

## Göta Kanal Törn 2005

<b>Bootstyp:</b>	Etap 30	"Libra"
	Länge	9,10 m
	Breite	3,15 m
	Tiefgang	1,75 m
	Verdrängung	3,6 t
	Segelfläche	50 m <sup>2</sup>
	Masthöhe	14 m
	Motor	13 kW/18 PS

<b>Crew:</b>	Manfred Brandes (64)	YCW Berlin / SSV Rostock
	Heidemarie Brandes (63)	YCW Berlin / SSV Rostock
	Wolfgang Domnitz (63)	Mitsegler

### Törnübersicht:

			Segeln	Motor
Sa.	28.05.2005	SSV Rostock-Gehlsdorf - Gedser Rev – Møns Klint – Kopenhagen – Helsingør – Kattegatt - Göteborg	228 sm	3 sm
So.	29.06.2005			
Mo.	30.05.2005			
Die.	31.05.2005	Hafentag in Göteborg (Nieselregen)		
Mi.	01.06.2005	Göteborg - Kungälv		17 sm
Do.	02.06.2005	Kungälv - Trollhättan		29 sm
Fr.	03.06.2005	Trollhättan – Vänersborg - Dalbergså	21 sm	10 sm
Sa.	04.06.2005	Hafentag in Dalbergså (Dauerregen)		
So.	05.06.2005	Dalbergså - Åmål	31 sm	
Mo.	06.06.2005	Åmål - Läckö	11 sm	19 sm
Die.	07.06.2005	Schlossbesichtigung Läckö; Wanderung nach Spiken		
Mi.	08.06.2005	Läckö - Mariestad	15 sm	11 sm
Do.	09.06.2005	Mariestad - Kristinehamn	40 sm	
Fr.	10.06.2005	Kristinehamn - Sjötorp	33 sm	2 sm
Sa.	11.06.2005	Sjötorp - Töreboda		10 sm
So.	12.06.2005	Töreboda - Karlsborg		25 sm
Mo.	13.06.2005	Karlsborg - Vadstena	9 sm	6 sm
Die.	14.06.2005	Vadstena - Motala	11 sm	2 sm
Mi.	15.06.2005	Motala - Norsholm		35 sm
Do.	16.06.2005	Norsholm - Stegeborg	2 sm	20 sm
Fr.	17.06.2005	Stegeborg - Västervik	6 sm	52 sm
Sa.	18.06.2005	Västervik - Sandvik	27 sm	18 sm
So.	19.06.2005	Sandvik – Kalmarsund – Utlängan - Hanö Bucht – Sandhamaren – Gislövs Läge	183 sm	4 sm
Mo.	20.06.2005			
Die.	21.06.2005			
Mi.	22.06.2005	Hafentag, Stadtbesichtigung Trelleborg		
Do.	23.06.2005	Gislövs Läge – Langer Ort (Vitte) Hiddensee	49 sm	2 sm
Fr.	24.06.2005	Langer Ort (Vitte) Hiddensee - SSV Rostock-Gehlsdorf	38 sm	22 sm
	<b>Resümee:</b>	24 Segeltage, 4 Hafentage, 4 Nachtfahrten, 1 Nachtansteuerung, 64 Schleusen, 4 mal Reffen, 8 mal Fockwechsel, 12 mal Blister, 6 mal Spi gesetzt	ges. 180 h Blister 40 h Spi 8 h	ges. 80 h Diesel: ca. 80 l
		<b>Summe: 991 sm</b>	<b>704 sm</b>	<b>287 sm</b>

**Nachtrag:** Diese Reise wurde sowohl von der Kreuzerabteilung des Deutschen Segler-Verbandes als auch vom Berliner Segler-Verband mit einer Silbermedaille ausgezeichnet.

#### Liste der Sicherheitsausrüstung und Navigationsmittel

4 Automatik-Schwimmwesten mit Lifebelt, 2 mal 8 m lange Sicherheitsleinen in Höhe Saling befestigt, 2 Rettungsringe (1 mit Leine), Markierungsboje, Rettungslicht, Blitzlampe, 2 Ankerbälle, Kegel, 3 Radarreflektoren, Nebelhorn, Handscheinwerfer, 2 Lenzpumpen, 2 Anker, Reitgewicht, elektrische Ankerwinde, Schleppleine, Treibanker, Seenotsignale im Notpack, Schlauchboot (Etap ist unsinkbar), Elektroaußenborder, 2 Feuerlöscher, Feuerlöschdecke, Bordapotheke, Erste Hilfe-Koffer, Leckpfropfen, fest angeschlagene Bullentalen, nachgerüstete Backstagen, Spibaumlift, 2 parallele Drahtvorstags, 4 Stagreiter-Vorsegel, Spinnaker, Blister, Wurfleine, 2 Pützen, Taucherbrille, Flossen, Neopren-Anzug, 2-Farben-Positionslicht, Hecklicht, Toplicht, 3-Farben-Licht, Ankerlicht auf Masttop, Steuerkompass, GPS mit Tochterinstrument im Cockpit, Log, Echolot (zusätzlich vorausschauend), Windanzeige, Handwindmesser, Handlot, 2 elektrische Pinnenpiloten, DSC-UKW-Funk mit Notruf, Weltempfänger mit Kassettenrecorder, 2 Wetterempfänger für DWD (147 kHz und Kurzwelle), Radargerät, AIS-Radar, Handpeilkompass, Peilfernglas 7x50, Fernglas mit Bildstabilisator 14x40, Papierseekarten für Fahrtgebiet, zusätzlich elektronische Seekarten für Laptop, Revierhandbücher, Hafenhandbücher, Yachtpilot, Medizin auf See, Segelliteratur, Broschüren der KA, div. Bedienungsanleitungen

Die Navigation erfolgte hauptsächlich mit GPS nach eingegebenen Wegepunkten und Routen. Das Tochterinstrument erlaubt eine ständige Kurskontrolle im Cockpit. Über die NMEA-Schnittstelle ist eine direkte Führung des Autopiloten zum nächsten Wegepunkt möglich, wahlweise nach Umschaltung auf das Windinstrument, auch eine Steuerung nach vorgebbarem Windwinkel (Kreuzkurse). Ein älteres Hand-GPS mit internen Batterien war stets betriebsbereit. Durch regelmäßiges Einschalten wird der Almanach aktualisiert und so im Bedarfsfall die Position schneller gefunden. In den Schären und bei komplizierteren Hafenansteuerungen wurde der Laptop am Kartentisch als Kartenplotter benutzt. Bei eingeschränkter Sicht oder nachts wurde das Radargerät als weiteres Hilfsmittel zur Navigation und Kollisionsverhütung herangezogen. Der hohe Stromverbrauch verbietet auf langen Segelstrecken jedoch einen ständigen Betrieb. Permanent eingeschaltet war das neu installierte AIS-Radar. Es zeigt eindeutig die Bewegungsrichtung von Schiffen größer 300 BRT im Umkreis bis zu 32 sm, bezogen auf den eigenen GPS-Standort. Ein akustischer Alarm für eine vorgebbare Annäherung kann aktiviert werden.

#### **Vorbemerkungen zum Törn**

Seit 3 Jahren spricht meine Frau Heidi davon, durch den Göta Kanal zu fahren. Ich wollte diese Fahrt erst machen, wenn wir beide Rentner sind, um dann nicht mehr an das Zeitlimit eines Urlaubs von max. 4 Wochen gebunden zu sein. Sie hat im Winter einen Freund und Schweden-Fan überzeugen können, die Reise mitzumachen. Um nun die wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Kanalstrecke kennen lernen zu können, mussten Zwischenziele auf dem Hin- und Rückweg zunächst ausgeklammert werden. Während der Kanalfahrt war stets eine ausreichende Zeitreserve für den Rückweg einzukalkulieren.

