Abenteuer-Spielplatz

Die westschwedischen Schären der Region Bohuslän sind das vielleicht schönste Ostseerevier: landschaftlich vielfältig, optisch eigenständig und dazu gut geschützt

Naturhäfen: Im Bohuslän gibt es mehr Ankerbuchten als Marinas

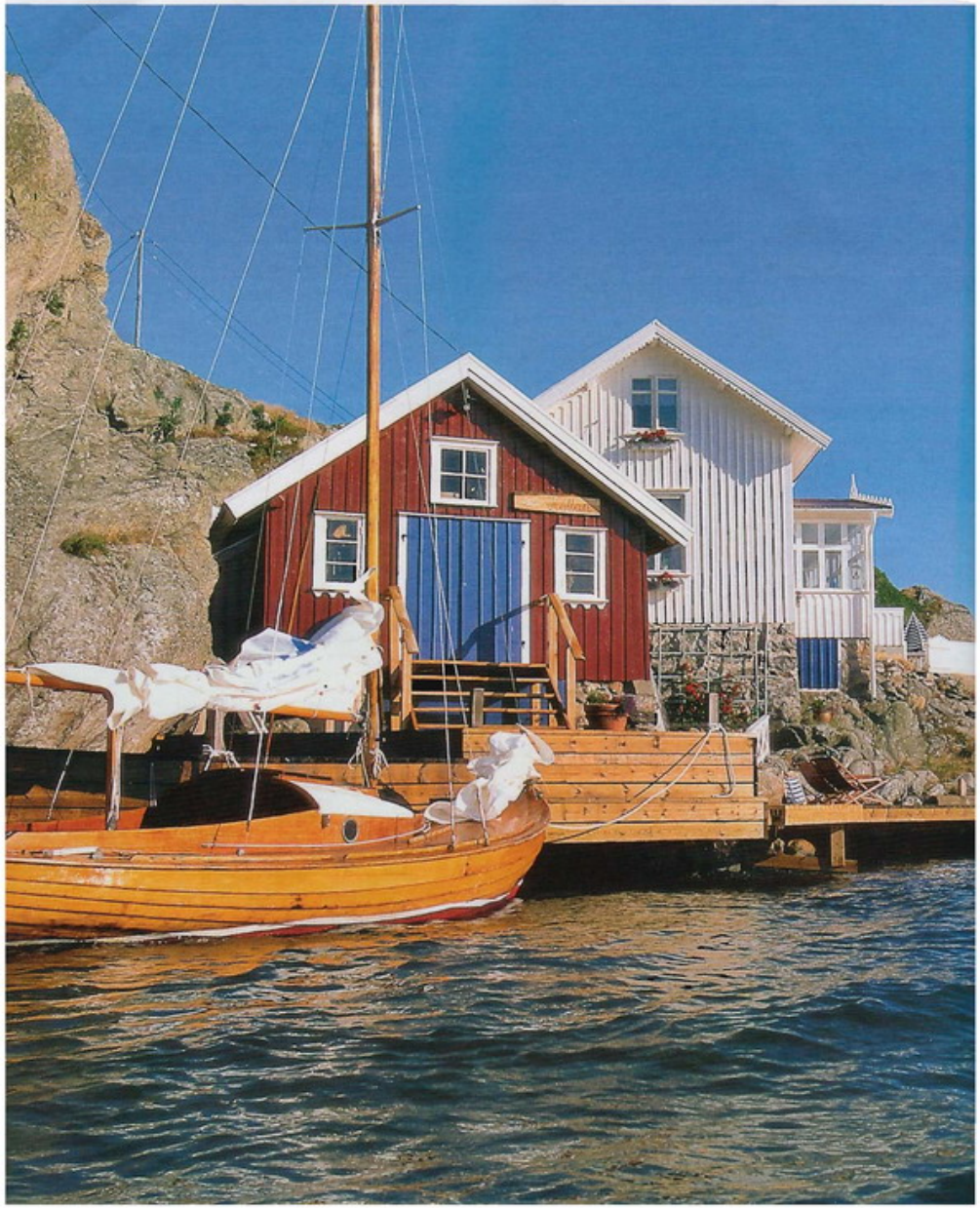
Inhalt

Schwedens Schären Eine Segelreise durchs Felsenlabyrinth bei Göteborg 26

Dänemarks Häfen YACHT-Leser haben gewählt: die beliebtesten Törnziele 36

Ostsee aktuell Neue Häfen, wichtige Termine, nautische Hinweise und viele Tipps 42

