



Rund Gotland!

von Andreas Pfalzgraf

Der Entschluss, mit der Shark rund um Gotland zu segeln, fiel schon vor drei Jahren. Ausschlaggebend waren zuerst die reizvolle, exponierte Lage in Mitten der Ostsee und verschiedene begeisterte Berichte, insbesondere von Visby als einzigartige Mischung aus mittelalterlicher Hansestadt, pulsierendem Kulturzentrum und mediterraner Sommerparty. Bei näherer Vorbereitung wurde Gotland noch reizvoller. Spektakuläre Küsten mit hohen Kalksteinklippen und den versteinerten Resten urzeitlicher tropischer Korallenriffe versprachen reichhaltige Fossilienfunde am Strand. Bild- und Runensteine aus der Völkerwanderungs- und Wikingerzeit, sowie über 300 sogenannte Schiffssetzungen (in Schiffsform gesetzte große Steine zur Einschließung von Urnengräbern aus der Bronze- und Eisenzeit) bieten weitere Ziele für den Landaufenthalt.

Anreise: Halle – Oskarshamn, 750 km Straße, 78 nm Fährre

Als eigentlichen Startpunkt der Segeltour wählten wir den Sportboothafen Ernemar bei Oskarshamn. Ohne Stau und damit relativ entspannt rollten wir gegen Norden. Zwei Stunden vor Abfahrt unserer Fähre nach Trelleborg wurde der Überseehafen in Rostock-Warnemünde erreicht. Auf der Fähre begann der eigentliche Urlaub. Kurz nach neun Uhr abends ging es an Land. Nach noch einer Stunde Autofahrt hatten wir die etwas dichter besiedelte Küstenregion um Malmö verlassen und suchten einen ruhigen Rastplatz für die Übernachtung auf. Ruder und Großbaum wurden von den Kojenplätzen an Deck geräumt und unsere vierköpfige Familie freute sich auf die erste Nacht an Bord.





Am Montagvormittag ging es auf der E 22 abwechslungsreich weiter Richtung Norden. Kurz nach dem Mittag war die Etappe geschafft. Wir rollten in den Hafen und staunten. Vor uns am Kay stand ein Gespann aus Deutschland mit einer Shark auf dem Trailer. Die Überraschung war gegenseitig. Das Boot vor uns sollte allerdings nicht direkt in See stechen. Die 40 Jahre alte, noch original glänzende Shark hatte lange ihren Liegeplatz in Schweden und über unser Sharkforum gerade einen neuen Besitzer aus Deutschland gefunden.

Um unser Boot kranen zu lassen, hatte ich vom Hafenmeister zuvor per mail die Telefonnummer eines Bootsserviceunternehmens erhalten. Die Verständigung auf Englisch war in Schweden eigentlich nie ein Problem. Wir trafen nur einmal auf einen alten, ehrenamtlichen Hafenmeister, der überhaupt kein Englisch sprach. Mit dem Bootsservice kamen wir schnell überein. Zum Kranen kam ein großer Gabelstapler. Die Füße dienten als Traverse. Im Handumdrehen waren die Gurte um den Rumpf gelegt, das Boot vom Trailer gelupft und über die Kante ins Hafenbecken gesetzt



Oskarshamn – Grankullavik, 24 nm

Mit sonnigem Wetter und einem frischen WNW bis 5 Bft herrschten ideale Bedingungen für den ersten Schlag rüber zur Nordspitze Ölands. Halbwind rauschte das Boot durch den Kalmarsund. Nach drei Stunden begann der Wind langsam immer weiter nachzulassen.





Wir erreichten unter Segeln noch fast den Leuchtturm an der Nordspitze Ölands. Die Einfahrt zu unserm Ziel, dem Anleger in der Grankullavik, lag nur noch wenig östlich, als der Wind einschlief. Die Grankullavik (frei übersetzt – Große Kullerbucht, schwedisch ist einfach) ist ein 2 Meilen großer runder Haffsee mit einem Fähranleger ohne regelmäßigen Fährverkehr. Der Anleger fungiert als Gästehafen und Wohnmobilstellplatz inmitten der Natur. Am Abend herrschte noch ein wenig Betrieb mit Besuchern, die sich dieses Ende von Öland und/oder den Hafen anschauen wollten. Mit uns gab es vier Boote, drei Wohnmobile und viele Möwen zu betrachten. Wir nutzten das relativ warme Wasser (unser elektronisches Bordinstrument zeigte eine Wassertemperatur von 37°C, danach gab es seinen Dienst auf) noch für ein abendliches Bad. Mit dem Wetterbericht WSW, NW drehend 3 - 4 freuten wir uns auf Gotland. Um früh auch los zu kommen, wollten wir den Wecker auf sechs stellen.