#### **Samstag 28. bis Montag 30. Mai SSV Rostock bis Göteborg**

Ich fahre mit unserem Freund Wolfgang von Berlin nach Rostock voraus, um Proviant einzukaufen und alle Utensilien für 3 Personen bei dem begrenzten Stauraum einer unsinkbar ausgeschäumten Etap zu verstauen. Heidi musste noch arbeiten und kommt Freitag Nachmittag mit dem Zug. Sonnabend früh 8 Uhr legen wir ab. Ob wir den Kanal wie die meisten von Ost nach West durchfahren oder umgekehrt, entscheide ich erst, als vor Warnemünde Ostwind herrscht. Wir setzen den Blister, unsere neue Errungenschaft, und segeln Richtung Norden. Am frühen Nachmittag queren wir das Gedser Rev, um 19 Uhr schläft vor Møns Klint der Wind ein. Nach 1 ½ Stunden langsamer Motorfahrt frischt der Wind aus West auf. Jetzt könnte man immer noch nach Osten abdrehen. Mit einem Reff im Groß und Kreuzfock übernimmt Heidi die Nachtwache mit Kurs Kopenhagen. Wolfgang behält seinen üblichen Schlafrhythmus bei. Ich bin bei Sonnenaufgang schon wieder im Cockpit, während wir Dragør und den Tunnelabschnitt der Sund-Brücke unter Groß und Genua passieren. Um 8 Uhr haben wir ein Etmal von 115 sm.

Am Hafen Helsingør segeln wir um 10 Uhr vorbei. Beim Schloss kommt der Westwind von vorn. Viele dänische Sonntagssegler sind unterwegs, Genua weggenommen, Kreuzfock und nacheinander zwei Reffs eingezogen. Wir kreuzen eine Stunde zwischen Ufer und Verkehrstrennungsgebiet, bis wir endlich auf nördlichen Kurs gehen können. Es bleibt in der folgenden Nacht bei 5 Bft aus West, abgesehen von einer kurzen Pause am Abend östlich von Anholt. Eine entsprechende Welle hat sich aufgebaut. Wolfgang bleibt mehrere Stunden mit Ölzeug standhaft in der Pflicht, dann muss er doch die Fische füttern und ist vom Spritzwasser und vom Wind nass und ausgekühlt. In der Koje ist ihm immer noch schlecht. Im Halbschlaf bei den für ihn ungewohnten Geräuschen denkt er an den Untergang der Titanic. Diese Nacht ist für ihn ein bleibender Schock.

Abends sehen wir mehrere Fischerboote in größerem Abstand um uns herum. Aus Richtung Land hält ein Kutter mit schäumender Bugwelle direkt auf uns zu. Als er fast auf 100 m heran ist, mache ich kurzentschlossen eine Kursänderung um 90° von Halbwind auf Vorwind, um anschließend hinter dem Heck zu passieren. Später sieht Heidi, dass er ein Schleppnetz ausbringt. Ich habe keine plausible Erklärung für dieses aggressive Verhalten.

In der Morgendämmerung fahren wir in die Schären südlich von Göteborg. Der Seegang nimmt ab. Ich starte den Kartenplotter. Heidi kommt mit raus und nimmt die Pinne. Obwohl wir uns dem Hafen von Göteborg nä-

hern, ist das Fahrwasser von Nord nach Süd betonnt, d. h. für uns grün an Backbord. Das Fahren nach Kartenplotter ist eine feine Sache. Kurz vor dem Seglerhafen Yttre Saltholmen müssen wir nur noch zwischen 2 Inseln hindurch. Ich habe schon die Fock geborgen. Vor der Hafeneinfahrt ist Platz genug für einen Aufschieber, um auch das Groß runterzuholen. Uns überholt ein kleines Fahrgastschiff. Heidi fragt: „Wo geht es lang?“ Ich sage zu ihr: „Fahr hinterher.“ Kurz darauf bumst es. Backbord von uns ist eine grüne Stange, dicht an Steuerbord die Felseninsel. Gott sei Dank hatten wir nur wenig Fahrt, Pinne rum, die Stange an Steuerbord lassen und wir sind durch. Heidi ist untröstlich. Einem zweiten von vorne kommenden Fahrgastschiff wollte sie ausweichen, und dann war bisher immer Grün an Backbord gewesen. Ausgerechnet hier wechselte die Betonungsrichtung. Nach dem Anlegen inspiziere ich die Kielbolzen: alles dicht. Einziger Schaden: eine zerbrochene Essigflasche im Salontisch und vorübergehend ein scharfer Geruch in der Kajüte. Unsere drei Whisky Flaschen sind heil. Noch vor 8 Uhr früh ist das Boot fest, wir haben knapp 48 Stunden für 231 sm gebraucht, davon nur 3 sm mit Motor. Es ist trübes Wetter, wir schlafen ein paar Stunden. Nachmittags fahren wir mit der Straßenbahn ins Zentrum. Wir holen uns schwedische Kronen. Wolfgang kauft eine Telefonkarte mit langer Vorwahlnummer und telefoniert mit seiner Frau. Auf unsere Rekordfahrt trinken wir in einem Pub jeder ein Guinness Bier.

### **Dienstag 31. Mai Hafentag in Göteborg**

Es nieselt, wir beschließen, mit der Weiterfahrt zu warten. Am Vormittag besuchen wir das Seefahrtsmuseum. In der Domkirche ist eine Konferenz von Pastoren der Region. Es ist gerade Pause, uns werden Kaffee und Kuchen angeboten. Der Utkieken, eine Aussichtsplattform im Zentrum, ist in der Vorsaison noch geschlossen. Aber in die Haga-Kirche können wir einen Blick werfen. In der Straßenbahn haben wir eine Reklame für einen English Shop gelesen. Dort soll es u. a. Marmite geben, ein Brotaufstrich, von dem Wilfried Erdmann geschwärmt hat, weil er den hier kaufen konnte. Wir finden den Laden und nehmen weitere lukullische Spezialitäten mit.

### **Mittwoch 01. Juni Göteborg bis Kungälv**

Bei schönem Wetter legen wir 9.30 Uhr in Saltholmen ab. Vorbei an der Älvsborg-Festung, unter einer Hängebrücke hindurch und bei regem Schiffsverkehr fahren wir in Richtung Zentrum. Beim Gästehafen Lilla Bommen ist rechts die neue Oper, links der Utkieken und davor der ehemalige Großsegler „Viking“. Bei der Göta Älvbron können wir die seitliche Durchfahrt mit 18,5 m Höhe benutzen, unser Mast hat max. 15 m. Eine halbe Stunde später haben wir zusammen mit einem Fahrgastschiff auch die Marieholm Eisenbahn-Drehbrücke hinter uns. Noch mehrere Kilometer sind beiderseits des Göta Älvs Industrieanlagen zu sehen. Eine 47 m hohe Autobahnbrücke verschwindet an der rechten Uferseite auf einem Hügel in einem Tunnel. Bemerkenswert ist die Kennzeichnung des Fahrwassers durch Nummernschilder, die an Auslegern oft meterweit in den Kanal hineinragen. Vor der Jordfall Klappbrücke (Höhe 11 m) melden wir uns per UKW Kanal 9 an. Der Autoverkehr wird nur für uns gestoppt. Nach wenigen Minuten sind wir durch. Das Anmelden per Funk klappt auch vor den Schleusen anstandslos. Gleich hinter der Brücke zweigt der Nordre Älv ab, ein anderer Weg zum Kattegat, allerdings nur für kleinere Boote passierbar. Wir nehmen den zweiten Seitenarm zum Gästehafen nördlich der Bohus Festung und haben Probleme, die nicht bezeichnete Rinne zu finden. Die Tiefe ist offiziell mit über 2 m verzeichnet. Nach dem Anlegen geht es zum Touristenbüro und zur Rezeption eines Campingplatzes, um die Hafengebühren von 60 Kronen (ohne Strom) zu bezahlen und wo sich auch die sanitären Einrichtungen befinden. Von der auf einer Insel gelegenen Festung haben wir einen herrlichen Ausblick. Wir machen noch einen Rundgang durch den Ort Kungälv, essen Eis und treffen einen jungen Hamburger, der per Fahrrad und Einmann-Zelt durch Skandinavien unterwegs ist. Auf dem Campingplatz steht ein Holzbottich, mehrere Meter im Durchmesser, randvoll mit Wasser und darin ein Blechkasten mit Schornstein. Öffnet man den Deckel, sieht man, dass darin Feuer gemacht werden kann, um das Wasser zu erwärmen.