Jütlands Fjorde Sieben liebenswerte und für Kurztörns ideale Reviere im Porträt 44



Maritime Idylle: Wer kann, hat im Bohuslän zum Häuschen am Wasser den Steg mit Boot

Landfall. Schweden. Region Bohuslän an der Westküste. Was da vor dem Bug braunrotgrau mit zunehmender Annäherungsgeschwindigkeit aus dem Wasser wächst, wirkt wie eine solide Wand. Unnachgiebiger Granit verschließt scheinbar den Weg in den Schärengarten. Die vermeintlich undurchdringliche Mauer wird größer, konturierter, Leuchttürme und merkwürdige Steinbaken schälen sich aus dem Abendlicht. Der Schifffahrtsweg nach Göteborg steuerbords von uns zeigt sich durch Fähren, Containerfrachter, Tanker, Motorboote und Segler. Dies wäre der einfache Weg von Dänemark aus über Læsø kommend. Erst mal durchs gut betonnte Fahrwasser direkt in Schwedens zweitgrößte Stadt. Indessen: Dann sind's rund zehn Seemeilen mehr.

Langsam schälen sich zwar noch keine Öffnungen in der Mauer heraus, aber die Granitfelsen, Inseln, Steinhaufen zeigen sich in verschiedenen Schattierungen; damit wird klar, dass die Mauer keine ist. Der optische Eindruck beginnt sich mit dem Bild der Seekarte zu decken, sprich die verschiedenen Steinformationen liegen in unterschiedlichen Abständen, bilden also keine Linie. Ist ja simpel. Erst mal dichter ranfahren und einen markanten Punkt finden, der als Einfahrt taugt.

Die Überfahrt könnte schöner nicht sein. Nordwestliche Winde um 4 bis 5 Beaufort beschleunigen unsere kleine Sunbeam 26 auf bis zu acht Knoten, der Spinnaker konnte auf rund zwei Drittel der 40 Seemeilen langen Strecke von Læsø aus stehen bleiben. Ein Kartenplotter wäre jetzt fein, da er die aufwändigere und fehlerträchtigere Übertragung der numerischen Positionsangabe des GPS auf die Karte überflüssig macht. Aber es geht auch so. Wir rutschen zwischen zwei Felsen durch, haben eine sichere Position und zickzacken uns nach Hönö. Freie Gastliegeplätze, nahe Restaurants und ein hilfsbereiter Hafenmeister, der aus seiner Werkzeugkiste eine Gewindestange zieht, die wir als Ersatzteil für einen defekten Mastbolzen suchen, machen den Hafen zu einem so sympathischen wie idealen Ort.

Was sich hier wie bei jedem Landfall lohnt, ist der Gang auf einen erhöhten Felsen. An Holzhäusern in den typischen Farben Gelb oder Ochsenblutrot und gepflegten kleinen Gärten vorbei, die zwischen soliden urzeitlichen Granitgebilden aufgebockt stehen. Und dann ▷

Schwedens obere Westküste gehört zu den Revieren, die Segler erlebt haben müssen. Mehr Inseln und Buchten pro Quadratmeile sind weltweit kaum zu finden

gucken, staunen, genießen – je nach subjektivem Empfinden und Wahrnehmen von einzigartiger, atemberaubender Natur. Wir sehen karge äußere Schären, an denen sich die Wellen brechen. Der Blick schweift über Fahrwasser, Buchten, Bögen, Inseln, Berge und Steine, Steine, Steine. Man mag es mit den kroatischen Kornaten oder Sardiniens Maddalena-Straße vergleichen: Das Szenario wirkt, als hätte ein Riese wahllos Granit ins Wasser geworfen. Das solide Material sorgt für Schönheit und Schrecken; es ruft automatisch vor dem geistigen Auge ein Bild der Kielaufhängung ab. Klare Sache: Das Potenzial, hier aufzulaufen, ist durch die schiere steinerne Präsenz groß. Kein energieabsorbierender Sand, kein entschleunigender Mudd, nur der nackte, unnachgiebige Stein. Beruhigend wirkt auf Schärenneulinge dagegen die exakte Kartografie und mehr noch die große Anzahl von Wasserfahrzeugen, die ungebremst zwischen den verschiedenen steinernen Darstellungsformen hindurchprescht. Außerdem ist ja schließlich Urlaub.

