

"Rund Schweden"

17. Juni bis 19. August 15



Teil 2 Kalmar bis Berg/Götakanal

Dienstag, 30.06., Sommeranfang, Kalmar - Påskavallik

Die Sonne scheint endlich aus allen Knopflöchern, als wäre heute tatsächlich Sommeranfang. Seit Törnbeginn habe ich meinen "alten" Sport wieder entdeckt und jogge beinahe täglich ein paar Kilometer hinter dem Schloss südwärts. Wer mal länger in Kalmar bleibt und Bordfahrräder dabei hat, der kann auch in den etwa 4 km südlich Kalmar gelegenen Yachthafen gehen. Der Hafen liegt wunderbar geschützt in einer malerischen Bucht. Der Badestrand ist gleich nebenan, für Familien mit Kindern ideal.

Zum Frühstück ist es heute im Cockpit ohne Sonnensegel nicht mehr auszuhalten. Wo liegt noch die Sonnencreme? Wir gehen im 100 m vom Hafen entfernten COOP Supermarkt frische Lebensmittel einkaufen. Die haben wirklich ein prima Angebot. Und noch ein struktureller Vorteil von Kalmar: Gleich neben dem Hafen gibt es einen Segelladen. Dort habe ich vorhin die Seekarten für den Vänern See gekauft und nach anderen Ersatzteilen geschickt, aber leider nicht gefunden.

SMHI Seewetter Central Baltic W ABOUT 5. FM EVENING N OR VRB. MAINLY GOOD VIS.
--

Die Nachbarn sind längst auf dem Weg nach Gotland, doch wir genießen immer noch die Hafenatmosphäre. Längst sind die ersten Segler in den Hafen eingelaufen, als wir um 1400 endlich ablegen. Bis Påskavallik sind es immerhin 33 km und der "Sommer" hat einen erheblichen Nachteil, in den nächsten Tagen wird der Wind deutlich schwächeln. Für den

Götakanal wäre das prima, aber noch sind wir nicht da. Zunächst geht es auch flott aus Kalmar raus, doch um 1600 ist mit dem Wind nicht mehr zu spaßen. Der Bordrat wird einberufen und nach Auswertung der Winddaten für die nächsten Tage, entscheiden wir, bis Påskavallik unter Maschine weiter zu laufen. Es soll auch Morgen, Übermorgen und Überübermorgen kaum Wind wehen.



Um 1700 haben wir das königliche Sommerschloss Soliden an Steuerbord (der weiße Klecks, rechts im Bild). Nicht weit entfernt die Burgruine (Bildmitte) und links Borgholm. Stationen, die wir vor zwei Jahren gern auf Öland besucht haben. Nun aber genug mit der Ostseerunde, die ist lange her und längst Vergangenheit. Um 1800 eine Überraschung: Wie aus dem Nichts überfällt uns eine Böe mit 5 Bft. Selbst der Windmesser will es nicht glauben und bedarf einer guten Zurede für die Datenpreisgabe. Ein halbe Stunde lang Bft. 5 ohne Welle, dann 4 und als die Wolke durch ist, kehrt der Sommer zurück, doch es ist deutlich kühler geworden.



Plotter und Karte leiten uns erstmals in ein Schärenfahrwasser. Flache Inseln, Inselchen, Wald und Wasser. Es ist grün um uns herum. Ab und an ein Ferienhaus, selten eine parkende Yacht davor. Die Westschären, die wir im letzten Jahr besucht haben sind dagegen karg, meist nackter Fels. Auch das hat seinen eigentümlichen Charme. Was schöner ist? Wer will das beantworten. Seit Stunden segeln wir auch auf eine riesige Fabrik mit rauchenden Schornsteinen zu. Hier werden die schwedischen Wälder verarbeitet, wird aus Holz Zellulose, der Rohstoff für Papier oder ist Zellulose schon Papier? Weiß das jemand? Nach einem weiteren Schwenk des Fahrwassers haben wir dann die ganze industrielle Schönheit vor dem Bug.