### **Donnerstag 02. Juni Kungälv bis Trollhättan**

In aller Frühe legen wir ab, geduscht haben wir noch am Abend. Fast 4 Stunden fahren wir den kanalisierten Göta Älv aufwärts. Erst in Lilla Edet ist wieder eine Brücke zu öffnen und unmittelbar dahinter die erste Schleuse. Der Hub beträgt 6,5 m. An der östlichen Schleusenwand gibt es Leitern und etwa eine Bootslänge davor in die Wand eingelassene Poller. Deren senkrechter Abstand ist ca. 3 m, so dass das Umlegen der Leine etwas schwierig ist. An der Leiter muss die Leine alle Augenblicke neu durchgeholt werden. Es geht zügig aufwärts, jedoch fast ohne irgendwelchen Schwell, da das Wasser über die gesamte Länge der Schleusenkammer von unten einströmt.

Nur 10 sm weiter erreichen wir die imposante Schleusentreppe von Trollhättan. Nach ca. 1 Stunde haben wir alle 4 Schleusen mit einem Hub von insgesamt 32,5 m geschafft. Bevor wir die letzte Kammer verlassen dürfen, sind noch die Kanalgebühren von 700 Kronen fällig (Kurs fast 1:10). In einem Seitenarm oberhalb der Schleuse müssen wir anlegen, da auf dem folgenden engen Kanalabschnitt Gegenverkehr angesagt ist. Nicht lange danach erleben wir den spannenden Schleusenvorgang für ein über 80 m langes Seeschiff, bei dem rundherum nur wenige Handbreit freies Wasser verbleiben. Inzwischen hat Nieselregen eingesetzt.

Gegen Abend hört der Regen auf. Wir machen noch einen längeren Spaziergang. Direkt neben der jetzigen Schleusentreppe von 1916 sind die alten Anlagen aus den Jahren 1800 und 1844 weitgehend erhalten. In der Nähe des durch eine Staumauer trocken gelegten Wasserfalls sind Reste von fehlgeschlagenen Schleusenbauversuchen um 1600 zu sehen. Unterhalb und neben dem Wasserfall gibt es zwei Wasserkraftwerke. In der Hauptsaison sollen die Tore des Wasserfalls zweimal pro Woche als touristische Attraktion geöffnet werden.

### **Freitag 03. Juni Trollhättan bis Dalbergså**

Vor dem Ablegen erkundigen wir uns im Schleusenbüro nach evtl. Gegenverkehr und fahren dann bei grünem Signallicht in den engen Kanalabschnitt. Nach einer Straßen- und einer Eisenbahnbrücke kommt wieder ein kurzes Stück Göta Älv. Dann biegen wir in den Karlsgraben ein mit der letzten Schleuse vor dem Vänern See. Vor Vänersborg beim Aufenthalt vor einer Eisenbahn-Hubbrücke empfehlen uns schwedische Segler einen Abstecher nach Kristinehamn, ihrem Heimathafen, im NO des Vänern. Für 3 Stunden legen wir in Vänersborg an, kaufen Proviant ein und essen in einer Konditorei ein Dagens Rätt, ein preiswertes Tagesgericht inklusive Getränke, z. B. Bier mit 2% Alkohol und Kaffee.

Nachmittags kreuzen wir noch mehrere Stunden mit Groß und Genua, es beginnt wieder zu nieseln und die Sicht wird immer schlechter. Auf dem AIS-Radar nähert sich uns ein Schiff, es ist die Coast Guard, die sich wohl über uns einsame Segler wundert. Schließlich fahren wir noch eine Stunde mit Motor, dann legen wir in der engen Flussmündung von Dalbergså bei einem Campingplatz an. Am Steg liegt ein Motorboot mit ca. 10 Angelruten auf dem Kajütdach. Nach einigen Begrüßungsworten wird uns ein ca. 70 cm langer Lachs angeboten. Ich lasse meine „Manager“ Heidi und Wolfgang verhandeln. Für eine Flasche Whisky erhalten wir den Fisch küchenfertig vorbereitet. Für uns drei Personen haben wir zwei reichliche Mahlzeiten. Es war ein Gaumenschmaus.

### **Samstag 04. Juni Hafentag Dalbergså**

Es regnet weiter. Das Boot verlassen wir nur, um zum sehr ordentlichen Sanitärgebäude zu gehen. Mit Strom für den Heizlüfter gegen die Feuchtigkeit an Bord bezahlen wir 100 Kronen pro Tag.

Am Spätnachmittag wird es trocken. In Gummistiefeln wandern wir durch den Wald zu den Uferfelsen und suchen Zeichnungen aus der Bronzezeit von Booten und Elchen. Nachdem Wolfgang auf den glitschigen Steinen beinahe abgestürzt wäre, entdeckte ich schließlich doch die rot nachgemalten Bilder. Der Rückweg führt uns an der schmalen durch eine Bake und grüne und rote Stangen gekennzeichneten Einfahrt vorbei.

### **Sonntag 05. Juni Dalbergså nach Åmål**

Wir haben wolkiges, gelegentlich etwas sonniges Wetter und angenehmen Wind. Die schwedischen Angler sind schon vor uns raus gefahren. Auch wir machen unsere Angeln klar und bergen dazu die Genua. In der Folge, wenn wenig Wind war, haben wir immer wieder mit Wobbler oder Blinker zu angeln versucht, leider ohne jeglichen Erfolg. Am Nachmittag ziehen wir den Blister hoch. Zwei Stunden später springt der Wind um. Nach einer weiteren Stunde kann der Blister auf der anderen Seite wieder gesetzt werden. Wegen einer Kursänderung bei den Schäreninseln vor Åmål ist eine Halse fällig. Beim Schiften des Blisters wickelt er sich in den verwirbelten Abwinden des Großsegels um das Vorstag. Ich muss ihn auf dem Vorschiff bergen und neu setzen. Erst nach dem Urlaub habe ich mir überlegt, dass folgende Reihenfolge vielleicht zum Erfolg geführt hätte:

1. Auf Vorwindkurs gehen, die Schot des zusammenfallenden Blisters hinter dem Großsegel dicht holen.
2. Das Groß zuerst halsen, mit der Bullentalje sichern und mit dem Blister Schmetterling segeln. Falls das der richtige Kurs ist, kann der Blister mit dem Spibaum ausgebaumt werden.
3. Wenn weiter angeluvt werden soll, die Luvschot des Blisters fieren und hoffen, dass er sich vor dem Vorstag mit der Leeschot auf die andere Seite holen lässt.
4. Gleichzeitig soviel anluven, bis der Blister genügend seitlichen Wind erhält.

Den Blister berge ich ohne Bergeschlauch (der mir nur Probleme gemacht hat) genau wie einen Spinnaker, indem bei annähernd Vorwindkurs der Hals auf dem Vorschiff ausgeklinkt wird. Der Blister bzw. Spi weht dann locker im Windschatten des Großsegels und der evtl. schon wieder gesetzten Fock. Dann wird das Tuch bei langsamem Fieren des Falls unter dem Baum hindurch in den Niedergang der Kajüte gezogen und dort später in den Sack gepackt. Das Setzen von Spi oder Blister aus dem Sack geht am besten im Windschatten der erst hinterher zu bergenden Genua. Manöver mit Blister und Spi beherrsche ich bei moderatem Wind inzwischen auch einhand mit Autopilot. Den unsymmetrischen Blister habe ich gelegentlich am Hals wie einen symmetrischen Spinnaker mit Spibaum und Achterholer nach luv ausgebaumt und damit platt vor Laken gesegelt. Das Halsen wird dann aber noch komplizierter. Nach den Yardstickregeln ist dies bei Regatten jedoch nicht zulässig.