Jedenfalls: Sattsehen fällt schwer. Schön, jetzt hierzusein, auch wenn die Anreise selbst mit eigenen Reizen verwöhnt. Planen muss man sie. Die Entfernung von der deutschen Küste ab Kiel beträgt bis Göteborg rund 200 Seemeilen. Häfen gibt's genug, um den Trip sinnvoll zu portionieren. Aufgrund der meist vorherrschenden Nordwestwindlage segelt sich's sicher und schnell via Fünen, Seeland oder an der jütländischen Küste hinauf. Wer Zeit mitbringt, macht dabei noch Abstecher in die Fjorde des dänischen Festlands hinein (siehe auch Seite 44). Der Sprung über das Kattegat ist sinnvoll entweder über die Inseln Anholt oder Læsø. Retour dann umgekehrt und je nach Wind, Wetter und seglerischen Vorlieben durch den kleinen oder den großen Belt oder gar über Øresund und Smålands-Fahrwasser. Eine Woche jedenfalls sollte, nein muss man mindestens für den Verbleib in den westschwedischen Schären einkalkulieren – wie sich noch herausstellen sollte.

Die Tanks sind voll, die Pantryschapps auch. Wäre auch zu schade, einen Versorgungshafen anlaufen zu müssen, wenn das gute Wetter und geschützte wie beankernswerte Buchten den Verbleib in der freien Natur als zwingend erachten lassen. Einfahrt in das Nord-Süd-Fahrwasser, ab auf die fluide Autobahn. Angenehm wenige Motorboote, dafür aber umso mehr Segler streben im Stora Kalvsund nach Norden. Je weiter wir dabei zwischendurch in die inneren Schären abbiegen, desto lieblicher wird die Landschaft. Die kargen, gerade mal bemoosten Außenschären werden nun von grünen, teils bewaldeten Inseln und Festland abgelöst. Vorbei an kleinen Ortschaften, die sich architektonisch harmonisch ins Landschaftsbild fügen. Keine Welle. Man wähnt sich auf einem Binnenrevier. Häfen und Liegemöglichkeiten in dichtem

Die Reize des Reviers liegen in der Vielfalt, den kurzen Wegen und den meist guten Bedingungen. Und in der Tatsache, dass sich selbst in der Hochsaison einsame Ecken durchaus finden lassen

Rhythmus. Fähren, die den Weg kreuzen. Der Deutschlandfunk kündet vom verregneten heimischen Sommer, wir braten in der Sonne.

Nach Norden. Auffällig gestaltete Steinbaken künden von der Navigation vergangener Tage. Da die jedoch nicht mit entsprechenden Darstellungen in den Seekarten auftauchen, machen sie heute kaum noch Sinn. Ebenso das GPS, das wir ausgeschaltet lassen. Die Navigation ist höchst simpel, wenn man sich einmal an die großen und unterschiedlichen Maßstäbe der schwedischen Sportbootkarten gewöhnt hat. Dabei gilt, wovon niemand hinsichtlich der Schärennavigation müde zu berichten wird: Jede passierte Tonne, Landmarke oder optische Auffälligkeit möglichst auf der Karte abhaken, sonst weiß man schnell nicht mehr genau, wo man ist.

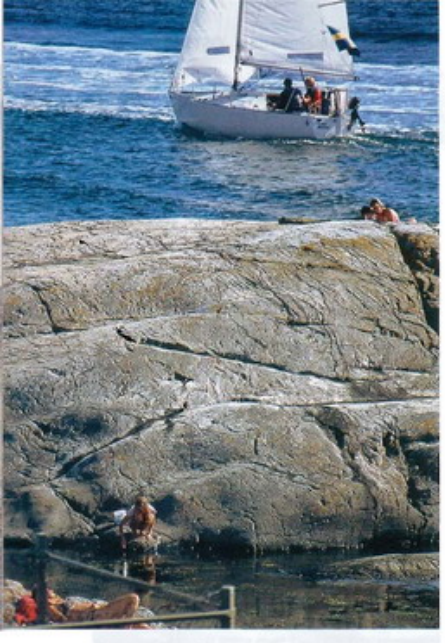
Noch zwei Windungen des Fahrwassers, dann eine Abkürzung zwischen Felsen – klar – an einer beliebten Ankerbucht vorbei, und wir haben Marstrand erreicht. Ein Ort, der auf den Inseln Marstrandsön und Koön liegt, von denen die letztgenannte, kleinere autofrei ist. Von fern zu sehen ist die Carlsten-Festung auf dem höchsten Punkt der Stadt, wo auch sonst. Während die übrigen kleinen Schärenorte eine träge, sommerlich gelassene Langsamkeit atmen, sprüht Marstrand vor pulsierendem Leben. Es ist ein Verhältnis wie von Sylt zu den übrigen deutschen Nordseeinseln oder von Porto Cervo zum Rest der Costa Smeralda.