Grankullavik – Klintehamn 37 nm

Geweckt wurden wir noch früher als geplant. Aus länger vergangenen Tagen stehen um den Anleger noch die Reste von Spundwänden und weiteren Brücken. Hier hatten sich verschiedene Schwärme von Möwen aus dem Bereich der mittleren Ostsee zu einem wichtigen morgendlichen Meeting versammelt. Die lautstarken simultanen Diskussionen verstummten erst, nachdem wir aufgestanden waren. Um halb acht zogen wir die Segel



⚓ unter Spinnaker





hoch. Nach dem Verlassen der Bucht ging es bei schönen drei Windstärken unter Spinnacker auf Ostkurs. Die Sonne schien, das Land verschwand hinter dem Horizont, zeitweise waren rundherum keine anderen Boote oder Schiffe zu sehen. Das große Gefühl der Freiheit wurde gegen Mittag kleiner, als der Wind immer mehr nachließ. Der Spi begann in der Dünung zu schlabbern und die Geschwindigkeit sank unter 2 Knoten. Um zwölf hatten wir die Hälfte des Weges gesegelt und begannen den Rest zu motoren. Da wir keinen externen Tank für den Außenborder mitführen, brauchten wir jede Stunde eine kleine Nachfüllpause. Ein-, zweimal schien es dabei, als würde wieder etwas mehr Wind kommen, aber erst ein bis zwei Meilen vor der Küste setzte noch eine leichte Thermik ein, die wir dann aber auch nicht mehr nutzen wollten.

Bevor Gotland am Horizont erscheint, erkennt man zwei sehr markante Inseln mit einem über 50 m hohen Felsplateau. Vogelfreunde werden Stora und Lila Karlsö vielleicht als wichtigen Brutplatz von Trottellummen und Tordalken kennen. Für Sportboote ist Anlegen dort nicht erlaubt. Besucher können nur begrenzt mit einer kleinen Fähre von Klintehamn die Inseln besuchen.

Auch Klintehamn ist schon aus großer Entfernung auszumachen. Das Silo und Sägewerk am Hafen erkennt man mit als Erstes von Gotland. Davor liegt allerdings noch eine größere Untiefe, die den Hafen gegen die See schützt. Eine schmale Rinne führt zu dem Sportboothafen, der direkt hinter dem Sägewerk liegt und als kleiner Fjord etwas ins Land einschneidet. Kurz vor fünf nahmen wir die Parade ab. Die Plätze an der Pier gleich hinter dem Molenkopf für die größeren Boote waren gut belegt. Hier lag man schon im Päckchen. Es folgte eine eng belegte Reihe mit Heckbojen. Bei den Kleinbootplätzen, Schwimmsteg mit Auslegern, noch weiter drin, hatten wir dann die freie Auswahl. Wir waren auf Gotland!

Zur Erfrischung gönnen wir uns ein Bad in der See und begaben uns auf Landgang. Klintehamn ist ein größeres Dorf. Viele Häuser scheinen hier als Ferienhäuser zu dienen. Alles wirkte ruhig und gediegen. Nur ein schwerer Verkehrsunfall an der Hauptstraße trübte das friedliche Bild. Mit dem Boot scheint die Reise sicherer.

Klintehamn – Burgsvik 30 nm

Die Vorhersage W - SW 3 - 4 und der Trend für die nächsten drei Tage NW 5 - 6 bestärkten uns im Plan, Gotland linksherum zu runden. Den kräftigen NW wollten wir möglichst etwas unter Land auf der Ostseite der Insel absegeln. Soweit war es aber zunächst noch nicht. Bei SW drei mussten wir zunächst Kreuzen. Dabei wurde der Wind schwächer und drehte noch etwas auf Süd. Wir wechselten von der Fock auf die 150er Genua und kamen so auch weiter gegen Süden voran. Der Hafen Burgsvik, der uns im Süden erwartete, liegt in einer großen Bucht. Zur See, Richtung Nord-Westen, liegt wieder eine weiträumige Untiefe, die durch mehrere Windräder gut zu erkennen ist. Nach dem Umschiffen dieses großen Wellenbrechers ging es nochmal raumschots bei vier Windstärken in den Endspurt. Für Gästeboote bietet der Hafen von Burgsvik nur eine Betonpier. Mit 7 bis 8 Yachten, die hier längsseits lie-





gen, war der Hafen schon gut gefüllt. Ganz innen zur Landseite der Pier nahmen wir den letzten direkten Platz. Der Beton der Pier wurde vor den Booten mit großen LKW-Reifen geschützt. Für unser kleines Boot und unsere nicht so riesigen Kinder erschienen die Reifen auch hilfreich, um den ca. einen Meter Höhenunterschied zwischen Deck und Pier zu überwinden. Als alle an Land waren, hieß es dann, wer fürchtet sich vorm schwarzen Mann? Die Reifen hatten ein Stadium der Zersetzung des Gummis erreicht, dass sie im Wesentlichen vom Ruß zusammengehalten wurden. Hände, Kleidung und Schuhe waren schwarz, ebenso unsere eigentlich weiße Bordwand. Die Spuren von den Schuhen auf Deck waren mit Bordmitteln nicht zu entfernen. Sie haben uns die ganze Reise an Burgsvik erinnert.