Das Segeln mit Spi oder Blister ganz ohne Groß ist nur bei ganz leichtem Wind zu vertreten, wenn keine Gefahr besteht, dass es auffrischt. Auf Vorwindkurs das Groß zu setzen geht nicht, in den Wind gehen kann man nicht, beim Ausklinken flattert das Tuch wie wild und wenn man einfach das Fall fiert, geht der Spi ins Wasser, kann unters Boot kommen, sich verhaken oder gar die Schraube blockieren. Einen Bergeschlauch bei kräftigem Wind über einen voll stehenden Spi ziehen zu wollen, halte ich auch für illusorisch.

Wir haben vor der Hafeneinfahrt von Åmål den Blister und danach das Groß geborgen. Beim Anlegen an einer Heckboje gab es unvorhergesehen ein kleines Problem durch seitliche Strömung aus einer Flussmündung direkt im Hafenbecken. Das Hafbüro und die Toiletten waren geschlossen, und wie ein einheimischer Segler uns sagte würde das auch am Montag wegen des Nationalfeiertags so sein. Auf unsere Bitte hin hat er nach einigen Versuchen die richtige Zahlenkombination für uns als einzige Gäste gefunden.

### **Montag 06. Juni Åmål bis Läckö**

Trotz des Nationalfeiertags hat ein Supermarkt geöffnet und so wird am Vormittag eingekauft, wobei es heftig regnet. Die Stadt macht einen freundlichen und sauberen Eindruck wie vielerorts in Schweden. Ab Mittag ist unser nächstes Ziel Schloss Läckö in Richtung SO. Bei abflauendem Wind setze ich den Spinnaker anstelle der zuvor ausgebaumten Genua. Für die zweite Hälfte der Distanz brauchen wir den Motor. Die letzten Meilen führen durch enge Schärenfahrwasser. Für die Navigation ist der Kartenplotter hilfreich. Gegen 20 Uhr legen wir an und sind auch hier das einzige Gästeboot. Vom Gästehafen zu den Sanitäreinrichtungen sind es fast 10 Minuten Fußweg. Toiletten und Duschen sind offen und gehören zu einem noch unbelegten Campingplatz.

### **Dienstag 07. Juni Hafentag in Läckö und Spiken**

Heute scheint die Sonne. Der Vormittag vergeht mit der Schlossbesichtigung. Neben speziellen Ausstellungen, die jeweils im Sommer gezeigt werden, sind der Königssaal und die Schlosskirche sehenswert. An den Wänden sieht man eine Reihe von Bildern der Schlachten Gustav Adolfs im 30jährigen Krieg. Wir können auch an einer Führung durch die Privatgemächer teilnehmen (leider nur schwedisch).

Gegen Mittag machen wir uns auf zum Nachbarort Spiken. An den sich verzweigenden Waldwegen gibt es leider keine Hinweisschilder. So geraten wir in Sackgassen und auf Privatgrundstücke. Schließlich können wir jemand fragen. Der schickt uns querfeldein und über einen Bauernhof, bis wir endlich auf eine Autostraße gelangen. So erreichen wir hungrig das Fischerdorf, werden dann aber durch köstlichen Räucherlachs entschädigt.

Am Hafen gibt es auch eine Anlegestelle für das Fahrgastschiff „Magnus Gabriel“, benannt nach einem ehemaligen Besitzer von Schloss Läckö. Gemäß Fahrplan könnten wir damit um 17 Uhr zurückfahren. So warten wir, leider vergebens. Unten lese ich dann kleingedruckt, dass Fahrplanänderungen möglich sind. Den Rückweg zu Fuß finden wir jetzt besser. Vor dem Schloss liegt „Magnus Gabriel“. Die Tische an Bord sind für eine Abendfahrt gedeckt, und der Bus mit den Gästen lässt auch nicht lange auf sich warten. Heute Abend kommen zwei junge Damen und kassieren die Hafengebühren. Es haben sich inzwischen weitere Boote eingefunden.

### **Mittwoch 08. Juni Läckö nach Mariestad**

Wir legen vormittags bei schönem Sonnenschein ab, leider haben wir nur schwachen umlaufenden Wind. Angeln ist auch ohne Erfolg. Gegen Abend starten wir den Motor. Wir entschließen uns, noch bis Mariestad zu fahren. Auf dem letzten Stück holen wir zwei Boote ein, die kurz nach uns den Hafen unter Segel erreichen. Ein kleiner Spaziergang und ein Bier im Hafenrestaurant beschließen den Tag.

### **Donnerstag 09. Juni Mariestad nach Kristinehamn**

Vor dem Ablegen gehen Heidi und Wolfgang einkaufen, dann besichtigen wir noch kurz die nahegelegene Domkirche. Heute ist wieder günstiger Wind und obwohl Heidi und Wolfgang schon ungeduldig in den Göta Kanal wollen, möchte ich das Segelwetter nutzen. So lassen wir Sjötorp liegen und segeln mit West- bis Süd-West-Wind weiter nordwärts. Nachmittags geht noch der Blister hoch. Um 20.30 Uhr legen wir in dem uns empfohlenen Kristinehamn an. Den Motor haben wir nur für Hafenmanöver gebraucht. Bemerkenswert ist im Hafen der Neubau eines 29 m langen Holz-Segelschiffes „Christine af Bro“ aus dem 17. Jahrhundert. Mehrere Jahre war es ein Arbeitsbeschaffungsprojekt und soll künftig als Ausflugsschiff dienen.

### **Freitag 09. Juni Kristinehamn nach Sjötorp**

Kristinehamn liegt am Ende eines längeren Sunds. Eigentlich sind wir vor Wind in eine Mausefalle gefahren. Morgens hat der Wind mehr auf West gedreht, nachmittags kommt er aus NW. Für einen Stadtbummel nehmen wir uns keine Zeit mehr. Die Rückfahrt aus dem Varnumssundet können wir unter Segel anliegen. Am Ausgang zum Vänern steht als Sehenswürdigkeit eine abstrakte Skulptur aus Beton, von Picasso entworfen. Es ist eine 15 m hohe Säule mit zwei um 90° versetzten Flügeln: ein Auge und ein stilisierter Frauenkopf.

Auf dem Vänern haben wir zwar einige Wendungen zu fahren, bei auffrischendem Wind kommen wir aber zügig voran. Aufregend wird das Anlegemanöver bei auflandigem Wind vor der engen Hafeneinfahrt nach Sjötorp. Es klappt alles einwandfrei.

Wir bezahlen die Kanalgebühren, 2800 Kronen für eine Bootslänge unter 9,00 m inklusive Hafengeld, beobachten das Schleusen von zwei anderen Booten und wollen noch das angeblich bis 18 Uhr geöffnete Kanalmuseum besuchen. Leider ist noch Vorsaison und es hat schon ab 16 Uhr geschlossen. Wir suchen noch den Eingang, da setzt ein kräftiger Gewitterschauer ein. Die noch angeschlagenen Segel, die wir die nächsten Tage nicht brau-

chen, sind nass. Zurück an Bord, kommen zwei junge Schwedinnen und kassieren die üblichen 100 Kronen Hafengeld. Erst oberhalb der ersten Schleuse gilt das Kanalticket.

