

Friedhelm Würfel



# DIE SCHWEDISCHE BOTTENKÜSTE

Im "Alaskan Skiff" mit dem Frühling nach Norden • Ein Reisebericht, Törnführer und Bilderbuch



Friedhelm Würfel

# **Die Schwedische Bottenküste**

Im "Alaskan Skiff" mit dem Frühling nach Norden

Ein Reisebericht, Törnführer und Bilderbuch

**Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

**Friedhelm Würfel**

Die Schwedische Bottenküste  
im „Alaskan Skiff“ mit dem Frühling nach Norden

Text, Fotos und Gestaltung: Friedhelm Würfel ([www.friedhelmwuerfel.de](http://www.friedhelmwuerfel.de))

Illustrationen: Petra Schmidt ([www.picturefactory.com](http://www.picturefactory.com))

Die Informationen in diesem Buch wurden mit großer Sorgfalt zusammengetragen. Autor und Verlag übernehmen aber für Irrtümer, Fehler oder Weglassungen keinerlei Gewährleistung oder Haftung. Fotos und Illustrationen dienen zur Orientierung und nicht zur Navigation. Sie ersetzen also keineswegs offizielle Seekarten.

Berlin: Pro BUSINESS 2009

ISBN 978-3-86805-607-5 (Softcover)

ISBN 978-3-86805-623-5 (Hardcover)

1. Auflage 2010

© 2010 by Pro BUSINESS GmbH

Schwedenstraße 14, 13357 Berlin

Alle Rechte vorbehalten.

Produktion und Herstellung: Pro BUSINESS GmbH

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier

Printed in Germany

[www.book-on-demand.de](http://www.book-on-demand.de)

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort des Autors</b> .....	7	<b>Fichten und Vögel</b>	
<b>Vorgeschichte</b> .....	9	Gran .....	44
<b>Reisebericht</b> .....	12	<b>Steinstadt</b>	
<b>Vorbereitungen</b> .....	12	Sundsvall .....	50
<b>Von Gävle bis zum Ängerman-Älven</b> .....	14	<b>Propeller und Wikinger</b>	
<b>Kalter Start</b>		Härnösand, Sandslån .....	54
Gävle, Huseliharén, Granskär, Enmaren .....	14	<b>Industriegeschichte</b>	
<b>Internet und Eisenhütte</b>		Ängermanälven, Kramfors .....	58
Axmar bruk.....	20	<b>Höga Kusten</b> .....	63
<b>Tankproblem</b>		<b>Högakustenleden</b>	
Sandarne, Prästgrundet.....	25	Lövvik.....	63
<b>„Wildnis light“</b>		<b>Berge und Seen</b>	
Agön, Hudiksvall.....	30	Häggvik, Nordingrå.....	67
<b>Landschafts- und Architektur fotografie</b>		<b>Überwintern auf der Insel</b>	
Delsbo .....	35	Högbonden, Bönhamn, Ulvön.....	72
<b>Felchen, Lachs und die Gävlefischerei</b>		<b>Morgendliche Träumerei und ihre Folgen</b>	
Hölick, Stocka .....	39	Mjältön.....	78

<b>Elektrische Navigation und Plastikpropeller</b>	
Trysunda, Örnsköldsvik .....	80
<b>Salvatore</b>	
Köpmanholmen .....	86
<b>Inseltage</b>	
Trysunda .....	91
<b>Norra Kvarken</b> .....	95
<b>Graue Stadt am Meer und Hafendidylle</b>	
Husum, Järnashamn .....	95
<b>Birken- und Universitätsstadt</b>	
Patholmsviken, Umeå .....	101
<b>“Inselcheninsel”</b>	
Holmön, Stora Fjäderägg.....	107
<b>Vom Norra Kvarken bis Haparanda</b> .....	115
<b>Geschichtsträchtigt</b>	
Ratan, Bjuröklubb.....	115
<b>Lachsreich</b>	
Skellefteå (Ursviken), Byske (Furuögrund).....	118
<b>Västkustsallad und linfrö tunnbröd</b>	
Stenskäret, Piteå .....	127
<b>Wetternachhersage</b>	
Luleå .....	132
<b>Luleås Schärengarten</b>	
Junkön, Kluntarna, Småskären, Brandsöskäret.....	136
<b>Haparandas Schärengarten</b>	
Malören, Sandskär .....	144
<b>Ende von Frühling, Ostsee und Reise</b>	
Haparanda hamn, Seskarö, Töre .....	152
<b>Fazit</b>	
Versuch einer Zusammenfassung .....	157
<b>KNIPSE - Bauweise, Daten, Ausrüstung</b> .....	164
<b>Literaturverzeichnis</b> .....	170
<b>Links</b> .....	172
Nützliche Websites .....	172
<b>Ortsregister</b> .....	173
<b>Übersichtskarten</b> .....	174
<b>Meine Bilder</b> .....	176