Westlich des Hafens schließt sich ein schöner, in Gotland nicht überall zu findender Sandstrand an. Bei dem weiterhin besten Sonnenwetter herrschte auf der Hafenmole reges Badeleben. Vom Hafen und Strand läuft man einen guten Kilometer bis zum Ortskern von Burgsvik. Hier frischten wir unsere Vorräte auf und fanden auch eine Tankstelle mit Tankwart. Wir nutzten die Chance und befüllten den auf der Überfahrt gelenzten Kanister. Auch mit dem Gepäck war der Weg zurück an von Fliederhecken gesäumten Feriengrundstücken nicht langweilig. An dem sonnigen Abend war überall bunter Betrieb.

Burgsvik – Ronehamn 42 nm

Angesagt waren zunächst W - SW 3 - 4 später NW-N drehend, zunehmend 5, Schauerböen. Am Morgen wurde es schon deutlich unruhig im Hafen. Der Wind kam bereits ziemlich aus Nord. Die nach Norden in die Bucht ragende Mole bot kaum mehr Schutz. In der ca. 5 Meilen breiten Bucht bauten sich zwar noch keine großen Wellen auf, aber es wurde ungemütlich. Wir brachen auf, bevor der Wind richtig aus Nord in den Hafen hineinwehte.

Mit Reff und Fock machten wir guten Speed voraus. Draußen erwarteten uns die ange-





kündigten 2 m Welle. Einerseits wurde es richtig heiß, im Surf die Wellen runter zu schießen. Andererseits entwickelten sich sehr unangenehme Kräfte, die am Ruder zogen. Der Wind nahm kontinuierlich an Stärke zu. Nach weniger als zwei Stunden hatten wir die Südspitze Gotlands erreicht. An landschaftlichen Eindrücken sind die Wellenberge und -täler am deutlichsten hängen geblieben. Im Surf bei über 10 Knoten Bootsgeschwindigkeit war die Halse kein Problem. Auf NO-Kurs anzulufen wurde schwieriger. Die Windstärke betrug mittlerweile 6 Bft. und das Boot musste sehr eng an die Windkante gesteuert werden, um nicht ständig zu sehr auf die Seite gelegt zu werden. Um im Urlaub etwas zu entspannen, sollte die Fock eingerollt werden. Unser Shark üblicher Endlosroller war hier überfordert. Mit Kraftaufwand drehten wir die Fock unten ein, in der oberen Hälfte hielt der Wind das Segel stramm knatternd offen. Wir gaben unsere Höhe auf und gingen zurück auf Vorwindkurs. Bei dem jetzt geringeren Druck ließ die Fock sich aufwickeln, aber auch im dritten Versuch bildeten sich immer wieder kleine Windsäcke, die kräftig am Rigg schüttelten. Es half nur, den Lifebelt in die Streckgurte einzupicken und auf dem in den Wellen bockenden Vorschiff die Fock runter zu nehmen. Froh waren wir dann über die wunderbar geräumige Achterpiek der Shark, in der das Segel zwischenzeitlich entsorgt wurde. Den Rest des Segeltages benötigten wir es nicht mehr.

Die Hoffnung, dass bei NW auf der Ostseite weniger Wellen unsere Fahrt behindern würden, erfüllte sich nur zum Teil. Auf den ersten Meilen hinter der Südspitze wurde das Wasser tatsächlich deutlich ruhiger. Hinter der zweiten Huk im Südosten führte der Kurs direkt nach Norden. Hier kam die See wieder mit 1 -2 m Wellenhöhe genau aus der Kursrichtung. Die Wellen rollten parallel zur Küste in einem Winkel von ca. 45° zur Windrichtung. Als wir ein weiteres Segelboot auf unserem Kurs ausmachten, dass sich sehr mühsam mit etwas größerem Abstand zur Küste bewegte, wurde uns bewusst, dass die Ostküste Gotlands etwas abgelegen von den üblichen Sommerrouuten liegt. Wir begegneten an dem neunstündigen Segeltag nur vier Booten.

Auch im geräumigen Hafen von Ronehamn trafen wir nicht auf eine größere Zahl von Booten, die hier vielleicht Schutz gesucht hätten. An der Gästepier lag nur ein Segler und so konnten wir auch bequem längsseits wieder an alten Autoreifen liegen.

In der Umgebung des Hafens, 3 km landeinwärts findet sich Gotlands größtes Rollsteingrab, Uggarderojr. Es hat eine Höhe von ca. 8 m und ist im Durchmesser 45 m weit. Das Innere des Hügels ist bisher archäologisch nicht näher untersucht worden. Wir hatten am Abend auch nicht mehr Kraft und Lust, unseren Horizont noch um dieses kulturelle Erbe der Bronzezeit zu erweitern.

