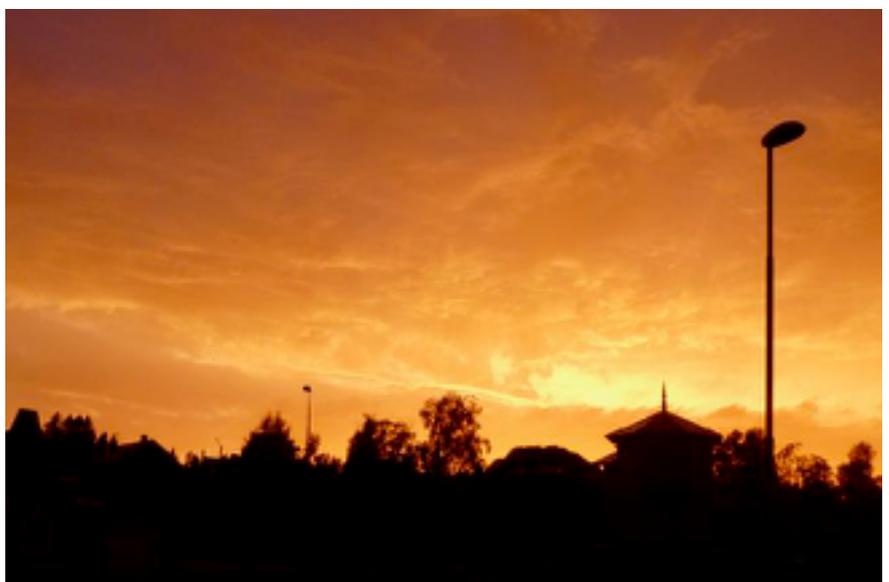
## Nach Nebel folgt der Regen

Eine Regenfront liegt am Samstag über Ratan. Leise tröpfelt es auf die Kuchenbude.

Beim Frühstück schmeissen wir die Dieselheizung an. Schnell steigt die Temperatur von 14° auf 20°. Wir geniessen den warm geheizten Salon.

Am späten Nachmittag ist es etwas trockener. Wir wagen einen Spaziergang quer durch die kleine Siedlung des Hafens von Norrland.

Im 18. Jahrhundert erlebte Ratan seine grösste Epoche. Von hier aus fuhren Schiffe in andere Teile von Schweden. Die Hafen-, Lotsen- und Zollgeschäfte gingen bis ins 20. Jahrhundert gut. Das riesige Leuchtfeuer auf der kleinen Insel Rataskär wurde 1820 als See-





zeichen und Lotsenausblick erstellt. Der Leuchtturm auf Rataskär wurde 1889 gebaut. In Ratan blieben auch Hinweise auf das im 18. Jahrhundert starke Interesse an der Wasserabsenkung in den Meeren erhalten. Zur Mes-

sung des scheinbaren „Absinkens“, das ja in Wirklichkeit auf die Landhebung zurückzuführen war, wurden Wasserstandsmarkierungen in die steilen Uferfelsen geschlagen. Ein Mareograf wurde in den 90-er Jahren des 19. Jahrhunderts gebaut,



damit der Wasserstand besser erfasst werden konnte. Im Hafen sind auch noch die alten Schuppen vorhanden, in denen die Firma „Hantverk i Ratan“ ihren Sommerladen hat. Alle Segler bleiben am Steg und warten auf besseres Wetter. Unsere Dieselheizung summt den ganzen Tag vor sich hin.



## Eine Inselwanderung mit Kletterpartien

Für die Überfahrt nach Vaasa ist die Welle am Sonntag noch zu hoch. Der Wind beruhigt sich in der Nacht

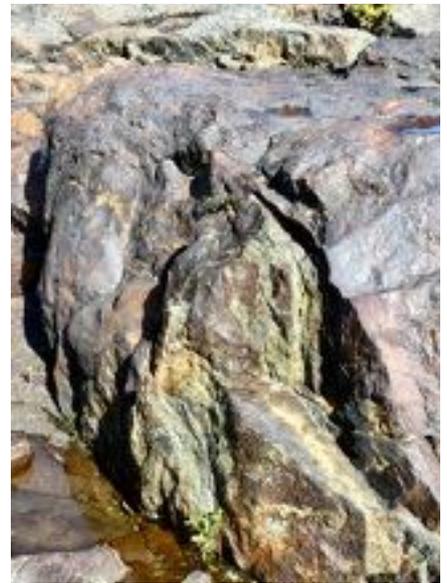




Neben dem Hafen ist die Insel Rataskär mit mehreren archäologischen Fundstätten wie Labyrinth-Anlagen, Kompassrosen, Steininformationen und Netztrockengestellen interessant. Das älteste der beiden Labyrinth stammt aus dem 16. Jahrhunderts. Der Uferbereich der Insel besteht

aus Felsen und Geröll. Ansonsten findet man auf Rataskär Urgestein mit einer Baumvegetation aus Fichten, Kiefern und Wacholdern. Bei Sonne setzen wir mit dem gemieteten Ruderboot zur Insel über. Die Wanderung führt der Westküste entlang zum Labyrinth. Anschliessend folgen wir der Mar-

kierung und klettern entlang der Ostküste über die Geröllhalden. Beim Turm dem höchsten Punkt sind wir wieder zurück am Ausgangsort und rudern zurück zum Hafen. Am Nachmittag bleiben wir das einzige Schiff. Sonnenschein wird wiederholt von kleinen Schauern unterbrochen.





### Vaasa hat uns wieder

Am Montag ist um 05:30 Uhr Tagwache. Kein Wind kräuselt das spiegelglatte Wasser in der Bucht. Eine Stunde später legen wir ab. Beim loswerfen der Bugleine

versenkt Walti mit dem fliegenden Tampen seine Brille im tiefen dunkelgrünen Hafenbecken. Der Verlust kann zum Glück mit einer Ersatzbrille aus dem Gepäck behoben werden.

Eine zehn stündige Überfahrt nach

Finnland steht vor uns. Auch auf der offenen Bothnia kein Hauch von einem Wind. Stunde um Stunde brummen wir unter Motor über die endlose Weite. Ein Baggerschiff und ein kleiner Frachter begegnen uns. Sie werden am Bildschirm mit AIS



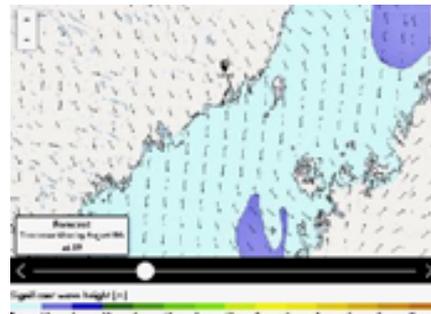
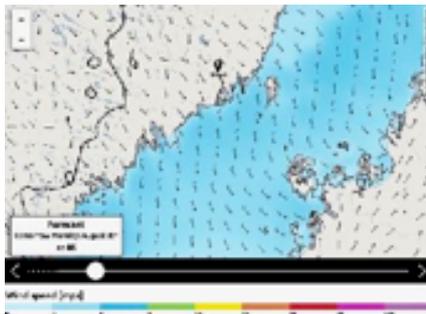


interessiert verfolgt. Flüchtende Ederenten pflügen das Wasser. Nach der zweiten Verpflegung auf hoher See (Hörnleintopf und Chabissalat) fällt die Hälfte der Mannschaft in Tiefschlaf.

Land in Sicht! Bei der Insel Björkön am Leuchtturm von Ritgrund vorbei biegen wir nach Süden in die Tonnenstrasse nach Vaasa ein. Immerhin segeln wir mit schwachen 2 Beauford Raumschott zwischen

den Schären bis kurz vor den Hafen von Vaskiluoto. Dort legen wir uns längs an den Aussensteg. Walti hat seine Pflichtmeilen für den B-Schein absolviert und besteht auch die letzte Prüfung mit den Socken bravurös.

Nach einem kurzen Fussmarsch über die Brücke beim Stadteingang werden wir göttlich verpflegt. Ein Käptensdinner an der Sonne bei sommerlichen Temperaturen.



## Entlang der finnischen Westküste

### Von Vaasa nach Reposaari

Dienstag 9. bis  
Mittwoch 17. August 2022

### Der neue Kochherd mit Backofen

Der Hafen wirkt am Dienstag wie ausgestorben. Kein Hafenmeister ist im Büro. Nur drei Gastschiffe liegen im Hafen. Endlich gelingt es uns nach mehreren telefonischen Versuchen den Code der Sanitäranlagen zu bekommen. Die Waschmaschinen und Duschen werden von uns rege benutzt.