## Vorwort des Autors

Frühjahr 2009 - ich mache mich mit dem Auto auf den Weg von Hamburg nach Gävle, dem schwedischen "Tor zum Norden". Auf dem Trailer befindet sich KNIPSE, mein Alaskan Skiff, das ich in den zurückliegenden zweieinhalb Jahren selbst gebaut und erprobt habe. Der Plan: ich will mit dem Frühling nach Norden ziehen! Der Weg entlang der schwedischen Ostküste nach Haparanda führt mich in ein mare incognitum, das ich auf meinen früheren Skandinavienreisen noch nicht berührt habe und über das ich auch aus der Literatur wenig in Erfahrung bringen konnte. Mein Buch soll mit meinen persönlichen Erlebnissen dazu beitragen, interessierten Reisenden die schwedische Küste des Bottnischen Meerbusens näher zu bringen und mit nützlichen Tipps zu Häfen, Ankerbuchten und Anlegestellen die Planung einer Reise mit dem Boot zu unterstützen. Dabei werden die Angaben von Haferegistern nicht wiederholt, sie werden vielmehr durch zahlreiche Fotos und Illustrationen ergänzt. Ein Literaturverzeichnis und ein Verzeichnis nützlicher Links am Ende des Buches verweisen auf weitergehende Informationen.

Zwei Menschen möchte ich meinen ganz besonderen Dank aussprechen, meiner Partnerin Petra Schmidt und meiner Schwester Helma Raabe. Petra hat die Illustrationen für diese Buch erstellt. Vor allem aber wäre ohne ihren Einsatz diese Reise erst gar nicht möglich gewesen, da sie in der Zeit meiner Abwesenheit unser Atelier nicht nur offen gehalten und weitere Projekte bearbeitet hat. Sie hat auch meinen Anteil an den Arbeiten so vorbereitet und weitergeleitet, dass ich sie problemlos auf KNIPSE bearbeiten konnte. So war die Picture Factory während der gesamten Reisezeit voll einsatzfähig und für ihre Kunden da! Und ohne Helma und ihre Erfahrung mit Texten wäre dieses Buch auch nicht entstanden. Sie hat nicht nur zahlreiche Verbesserungsvorschläge eingebracht, sondern auch die Aufgabe der Lektorin übernommen. Ferner habe ich Dr. Konrad Raabe für seine Gesellschaft und das geduldige Ertragen meiner Kochkünste während der ersten Tage der Reise sowie Marlene Schmidt und meinem Freund und Kollegen Tilman Fulda für ihre Tipps und Anregungen für dieses Buch zu danken.



## Vorgeschichte

Mit 16 oder 17 Jahren habe ich mir zusammen mit einem Schulfreund das Segeln auf der Alster beigebracht. Das Interesse, auch Segelscheine zu machen, kam aber erst, als ich durch meinen ersten Job nach dem Mathematikstudium weit weg von jeglichem Gewässer war. In einer Art Panikreaktion machte ich innerhalb von zwei Jahren den Sportbootführerschein (Binnen und Buten), A-Schein, BR-Schein und das Seesprechfunkzeugnis. Ein erster Ausbildungstörn mit einer Jouet 37 führte mich von Skagen in norwegische Gewässer. Dort ging die nagelneue Maschine kaputt und wir segelten durch Skagerrak, Kattegat und die dänische Südsee zurück nach Heiligenhafen. Da überwiegend nur wenig Wind wehte, wurde Tag und Nacht gesegelt. Ich vermute, dass daher mein Faible für Nachtfahrten und insbesondere die Navigation bei Nacht rührt. 1980 kam schließlich - als vorläufig letzter Schein - das "Zeugnis über die Prüfung zum Sporthochseeschiffer" hinzu.