Ronehamn – Ljugarn 19 nm

Um von Gotland auch Eindrücke vom Land zu erhalten, wählten wir als nächstes Ziel das nicht allzu weit entfernte Ljugarn. Ein alter Badeort mit verschiedenen Sehenswürdigkeiten. Am stärksten fühlten wir uns von den Raukas angezogen. Die bizarren Kalk-





steinsäulen mit zahlreichen Versteinerungen aus den Urmeeren der Silurzeit schließen den Strandbereich des Ortes nach Norden ab.

Um nach Ljugarn zu gelangen, konnten wir in Roneham wieder bei strahlendem Sonnenschein direkt unter Segeln von der Pier ablegen. Bei weiter frischem Nordwestwind mit 5 – 6 Bft segelten wir die Küste entlang bis zur Lausvik. Hier legten wir einmal um und steuerten auf den Hafen zu. Die Navigation war so einfach, dass es fast schief gegangen wäre. Der schöne große Sandstrand von Ljugarn wandert, wie es Sand nun einmal macht, mit den Strömungen und beschert auch den Sharkseglern Untiefen. Kurz vor der Hafeneinfahrt kam plötzlich der Grund hoch und wir wurden darauf aufmerksam, ein kleines Tonnenpaar übersehen zu haben. Der Fehler ließ sich noch korrigieren. Im Hafen war die Gästebrücke am frühen Nachmittag noch völlig leer und sie blieb es auch. Um den ganzen Hafen verstreut waren verschiedene Schuppen, Objekte und alte Boote als Museum hergerichtet. Eine kleine Eisdiele rundete das Tourismusangebot ab. Hier bekamen wir auch die Telefonnummer des Hafenmeisters, der uns den Zugang zu den Sanitärräumen ermöglichen sollte.

Der Hafenmeister in Ljugarn war sehr interessiert an unserem woher und wohin. Auf meine Nachfrage, ob er ein professionelles Interesse an diesen Informationen habe, gab er an, dass die Küstenwache von ihm gerne genau wissen möchte, wer vor Gotland so unterwegs ist. Zum einen damit niemand verloren ginge, aber auch um die Küste hinsichtlich illegaler Gäste aus nicht EU-Ländern (Russland) zu bewachen.

Unseren Spaziergang zu den Raukas konnten wir ohne die Kinder unternehmen. Als wir bei der Rückkehr unsere reiche Ausbeute an Bildern und Fossilienfunden präsentierten, waren sie doch überrascht, welche Schätze manchmal darauf warten, aufgehoben zu werden. Durch die Landhebung in Nordeuropa zählen die Kalksteinformationen mit ihren Unmengen an Einlagerungen auch quasi zu den nachwachsenden Rohstoffen. Es ist nicht erlaubt, sich





einzelne Stücke aus dem Fels herauszuschlagen. Aber, was durch die Verwitterung freigesetzt verfügbar auf dem Boden liegt, ist unvergleichlich reichhaltiger als die Funde, die man sonst an den dänischen und deutschen Kliffküsten sammeln kann.

Ljugarn – Herrvik, 15 nm

Wieder begleiteten uns der Sonnenschein und ein frischer Nordwind nach Herrvik. Auch diese Etappe war einfach zu navigieren. Etwas Kribbeln stellte sich wieder beim Einlaufen in den Hafen ein. Herrvik liegt am Nordufer einer Halbinsel in einer kleinen Bucht. Bei dem frischen Nordwind bauten sich vor dem Hafen in der Bucht unangenehme hohe Brandungswellen auf. Durch sechs verschachtelte hohe Mauern ist der innere Hafen auch unter diesen Bedingungen gut geschützt, aber die Ansteuerung war unruhig. Hinter der zweiten Mauer ließ sich dann schnell das Groß bergen. Die leere Gästebücke hinter der dritten Mauer war mit Hecktonnen im 20 m Abstand zur Mole eher für größere Yachten gedacht. Das Wasser schwappte hier auch noch sichtbar hin und her. Wir fuhren durch in den inneren Hafen und legten uns an einen kleinen Steg zu den Angelbooten. Die innere Pier war hier tatsächlich mit ca. 8 Gästeböten gut belegt.

Diesmal kamen auch die Kinder mit auf Landgang. Ziel war die ca. 30 m hohe Steilküste von Grogarnshuvud. Die wild geformte, grauweiße Kalksteinwand mit Höhlen und Überhängen wurde als „episch“ gelobt. Auch der Sammeltrieb konnte hinsichtlich weiterer Versteinerungen hinreichend befriedigt werden.