Vor dem Mittag begleiten wir Walti und Renate zum Bahnhof. Sie reisen via Helsinki zurück nach Hause.

Im Seglerladen Fantoy bestellen wir einen neuen Kochherd mit Backofen. Alle Reparaturversuche beim Alten sind fehlgeschlagen. In der

Saluhalle genießen wir wunderschön dekorierte Salate. Mit vollen Rucksäcken kehren wir zum Hafen zurück. Die Fahrt dahin bewältigen wir mit den elektro Trottinets in kürzester Zeit.

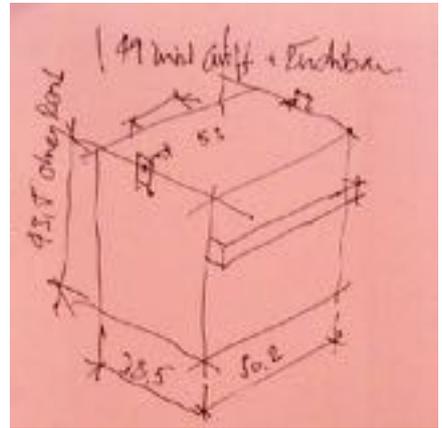
Die Hafengebühr können wir erst am Abend bei der Nachtwache bezahlen.

Den ganzen Mittwoch verbringen wir im Hafen auf Odin. Aufräumen, putzen und Büroarbeiten werden nur vom verschlingen von feinen Barschfilet und einem Mittagsschlaf unterbrochen.

Um 16:00 kommt das erlösende Telefon von Fantoy. Der Kochherd ist dort und wird uns in den nächsten Minuten direkt in den Hafen geliefert.

Mit dem Handwagen transportieren wir das schwere Stück auf den Steg. Nach kontrollieren der Einbaumasse und genauer Begutachtung des neuen Möbels wird der alte Herd und die Gasleitung ausgebaut.

Die Gewinde der bestehenden Gas-





leitung passen nicht zum neuen Ofen. Der Einbau des Kochherdes ist nach kleinen Anpassungen um 18:00 fertig. Er strahlt im Salon und spiegelt die Umgebung. Die kardanische Aufhängung ist perfekt und das alte Kuchenblech passt auch in den neuen Backofen.

Am Donnerstag Morgen ist der erste Gang zum Seglerladen. Wir suchen eine Lösung für die Anschlussmuffen der Gasleitung für den Kochherd. Im ersten und im zweiten Laden finden wir keine Lösung. Im Dritten, bei der Hydro-scand, wird uns ein neuer Schlauch konfektioniert. Zufrieden kehre ich mit dem schnellen Elektrotrotti zurück für

die Montage. Der Kochherd mit Backofen ist nun wieder betriebsbereit.

Es bläst im Hafen den ganzen Tag mit 4-5 BF. Für ein feines Mittagessen und weitere Einkäufe, unter anderem 2 Paar Hosen für den Skipper, nutzen wir wieder die schnellen elektro Vois.

Zurück auf Odin bereiten wir Alles für die letzte Etappe nach Turku vor.

Wie Gestern kommt auch heute der Stahlkatamaran längs an den Steg. Mit Kran ausgerüstet ist er für den Unterhalt der Spieren und Naturhäfen zwischen Vaasa und Kristine-stad zuständig. Immerhin 3'500 Seezeichen sind auf dieser Strecke ausgelegt.

## Segeln zwischen Steinhaufen

Nach dem Auslaufen am Freitag verlegen wir für einen kurzen Stop an die Tankstelle im Hafen. Die Preise sind wieder auf vernünftigen Niveau bei 2.10 €. Allerdings wird B7 Diesel verkauft, welcher mit bis zu 7% Biostoffen durchsetzt ist. Mikroorganismen lassen grüssen. Wir werden unseren Dieseltank nächsten Frühling mit Grotamar vergiften müssen um zu verhindern, dass die nachgewachsenen gelartigen Organismen die Einspritzdüsen unseres Volvo Penta verstopfen.

Die nächsten 40 Meilen sind mit hunderten von Spieren gespickt. Im zick zack unter Motor fahren wir aus dem Hafen auf die breite Tonnenstrasse. Quer durch die See, über Untiefen (für Odin tief genug) als Abkürzung zwischen Kardinalszeichen hindurch erreichen wir ruhiges Wasser.

Mit 2-3 BF Wind auf Halbwindkurs gleiten wir mit 6 Knoten SOG durch kleine Wellen nach Süden.



Bei der Engen Durchfahrt südlich von Bergö kreuzen wir die Strasse der Fähre. Mit Vollzeug und gutem Speed setzen wir unsere Fahrt fort. Fast Schade, dass wir bei Björkö die Segel streichen müssen.

Wir biegen ab in die südliche Bucht mit den Betondalphins und legen uns am Ende der Bucht gut geschützt vor West- und Südwinden, vor Anker.

Heute war ein sehr schöner Segeltörn mit blauem Himmel. So wie man sich das wünscht.





Vreni kocht das erste Nachtessen (Nasi Goreng) auf dem neuen Kochherd und ist begeistert von der Leistung der Gasbrenner.

## Gegenan nach Süden

In der Nacht zum Samstag folgt ein Lichterspiel mit farbigen Effekten. Zuerst versinkt die Sonne mit gelbrotem Licht am Horizont. Um 02:00 glänzt der Mond silbrig im ruhigen

Wasser und um 05:30 werden die wenigen Wolken theatralisch von der aufgehenden Sonne beleuchtet, während im Westen der Mond am Horizont verschwindet.

Bis nach Kaskinen schiebt uns der Motor durch die moderaten Wellen. Den Tonnenstrassen folgend, teilweise in den Schären und wieder im offenen Meer, erreichen wir schon nach vier Stunden unser Ziel.

Wir haben heute ein Jubiläum ver-

zeichnet. An der Kurve bei der grünen Tonne Nygrundsklalan 2 erreicht unser Seemeilenzähler der Logge die Marke 10'000. Seit wir mit Odin unterwegs sind haben wir in den letzten Jahren durchschnittlich 1'000 SM pro Jahr zurückgelegt.

Und der Motor schnurrt weiter vor sich hin. Ohne Rauch und ohne zu stottern.

Der kleine Gasthafen von Kaskinen





ist einfach eingerichtet und mit allem ausgerüstet. Die Hafenmeisterin begrüsst uns im Cafe mit einem feinen Eis. Danach bleibt genug Zeit für die Sonne, das Büro und das Abendessen.

Wir bleiben am Sonntag im Hafen liegen. Draussen weht der Wind mit 5 BF gegenan. Aufkreuzen zwischen den Steinen ist nicht möglich.

Die Sonne lacht bei sömmerliche Temperaturen.

Unsere Kuchenbude hat einen Waschgang nötig. Wir bauen alles ab und schrubben das Tuch auf dem Steg um den Spak zu entfernen.

Die schwarzen Flecken sind hartnäckig und verschwinden nicht gänzlich. Nach dem Trocknen wird der Stoff neu imprägniert, was grässlich stinkt.

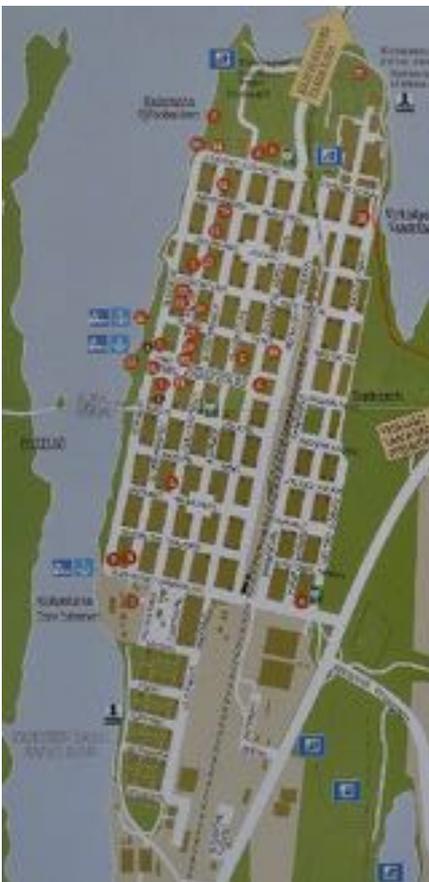




Wir verlassen deshalb Odin für einen ausgedehnten Stadtbummel und kleinen Einkäufen. Am südlichen Ende der Stadt finden wir in einem paradiesischen Garten eine Töpferei, welche im Gebäudeinnern mit gewagten Farben ausgestattet ist. Am andern Ende der

Stadt besuchen wir einen Heimwerkerladen welcher mit gestricktem und genähtem Kundenschaft sucht. Gegen Abend lassen wir uns im nahen Restaurant verwöhnen. Wir feiern den Geburtstag von Corina aus der Ferne. Die Sonne versinkt

am Horizont. Die nette alte Dame besucht uns wieder vor dem Eindunkeln und erzählt uns von ihren weiten Reisen und den Erlebnissen mit ihrem Segelboot. Sie hat in Kaskinen den schönsten Platz auf der Welt gefunden.