1982 wurde das erste eigene Boot auf Kiel gelegt: eine Glacer 40', Wattenkreuzer aus Stahl. Sie schien mir damals das ideale Fahrtenschiff zu sein. Auf-

grund einer Scheidung konnte ich das Projekt leider nicht zu Ende führen. Aber immerhin habe ich "meine" Glacer (die erste von mehr als 40, die die Bootswerft Gerdes in Varel gebaut hat) vor ein paar Jahren wiedergesehen.

Das zweite Boot war eine gebrauchte Vindö 40, mit der ich Mitte der 80er Jahre Nord- und Ostsee ausführlich erkundet habe.

Schließlich kam im Herbst 1988 der in Cannes nach den Plänen des genialen, 2002 leider viel zu früh verstorbene Konstrukteurs Daniel Zadig Bombigher gebaute Rumpf einer "Lady of Bermuda" per LKW-Transport nach Hamburg. Noch heute begeistern mich die klassischen Linien und die geniale Einfachheit der Schoner-Riggs der Bombigher-Schiffe ([www.classic-yacht-design.com](http://www.classic-yacht-design.com)). Zweieinhalb Jahre brauchte ich für den Innenausbau und immerhin konnte ich einige kleinere Reisen auf der Ostsee mit meinem Traumschiff machen, bevor ich auch dieses Schiff im Rahmen einer Scheidung verlor.

Nun, dachte ich, hätte ich für alle Zeiten genug von Booten, dem Segeln und der See über-

haupt und konzentrierte mich voll und ganz auf den Aufbau der Picture Factory zusammen mit meiner Partnerin, der Malerin Petra Schmidt ([www.picturefactory.com](http://www.picturefactory.com)). Aber vor ein paar Jahren packte es mich wieder: ich hatte begonnen am und auf dem Wasser zu fotografieren. Es folgte Boot Nummer 4: ein schöner, etwa 60 Jahre alter dänischer Zollkreuzer. Und wieder machte ich denselben Fehler wie bei früheren Projekten: Eignergemeinschaft. Diesmal war es ein Fotograf, der nach einem halben Jahr kalte Füße bekam angesichts der Arbeit, die so ein Klassiker macht. Für mich allein wäre es aber erst recht zu viel gewesen: Verkauf. Die Einladung zu einer Ausstellung meiner Bilder im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven war andererseits eine schöne Bestätigung, mit meinen Fotos auf einem guten Wege zu sein.

Ein Arbeitsboot musste also her, mit dem ich mich an Küsten und in Häfen bewegen konnte. Ein Motorboot wäre praktisch. Natürlich kann man auch von einem Segelboot aus hervorragende Bilder machen. Aber schön ist es schon, wenn nicht dauernd ein Spargel im Weg steht. Außerdem trailerbar, um die "Beweglichkeit" zu erhöhen. Eine Übernachtungs-

möglichkeit wäre gut. Und sowieso sollte alles ganz anders als alles Bisherige sein. Kosten durfte es auch nicht viel, denn mit Bildern werden nur die Wenigsten reich. Bei Recherchen im Internet stieß ich auf das "Alaskan Skiff" von Renn Tolman. Ende 2005 kaufte ich sein Buch. Zu meiner großen Überraschung fand ich darin keine Risse im klassischen Sinne, sondern Bauanleitungen in Form von Beschreibungen und Tabellen für das Alaskan Skiff in drei Größen und zahlreichen Varianten. Beeindruckt hat mich aber nicht nur die Form der Beschreibung, sondern auch der Grundgedanke des Designs: alles soll so einfach und funktionell wie möglich sein! Außerdem gefiel mir, dass die Form des Rumpfes stark an ein klassisches "dory" erinnert. Ich entschied mich für die mittlere Größe, ein Widebody (weitere Details siehe Kapitel „KNIPSE“). Am Wochenende nach der Eröffnung meiner Ausstellung "SEHSTÜCKE" in Bremerhaven begann ich mit dem Bau. Ende 2007 war KNIPSE fertig. Im Frühjahr und Sommer 2008 waren KNIPSE und ich viel im Hamburger Hafen unterwegs. Im Herbst folgte ein Test der „Reisetauglichkeit“ im Limfjord. Diesen Test hat KNIPSE mit derartiger Bravour bestanden, dass ich anfang