Zurück im Hafen warteten wir erst mal auf den Hafenmeister, da die Sanitarräume nur mittels Chipkarte zugänglich waren. Statt vom Hafenmeister erhielten wir Besuch von vier kräftigen jungen Herren in Uniform. Je zwei vom Zoll und von der Küstenwache. Außer den schon bekannten Fragen nach dem woher und wohin wollten sie nichts weiter.

Danach riefen wir die am Büro aushängenden Nummern des Hafenmeisters an. Auf die erste Nummer war ein Anrufbeantworter geschaltet. Bei der zweiten Nummer eine lebendige Frauenstimme, die bat, die erste Nummer anzurufen. Als ich damit nicht zufrieden war, versprach sie, sich zu kümmern und den zuständigen Kollegen in den Hafen zu schicken. Allein es passierte nichts und wir mussten wählen, zwischen dem Tipp des Hafenhandbuchs: „Schöne Spaziergänge entlang der nördlichen Kliffküste“ oder bei den anderen Gästen zu fragen, um uns eine Chip-Karte auszuleihen.

Herrvik – Slite, 30 nm

Von der Steilküste Grogarnshuvud hatten wir am Nachmittag zuvor die mächtigen Silos des Zementwerkes in Slite gesehen. Die Etappe wurde trotzdem zur anstrengendsten der Reise. Die Windvorhersage N 5, NW drehend 5 - 6, zunehmend 7 war eine Überlegung wert, einen Hafentag einzulegen. Die weiteren Aussichten versprechen aber erst für den übernächsten Tag wieder nachlassenden Wind. Für zwei Hafentage in Herrvik fehlte uns, auch mit dem Blick auf den noch fehlenden Zugang zu den Sanitarräumen, die Geduld. Bei





morgens noch moderaten 4-5 Windstärken stellten die Wellen vor dem Hafen noch kein großes Hindernis da. Im Vorhafen wurden die Segel gesetzt. Mit einem Reff und kräftig Gas für den 4 PS Außenborder ging es hinaus. Um nicht allzu viel von den 7 Windstärken mitzunehmen, ließen wir diesmal die Fock die gesamte Strecke stehen. Die stetige Windzunahme wurde an der Windkante ausgesegelt. Durch die Lage und den Wind kam immer mehr Wasser über Deck und Aufbau. Aus der Backskiste pützte ich im Hafen dann ca. 20 l Seewasser heraus. Wieviel durch das Schiebeluk in die Kajüte lief, ließ sich weniger leicht abmessen. Hier saugten die Polster den größten Teil auf. Als wir gegen 16 Uhr in Slite einliefen, waren wir richtig durchgefroren. Slite ist der drittgrößte Ort auf Gotland. Auch wenn wir wieder das einzige Gästebot waren, so wurde der Hafen doch gut bewirtschaftet. An einer anständigen Fischbude erhielten wir alles, wonach uns der Sinn stand. Wir nahmen gleich zwei Karten für Duschen und Toiletten. Das Trocknen der Polster übernahm der Wind, der allerdings vom Zementwerk pustend leicht staubig war. Mit der Vorhersage N 6 - 7, See 3 m, verschoben wir weitere Aktivitäten auf den nun sicher folgenden Hafentag und gingen früh schlafen.

Slite Hafentag

Am Morgen waren wir nicht mehr die einzigen Gäste. Gegenüber von unserer kleinen Box hatte nachts die klassische englische 8 m R Yacht „IF“ längsseits festgemacht. Erstaunlich war, dass wir dabei nicht gehört hatten, wie der sehr spitze Steven der „IF“ den äußeren Stegbalken und einige Bohlen zerhackte. „Very rough“ sei es gewesen. Das blieb es auch bis zum späten Nachmittag. Grauer Himmel und immer wieder kleine Regenböen waren für zwei Spaziergänge durch Slite genau richtig. Wirklich sehenswerte ist am Ortsrand der Blick in Gotlands Untergrund. Hier wird seit Jahrhunderten im Tagebau Kalkstein gewonnen. Einer der künstlichen Canyons beginnt kaum einen Kilometer vom Hafen. Von einem an der Straße als Aussichtspunkt eingerichteten Parkplatz, kann man das geschäftige staubige Treiben des Steinbruchs beobachten.

Slite – Lauterhorn, 29 nm

Bei nordwestlichen Winden zwischen 4 und 5 trauten wir uns wieder ohne Reff auf die See. Die Nordostecke Gotlands bietet eine abwechslungsreiche, mit Buchten und Inseln gegliederte bewaldete Kalksteinküste. Aus verschiedenen Winkeln tauchten Segelboote auf. Hier in der Abgeschiedenheit bieten alte Kalkverladepiers naturnahe ruhige Liegemöglichkeiten. Ganz im Nordosten Gotlands ist die Insel Farö vorgelagert. Unsere Etappe führte durch den gut 10 km langen Farösund auf die Nordwestseite Farös. Im Farösund finden sich gleich drei Sportboothäfen. Viel Betrieb herrschte hier aber auch nur bei der Autofähre, da Farö wegen seiner besonders langen und mächtigen Raukaküsten zum Pflichtprogramm des Gotlandurlaubs zählt.