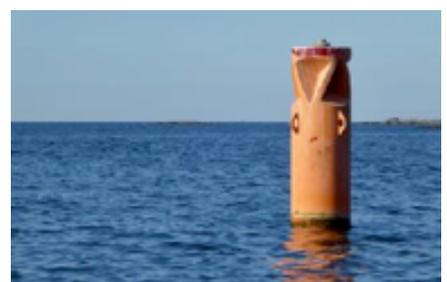


## Die kleinste Stadt von Finnland

Kaskinen, schwedisch Kaskö, ist mit 1278 Einwohnern die kleinste Stadt Finnlands. Offiziell ist die Stadt zweisprachig. Der Gründung ging

eine Auseinandersetzung um eine Neuorientierung der Handelspolitik der Regierung voraus. Städte im Schwedischen Reich benötigten eine spezielle Berechtigung, um mit dem Ausland Handel treiben zu dürfen, die sogenannten Stapelrechte.

Diese besaßen in Finnland bis 1765 nur Turku und Viipuri. 1765 wurden diese Rechte den vier in Österbotten gelegenen Städten Kaskola, Oulu, Pori und Vaasa verliehen. 1774 kündigte die Regierung König Gustavs III. an, alle





Stapelrechte der Region Österbotten in der neu zu gründenden Stadt Kaskinen zu konzentrieren. Die Blütezeit endete, als die Handelsflotte in den Koalitionskriegen versenkt wurde. Bis in die jüngere Vergangenheit waren die Haupterwerbszweige der Stadt Fischerei und Sägewerksindustrie. Erst in den 1970er Jahren erfolgte eine grossangelegte Industrialisierung, als der Papierkonzern Metsä-Botnia sein Werk in Kaskinen eröffnete. Holzhäuser aus dem 19. Jahrhundert prägen das Stadtbild. Auf

einer Fläche von 1x2 km sind ausschliesslich 1-2 geschossige Bauten vorhanden. Das Straßennetz von Kaskinen ist wie bei den meisten Planstädten rechtwinklig angelegt.

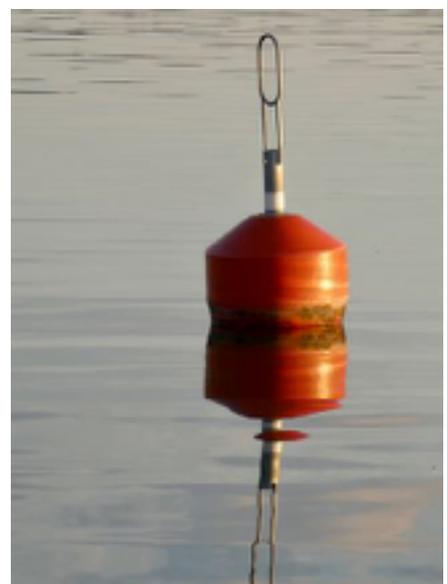
### All is free

Am Montag machen wir uns auf den Weg weiter nach Süden. Der angekündigte Landwind wird nach einem kurzen Versuch zum Segeln zur Flaute. Spiegelglatt zeigt sich die Bothnia. Wir motoren deshalb weiter bis Krooka, einem kleinen

Hafen in der Nähe der Stadt Merikarvia und legen uns längs vor das geschlossene Restaurant. Es ist 29.4° im Steuerhaus. Der Sommer ist zurück.

„All is free“ damit begrüsst uns die Hafenermeisterin. Keine Gebühren für die Sanitäreinrichtungen, den Liegeplatz oder Elektroanschluss. Weil die Zapfsäule für Strom 40 m entfernt liegt bekommen wir auch gleich eine Kabelrolle. Odin ist das einzige Segelschiff im Gasthafen.

Wir dösen in der Mittagshitze vor uns hin und freuen uns über den kleinen Luftzug am Abend.





### Nur zwei Gäste im Hafen

Blauer Himmel und weiterhin 25° erwarten uns am Dienstag im Salon.

Wir beschliessen weiter zu ziehen und hoffen auf den ablandigen Morgenwind. Kein Rauch, kein rumpeln beim Starten unserer

Maschine. Kurz nach der Hafenausfahrt setzen wir Segel und gleiten lautlos durch die Tonnenstrasse. Zwischendurch hilft





uns der Motor wenn der Wind direkt von vorne kommt.

In den Schären von Reposaari fahren wir zwischen Steinen und imposanten Windmühlen. Es ist wieder 30° im Schatten.

Wir legen uns längs an den Steg. Nur zwei Segler liegen im Gasthafen. Die Saison ist vorbei. Der Service ist reduziert. Eine er-

frischende Dusche bekommen wir trotzdem.

Am Abend beschliessen wir uns in der nahen Hafenbeiz zu verpflegen. Das Angebot reiss zwar niemanden vom Stuhl. Wir heizen aber mit dem Kochherd unsere gute Stube nicht noch zusätzlich auf. Die gemessenen 29.8° reichen uns.

Giesskübeln stürzen sich die nassen Fluten vom Himmel. Es blitzt und donnert. Der Mittagsschlaf wird vom heulenden Wind gestört. Nach einer Stunde ist der Spuck vorbei.

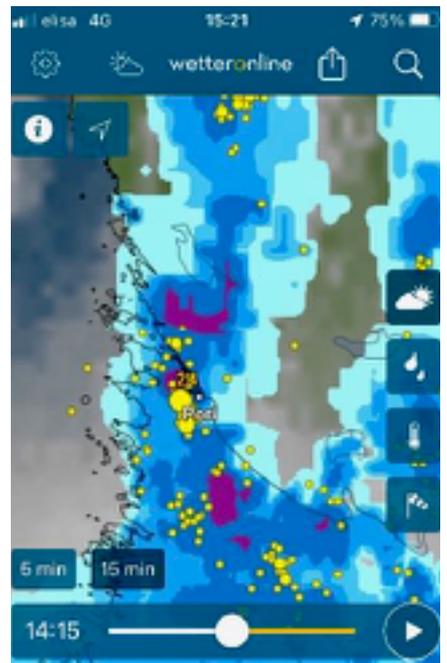
Wir nutzen eine zwei stündige Regenpause und für kleine Einkäufe im Dorf. Zurück um 16:00 Uhr schüttet es wieder. Wir sind im Trockenen. Vreni bäckt im neuen Backofen zwei schöne Brote und verschenkt eins an die nebenan liegenden Schweden, welche seit Tagen auf der gleichen Route unterwegs sind. Als Gegenleistung bekommen wir frisch gebackene Kardamonbrötchen, welche wir mit Genuss kosten.

Am Gästesteg hat es weder Strom noch Wasser. Die wenigen Momente mit Sonne reichen nicht um unsere Batterien zu laden. Die nächste Nacht wird deshalb zur Belastungsprobe.



Eine Horde von Fischern erobert am Mittwoch alle Stege im Hafen. Mit umfangreichen Ausrüstungen platzieren sie sich an nummerierte Plätzen und harren der Fische die da kommen sollen. Zwischendurch werden die Plätze getauscht, damit alle die gleichen Voraussetzungen für den Fischwettbewerb haben.

Links und rechts von uns ziehen schwere dunkle Gewitterwolken vorbei. Der Himmel brummt und kracht. Kurz nach dem Mittag erwischt es uns auch. Wie aus



## Die letzten Meilen bis Turku

### Von Reposaari nach Turku

Donnerstag 18. bis  
Sonntag 28. August 2022

#### Batterie Alarm

Um 06:30 Uhr am Donnerstag früh pfeift der Batteriealarm. Eine Entladung der Verbraucherbatterien von gestern 180 Ah auf heute 40 Ah wird angezeigt. Die volle Kapazität von 220 Ah sollte eigentlich, bei einem täglichen Verbrauch von 30–40 Ah, für 4–5 Tage ohne

Sonnenenergie reichen. Was ist geschehen? Sind die Batterien wieder am Ende der Lebensdauer?