### **Samstag 11. Juni Sjötorp nach Töreboda**

Hier beginnt für uns der eigentliche Göta Kanal, der von 1810 bis 1832 von 58.000 schwedischen Soldaten gebaut wurde. Die Schleusen (L = 30 m, B = 7 m, Hubhöhe meistens ca. 2,5 m) sind kleiner als die des Trollhätte Kanals. Des öfteren gibt es Schleusentreppen, eine mit 7 Stufen direkt aufeinanderfolgend. Nach den hinter uns liegenden 6 Schleusen stehen uns jetzt noch 54 bevor. Vom Vänern mit 44 m über dem Meeresspiegel müssen wir noch auf 92 m hoch und dann wieder auf das Niveau der Ostsee herunter. Da wir von W nach O fahren, geht es für uns in der Mehrzahl der Schleusen angenehmerweise abwärts.

In den Handbüchern und Prospekten hatten wir ausführliche Beschreibungen zum Schleusenvorgang gelesen und gestern zugesehen. Auch bei uns klappt es auf Anhieb. Der Schleusenmeister nimmt sogar die Leinen ab. Das Auge der Achterleine wird über einen Bolzen dicht hinter dem Schleusentor gehängt und am Boot achtern auf einer Klampe belegt. Die lange Vorleine ist durch die Klampe am Bug nach hinten auf die Winsch gelegt. Das Wasser strömt beim Hochschleusen von vorn durch Schieber, die sich in den Schleusentoren befinden, in die Kammer. Mit dem Steigen des Bootes wird die Vorleine regelmäßig dichtgeholt, bis man oben ist. Die größte Gefahr besteht darin, dass bei gefüllter Schleuse die Fender an der niedrigen Kante hoch rutschen können, so dass man sich böse Schrammen am Rumpf holen kann. Bei Mehrfachschleusen kann man das Boot ohne Motor in die nächste Schleuse treideln. Die Schleusenmeister sind oft Studentinnen oder Studenten, immer nett und freundlich. Oft hat einer gleich mehrere benachbarte Schleusen und zugehörige Brücken zu bedienen. Manche haben dazu ein Fahrrad oder gar ein Auto, andere sind im Dauerlauf bis zu einigen 100 m hin und her unterwegs. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für uns ist 5 kn, darauf sind die Öffnungszeiten der oft fernbedienten Roll-, Dreh- oder Klappbrücken abgestimmt.

Von 9 Uhr bis 18 Uhr schaffen wir 19 Schleusen aber nur 10 sm. Abends haben wir Töreboda erreicht, eine Stadt an der Fernbahnstrecke nach Stockholm. Mit im Konvoi sind ein Segel- und ein Motorboot mit jungen Männern, die abends in Sjötorp noch geschleust hatten. Vormittags war noch ein altes rotes Feuerlöschboot dabei. Die Mannschaft stellte sich sehr unbeholfen an und hielt den ganzen Verkehr auf. Später sahen wir das Boot noch einmal vertäut in Motala.

Heute haben wir Bergfest, nicht nur bezüglich der Zeit. Nur noch eine Schleuse, und wir haben mit dem Viken, den höchsten Punkt unserer Reise erreicht. Beim Abendspaziergang ist die Stadt fast menschenleer. Das staatliche Alkoholgeschäft „Sytembolaget“ ist mit Eisengittern verschlossen. Erst durch Heidis hartnäckiges Suchen finden wir eine geöffnete Gaststätte, um ein Bier zu trinken. Dort läuft im Fernsehen Frauenfußball mit der schwedischen Nationalmannschaft.

### **Sonntag 12. Juni Töreboda nach Karlsborg**

Pünktlich 9 Uhr zu Betriebsbeginn öffnen die Straßen- und die Eisenbahn-Klappbrücken. Vor Tåtorp liegt ein sehr schmaler und kurvenreicher in den Fels gesprengter Abschnitt des Kanals. Es gibt mehrere Ausweichstellen für den Gegenverkehr. Wir haben großes Glück, niemand begegnet uns, auch kein Fahrgastschiff, das hier die volle Kanalbreite benötigen würde. Wie mag es hier wohl in der Hochsaison zugehen?

Die Schleuse Tåtorp ist wie früher noch handbedient. Wir müssen selbst tatkräftig beim Schließen und Öffnen der Schleusentore und Schieber mithelfen. Der Hub zum Viken beträgt im Mittel allerdings nur 20 cm. Töreboda war also praktisch schon der höchste Punkt unserer Reise. Auf dem Viken könnte man eigentlich segeln, nach einigen Kilometern kommt ein Knick nach SO und der Wind direkt von vorn. Zudem wird es hier immer schmaler, viele kleine Inseln und Unterwasserfelsen liegen zu beiden Seiten des betonnten Fahrwassers. Wir sehen die von Wilfried Erdmann in seinem Buch „Ostseeblicke“ beschriebenen „Einbauminseln“. Heidi zitiert auch bei anderen Sehenswürdigkeiten, aus dem Buch. Eine weitere Besonderheit sind alte Treidelmauern im See, an denen man haarscharf entlang fahren muss, weil dicht daneben Unterwasserfelsen lauern.

Bei Forsvik gibt es noch einmal einen sehr engen Abschnitt vor der Schleuse und am Anfang einen Steg mit Wechselsprechanlage. Wir übersehen auch den Lichtsignalmast. Trotzdem geht für uns die Brücke auf und auch die Schleuse. Über den kurzen Bottensjö erreichen wir um 15 Uhr Karlsborg am Vättern, unser heutiges Tagesziel. Wir fahren auch noch mit anderen Booten durch die sich öffnende Brücke, stellen dann aber fest, der Gästehafen mit WC und Duschen liegt westlich der Brücke. So haben wir von unserem Liegeplatz einen längeren Fußweg dorthin.

Bis zur sehr ausgedehnten Karlsborg Festung sind es ca. 2 km zu wandern. Die Festung kann durch einen ampelgeregelten Tunnel im Wall betreten werden. Innen sind Kasernen der schwedischen Armee. Das Militärmuseum hat geschlossen. In einem Cafe können wir Ansichtskarten und Eis kaufen. Auf dem Rückweg überrascht uns ein Regenschauer. Heidi ist die nächsten Tage etwas erkältet.

### **Montag 13. Juni Karlsborg nach Vadstena**

Das Wetter ist zunächst freundlich. Wir segeln hinaus auf den Vättern. Der Wind ist nur schwach. Von der Festung her hören wir Schießübungen und sehen ein helles Blinklicht. Nach einem gestern gelesenen Aushang dürfte heute in dem angrenzenden Schießgebiet nicht geschossen werden. Sicherheitshalber meiden wir es. Der Vättern hat auf seiner ganzen Länge fast überall Schießgebiete. Neben dem Zeitfaktor und dem schwachen Wind war das ein weiterer Grund, auf ausgedehntere Segeltörns zu verzichten. Nachmittags setzt plötzlich Starkwind ein mit einem Regenschauer. Wir fahren die restlichen 6 sm nach Vadstena mit Motor. Um 16 Uhr legen wir am Schlossgraben an und haben danach genau 1 Stunde Zeit für eine Schlossbesichtigung. Die ist dann auch ausreichend, viel Mobiliar gibt es nicht zu sehen. Wir machen noch einen Stadtrundgang, die Klosterkirche ist schon geschlossen. Uns geht es ähnlich wie Wilfried Erdmann: „Im Schlossgraben ist es saukalt“. In der Ecke des Schlossgrabens liegt noch ein Jollenkreuzer aus der Gegend bei Osnabrück. Der Eigner hat das Boot getrailert. Neben uns hat ein großes holländisches Motorboot angelegt. An Bord sind zwei Hunden, die regelmäßig von dem Rentnerhepaar ausgeführt werden müssen.