Für die Segler, die auf Gotland nicht nur Visby ansteuern wollen, dürfte Lauterhorn der





nächst beliebte Hafen sein. Obwohl oder vielleicht auch weil Lauterhorn wenig Hafenkompfort bietet. Die nach unserem Törnführer von 2007 noch zur Wasserversorgung dienende Handpumpe war allerdings schon mit einem Schloß gegen Nostalgiker gesichert. Es gab eine Wasserleitung und auch Duschen. Die zwei Herzhäuschen erfreuten durch eine liebevolle Ausstattung. Um dorthin zu gelangen, mussten wir in dem mit ca. 30 Booten gut belegten Hafen erst Platz finden. Die Sharkattribute: Wendig, schmal, geringer Tiefgang ließen uns ganz innen den vorletzten freien Stegplatz belegen. Vielmehr als die Handbreit Wasser unter dem Kiel war es nicht. Bis dahin hatten wir auf unseren Liegeplätzen keine Schwankungen des Wasserstandes beobachtet. Der nachmittägliche Landgang führte uns wieder mit den Kindern am Klapperstrand entlang Richtung Diggerhuvud zur längsten der vielen Raukaküsten. In der tiefer stehenden Sonne entwickeln die vielgestaltigen Steine eine spürbar mystische Stimmung.

Lauterhorn – Lickershamn, 23 nm

Die Vorhersage Nord 3 Bft. versprach entspanntes Segeln. Zum Auslaufen war es noch recht flau und über der See etwas dunstig. Wir setzten das Groß, gingen aber weiter unter Motor auf Westkurs. Mit etwas Abstand zum Ufer wandelte sich der Dunst in Nebel. Wie weit die Sicht reichte, lässt sich sehr schwer schätzen, vielleicht meistens zwischen 50 und 200 m. Solange nichts aus dem Nebel auftaucht, ist das





Grau ohne Maßstab. Vier Stunden tuckerten wir langsam immer wieder in den Nebel hinein-horchend vor uns hin. Kaum Geräusche.

Gegen Mittag hörten wir einen Motor und Stimmen. Wir bliesen in unser Nebelhorn und bekamen aus drei oder vier Richtungen und unterschiedlichen Entfernungen Antwort. Ein etwas schneller laufender Motor schien jetzt auf uns zu zukommen. Wir bliesen noch einmal. Das Motorengeräusch wurde wieder leiser. Die Stimmen waren immer noch in der Nähe. Dann näherten wir uns wieder dem Land. 4 Meilen vor unserem Ziel begann es sich zu lichten und ein leichter Nordwind setzte ein. Etwa 200 m neben uns motorte ein anderes Segelboot. Von dort kamen die Stimmen.

Zur Erholung stoppten wir unseren Motor und zogen den Spi hoch. Es reichte gerade, um den Spinnacker stehen zu lassen. Mehr als zwei Knoten wollte das Log nicht anzeigen. Eine Stunde segeln reichte uns dann für den Tag. Der Motor musste die letzten zwei Meilen



bewältigen. Vor dem Hafen waren wir wieder unaufmerksam. Hier war es keine sandige Untiefe sondern ein großer Felsen der neben dem Boot bis knapp unter der Wasseroberfläche auftauchte. Es war nicht der einzige. Da wir uns von Norden näherten, hätte der Hinweis im Törnführer uns zu denken geben müssen: Achtung: Nördlich des Hafens erstreckt sich eine lange, flache, steinige Landzunge! Mit Schleichfahrt verließen wir glücklich die Landzunge, ohne an einen der Steine anzuecken.

Im Hafen und den beidseitig angrenzenden Sandstränden: Sonnenschein und reges sommerliches Badeleben. Die Gästebücke ist ziemlich lang und war auch mit Booten sehr gut gefüllt. Wir legten uns wieder schön nach innen, an den letzten Platz bevor es ganz flach wurde. Lickershamn steht auch auf den Tourplänen der Busunternehmer. Die „Jungfru“ ein schöner großer Rauka-Felsen mit tragischer Liebesgeschichte sorgt für zahlreiche Tagesausflüger. Wir nutzten die Infrastruktur noch für eine lustige Runde auf dem Minigolfplatz.