Alle Verbraucher werden ausgeschaltet. Ein kurzes Frühstück mit Eieromlette und Lachs. Schon um 07:40 werfen wir die Leinen los und

laufen aus. Es ist immer noch 20°, weshalb die Sicht auf 1–2 Meilen reduziert ist. Die feuchte Luft bildet einen Hochnebel. Es ist diesig. Wir schleichen aus dem Hafen an den Industriegebäuden vorbei. Das Festland taucht im Nebel ab.





Langsam werden die Verbraucher-  
batterien geladen. Bei 80 Ah fällt  
die Ladekurve ab. Die Rückmeldung  
der Batterie lautet: ‚Ich bin fast  
voll‘.  
Wo sind die restlichen 140 Ah? Es  
lässt uns keine Ruhe.

War Pumukl wieder am Werk?  
Nach Überprüfung der Batterie  
Einstellungen und verändern der  
Ladekapazität wird plötzlich die  
volle Ladung von 215 Ah angezeigt.  
War alles nur ein Spuk?  
Der Volvo Penta schnurrt vor sich

hin und schiebt uns durch das  
Wasser nach Süden. Ohne Wind und  
Welle.

In den letzten zwei Stunden vor  
unserem Ziel frischt es auf. Unter  
Vollzeug schneiden wir die kleinen  
Wellen. Dann taucht der Lotsenturm





von Rauma aus dem Nebel auf. Im kleinen Hafenbecken von Kylmäpihlaya legen wir uns längs an die Quaimauer. Der Himmel öffnet sich. Die Sonne lacht. Wir befinden uns auf einer kleinen Insel mitten in der Bothnia.

### Der Lotsenhafen im Dickicht

Wir bleiben die nächsten Tage im kleinen Hafen der Lotsenstation liegen. Die morgendliche Wärme am

Freitag nutzen wir für einen Rundgang auf dem flachen Eiland. Undurchdringliches Dickicht verhindert ein vorankommen im südlichen Teil, während im Norden von den Stürmen alles blank gefegt ist. Zaghafte wachsen kleine Blüten in





den Steinmulden. Die Farbenpracht wird sofort von Brummern und Schmetterlingen besucht. Auch die Schwalben sind fleissig und halten die Mückenplage im Zaun. Der Aufstieg auf die Plattform zum 9. Stock des Hotel ‚light house‘ wird mit einer Rundschau bis in die Ferne belohnt.

Nach einer kurzen Regenfront folgt wieder der blaue Himmel. Wir sitzen mit dem schwedischen Segelpaar in der Kuchenbude beim Apero. Zwischendurch kann es auch mal aus dem blauen Himmel mit Sonne eine kleine Regenschauer geben. Der Sundowner an der Steinküste ist wie immer famos. In allen gelb und rot tönen leuchten die Wolken, glitzert das Wasser. Um 21:20 versinkt die Sonne am diesigen Horizont in der Bothnia.

Angesagt sind für Samstag 5–6 BF. Gemessen wurden 7–9 BF. Der

Schwell mit grossen Wellen erreicht auch das Hafenbecken. Unser Platz um die Ecke ist optimal geschützt. Trotzdem legen wir neue Leinen mit Gummidämpfer.

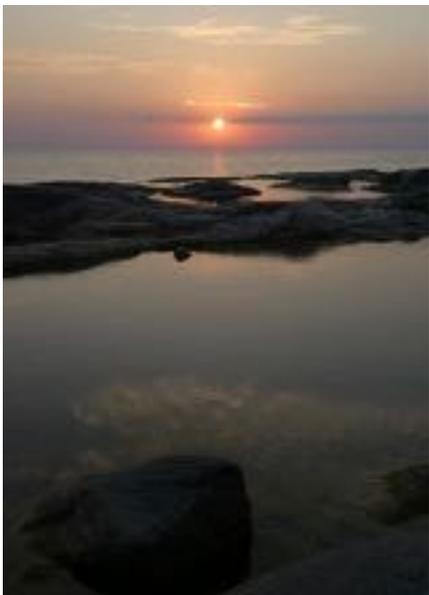
Nach Ausräumen der Backskiste finden wir auch den Verursacher des morgendlichen Bilgenalarms. Das Überdruck Sicherheitsventil des Boiler ist nicht mehr dicht und spuckt alle paar Minuten einen Gutsch Wasser in die Motorenbilge. Die automatische Bilgenpumpe speit das Wasser regelmässig ins Meer zurück.

Der Belastungstest von den Verbraucherbatterien hat gezeigt, dass

erste Batterie der Beiden am Ende der Lebensdauer angelangt ist und die zweite nur noch 24% Leistung erbringt. Nach nur zwei Jahren müssen wir die wohl ersetzen. Die Starterbatterie, welche wir letztes Jahr ersetzt haben bringt auch nur noch 68%.

Es ist dringend, dass wir das Lademanagement des Alternators anpassen um die Lebensdauer der Batterien zu erhöhen.

Am Abend geniessen wir ein feines Nachtessen im Lotsenhaus. Der Wind hat etwas nachgelassen. Die nächste Front kündigt sich für die Nacht an.





## Im strömenden Regen nach Rauma

Sonntagwetter ist das nicht. Seit Mitternacht fällt das Wasser in Strömen vom Himmel. Alles ist dicht. Die Nähte bei der Kuchenbude hinterlassen tropfenweise Wasserspuren im Steuerhaus. Gegen 10:00 Uhr legen wir ab um nach Rauma zu fahren. Wind und Welle sind moderat. Wenn nur der Regen nicht wäre. Wir kleiden uns mit der Seglerkluft und Gummi stiefel ein. Das erste mal in diesem Jahr. Beim Ablegen verlassen wir

den Lotsenhafen bei leichtem Niesel. Im Gasthafen von Rauma fällt mehr Wasser vom Himmel. Endlich liegen wir längs am Steg. Nass und feucht bis auf die Haut erwärmen wir uns mit einer Fischsuppe in der nahen Hafengebäude.

Erst gegen Abend wird es trockener. Die nassen Klamotten versperren den Platz im Steuerhaus. Wir bleiben im Salon, während es auf die Kuchenbude prasselt. Als Belohnung für den heutigen Regentag leuchtet der Himmel beim Sonnenuntergang in extremen Farben.

Eine Bemerkung zu den finnischen WC Anlagen sei erlaubt. Diese sind vorbildlich ausgerüstet. Neben jedem WC befindet sich eine Brause mit Warmwasseranschluss als Popodusche. Gleich darüber eine Abreissrolle mit Papier für das Trocknen des wertigen Hintern.

## Stadtrundgang mit dem Scooter

Am frühen Montag Morgen begrüsst uns die Sonne. Segelzeug, Leinen und alles Nasse werden zum trocknen an die Reling gehängt.



Gegen Mittag schnappen wir uns zwei Elektro Scooter und rollen damit in die Innenstadt. Da werden wir im Sushi Restaurant verwöhnt. Ein grosses Salatbuffet als Entrée. Für die Vorspeise sind unzählige Sushi bereit gelegt. Als Hauptgang folgen chinesische Gerichte in alle Variationen. Selbst das Dessertbuffet lässt kaum Wünsche offen. ‚All you can eat‘ für 11.50 €! Bei den meisten Gerichten können wir uns nur Sattsehen. Die Auswahl ist einfach zu gross.

Die Altstadt ist besonders malerisch erhalten. Die farbigen Holzhäuser leuchten um die Wette. Der Rundgang entlang den geschäftigen Strassen hinterlässt auch Spuren im Geldbeutel. Mit Batterien, Jeans, Stricknadeln und Esswaren kehren wir mit schweren Rucksäcken zurück auf Odin. Natürlich wieder mit dem schnellen Stadtflietzer. Drei Kilometer hin und zurück sind so ein Kinderspiel. Und wieder verabschiedet sich die Sonne mit farbenfrohen Spektakel.

Entweder hat es zu viel oder zu wenig Wind. Am Dienstag morgen verlassen wir Rauma und ziehen weiter nach Süden. Wie angewurzelt steht ein Rehbock auf der Schärenplatte. Am grossen Industriehafen vorbei biegen wir in die Tonnenstrassen ein. Es bleibt nur die Fahrt mit Motor. Auf halbem Weg immerhin 2 BF. Sofort alle Tücher raus und lautlos durch die Schären gleiten. Allerdings ist der Spass nach einer Stunde vorbei.