Der im 13. Jahrhundert gegründete Ort wurde 1775 der erste nordeuropäische Freihafen. Marstrand ist ein Magnet. Für Regattasegler, die dort beispielsweise am ▷

Mollösund (o.): Dicht schon am Nachmittag, aber es gibt nahe Alternativen

Skurrile Bake: Auffällige Steingebilde markieren wichtige Punkte

FOTOS: YACHT/F. CLINKERT



Wohl und Übel: Die Steine erfordern Aufmerksamkeit, halten aber auch Wellen fern

Grade-1-Matchrace teilnehmen. Für betuchte schwedische Urlauber. Für Jugendliche, Typ Rucksack und Bierkarton. Letztere fallen besonders zur Mittsommernacht ein. Das nordische Gegenstück zur Weiberfastnacht ist Auszeit für das eher zurückhaltende schwedische Gemüt. Kenner meiden dann größere Ortschaften – und Marstrand besonders.

Von einem Problem ganz anderer Art erzählen unsere norwegischen Nachbarn am Liegeplatz, auf dem das Boot vom Schwell der Fähre gebeutelt wird. „Eine deutsche Chartercrew ist hier letzte Woche aufgelaufen. Einige kleinere Laminierarbeiten in der Bodengruppe waren danach nötig. Das hat Zeit gekostet, und dann hatten sie es wohl eilig. Die sind dann fullspeed unter Motor weitergebratzt und dann wieder aufgelaufen – auf denselben Felsen." Peinlich – und eine gute Erinnerung an Vorsicht.

Weiter nach Norden. Erstmals geht das Grau des allgegenwärtigen Granits nahtlos in dicke Regenwolken über. Vereinzelte Blitze zischeln vom Himmel, der Wind bleibt schlapp. Die Regenfront zieht zum Festland – klar, Insellage, das Ding geht an uns vorüber … Um dann zu drehen, sich über uns zu platzieren und die Schotten aufzureißen. Die Sicht schwindet auf ein unangenehmes Maß. Der Regen ist so dicht, dass der Autoverkehr auf der Brücke zur Insel Tjörn über uns fast zum Erliegen kommt. Dafür wird das Fahrwasser zusätzlich durch die Abflüsse der Brücke bestrahlt wie aus gut versorgten Feuerwehrschläuchen.

Wir docken in Stenungsund an. Merkwürdiger Ort. Ein Einkaufszentrum, groß und modern, direkt am Hafen. Etwas Petrochemie, unerwartet und deplatziert. Das kleine Werftgelände von Sweden Yachts, bescheiden im Vergleich zu den dort fertig gestellten qualitativ hochwertigen Produkten. Stenungssund ist zum Versorgen bestens, und gute Restaurants finden sich dort auch. Ansonsten gibt es keinen Grund für einen Verbleib.

Das Wetter bessert sich, ab geht's wieder in die außenliegende, irgendwie sympathischere Inselwelt. Die Passage dorthin zwischen den großen Inseln Tjörn und Orust, partiell eng und gewunden, ist wieder eine Sache für sich. Wir wähnen uns in einem Binnen-, ja zuweilen in einem Flussrevier. Manchmal ist es zu eng, um gegen den kanalisierten Wind anzukreuzen, mal öffnen sich große Wasserflächen, die scheinbar keinen Ausgang haben. Vorbei an allen möglichen Interpretationen des schwedischen Sommerhauses, fast alle mit Steg nebst Boot vor der Tür. Klar. Ebenso deutlich ist, dass hier Zeit verliert, wer mit dem Auto unterwegs ist. Das Boot stellt in dieser Region das schnellste und effektivste Verkehrsmittel dar.

Wir umrunden die Insel Tjörn im Norden, rauschen an Orust vorbei. Dort sitzen sie fast alle, die Werften, die entscheidend zum exquisiten Ruf des typisch schwedischen Bootsbaus beigetragen haben. Hallberg-Rassy, Malö, Najad, um nur einige zu nennen. Schön ist es, einfach schön. Leider dadurch auch voll. Der Hafen der Außenschäre Mollösund ist brechend voll. Längsseits päckchenweise wird improvisiert, was das Zeug hält. Und das schon um halb drei. Kein Wunder, dass Ortsansässige im Sommer rüber nach Norwegen segeln, um dem Trubel zu entfliehen. Es lohnt sich dennoch. Das Wetter passt, das ausgesuchte Restaurant liegt direkt am Wasser mit Blick auf den Sonnenuntergang und das Treiben der spät ankommenden Yachten. Viel mehr kann man von einem Urlaubstag nicht wollen.