## **Dienstag 14. Juni Vadstena nach Motala**

Bevor wir den Vättern verlassen, wollen wir noch einmal versuchen zu angeln. Wolfgang hat extra zwei „schwedische“ Wobbler gekauft. Um 12 Uhr nach 3 Stunden geben wir enttäuscht auf. Wir segeln in den Hafen von Motala, um den Nachmittag für Museumsbesuche zu nutzen. Ich mache mich auf einen längeren Fußweg zum Radio Museum. Ähnlich wie auf dem Funkerberg von Königswusterhausen bei Berlin stehen hier noch alte Funkmasten. Ausgestellt sind Lang-, Mittel- und Kurzwellen Sender, der älteste von 1922, Senderöhren, Empfänger, und Messgeräte. Am Kanal Museum wollen wir uns um 17 Uhr wieder treffen. Am Ufer des Göta Kanals finde ich 2 Holzhäuser, deren Türen sich automatisch öffnen, wenn man die Kanal Chipkarte einführt, so wie sonst für Duschen und Toiletten. Plastisch sind die Methoden des Kanalbaus zu betrachten. Von meiner Mannschaft keine Spur. Wir treffen uns später zufällig beim Charlottenborg Schloss. Heidi und Wolfgang hatten in einem nahen Cafe auf mich gewartet. Das eigentliche Kanal Museum war wegen Umbaus noch geschlossen. Auf dem Weg zum Hafen kommen wir vorbei am Grab des Oberst Baltzar von Platen, der im Auftrag der Kanalgesellschaft bis zu seinem Tod 1830 die Bauarbeiten leitete. Direkt am Hafen gibt es ein Motormuseum, das abends noch lange geöffnet hat. Einen halben Tag könnte man darin verbringen. Es ist die beste Oldtimersammlung in Schweden.

## **Mittwoch 15. Juni Motala nach Norsholm**

Um 9 Uhr öffnet die Straßenbrücke und die erste Schleuse. Vor der gleich folgenden Eisenbahndrehbrücke warten wir 30 min. Wenige Kilometer weiter vor der Schleusentreppe Borensult (5 Kammern) warten wir 1 ½ Stunden wegen Gegenverkehr und einem Fahrgastschiff. Wir liegen längsseits an einem amerikanischen Segelboot „Anasazi“ auf Europa Tour, ca. 20 m lang, 16 t schwer, aus Holz, langer Bugsprit, vom Rentner – Ehepaar etwas rustikal selbst ausgebaut. Den ganzen Tag fahren wir zusammen durch alle Schleusen. Hinzu kommt noch ein schwedisches Motorboot, eine Art Arbeitsboot, sieht neu aus und ist aus Alu. Die Besatzung übernachtet abends im Vandrarhem. Sie hat anscheinend wenig Erfahrung. Beim Schleusen drängeln sie sich permanent vor, lassen das Boot quertreiben und behindern uns. Letztlich dauert alles viel länger.

Über einen See, den Boren geht es bis Borensberg. Dort ist das imposante Göta Kanal Hotel. Wolfgang hat tagelang davon gesprochen, er möchte uns dort zum Essen einladen. Als wir nachmittags ankommen, warten die Amerikaner schon vor der Schleuse, sie geht auf, und wir fahren ein. Auch diese Schleuse ist noch handbedient. Die Schleusenmeisterin schaut zu. Der Hub beträgt wieder nur 20 cm. Etwas weiter überqueren wir auf einem Aquädukt eine rege befahrene Fernverkehrsstraße. Der folgende Kanalabschnitt ist parallel zu einer Seenkette am Berghang gebaut und hat talwärts einen Damm mit Fahrradweg. Immer wieder begegnen uns Urlauber, die fröhlich winken.

Bei dem Ort Berg gibt es vier Doppelschleusen und die berühmte Carl Johan Schleusentreppe mit sieben Kammern direkt hintereinander. Pünktlich zu Feierabend 18 Uhr sind wir durch die letzte Schleuse. Vor uns liegt der Roxen, nur noch 33 m über dem Meeresspiegel. Die Amerikaner legen an, Heidi möchte auch hier bleiben. Zu ihrer großen Enttäuschung fahre ich trotzdem weiter. Das Wetter ist schön, leider kein Wind. Abends ist es noch lange hell, und ich möchte nicht in aller Frühe aufstehen müssen, um am nächsten Morgen in Norsholm die erste Schleuse zu erreichen. Außerdem wissen wir nicht, welcher Wind uns auf dem langen Weg über die Ostsee erwartet. Kurz vor 21 Uhr legen wir an, allerdings direkt vor der Eisenbahnbrücke. Alle Augenblicke rasen Fernzüge donnernd darüber. Trotzdem sind wir am nächsten Morgen ausgeschlafen. Genau zur Brückenöffnung kommen die Amerikaner. Sie haben irgendein technisches Problem und bleiben dort.

## **Donnerstag 16. Juni Norsholm bis Stegeborg**

Östlich von Norsholm bestimmt die feste Autobahnbrücke der E 14 mit 22 m die maximale Durchfahrthöhe des Göta Kanals. Vor Söderköping kommen mehrere Schleusen kurz nacheinander. In der Stadt wollen wir anlegen und einen Rundgang machen. Vor der Schleuse direkt im Ort gibt es einen Gasthafen, aber auch unterhalb der Schleuse sollen lt. Handbuch Liegeplätze sein. Da wir nicht warten müssen, fahren wir durch, erleben dann aber eine Enttäuschung: Die Liegeplätze sind ausschließlich für Fahrgastschiffe reserviert. So fahren wir weiter und sind um 15 Uhr oberhalb der Schleuse Mem. In einer Biegung rufe ich: „Ich sehe die Ostsee!“ Wolfgang ist gerade in der Kajüte. Als Antwort kommt spontan: „Ach du Scheiße!“ Heidi und ich würden von jetzt ab keine Probleme haben, alleine nach Rostock zu segeln. Wolfgang will aber doch weiter durchhalten.

Der Ort Mem besteht nur aus wenigen Häusern. In dem Holzhaus, das beim Kanalbau als Magazin diente, und in dem 1832 die königliche Eröffnungsfeier stattfand, ist zwar eine Gaststätte, das Angebot jedoch bescheiden. So wird es wieder nichts mit dem von Wolfgang angebotenen Festmahl. Wir schleusen noch vor Betriebsschluss. Eine Stunde versuchen wir zu segeln. Kurz vor 19 Uhr erreichen wir den Seglerhafen Stegeborg an einer Insel mit Schlossruine und einem netten Restaurant. Hier ist für Plumpsklo und Freiluftdusche wieder 100 Kronen Hafengeld zu bezahlen.

## **Freitag 17. Juni Stegeborg bis Västervik**

Bis Västervik durch die Schären sind es über 50 sm. Wir starten früh, Wind aus SE. Ich schlage die Selbstwende Fock an, um einfacher manövrieren zu können. Es ist meine alte Kreuz Fock, vom Segelmacher etwas geändert, so dass sie genau durch das Vorsegeldreieck passt. Ein Doppelblock mit Klappschäkel am Schothorn, eine Leine als Hahnepot leicht v-förmig in Höhe der Püttinge über Blöcke an der Fußreling einseitig nach hinten umgelenkt, das ist alles und funktioniert. Der virtuelle Holepunkt ist vielleicht etwas zu eng, der Twist im Achterliek reichlich. Bis zu 6 Bft, dann mit 2 Reffs im Groß, braucht man beim Wenden für optimale Höhe nur den Traveller etwas nach luv zu holen.

Heute ist anfangs wenig Wind, dann kommt er schließlich genau von vorn. Um unser Tagesziel zu erreichen, starten wir den Motor. Neidisch sehen wir Karawanen anderer Segler mit vollen Segeln uns entgegen kommen. Zur Navigation läuft der Laptop, daneben liegen zur besseren Übersicht Papierseekarten auf dem Kartentisch. Vom Barösund kommend, an einer Gabelung, erscheint mir das Innenfahrwasser als ein Umweg und recht eng. Bald liegt vor uns offenes Wasser. Bei Wind von vorn wird es etwas schaukelig. Wolfgang wird unruhig (siehe Kattegat), umkehren will ich aber nicht. Genau nach Kartenplotter mit ständigem Blick auf das vorausschauende Echolot fahren wir querfeldein vorbei an Felsen und Untiefen. Es ist sehr spannend, geht aber alles gut.