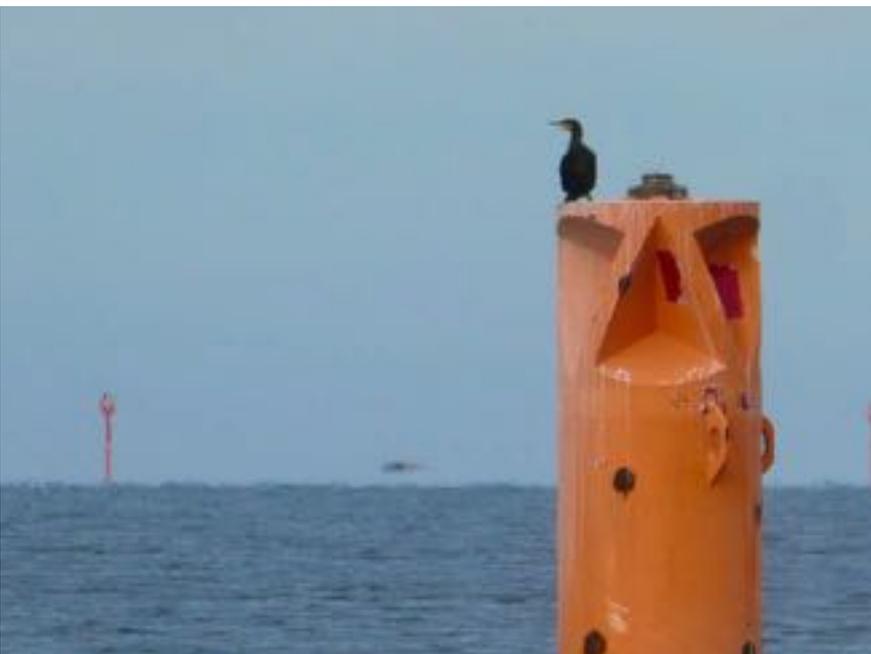


Weil es Windstill ist wird jede Bewegung im Wasser sichtbar. Tatsächlich guckt auf 30 m Entfernung ein Seehund neugierig aus dem Wasser und taucht wieder in die Fluten ein.

Vor Uusikaupunki passieren wir eine Kormoraninsel. Es stinkt nach Fisch. Alle Bäume sind abgestorben. Der Kot der schwarzen Vögel hat alles vergiftet.

Wir legen uns längs an den Steg der Salmeri Werft. Das Anlegen an der Boje im Stadthafen lassen wir. Die Entfernung der Bojen zur Quai-mauer scheint uns zu kurz für Odin und ausserdem liegen wir ruhiger im etwas abgelegenen Werfthafen, ohne auf den Komfort der Sanitär-anlagen zu verzichten.

Der heutige Sundowner übertrifft alles bisher gesehene. Die kleinen



Wolken glühen am Himmel in einer Intensität die höchst selten vorkommt.

## Wo bleiben die andern Segler

Die Saison ist definitiv zu Ende. Wir stellen am Dienstag in Uusikau-punki fest, dass alles geschlossen ist. Das Bonk Museum öffnet nur noch am Samstag. Die alte Kirche ist nur am Sonntag für den Gottesdienst geöffnet. Im Gasthafen im Zentrum der Stadt liegt ein einziges Segelschiff. So endet unser Rundgang kurz nach dem Mittagessen im Werfthafen. Wir sind die einzigen Gäste.

## Der finnische schwarze Humor

Bonk Business Inc. ist ein multinationaler Industrieriese, der heute 13'000 Mitarbeiter in 52 Ländern beschäftigt.

Bonk ist weltweit führend in der Herstellung von Maschinen, welche nichts können. Der grosse Vorteil liegt darin, dass nichts kaputt geht und man keine Gebrauchsanleitung benötigt.

Die zahlreichen Sardinen im botnischen Meerbusen hat die erste Generation der Bonk', ehemalige

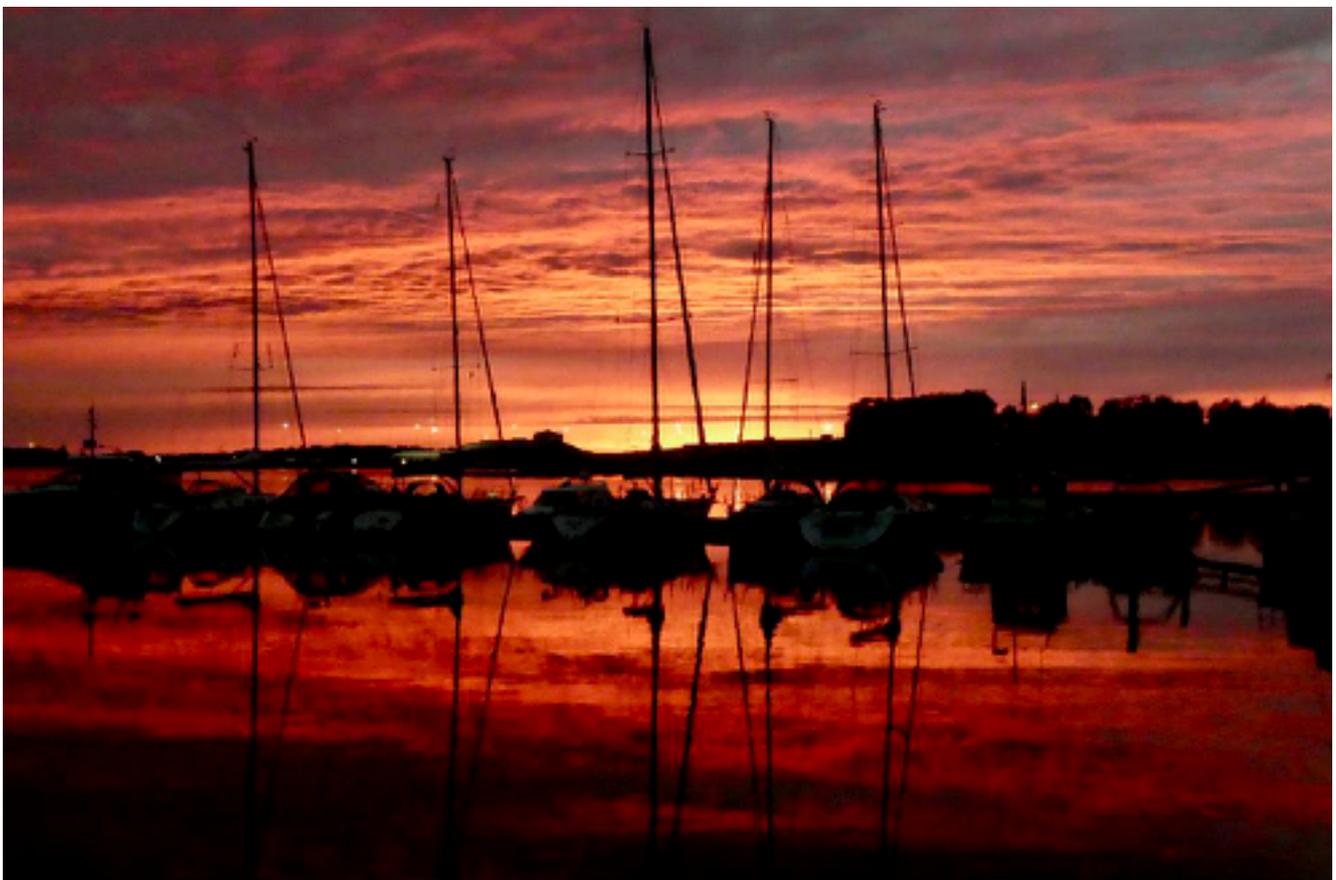


Fischer, auf folgende Idee gebracht. Aus den in grossen Mengen gefangenen Sardinen kann man übel riechendes Oel herstellen, welches für das schmieren der Maschinen als auch zum Einreiben geeignet ist.

Durch verdampfen des Oels entstanden ätherische Gerüche, welche

rauschartige Auswirkungen hatten. In gut situierten Wohnungen wurden solche Verdampfer aufgestellt um die langen Winterabende zur verschönern.

Die grösste Maschine wurde damals für Lenin als Schienenmodell (siehe Foto) gebaut. Er wollte damit ganze Dörfer bedampfen.