Nicht alles ist perfekt an diesem Revier. Segeln muss man zuweilen knicken, wenn das enge Fahrwasser übervoll und etwas Konzentration gefragt ist. Die Häfen oder Hafenanlagen sind alle ordentlich und gut ausgestattet, die Liegegelder human. Die Orte jedoch schwächeln zuweilen in den Disziplinen Versorgung und Gastronomie. Immer nur Bullerbü wird nun mal irgendwann langweilig. Dann lieber gleich ab in die Komplett-Autonomie; die Bucht würde rufen, wenn sie es könnte.

Nur welche? Wir entscheiden uns für einen beliebten Ankerplatz an der Südseite der Insel Klaverön. Dort schneidet das Wasser rund 600 Meter tief und um die 150 Meter breit in den Fels, innerhalb dieser Bucht gibt es diverse Möglichkeiten des Ankerns. Man liegt wie üblich nur vor Bugeisen frei schwojend oder typisch skandinavisch. Will heißen: Heckanker ausbringen (oder den Buganker achtern ablassen) und mit dem Steven voraus langsam Richtung Land dackeln. Dort mit der Vorleine (möglichst elegant, der Boden kann rutschig sein) an Land springen und das Boot an einem Baum, einem Fels, an vorhandenen Ringen oder Augbolzen befestigen. Falls dies alles nicht vorhanden ist, helfen mitgebrachte Eisen mit Ringen, die man in Felsspalten treibt. Rundherum wird eifrig geklopft, so muss sich das früher in einem Steinbruch angehört haben.

Die Sorge, dass beim Anlanden der Kiel mit dem Boden kontaktiert, bevor Sprungdistanz vom Steven aus erreicht ist, erweist sich als unbegründet. Tatsächlich hilft die alte Regel, dass sich ein Felsen in dem Winkel unter Wasser fortsetzt, wie er auf dessen Oberfläche trifft. Man braucht also nur die Linie gedanklich weiterzuverfolgen; ein steiler Felsen geht auch unter Wasser steil weiter, ein flacher eignet sich schlechter zum Anlegen.

Stichwort Granit. Er war einst ein Exportschlager der schwedischen Westküste, wurde beispielsweise als Kopfsteinpflaster in Paris und Berlin verbaut, er säumt den Nord-Ostsee-Kanal, stützt eine Elbbrücke ab, wurde von Albert Speer in den nationalsozialistischen Monumentalbauten verwendet. Die nah am Wasser gelegenen Steinbrüche dienen heute teilweise als Sportboothäfen. ▷

Die Anreise auf eigenem Kiel kostet zwar Zeit, ist aber lohnend und über die Inseln Læsø und Anholt allemal komfortabel

Andocken statt Dingi: Oft fällt der Fels so steil ab, dass das Schiff bis ans Land geführt werden kann

Der übrig gebliebene Granit dient uns als Sitzheizung. Das tagsüber aufgewärmte Material hält die Temperatur, und so verwundert es nicht, dass viele Crews auch abends noch auf der Schäre hocken und grillen oder picknicken.

Wir sehen weitere Orte, ähnliche Buchten, vergleichbare Landschaften. Variationen eines Themas, der maritim-ländlichen Schärenidylle.

Irgendwann ist es auch mal gut. Ab in die Großstadt, nach Göteborg, Schwedens Nummer zwei. Quereinstieg durch die Nebenfahrwasser und dann rein in den Schifffahrtsweg. Ist ein bisschen so, als würde man sein Fahrrad über die Autobahn auf die andere Seite tragen und dort auf dem Standstreifen weiterfahren. Na gut, ein übertriebenes Bild. Jedenfalls rauscht eine Autofähre nach der anderen vorbei, passieren uns Tanker, Motorboote und Frachter. Diverse Segler sind unterwegs, wohl auch Richtung Göta-Kanal, der hier beginnt und auf dem es sich quer durchs Land schippern lässt.