zu träumen. Nördlicher als Stockholm war ich mit einem Segelboot auf der Ostsee nie gekommen. Und dann gibt es doch am nördlichen Ende des bottenischen Meerbusens diese Stadt mit dem wunderschönen Namen: Haparanda ...

Konturen eines Reiseplans wurden erkennbar: Anreise mit Auto und Boot auf dem Trailer, Start in Gävle, dem schwedischen “Tor zum Norden”, Bootsreise entlang der schwedischen Küste bis nach Haparanda. Reisezeit: unbedingt Frühjahr! Bei bestem Licht, zusammen **mit dem Frühling nach Norden!**

KNIPSE auf einem Campingplatz bei Malmö am ersten Abend der Anreise zur schwedischen Bottenküste



## Reisebericht

Bericht von meiner Reise mit dem Alaskan Skiff KNIPSE von Gävle nach Haparanda im Frühjahr 2009

### Vorbereitungen

Alle Informationen sind im Internet zu finden! Richtig. Aber ich nehme auch gerne mal ein Buch zur Hand. Und da ist es auf dem deutschen Buchmarkt zum Thema schwedische Bottenküste richtig dünn. Zum Hinterland, also zum Beispiel zur Vorbereitung einer Wanderung in Lappland, gibt es wesentlich mehr Titel. Das machte mich nur neugieriger und ließ mich zunächst zum Klassiker greifen: „Die wunderbare Reise des kleinen Nils Holgersson mit den Wildgänsen“ (Literaturhinweise: [D4]). Selma Lagerlöf schrieb dieses Buch im Jahre 1906, um Schulkindern schwedische Landeskunde nahezubringen. Auch hier kommt der Norden - und vor allem seine Küste - relativ knapp weg, aber man bekommt doch schon einen ganz guten Eindruck von dem, was einen erwartet. Zu einer meiner ergiebigsten Informationsquellen

wurde ein Reiseführer aus dem Jahre 1900 [D2]. Hier wird nämlich ausführlich die Dampferoute von Stockholm nach Haparanda beschrieben, die ja in weiten Teilen identisch mit meinem Weg ist. Zur groben Planung der Reiseroute verwendete ich neben einem aktuellen Baedeker auch die beiden Übersegler „Bottensee“ und „Bottenwiek“ des BSH ([N7]und [N8]).

Leider habe ich in Deutschland keinen gedruckten Hafenfürer für den Bottnischen Meerbusen bekommen können. Es gibt zwar sehr brauchbare Internet-Sites mit den erforderlichen Informationen (zum Beispiel: [www.batsidan.com/hamn/](http://www.batsidan.com/hamn/) oder auch [www.gasthamnsguiden.se/](http://www.gasthamnsguiden.se/)), aber etwas Gedrucktes ist an Bord ungleich viel praktischer. Also habe ich das entsprechende Seehandbuch des BSH [N1] mitgenommen. Zu meiner

großen Freude enthält es wesentlich mehr Informationen für die Sportschiffahrt als die alten Seehandbücher des DHI. In Schweden selbst war es natürlich einfacher, an Hafeninformatoren heranzukommen: in einigen größeren Häfen liegt das kostenlose „Kustregistret“ [S1] aus und in Buchläden fand ich zwei kleine Bände mit Beschreibungen von Häfen und Ankerplätzen der Bottensee und Bottenwiek ([S2] und [S3]). Diese Bücher sind natürlich in perfektem Schwedisch geschrieben! Hier kam mir zugute, dass ich im Winter zwei Volkshochschulkurse Schwedisch besucht habe. Von früheren Schwedenaufenthalten weiß ich zwar, dass Englisch zur Verständigung völlig ausreichend ist. Aber trotzdem ist es doch nett und außerdem sehr praktisch, einige Brocken sagen und vor allem verstehen zu können. Viele ältere Menschen sprechen auch Deutsch. Bei den jüngeren ist dies allerdings völlig aus der Mode gekommen.