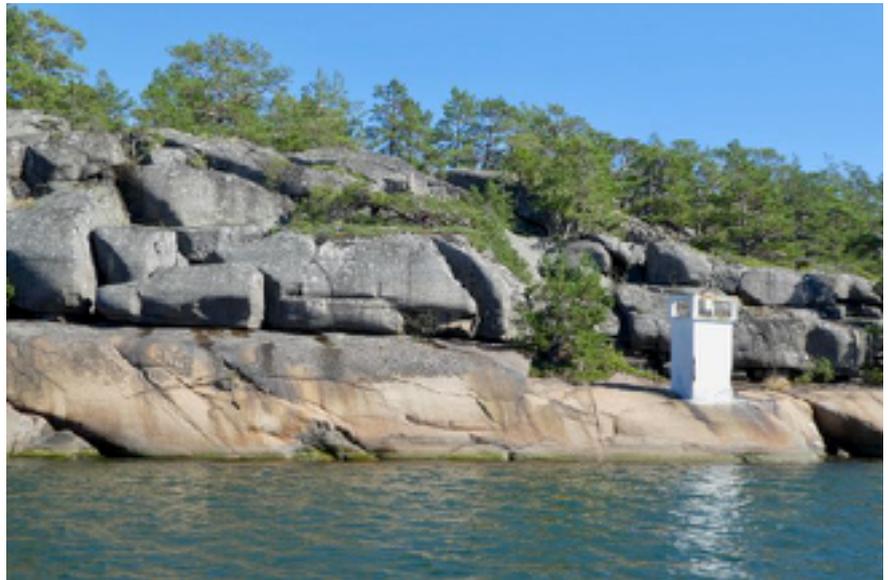


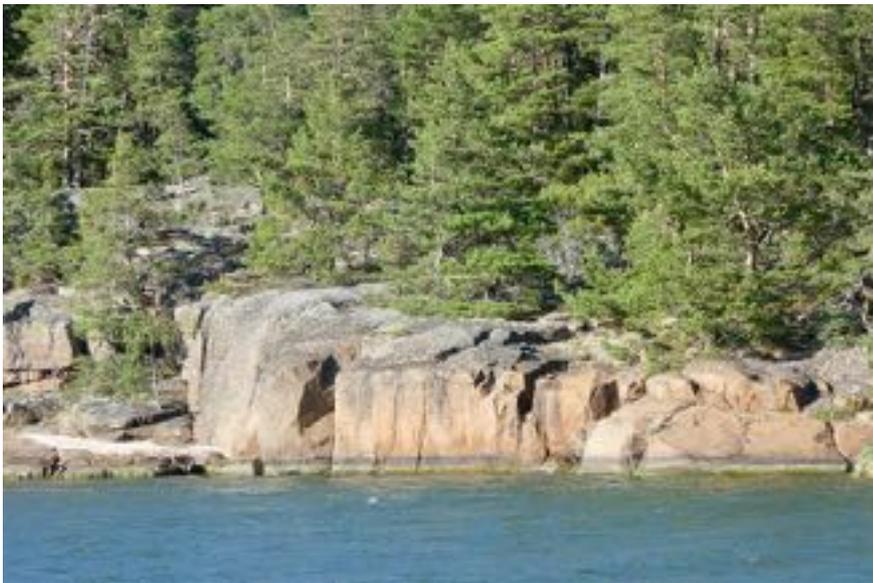


## Herrlicher Wind zum Segeln

Kurz nach der Hafenausfahrt setzen wir die Segel und gleiten fünf Stunden durch die Schären nach Süden. Blauer Himmel und Sonnenschein begleiten uns. Platt vor dem Wind setzt sich Vreni auf das Vorderdeck und drückt die Genua mit dem langen Holzbootshaken nach Lee.

An der Nordküste der Insel Vikattma legen wir uns mit Hilfe von Kari an die Schwimmleiter seines Sommerhauses. Kari hat immer wieder via AIS den Standort von Odin ermittelt und uns unterwegs Ratschläge zu Häfen erteilt. Mit 50 m Kette graben wir





unseren Anker ein. Nach einem kleinen Rundgang auf der Insel und einer Erfrischung legen wir wieder ab. Wir wollen den frischen Nordwind nutzen um Turku noch einige

Meilen näher zu kommen. Erst nach 18:30 Uhr laufen wir im Gasthafen von Parattulan ein und legen uns längs an den Quai. Ein richtiges Feriendorf mit touris-

tischen Attraktionen wie Strohdachhäuser, Modeladen, Restaurant, Sauna, usw. Endlich hatten wir wieder einmal einen schönen langen Segeltag ohne Motor.





## Turku hat uns wieder

Kurz nach neun legen wir ab, und motoren mit moderatem Wind auf die Nase nach Westen.

Die Tonnenstrasse zwischen den Schären dreht nach Süden, so können wir eine gute Stunde unter Vollzeug hoch am Wind segeln. Danach folgt wieder eine enge

Durststrecke bis die Strasse gegen Norden nach Turku dreht. Lautlos gleiten wir in den Schären weiter unserem Tagesziel entgegen. Es ist auffällig. Dutzendweise be-





gegen wir andern Segler. Besonders auffällig sind viele Zweimaster, welche unseren Weg kreuzen.

An diesem Wochenende soll in vielen Häfen das Abschlussegeln sein. Danach ist endgültig Schluss mit der Saison 2022.

Das erste Landungsmanöver zwischen den Dalben müssen wir abrupt abbrechen. Wir haben den Propeller unseres Bugstrahlruders schon wieder verloren und sind so dem Seitenwind ausgeliefert. Bei-

nahe rammen wir das Nachbarnschiff. Das zweite Manöver gelingt besser.

Wir liegen ruhig im Stadtfluss von Turku. Schiffe fahren ein und aus. Ein kleiner Wellenschlag klatscht von Zeit zu Zeit an unser Heck.

Am Samstag sind wir noch etwas müde von der lauten Nacht. Unsere Nachbarn haben bis um 05:00 gefestet und lautstark diskutiert.

Die Wanderung zum Stadtzentrum ist erfolgreich. Wir finden die not-

wendigen Seekarten und Hafenfürer für nächstes Jahr.

Bei Intersport finden wir sogar eine Regenjacke in Ketchup rot und bei Clas Ohlson einen Thermometer für den Backofen.

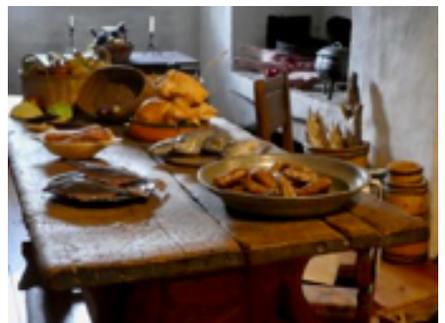
In der alten Markthalle setzen wir uns beim Vietnamesen und versuchen unser Können beim Essen mit Stäbchen.

Danach sind wir reif für den Mittagsschlaf. Mit Büroarbeit und Waschen ist der Nachmittag schnell vorbei.





Am grossen Hafenmast wurde von der aufmerksamen Hafenmeisterin, als einzige Gastlandflagge, die Schweizerflagge gehisst.  
Am Abend ist es 24° warm. Wir sitzen lange auf dem Achterdeck und freuen uns über die vielen Lichter der vorbeifahrenden Schiffe. Die nächste Nacht wird ruhig. Unsere Nachbarn haben das Schiff verlassen.



## Ab ins Winterlager Von Turku nach Dalsbruk und Mönchaltorf

Sonntag 28. August  
bis Dienstag 6. September 2022

### Inventar erstellen

Ein gemütlicher Sonntag. Trotz entsprechender Wetterprognose hat es letzte Nacht nicht geregnet. Wir verbringen den Morgen mit Sauna, Aufräumen, Kleider vakuumieren und Inventar erstellen.

Auf der Dachterrasse des Hafensrestaurants lassen wir uns verwöhnen. Nach einer ausgezeichneten Vorspeise mit Tatar und Kräutern wird uns ein Augenschmaus mit iberischem Porc resp.

Fisch mit Muschelsauce und Gemüsespagetti serviert. Ein Sonntagsessen mit sehr freundlicher und professioneller Bedienung.

Der Spaziergang entlang der Quaimauer führt uns an einigen imposanten Schiffen vorbei. Neben einer Windjammer stehen alte Kriegsschiffe, Segelschiffe und Hafenbugger. Auch ein Eisfahrzeug mit Kufen und Propellerantrieb ist zu sehen.

Im der nahen Burg zu Turku bewundern wir die Einrichtung und grosszügigen Räume, welche heute für Gottesdienste und Konzerte genutzt werden. Im Untergeschoss sind mit Wachfiguren einige Gelage aus dem Mittelalter nachgestellt.

Die Burg geht auf das späte 13. Jahrhundert zurück und ist das





größte erhaltene mittelalterliche Gebäude Finnlands. Sie besteht in ihrer heutigen Form aus einer mittelalterlichen Hauptburg und einer Vorburg aus der Renaissance-Ära und liegt unweit des Hafens an der Mündung des Aurajoki.