Göteborgs Stadthafen Lilla Bommen. Knackvoll. Aufgrund der geringen Schiffsbreite von nur zweieinhalb Metern können wir uns in eine kleine Lücke quetschen, andere müssen abgelegenere Marinas aufsuchen oder draußen warten. Keine gute Idee. Eine Yacht, die an der Außenkante festgemacht wurde – ohne Springs und mit wenigen Fender – wird im Fährenschwell laut knirschend an die Pierkante gedrückt. Die damit einhergehende Welle tränkt die Taschen einer Crew, die gerade ein Schiff übernehmen will, und spült zwei Einkaufstüten des Nachbarliegers ins Hafenwasser.

Göteborg. Neben dem Hafen eine ausgewachsene Baustelle mit heftiger Geräuschemission. Zwei McDonald's auf den ersten 200 Metern Richtung Innenstadt. Ansonsten: sehens- und daseinswert, zumindest für zwei Tage.

Der schwedische Nachbar beäugt unser kleines Boot und fragt, ob wir es hierher getrailert hätten. Als wir verneinen, sagt er fast wehmütig: „Früher waren hier viel mehr kleine Boote unterwegs. Heute kommen die Leute mit deutlich größeren Schiffen, und es werden immer mehr." Besonders nördlich von Göteborg sei es im Sommer zu voll, dabei seien die Schären im Süden genauso schön. Spricht's und legt ab, obwohl es schon später Nachmittag ist, wie um seine Worte zu unterstreichen.

Anderntags tun wir das ebenso, mäandrieren Richtung Süden, müssen dem Nachbarn Recht geben, wenn uns auch die vielen übrigen Yachten im Norden nicht gestört haben. Wo es schön ist, ist es nun mal voll.

Fridtjof Gunkel

Die Schären südlich von Göteborg sind der Tipp für Crews, die ruhige Fahrwasser und freie Häfen suchen

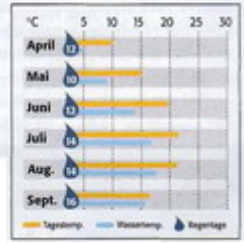
Törn-Infos

Das Revier Das westschwedische Schärengebiet erstreckt sich von Varberg im Süden Göteborgs bis zur norwegischen Grenze auf einer Länge von rund 120 Seemeilen. Das Gewässer selbst ist durch die äußeren Schären geschützt. Bedingt durch den steilen Anstieg des Meeresbodens, kann es jedoch bei stürmischen westlichen Winden an der Außenküste zu starker Brandung, Kreuzseen und Strudeln kommen. Der Tidenhub ist vernachlässigbar. Strom durch Wind kann bis zu zwei Knoten betragen und ist von verschiedenen geografischen Parametern abhängig.

Navigation & Seemannschaft Das Revier bedingt große Genauigkeit bei Positionsbestimmung und Kurswahl. Ein exakter Plotter ist ein gutes Hilfsmittel, aber kein echter Ersatz für saubere Kartenarbeit. Die schwedischen Sportbootkarten, auch in Deutschland bei den großen Versendern erhältlich, sind eine gute Wahl. Weiterhin hat der Delius Klasing Verlag seit diesem Jahr einen neuen Kartensatz (69,90 Euro) im Programm, der auf amtlichem schwedischem Material basiert.

Wind & Wetter Die mittlere Windstärke beträgt von Mai bis August 3 bis 4 Beaufort. Stürme sind selten und meistens gewitterbedingt. Thermik an warmen Tagen.

Zoll & Einreise Aufgrund der hohen Preise für alkoholische Getränke sowie deren schlechte Verfügbarkeit (Bier, Wein und Höherprozentiges nur in den staatlichen Systembolaget-Läden) empfiehlt sich eine weitgehende Eigenversorgung. Vorausgesetzt, für die Waren wurde in einem anderen EU-Land die Mehrwertsteuer entrichtet, gelten die Höchstgrenzen des so genannten persönlichen Bedarfs. Die liegen für Spirituosen bei 20, für Wein bei 90 und für Bier bei 110 Litern (pro Person ab 20 Jahre). Empfehlung: Vor Reiseantritt noch einmal prüfen, in diesem Punkt ändern sich die gesetzlichen Bestimmungen dauernd (www.tullverket.se).

Nautischer Reiseführer Gerti und Harm Claußen, „Schweden – Die Westküste", Delius Klasing Verlag, 28 Euro.

Charter Unter www.rtc.se kommt man an die Vercharterung von Privatyachten unterschiedlicher Qualität. Master Yachting (www.master-yachting.de) betreibt eine kleine Flotte in Marstrand. Empfehlenswert ist auch www.scancharter.dk.