Lickershamn – Visby, 16 nm

Mit „Schwach, umlaufend, strichweise diesig“ sah es für die nächste Runde Segeln nicht so lustig aus. Aber ebenso wie der Seewetterbericht Begriffe wie Flaute oder Windstille gar nicht zu kennen scheint, ist dem Segler das Wort Langeweile ein Fremdwort. Wir beschäftigten uns zunächst bei scheinbarem leichtem Nordwind mit unserem Spinnacker. Scheinbar, weil nach den vielen Tagen mit kräftigem Nordwind nun ein deutlicher Strom nach Nord setzte, der das nach Süden gedrückte Wasser wieder zurückführte. Der Gegenstrom und das, was vom Nordwind vielleicht noch an wahren Wind überblieb, reichte um den Spinnacker zu füllen, wobei wir in einer Stunde vielleicht eine halbe Meile über Grund voran kamen. Da wir mehr Lust hatten, uns Visby anzusehen als immer das gleiche Stück Steilufer, entschieden wir uns wieder für den Motor. Die Küste zwischen Lickershamn und Visby ist gleichförmig steil und bewaldet. Gegen 14:00 Uhr fuhren wir in den inneren Yachthafen, der in der Saison längst nicht ausreicht, so dass weitere Areale der Hafenbecken noch für Yachten hergerichtet worden sind. Am frühen Nachmittag gab es aber auch im inneren Becken noch ein paar freie Plätze an Heckbojen. Nach dem Einchecken im Hafembüro brachen wir zu einem Stadtrundgang auf.

Visby war zur Hansezeit eine der großen Ostseemetropolen. 200 Häuser aus dem Mittelalter, das historische Gassengewirr und vor allem die 3,5 km lange Stadtmauer mit ca. 50 Türmen sind jetzt Weltkulturerbe. Dem im 15. Jahrhundert einsetzenden Niedergang sind bis heute mehr oder weniger noch als Ruinen sichtbar ein Dutzend großer Kirchen zum Opfer gefallen. Wir erliefen uns die Stadt zunächst entlang ihrer großen Mauer, hier konnte man sich in der Zeit zurückfallen lassen. Innerhalb der Mauern schoben sich zu viele Touristen durch die Gassen. Hier bekam der Ort erst abends Atmosphäre. Da es Freitagabend und Sommer war, spielten in sehr vielen Kneipen oder Höfen Livebands. Überall wurde gut gegessen und getrunken. Es war Party. Abends zurück auf dem Boot lagen wir zwischen „Highway to Hell“ und Karibikklingen.

Visby - Hafentag

Für die komprimierte Geschichtsladung: Silur (mit Urzeit Shark), Bronzezeit, Völkerwanderung, Wikinger, Hanse tauchten wir fast vier Stunden in die sehr nachfühlbare Präsentation von Objekten des regionalen Museums, „Fornsal“ ein. Den Kindern reichte dies an Geschichte. Nach einer kurzen Pause zog es uns noch zu den Kirchen bzw. Kirchenruinen. Der Besuch der Domkirche lohnte sich nicht nur aus bauhistorischen Gründen. In Vorbereitung einer Hochzeitsfeier sang sich dort eine kräftigen Frauenstimme zur Klavierbegleitung ganz herrlich in die wunderbare Edelschnulze: „Nights in white satin“ ein.

Im Hafen hatten wir im übrigen neue Nachbarn bekommen. Wir lagen jetzt zwischen zwei 45 Fuß Booten. Hinter unserem Heck wurden die Boote immer noch fetter. Der Abstand zwischen den Bäuchen betrug kaum mehr als einen Meter. Da der Hafen eng gepackt war, machten wir uns Gedanken, ob wir uns am nächsten Morgen dazwischen noch rausschie-





⚓ Hafentag in Visby

ben können. Irgendwie ist die Entwicklung zu großen Booten grotesk. So wenig Spaß, soviel Aufwand, wofür??

Visby – Grankullavik, 43 nm

Als wir um viertel nach sieben ablegten, war vor uns schon eine kleine Armada ausgelassen. Wie an Perlenschnüren zogen die Segler in die verschiedenen Richtungen. Offensichtlich schläft man auf großen Booten schlechter. Bei SO, also halbem Wind, kam die Genua wieder zum Einsatz. Zunächst mit Sonnenschein und leichten 2 Windstärken. Für den Nachmittag war zunehmend 4 - 5 versprochen. Über Mittag schlief der Wind aber nahezu ein. Für eine dreiviertel Stunde sorgte der Außenborder für Vortrieb. Der Himmel wurde grau und recht zügig stellte sich eine schöne vierer Brise ein. Die letzten drei Stunden dann herrliches Halbwindsegeln. Da die Vorräte auch schon nicht mehr ganz so umfangreich in den Stauräumen kullerten, konnte Pegasus geradezu über die Wellen fliegen oder doch eher hüpfen.

Unpassend war, dass zum Anlegen gegen 17:00 Uhr, als wir uns eigentlich über die vollendete Runde um Gotland hätten freuen können, ein ganz mieser Regen einsetzte.