Als Standort der Burg wählte man eine kleine Insel. Heute ist die Insel zu einem Teil des Festlandes geworden, weil der Meeresspiegel in Turku seit dem Jahr 1300 durch die Landhebung um 3,5 Meter gesunken ist. Die Lage war strategisch



günstig, weil die Burg sich so nur schwer belagern liess.

Für den Rückweg zum Hafen nutzen wir die roten Flitzer. Wir haben noch gratis Minuten mit den Voi Scootern und sind genau richtig,





kurz vor dem Wolkenbruch zurück. Donner und Doria um Mitternacht auf Montag. Ein Gewitter zieht über uns her.

Am morgen bleiben wir länger im warmen Bett. Es tröpfelt leise auf unser Deck. Keine Lust zum Aufstehen. Wir bleiben noch einen Tag in Turku bis das Wetter wieder freundlicher ist.

Vor dem Mittag flitzen wir mit den Scootern zur Saluhall und lassen uns wieder beim Vietnamesen verwöhnen.

Der anschließende Rundgang quer durch einige Einkaufszentren

schadet unserer Kasse nicht. Wir finden nichts das uns noch fehlt. Zurück auf Odin haben wir einen ruhigen Nachmittag. Eine weitere Kiste mit Kleidern wird vakuumiert. Es wird gepackt und gebacken. Die letzten Vorräte an Mehl, Kondensmilch und Mandeln werden in feines Brot und Zopfschnecken umgewandelt.

Der Bus von Dalsbruk nach Turku ist gebucht. Die Fähre von Turku nach Stockholm ist gebucht. Der Flug von Stockholm nach Zürich ist auch gebucht.

Unsrer Heimreise in einer Woche steht nichts mehr im Wege.

## Mit Rückenwind zum Winterplatz

Beim ersten Sonnenstrahl der erste Rundumblick zum Wetter. Wolkenloser blauer Himmel. Ein wenig Wind. Wir machen uns auf den Weg Richtung Süden zu unserem Winterplatz. Ganz Turku strahlt in der Sonne. Die Schiffe bei der Hafenausfahrt glänzen. Das Wasser glitzert. Die Sommerhäuser dem Kanal entlang leuchten in allen Farben.

Wohl als Entschädigung für den vielen Wind auf die Schnauze haben





wir heute 4-5 Beaufort von hinten. Mit Genua und Besan segeln wir auf den Tonnenstrassen in den Schären von Turku. Stunde um Stunde

gleiten wir mit kleiner Welle durchs Wasser. Der Gästehafen von Paraisten ist leer. Die Schwengel sind für Odin

viel zu kurz. An den Bojen hätten wir zu viel Seitenwind. So bleibt nur der Längsplatz am Aussensteg. Das Ende der Saison ist spürbar. Die Beiz ist geschlossen. Immerhin sind Dusche und WC geöffnet. Ein gemütlicher Nachmittag mit pfeifendem Wind in den Wanten. Ein schöner Segeltag geht zu Ende. So wie heute wünscht man sich den Wind.

Keine Hafengebühr, weil niemand da ist um sie einzufordern. Weiterhin mit Rückenwind queren wir am Mittwoch den Gullkrona Fjärden. Mit gereifter Genua und Besan reiten wir auf den Wellen mit sechs Knoten Fahrt weiter nach Süden.

8-10 m/sek Wind sind angesagt. Die Finnen rechnen bei der Windstärke mit Metern pro Sekunde. Wir müssen diese für unser Verständnis jeweils umrechnen.





1 m/sek sind  $60' \times 60'' = 3'660$  m pro Stunde. Dies entspricht etwa 2 Meilen oder 2 Knoten.

Also Geschwindigkeit in m/sek  $\times 2 =$  Knoten.

Zählt man 5 dazu und dividiert dieses Resultat durch 5 erhält man die Windgeschwindigkeit in Beaufort.

Ein Beispiel:  $10 \text{ m/sek} = 10 \times 3'660 \text{ m} = 20 \text{ Meilen oder } 20 \text{ Knoten} + 5 = 25 : 5 = 5 \text{ Beaufort}$ . So einfach ist das Umrechnen.

Von Spiere zu Spiere hangeln wir uns durch die Schären Richtung Dalsbruk. Plötzlich quert eine Brücke unser Fahrwasser. Die haben

wir bei der Planung wohl übersehen. Ist Sie hoch genug? Mit 19 m schaffen wir die Durchfahrt locker.

Im Hafen Dalsbruk sind alle Stege neu mit langen Schwengeln ausgerüstet. Das Anlegen ist deshalb trotz Seitenwind gut möglich. Wir sind am Ende unserer Reise angelangt und werden im Restaurant vom Co-Chef sogar auf Schweizerdeutsch begrüßt.

Nach dem Abendessen schläft der Wind ein. Wir können gerade noch vor dem Regen alle Segel bergen und in den Säcken verstauen.

Eine Besonderheit in diesem Jahr: Wir haben all die Schärengebiete

und Untiefen ohne Grundberührung passiert.

## Endstation Dalsbruk

Dalsbruk (Taalintehdas) liegt auf der Insel Kimitoön im östlichen Teil des Schärenmeers vor der Küste der Landschaft Varsinais-Suomi. Im Gemeindegebiet leben ca. 1'600 Einwohner. Dalsbruk entstand um eine 1686 gegründete Eisenhütte herum. Eine Besonderheit des Ortes ist, dass die meisten Häuser aus Schlackenstein, einem Nebenprodukt der Verhüttung, erbaut sind. Die ältesten erhaltenen





Gebäude stammen aus dem 18. Jahrhundert. Offiziell war die Gemeinde zweisprachig mit Schwedisch als Mehrheits- und Finnisch als Minderheitssprache. Überraschend sind die vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten. Neben zwei grossen Supermärkten gibt es mehrere Elektro und Segelläden, Banken, eine Apotheke, Hotels und die grosse Werft D-Marin.

Am Donnerstag Morgen besuchen wir als erstes das Büro der Werft mit der Liste der notwendigen Reparaturen und Servicearbeiten.

Wir werden sofort zu kompetenten Mitarbeitern geführt welche unsere Wünsche entgegen nehmen und auch gleich die Termine planen. Zurück auf Odin werden die Vorbereitungen für das Auswassern weiter getrieben.

Alle Leinen werden abgebaut, Flaggen und Bootshaken verstaut, Kabel eingerollt und Blöcke demontiert.

Nach 18:00 Uhr wird der Arbeitstag mit einer Sauna beendet. Der kalte Nordwind bläst nur noch verhalten. Der Himmel ist blau. Die Sonne verschwindet am Horizont.

## Packen und Auswassern

Auch der ganze Freitag ist im Zeichen der Aufräumarbeiten. Alle Schränke werden geleert, geputzt und der Inhalt Staub- und Feuchtigkeitssicher verstaut. Die Kisten der Steuerbord Backskiste werden in die Heckkabinen verstaut. Unterbrochen wird das Treiben nur von einem feinen Essen mit Tapas im Hafenrestaurant.

Das Wetter bleibt uns treu. Sonne und blauer Himmel begleiten auch am Samstag unseren Waschtage. Am



Abend sind alle Kleider sortiert und vakuumiert in Säcken verstaut. Das Bettzeug inkl. Matratzen ist frisch gewaschen oder gut gelüftet wieder in der Bugkabine. Wir sind bereit für den grossen Schlussputz. Das letzte Manöver vor dem Auswassern gilt unserem Schwarzwassertank. Wir verlegen Odin zur Pumpstation und saugen den Septictank leer. Zwischendurch geniessen wir den Spätsommer bei einem kleinen Apero auf dem Achterdeck.

Der Sonntag ist wie ‚copy and paste‘. Für das Wetter und unsere Aufräumarbeiten stimmt dies sicher.

Es herrscht mehr Betrieb im Hafen, weil einige Segelschiffe einlaufen und Ihre Segel bergen. Bei Allen laufen die Vorbereitungen für das Auswassern.

Die letzten Tage waren unsere Menus auf das Vernichten der Vorräte ausgerichtet. Trotzdem war der Speiseplan vielfältig. Bis heute Abend sind eine Bier- oder Weinflaschen weniger, alle Frischwaren vertilgt und der Kühlschrank abgetaut.

Und wieder ein Montag mit viel Sonne. Kurz nach acht werden wir aufgeboten zur Fäktank Reinigung. Nicht nur leer pumpen, nein, auch ausgespült wird der Tank. In den letzten 10 Jahren wohl zum ersten mal?