KNIPSE benötigte keine großartigen Vorbereitungen. Ihre Ausrüstung wurde lediglich um einen kleinen Heckanker und zwei Schärenanker ergänzt. Eine vollständige Auflistung ihrer

Ausrüstung befindet sich im Kapitel „KNIPSE“.

Wenig begeistert hat mich die Tatsache, dass in Schweden seit Ende 2008 Seenotpistolen auf Sportbooten nicht mehr zulässig sind und daher auch nicht mehr eingeführt werden dürfen. Im Küstenbereich halte ich aber ein 200 Meter hoch steigendes rotes Signal, das 20 Sekunden oder länger zu sehen ist, immer noch für eine der besten Möglichkeiten, auf eine Notlage aufmerksam zu machen. Und das wird am sichersten aus einer Pistole abgeschossen. Da die aber nun zu Hause bleiben musste, kaufte ich mir zähneknirschend entsprechende Signalaraketen, die aus einer handgehaltenen Plastikhülse abgeschossen werden. Kein sehr beruhigender Gedanke, als hätte man in einer Seenotsituation nicht schon Probleme genug!

KNIPSE ist ein sehr leichtes Boot und jedes zusätzliche Kilo Ausrüstung schlägt sich in höherem Benzinverbrauch nieder. Daher habe ich meine Proviantkisten vornehmlich mit Reis und Nudeln bestückt, so braucht man nicht unnötig Wasser durch die Gegend zu fahren. Und an Getränken ist Kaffee und Tee geplant, es finden lediglich drei Flaschen Wein für besondere Gelegenheiten Platz.

## Von Gävle bis zum Ångerman-Älven

### Kalter Start

Gävle, Huseliiharen, Granskär, Enmaren

Es ist etwa sieben Uhr morgens am 17. Mai. Wir sind im Sportboothafen Huseliiharen, Wasser- und Lufttemperatur betragen etwa 5°, die Sonne strahlt vom wolkenlosen Himmel, es war eine kalte Nacht, das Eis an Deck beginnt zu tauen, während der Morgenkaffee mein Inneres wärmt. Mir kommen Zweifel: ist es vielleicht doch zu früh im Jahr für diese Reise? Aber ich habe mir nun mal in den Kopf gesetzt, zusammen mit dem Frühling nach Norden zu ziehen.

Gestern Mittag sind wir nach 1.300 Kilometern Autofahrt und zwei Übernachtungen auf Campingplätzen bei Malmö und bei Stockholm - wo uns KNIPSE jeweils als „Wohnwagen“ diente - in Gävle angekommen. Wir, das sind mein Schwager Konni, der mich während der ersten Tage der Reise begleiten wird, mein Alaskan Skiff KNIPSE und ich.

Gävle gilt als „*porten till Norrland*“ („das Tor nach Norrland“, dem nördlichsten schwedischen Landes- teil) und ist die Hauptstadt der Provinz Gävleborgs



län und der historischen Provinz Gästrikland. Es begrüßt uns mit bestem Frühlingswetter und vielen Menschen auf den Straßen und in den Cafés rund um den Rathausplatz und in den Grünanlagen nördlich

davon. Die freundliche Stadt erweist sich als sehr geeignet, letzte Einkäufe zu tätigen.

Nordöstlich von Gävle liegt der kleine Sportboothafen Huseliiharen. Hier kommt KNIPSE per Slip in



Gävle, das „Alte Rathaus“  
beherbergt heute Teile der  
Universitätsbibliothek

ihr Element. Auto und Trailer finden Platz in einer Halle der benachbarten Bootswerft.