Grankullavik – Sandvik, 24 nm

Zurück nach Oskarshamn waren es noch gut 20 Meilen für die wir noch drei Segeltage zur Verfügung hatten. Wobei die Vorhersage für den nächsten Tag, West 5 bis 7 auch noch eine Pause notwendig machen könnte. Wir entschieden uns für einen Abstecher in den Kalmarsund hinein. Wie weit, würde sich zeigen. Der Wind war recht schwach aus nördlichen Richtungen. Der Himmel verhangen, zeitweise regnete es. Die meiste Zeit segelten wir unter Spi die Küste von Öland entlang. Es waren erheblich mehr Boote unterwegs als vor Gotland. Kurz nach drei schlief der Wind ein. Dafür türmten sich die Wolken im Süden mächtig auf. Wir entschieden uns für Sandvik als nächsten Hafen. Der Ort wird von einer sehr großen Bockwindmühle überragt, die auch schon in Sichtweite war. Unter Motor nahmen wir die letzten Meilen in Angriff. Das Unwetter kam an diesem Nachmittag nicht mehr und wir konnten uns in Ruhe in dem Segelhafen einen Platz aussuchen. Mit Blick auf die Vorhersage und die nach Westen offene Hafeneinfahrt legten wir uns schön in eine Ecke mit möglichst viel Abstand zur Einfahrt.

Sandvik Hafentag

Nachts kam der angesagte Westwind und rüttelte an unser Cockpitpersenning, einer 2 x 3 m Standardplane, die über dem Baum gelegt und an der Fußreling mit Gummistrops fixiert, für Regen-, Sicht- und Windschutz im Niedergang sorgt. Bis zum Abend blies und regnete es. Der Lebensraum auf der Shark ist zwar schon als Puppenstube titulierte worden. Wir hatten es aber auch zu viert die ganze Zeit gemütlich und hatten das Gefühl, ein Regentag mit Nichtstun ist auch ein Geschenk. Trotz oder wegen des Windes bekamen wir im Laufe des Tages noch neue Stegnachbarn. Beim Festmachen sahen sie aus, als hätten sie den Atlantik bezwungen. Sie kamen allerdings nur vom Molenkopf. Die Plätze neben der Hafeneinfahrt waren durch die hineinlaufenden Wellen zu unruhig geworden. Die See gehörte heute ausschließlich den Surfern.

Sandvik – Oskarshamn, 24 nm

Der nächste Morgen brachte noch nicht gleich wieder Sonnenschein. Bei 3-4 Windstärken aus Südwest stand aber einer entspannten Heimreise nichts entgegen. Im nördlichen Kalmarsund sind dem Festland schon einige Schären vorgelagert. Für die letzte Etappe wählten wir nicht den direkten Weg über den Sund, sondern das Schärenfahrwasser direkt unter der Küste. Genau westlich von Sandvig liegt ein großes Zellstoffwerk. Dies bot mit seiner gut betonnten Ansteuerung einen leichten Einstieg in den kleinen Irrgarten an Inseln. Ansonsten wirkte die große Fabrik als Störfaktor in der Natur. Die Bäume auf den Inseln rund um die Anlage waren tot. Ob dies durch die an verschiedenen Stellen aufquellenden Dämpfe oder durch Kormorankolonien verursacht war, erschloss sich uns nicht. Es begann vor der Fabrik wie aus Kannen zu regnen und wir hofften, dass der Regen nur Wasser enthielt. Das einmal gefundene Fahrwasser war so gut betonnt, dass auch die schlechtere Orientierung im Re-





gen keine Schwierigkeiten heraufbeschwor. Kurz vor Oskarshamn, wo sich das Fahrwasser durch enge Passagen zwischen Felsen, Feriengrundstücken ganz dicht am Festland entlang schlängelte, tauchte die Sonne wieder auf und kurz vor unserem Yachthafen tauchten auch wir wieder aus dem Schärengarten auf.

Rückreise - Ausblick

Im Hafen verabredeten wir den Krantermin für den nächsten Tag. Mastlegen, Packen, Kranen und die Fahrt nach Trelleborg füllten diesen Tag dann auch aus. In Trelleborg übernachteten wir wieder auf dem Anhänger. Ein großer, mit Wohnmobilen und -wagen gefüllter Parkplatz diente als Standplatz von dem es früh um halb sieben zur Fähre ging. Deutschland empfing uns mit 33°C in Rostock. Auf dem weiteren Weg nach Süden kletterte das Thermometer bis 37°C. Auf der A9 wurden die Gefahren des Segelurlaubs wieder deutlich. Ein schwerer Unfall mit Rettungshubschraubern und Vollsperrung der Autobahn in beiden Richtungen zeigte, gegen welche Risiken man sich nur schwer schützen kann.

2014 werden wir im Sommer wieder Shark segeln und uns neue Reviere erkunden. So wie es aussieht, allerdings ohne Auto und ohne unseren Pegasus. Uns lockt Kanada mit der WM in Toronto.