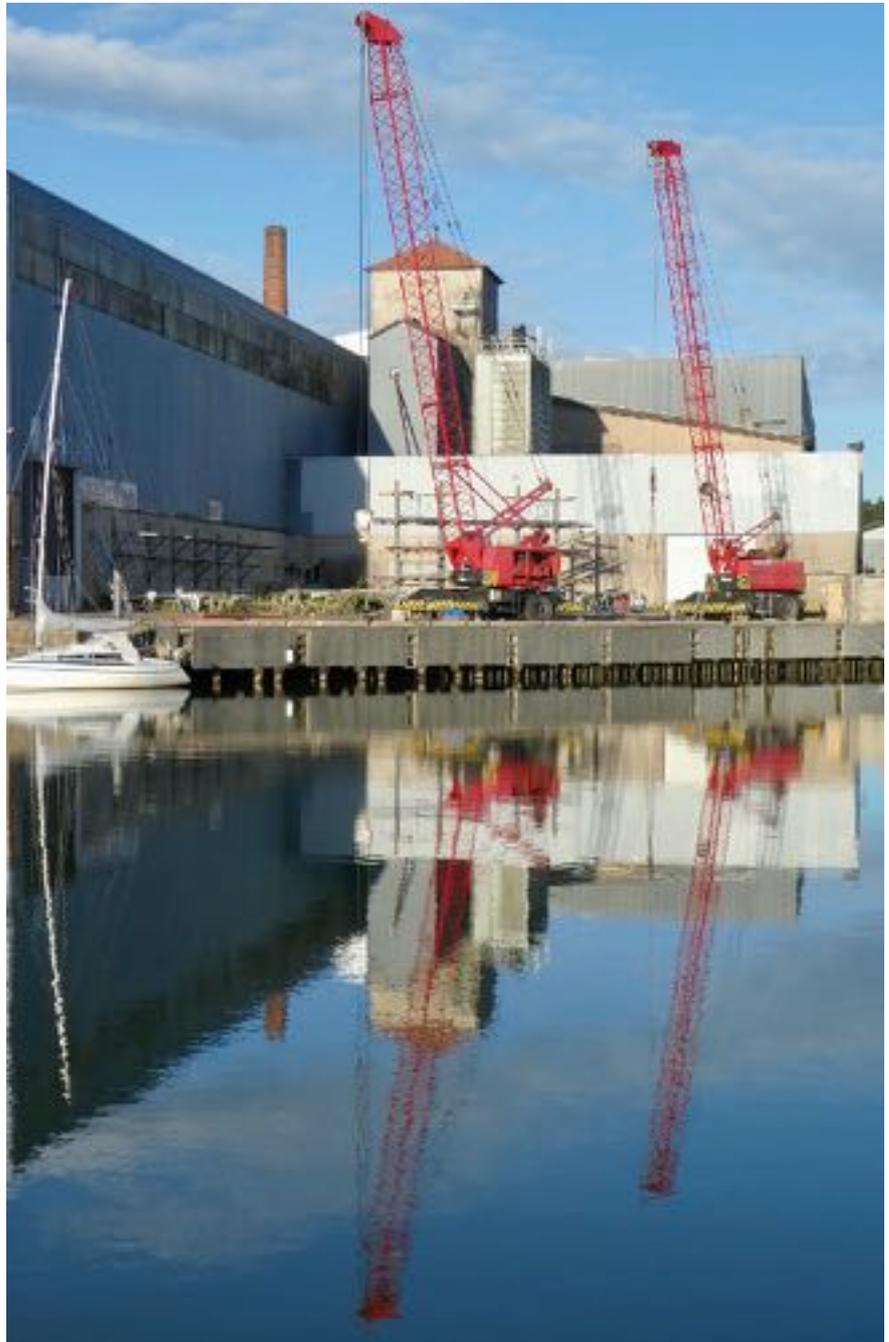
Dann wird Odin entmannt. Die beiden Masten werden gezogen und demontiert gelagert. Nicht nur die Terminals werden geöffnet, nein auch die Bolzen werden fachmännisch entfernt. Im Besantop haben wir die Spindelschraube der Rollreiffanlage verloren. Die Führung muss neu gerichtet werden.

Nebenbei wird der Motor eingewintert. Dabei stellt der Mechaniker fest, dass Benzin im Diesel enthalten ist. Wie das Gasoil da reingelangt ist bleibt ein Rätsel. Wir müssen uns auf die gute Nase des Handwerkers verlassen. Die verbleibenden 150 Liter Diesel werden abgepumpt und entsorgt.

Auch der Wassertank wird geöffnet, leer gesaugt und gereinigt. Zwischendurch wird die Pendenzenliste mit dem Chef der Werft besprochen.

Wir freuen uns jetzt schon auf nächsten Frühling, wenn Odin aus dem Winterschlaf erwacht.

Im nahen Strandhotel ist, wie in Finnland üblich, ein Lunch für 9.5 € ausgeschrieben. Gemischter Salat





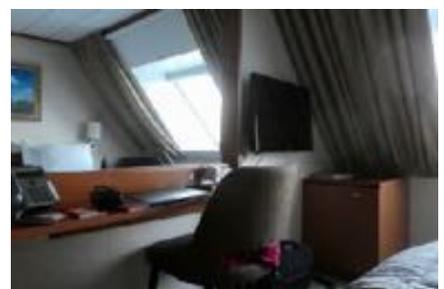
mit Mathies, Köttbular mit der typischen Preiselbeerkonfitüre, Kartoffelstock, Rüepli und Erbsli inkl. Kafi. Wir haben uns das Hotel für nächsten Frühling vorgemerkt. Es liegt ideal direkt am Hafen.

### Rückfahrt nach Hause mit Umwegen

Mit einem früheren Bus, kurz nach 14:00 Uhr, fahren wir bis Kemiö. So bleibt uns vor der Weiterfahrt nach

Turku genügend Zeit für ein Eis. In Turku wechseln wir auf den Bus zum Satamata der Siljaline.

Beide Buschauffere waren uns beim Umsteigen sehr behilflich und haben uns jeweils den Bus für die





STOCKHOLM  
 FIN 7.00  
 SWEDIS 6.00  
 BALNEARI  
 FIN 6.00  
 SWEDIS 5.00



Weiterfahrt gezeigt. Naja, wir sind halt alte Leute mit unhandlichem Gepäck.

Die ‚Baltic Princess‘, eine Fähre der Siljaline, hat Verspätung. Wir warten mit einsteigen bis kurz vor der

offiziellen Abfahrt. Endlich können wir im 8. Stock unsere ‚de luxe‘ Kabine mit Sicht über den Bug





beziehen. Im Grillroom lassen wir uns verwöhnen. Ein schönes Buffet mit Vorspeisen, danach ein feines Stück Fleisch und eine Flasche Rotwein. Eine hervorragende Bedienung. Nach der Diskussion wann und wo das Frühstück zu finden ist entsteht etwas Unsicherheit bezüglich Zeitzone von

Schweden. Wir bewegen uns nach Westen und müssen die Uhren um eine Stunde verstellen. Zusammen mit der Quittung schiebt uns der Keller eine Notiz zur genauen Uhrzeit über den Tisch.

Die Nacht zum Dienstag war absolut ruhig. Keine Vibrationen

und kein Motorengeräusch am Bug. Das Bett war auch bequem und die Dusche vor dem Frühstück um 05:00 Uhr sehr früh, aber angenehm. Pünktlich um 06:10 Uhr trifft die Fähre in Stockholm ein. Wir leisten uns den Luxus mit dem Taxi die 40 km nach Arlanda zu fahren. Und wieder merken wir, dass wir alte Leute sind. Für das elektronische Boarding hilft uns ein Flughafenassistent. Er drückt uns die Gepäckscheine und erledigt das Checkin.

Viel zu früh sind wir auf dem Gate und warten fünf Stunden bis zum Abflug. Ganz hinten in der Ecke eines Restaurants finden wir eine Steckdose um unsere Elektronik zu laden. Mit lesen und Büroarbeit vertreiben wir uns die Zeit.

Mit zwei Stunden Verspätung startet unser Flug in Stockholm. Gewitter in Zürich haben den pünktlichen Start verhindert. Statt 2.5 Stunden jagen wir in 2 Stunden über den Wolken nach Zürich. Am Flughafen holen uns Muck und Mäse ab und chauffieren uns direkt vor die Haustüre.

Ein grosser Empfang erwartet uns. Katrin, Dani, Nina, Tom, Muck, Mäse, Monika, Peter, Rösli, Walter und die ganze Kinderschar haben als Überraschung ein feines Nachtessen vorbereitet. Wie üblich am Dienstag sitzen wir bis spät auf unserem Achterdeck im Lindhof und erfreuen uns am herzlichen Wiedersehen.