Neben der Kälte gibt es noch ein weiteres kleines Problem an diesem Sonntagmorgen. Gestern wurde zwar schon das eine oder andere Boot zu Wasser gelassen, aber ansonsten hält der kleine Hafen noch Winterschlaf. Immerhin funktionierte bereits ein Wasserhahn, so dass wir unseren Wasservorrat auffüllen konnten, die sanitären Anlagen sind aber noch verschlossen. Für „Notfälle“ haben wir ein PortaPotti an Bord, beschließen aber einfach früh aufzubrechen, um nach Limön, einer der vorgelagerten Schären, zu gehen. Die Sportbootkarte verzeichnet dort die Möglichkeit der Müllentsorgung und ein Trockenklo. Wir versuchen, Limön von Süden anzulaufen, müssen diesen Versuch aber abbrechen, da die in der Karte verzeichneten Tonnen (noch?) nicht ausliegen und machen kurze Zeit später am Anleger von Granskär fest, wo es ebenfalls Trockenklos gibt. Mehrere Segler und Motorboote haben auch hier festgemacht. Man scheint sich zu kennen, vielleicht ist es das Ansegeln eines Clubs. Noch ahnen wir nicht, dass es für längere Zeit das letzte Mal sein wird, dass wir andere Wassersport-

ler antreffen. Um halb zwölf brechen wir wieder auf und verlassen die Gävle-Bucht durch das Spalier der Leuchttower der „Holmuddsrännan“. Es weht mit etwa 4 Windstärken aus Nordost. Außerhalb des Schutzes der vorgelagerten Schären wird die Welle für die kleine KNIPSE schon durchaus unangenehm. Wir entschließen uns deshalb, zwischen den Inselchen Enmaren und Skeppmaren (der Name „Skeppmaren“ ist in der Seekarte nicht verzeichnet) zu ankern.

Die Sonne steht nun hoch am Himmel und heizt uns ordentlich ein. Sonnenschutz ist angesagt, und die Bedenken vom Morgen sind vergessen. Die beiden kleinen Inseln laden zum Spaziergang ein. Also wird das Schlauchboot aufgeblasen. Alles macht in Frühling: die Birken schlagen aus, es sprießt der Klee, die Buschwindröschen blühen. Meerenten und Säger beobachten unser Treiben aus einiger Entfernung. Besonders überrascht es mich, auf derart kleinen Inseln Elchlosung zu finden. Dabei ist das völlig logisch: Elche sind hier zwar sicher kein Standwild, aber sie sind sehr gute Schwimmer. Und im Winter ist es für sie sogar nur ein kleiner Spaziergang auf die festlandnahen Inseln.



Huseliharen,  
Hafen und Slipanlage

Ansteuerung von Huseliharen, Foto auf Position  $60^{\circ}43,463'$  N  $17^{\circ}17,203'$  E. Der kleinere Hafen ist durch eine Landzunge von der größeren Engesbergviken, in der auch größere Boote Platz finden, getrennt.





Granskär

Holmuddsrännan, Foto auf Position 60°43,94N 17°19,65E





Enmaren - Skeppmaren, nordwestlich von Enmaren verzeichnet die Seekarte einen Ankerplatz für größere Schiffe auf Position  $60^{\circ}48,7'N$   $17^{\circ}16,8'E$ . Von dort aus haben wir uns mit dem Echolot in südöstliche Richtung vorgetastet, um zwischen Enmaren und Skeppmaren zu ankern. Dort liegt man geschützt vor Winden aus allen Richtungen.





KNIPSE, ein selbstgebautes Alaskan Skiff, steht mit seinem Erbauer, dem Mathematiker Friedhelm Würfel, vor seiner ersten Bewährungsprobe: Im Frühjahr 2009 geht es von Gävle aus nach Norden mit dem Ziel, die wenig bereiste Nordküste Schwedens kennenzulernen. Die etwa 800 Seemeilen lange Reise wird zu einem großartigen Erlebnis, in diesem Buch festgehalten in Bild und Text. Über die persönlichen Eindrücke hinaus, die über Land und Leute informieren, erhält der Leser nützliche Informationen über Häfen und Ansteuerungen für die Planung und Durchführung einer Bootsreise entlang der schwedischen Bottenküste, denn der Autor möchte seine Leser mit seiner eigenen Begeisterung anstecken.