Der schwächelnde Wind schiebt uns beinahe noch dran vorbei und als das Fahrwasser immer enger wird sehe ich einen Frachter von der Pier ablegen. Wenn der jetzt dreht bekommt der ein Problem mit uns - doch er dreht nicht, sondern folgt dem Fahrwasser und zeigt uns damit sogar den Kurs. Dann wieder vollständige Flaute. Der Frachter ist weg und wir hangeln uns gegen die tiefstehende Sonne von Tonne zu Tonne bis wir endlich Påskavallik vor dem Bug haben. Eine einzige Yacht liegt hier, als wir um 2115 nach 37 sm (Gesamt 326) erstmals an einer Heckboje festmachen. Der Segler aus Lübeck nimmt unsere Vorleine an und dann sind wir fest in der Stille. Påskavallik scheint eher bei Vögeln beliebt, die uns auch gleich eine Kostprobe ihrer Sangeskunst liefern - open air!



Es ist lange hell in Påskavallik, das Foto ist von 2230. Noch ein letzter Blick auf die hoch erfreulichen Wetteraussichten und dann geht es in die Kojen:

"In den nächsten Tagen scheint die Sonne von einem nahezu wolkenlosen Himmel - schönes Wetter also. Es ist niederschlagsfrei. Die Tageshöchsttemperaturen steigen für die Region Oskarshamn von 26 Grad am Mittwoch auf 30 Grad am Freitag. Am Freitag weht ein teilweise böig auffrischender Wind aus südwestlicher Richtung."

Mittwoch, 01.07., Hafentag Påskavallik

Es ist der 1. Juli und wie schön, ich kann wieder mit voller Geschwindigkeit surfen. Allerdings muss ich lernen, sparsamer damit umzugehen. Eine Mail von Andreas. Andreas ist kein Segler, gelegentlich aber kritischer Lektor.

Hey, Hey, wir fahren mit dem Velo 'rund Belgien' und haben schon fast 600 km zurück gelegt. Jetzt sind wir in Antwerpen-Hafen. Morgen werden wir die City besichtigen.

Müssen allerdings auch erst noch zum Geldautomaten, am besten geht es mit der kostenlosen Post-Card. Der Kaffee in Belgien ist übrigens stärker und besser als in Schweden. Noch stärker ist allerdings das Bier: 7,8% und auch 8,4 %. Zwei Bier ... und das war's dann 0:-) vor allem auch, weil es reichlich teuer ist. 1/3 Ltr. zwischen 5 und 8 Euro. Viel Spaß weiterhin wünschen euch Andreas und Birgit

Taxi Mücke, Andreas. Jetzt wissen wir immerhin, dass der belgische Kaffee besser und stärker als der schwedische sein soll, aber wo stehen wir Teutonen im Kaffeeranking? Weiß jemand mehr? Und Apropos Geldautomat. Keine Ahnung, ob es im Hafen der Stille einen Hafenmeister gibt - ein Automat ist jedenfalls nicht in Sicht. Immerhin hat der Lübecker Segler, der längst über alle Schären ist, die Codenummer für Dusche und Toiletten weiter gegeben. Sogar Waschmaschine und Trockner nutzen wir kostenlos (wir zahlen später bei der Hafenmeisterin übrigens 120 SEK (13,00 €) für eine Nacht - alles drin, nur WLAN gibt es hier nicht).



Im Delius Klasing Begleitheft, das dem Kartensatz beigelegt ist, wird übrigens von einem Besuch in Paskavallik abgeraten: *"Die ehemalige Verladeanlage eines Steinbruchs wird heute als Sportbootanleger genutzt. Wenig attraktiv sowohl im Hafen als auch im Umfeld, sowie bei östlichen Winden schlecht geschützt, kann Paskavallik weder für Übernachtungen noch für einen Tagesbesuch empfohlen werden."* Prima, jetzt wissen wir, warum der Hafen so wenig angelaufen wird. Ab Mittag kommen dann doch einige Yachten dazu, die Ruhe bleibt.