In der Bucht vor Västervik taucht zur Begrüßung ein Seehund neben uns auf. Ich sitze am Kartentisch und habe ihn nicht gesehen. Stattdessen irritiert mich die Realität der Tonnen und das Kartenbild. Ich schicke Heidi auf einen an sich unnötigen Umweg um eine Insel herum. Kurz nach 20 Uhr haben wir angelegt. Der Himmel hat sich verdunkelt, der Wind aufgefrischt. Heidi und ich kennen Västervik bei Sommerwetter von unserer Stockholm-Fahrt vor 12 Jahren. Wir wollen Wolfgang abends die Stadt zeigen, schaffen es jedoch nur in ein Restaurant, bevor es draußen kräftig regnet. So haben wir heute wenigstens Gelegenheit zu dem immer wieder verschobenen gemeinsamen Essen.

## **Sonnabend 18. Juni Västervik nach Sandvik**

Es ist ideales Wochenendwetter. Viele Motorboote und Segler sind unterwegs. Mehrere Stunden segelt gleichauf eine Dufour „Emma 2“. Erst als ich den Blister setze, sind wir etwas schneller. Unser Jollenkreuzer früher in Berlin hieß auch „Emma“. Der Wind flaut nachmittags ab, ich setze vorübergehend den Spinnaker. Dann nehme ich wegen Winddrehung noch mal den Blister. Nach 16 Uhr starten wir den Motor. Um 18 Uhr liegt die Insel Blå Jungfru achteraus, um 20 Uhr legen wir in Sandvik auf Öland an. Auch hier waren wir schon auf der Stockholm-Reise. Unser heutiges Ziel war eigentlich Borgholmen. Die Attraktion von Sandvik ist eine Holländer-Windmühle mit Museum und Restaurant.

## **Sonntag 19. bis Dienstag 21. Juni Sandvik bis Gislövs Läge**

Bei schönem Wetter sind wir früh wach und legen ab. Bei Wind aus N segeln wir den Kalmar Sund mit Blister südwärts. Bei Borgholmen sieht man eine große Schlossruine und etwas weiter das vergleichsweise kleine Schloss Solliden, den Sommersitz der schwedischen Königsfamilie.

Vor der Kalmarsund Brücke wechsele ich den Blister gegen den Spi. Der schwächer gewordene Wind kommt direkt von hinten. Stolz segeln wir durch die Brücke vorbei an der Hafeneinfahrt. Heidis Kommentar: „Unser Kapitän hat eine Macke!“ Dann ist der Wind weg. Ich will den Spi gerade bergen, da kommt plötzlich Wind genau von vorn. Neben uns fährt ein großer Frachter. Bevor der Spi unten ist und der Motor gestartet, sind wir schon an der Kante der Fahrwinne. Später weitet sich der Kalmarsund wieder, ich setze die Selbstwende Fock und Groß mit 1. Reff. Nach mehreren Wenden können wir gegen 17 Uhr wieder die Genua setzen. Dann dreht der Wind auf Ost. Nachts flaut es z. T. soweit ab, dass das Boot nur mit dem Motor im Leerlauf steuerfähig ist. Wir



haben auf der ganzen Reise keinen Diesel nachgetankt. Von den ca. 90 l mit Reservetank haben wir schätzungsweise 70 l verbraucht. Bis Rostock haben wir noch fast eine Woche Zeit, es wird schon wieder Wind kommen. Nachts grüßt das vertraute Leuchtfeuer des „Langen Jan“ an der Südspitze von Öland. Um 3 Uhr übernimmt Heidi die Wache. Am Vormittag wechsele ich zwischen ausgebaumter Genua, Blister und Spi. Gegen 11 Uhr passieren wir die Inseln Utlängan und Utklippan. Ein kreisförmiger Halo um die Sonne schimmert in allen Regenbogenfarben und kündigt eine Wetteränderung an. Nachmittags in der Hanö Bucht holt Wolfgang die Angel raus. Nachdem ein Hornhecht gebissen hat, mache ich es ihm nach. Drei Fische bereichern unser Abendbrot. Bis Mitternacht lege ich mich zur Ruhe, um 5.30 Uhr übernimmt dann Heidi wieder. Eine streng geregelte Wachablösung praktizieren wir auch zu zweit nicht. Vorsorgliche Ruhepausen und Ablösung nach Bedarf haben sich bewährt. Wir halten uns nördlich der Dampferlinie mit Ansteuerung von Sandhamaren. Parallel zur schwedischen Südküste haben wir am nächsten Vormittag Ystad querab. Bis Rostock haben wir jetzt eine gute Zeiterserve. Um 16.30 Uhr legen wir in Gislövs Läge östlich von Trelleborg an. Das Wetter soll wechselhafter werden, Wind W 5 Bft. Wir erwägen, einen Hafentag einzulegen.

### **Mittwoch 22. Juni Stadtbesichtigung Trelleborg**

Mit der Stadtbuslinie fahren wir ins Zentrum von Trelleborg. Auf dem Marktplatz mit dem markanten Wasserturm sind lauter Verkaufsstände aufgebaut. Die Touristinformation befindet sich am Fährhafen. In der obersten Etage eines zum Bürogebäude umgebauten alten Speichers können wir wieder mal das preiswerte Dagens Rätt essen und haben einen wundervollen Blick auf den Fährverkehr. Eine Besonderheit von Trelleborg sind die vielen Palmen an der Strandpromenade. Im Winter werden sie allerdings frostgeschützt aufbewahrt. Der Name der Stadt soll von einer alten kreisförmigen Wikingerburg abgeleitet sein. Bei Bauarbeiten hat man die Überreste gefunden und einen Teil des Burgwalls rekonstruiert. Sehenswert ist auch das farblich sehr schön gestaltete Innere der St. Nikolai Kirche. Am Nachmittag ist der Marktplatz wieder frei. Dann kann man die Brunnenanlage mit einer wasserspeienden Seeschlange und einer Meerjungfrau bewundern. Auf dem Weg zum Hafen gibt es noch eine andere bemerkenswerte Bronzeplastik: eine Gruppe junger Frauen, von denen nur die schönen Beine zu sehen sind, weil sie dichtgedrängt unter lauter Regenschirmen stehen. Von oben rieselt Wasser darüber. Zurück im Seglerhafen laufen einige Boote ein, u. a. eines mit drei stämmigen älteren Herren aus England. Sie kommen aus Ystad, Wind gegen an, und haben die Schnauze voll. Eine Unterwante ist von oben gekommen. Zum anderen legen mehrere einheimische Boote mit jungen Männern ab, einer sogar Einhand, anscheinend zu einer Vereinsregatta.

### **Donnerstag 23. Juni Gislövs Läge nach Hiddensee / Langer Ort**

Früh 7 Uhr sind wir startklar. Rostock hat noch Zeit. Bei Westwind ist Møn kein sinnvolles Ziel. Wir nehmen Kurs auf Hiddensee. Die Sonne kommt raus. Der Wind wird etwas schwächer, genügt aber, um bis 18 Uhr Vitte zu erreichen. Traditionell baden wir abends noch am FKK Strand und essen in einer Gaststätte gleich hinter den Dünen herrlichen frischen Fisch. Wir erinnern uns an die Zeit vor der Wende, als wir hier mit unserem Jollenkreuzer „Emma“ aus Berlin an mehreren aufeinander folgenden Tagen wegen Sturms auf der Insel gefangen waren. Wir hatten aus Stralsund den damals ca. 10 jährigen Sohn von Freunden an Bord. Er wusste keine Telefonnummer, um seine Eltern zu erreichen. Wir schrieben eine Ansichtskarte. Die kam aber erst an, als auch wir zurückkamen. Die Versorgungsschiffe waren ebenfalls nicht gefahren.

### **Freitag 24. Juni Hiddensee / Langer Ort nach Rostock**

Wir wollten den Tag für eine Inselwanderung nutzen und erst gegen Abend starten. Im Wetterbericht heißt es: SE 2-3, später vereinzelte Gewitterböen, morgen NW 4-5. Das führt bei Heidi zu dem Entschluss, früh schon abzulegen. Bedingt durch die günstige Windrichtung können wir Spi oder Blister nutzen. Zwischenzeitlich ist der Wind recht schwach. Darßer Ort passieren wir erst nach 17 Uhr. Im Nothafen wollen wir aber nicht übernachten, weil sich morgen die Bedingungen verschlechtern sollen. Mit Nachtansteuerungen von Rostock kennen wir uns aus. Das hatten wir schon auf unserer Überführungsfahrt 1998 geübt, als wir das erste Mal dort anlegten. Trotzdem ist es dieses Mal wieder spannend, zumal nicht alle Tonnen beleuchtet sind und Lampen an Land uns blenden. Um 1.30 Uhr in der Nacht zu Sonnabend sind wir glücklich wieder im SSVR zu Hause.

### **Anmerkungen von Wolfgang: Mein erster Segeltörn – Eindrücke eines Mitfahrers**

- Warum bin ich mitgefahren?  
Mein Hauptinteresse galt nicht dem Segelsport, sondern Schweden, welches ich zuvor schon einmal auf dem Landwege besucht hatte. Ich wollte Land und Leute besser kennen lernen. Aber eine Portion Neugier auf die See und das Leben an Bord waren auch dabei.
- Schweden ist ein interessantes Land. Die Menschen sind Deutschen gegenüber sehr freundlich, vielleicht auch deshalb, weil es während des 2. Weltkrieges nicht von Nazideutschland besetzt war. Die meisten

Schweden können englisch, was die Verständigung sehr erleichtert. Die Schulkinder lernen die Fremdsprache bereits ab der 1. Klasse.

- Segler sind mehr oder weniger Abenteurer mit dem nötigen Respekt vor der See. Jedes Jahr etwas mutiger, jeder Törn etwas weiter als im Jahr zuvor. Sie sind kontaktfreudig und kommunizieren gern. Die Erlebnisse auf dem Wasser müssen verarbeitet und ausgetauscht werden. Das erfolgt überwiegend in Hafenkneipen, Pubs oder in den Segelvereinen.
- Segeln ist nicht ungefährlich. Schon vor Beginn des Törns hatte Manfred, unser Skipper, mich darauf hingewiesen, bei Segelmanövern auf den Großbaum zu achten (Kopf einziehen). Oberster Grundsatz auf See ist es, keinesfalls über Bord zu gehen (Lebensgefahr!). Bei rauer See fühlt man sich ziemlich einsam und macht sich so seine Gedanken, was zu tun wäre, wenn man in Seenot geriete. So manches Mal zog ich unaufgefordert meine Schwimmweste über.
- Eine Segelyacht ist ein wesentlich größeres Wertobjekt als ein Auto. Bedienungsfehler können große Schäden zur Folge haben. Vielleicht deshalb habe ich die Manöver (Anlegen, Ablegen, Wenden, Halsen, Segelwechsel, Schleusen) mitunter als stressig empfunden, was natürlich auch darauf zurückzuführen ist, dass mir die Grundkenntnisse des Segelns fehlen.
- Segler haben keine Angst vor tiefem Wasser, sind jedoch allergisch gegen flaches Wasser (Untiefen). Besonders das Fahren durch Schären (Felsinseln) vor der schwedischen Küste (West- und Ostküste) erfordert angestrengte Aufmerksamkeit aller Insassen. Ohne Seekarten, in denen u. a. Fahrinnen, Untiefen sowie Tonnen eingetragen sind, geht es nicht.
- Segeln ist nicht immer so romantisch, wie man es aus Filmen und Fernsehen kennt. Am ersten Segeltag, als wir Warnemünde verließen, hatten wir Sonnenschein und guten Segelwind. Das veranlasste mich zu der spontanen Bemerkung: „Hier ist es ja wie auf dem Mittelmeer!“ Das sollte sich jedoch bald ändern. Auf dem Kattegat lag ich seekrank in der Kajüte. Vorher hatte ich den Inhalt meines Magens den Fischen überlassen. Die Seekrankheit hat zwei unangenehme Seiten:
  1. man fühlt sich elend und handlungsunfähig
  2. dem Betroffenen ist es peinlich, ausgerechnet dann, wenn es auf See turbulent wird, auszufallen und an Bord nicht helfen zu können.Übrigens soll Segeln im Regen auch nicht zu den Höhepunkten eines Törns gehören. Heidi und Manfred haben es Gott sei Dank weitgehend vermieden. Ein paar Mal segelten wir auch nachts. Meine Begeisterung dafür hält sich in Grenzen.
- Segler sind fast immer unzufrieden mit dem Wind. Entweder ist er zu schwach, zu stark oder er kommt aus der falschen Richtung. Der Skipper ist ständig bemüht, den vorhandenen Wind optimal in Geschwindigkeit des Schiffes umzusetzen. Dies war auch der Grund für das häufige Wechseln des Vorsegels. Die totale Abhängigkeit vom Wind bringt es mit sich, dass man einen Segeltörn nicht so exakt planen kann, wie eine Reise mit dem Auto.
- Ein Hotel oder anderweitiges Quartier brauchen Segler nicht, was erheblich den Geldbeutel schont. Jedoch kann diesen Vorteil nur genießen, wer vorher kräftig in den Kauf einer Segelyacht investiert hat. Hinzu kommen noch die ständigen Unterhaltungskosten, Reparaturen, Hafengebühren, Versicherungsbeiträge, ...
- Ganz unvorbereitet auf den Törn war ich nicht. Ich hatte Literatur gelesen (Reiseberichte über Schweden), und mir die erforderliche Kleidung zusammengeborgt. Außerdem hatten wir ein Jahr vorher bereits 3 Tage auf der Ostsee geprobt. Auch damals war ich kurz seekrank bei Windstärke 4. Ich weiß jetzt, dass ich nicht seefest bin und werde deshalb von weiteren Törns Abstand nehmen.
- Ungewohnt war für mich auch das Zusammenleben auf engstem Raum. Jeder ist gezwungen, eine bestimmte Ordnung einzuhalten, aufeinander Rücksicht zu nehmen, sich einzuordnen und sich entsprechend seinen Fähigkeiten nützlich zu machen. Schon nach ein paar Tagen wird einem bewusst, dass man sich sprichwörtlich „in einem Boot“ befindet.
- In der Hierarchie an Bord war ich natürlich der letzte, hatte aber auch nicht die Verantwortung für das Schiff zu tragen. Heidi hielt die Crew zusammen, wenn mal Flaute war (nicht nur wettermäßig). Das geschah mit Essen, Trinken und auch mal mit einem Schluck aus der Whiskyflasche. Manchmal war es auch nur ein Zitat aus einem Segelbuch des Herrn Erdmann, der die Höhen und Tiefen des Segelns sehr anschaulich beschrieben hat. Unser Skipper Manfred war gleichzeitig unser Antreiber. Er trug die Hauptverantwortung und hatte stets den großen Fahrplan im Hinterkopf. Schließlich musste Heidi pünktlich nach 4 Wochen wieder auf ihrer Arbeitsstelle erscheinen.
- **Fazit:** Dieser Törn war für mich ein sehr interessantes Erlebnis, an welches ich mich noch lange erinnern werde. Wenn wir auch die meiste Zeit auf dem Wasser verbrachten, so haben wir doch sehr viel von Schweden gesehen und interessante Menschen kennen gelernt. Dafür meinen Gastgebern Heidi und Manfred nochmals herzlichen Dank!

Wolfgang Domnitz

Berlin, im September 2005