Tatsächlich ist der Hafen nach Osten ungeschützt, nur wer kommt bei Schlechtwetter hierher? Wir freuen uns jedenfalls über den wunderbaren Ausblick beim Frühstück - oben. Schnell sind danach die Räder startklar und ab in die nähere Umgebung. Gleich hinter dem alten Hafen öffnet sich eine Bucht bis mitten in den Ort - unten.



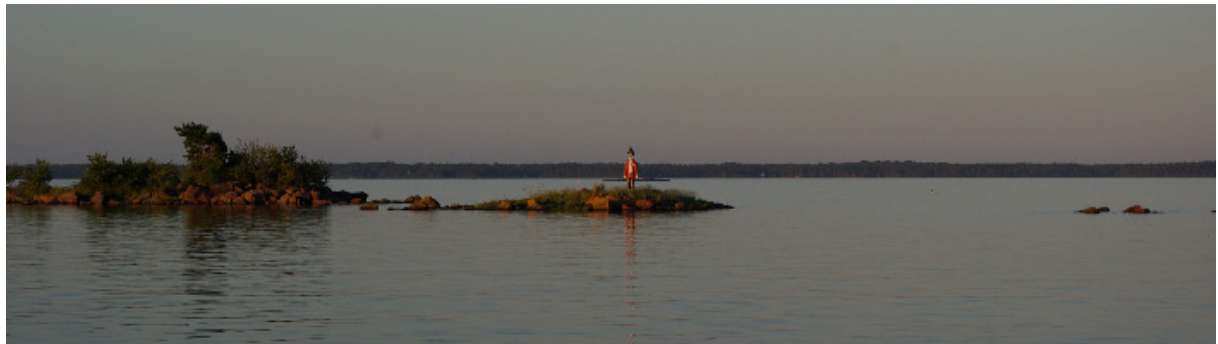
Außerdem ist die Nahversorgungslage mit dem Hafencafé schon mal prima, an der Hauptstraße gibt es in nördl. Richtung einen großen COOP-Laden und 200 m weiter den Källström-gården - offensichtlich die Attraktion von Paskavallik (zugegeben, das ist an Bord der "Kalami Star" umstritten). Von Arvid Källström (1893 - 1967) sind in seinem Garten überlebensgroße Figuren ausgestellt. Vielleicht passen diese Figuren auch ganz gut hierher - genau wie die Ruhe im Hafen. Wir sind jedenfalls gern hier, soll'n die doch weiter schreiben, der Hafen ist unattraktiv.

Neben ein paar schwedischen Yachten hat auch die ewig junge Hallberg-Rassy "Clara" hier angelegt. Wir kommen mit den Eckernförder Eignern Marion und Manfred in Kontakt. Beide inzwischen ebenfalls Mitglieder der "Weißen Flotte" aber deshalb keine maulenden Rentner.



Wir haben (besser hatten) beruflich gemeinsame Wurzeln und uns dennoch nie vorher gesehen. Die Einen sind aus Hamburg, wir aus Hannover und es passiert, was zum Glück unter Seglern immer wieder passiert: Geh'n wir zu euch oder kommt ihr zu uns? Und dann geh'n wir rüber und erzählen gegenseitig von unseren Pleiten, Pech & Pannen, von Abenteuern, Lieblingshäfen und wo es morgen und überhaupt noch im Leben hingehen soll. Wir haben kaum bemerkt, dass wir an diesem wunderbaren Abend von dem Hafenmeister unten auf dem Foto gut behütet wurden. Die im

ganzen Hafen gut sichtbare Skulptur ist übrigens auch eine Schöpfung von Arvid Källström.



Donnerstag, 02.07., Påskavallik - Figeholm

Seewetter: Central Baltic AROUND SW 2-7. IN S WATERS OVERNIGHT VRB 0-4. GOOD VIS.

Wieder so ein herrlicher Sommertag, fast schon zu heiß. Um 0900 bin ich auf der Piste und drehe meine Runde. Rein in die schwedischen Wälder, aber dann wurde es doch ein wenig zu weit. Ich bin ziemlich kaputt, als ich wieder im Hafen bin.



Um 1200 legen wir ab. Marion, Manfred und die ewig junge Rasmus "Clara" (oben) wollen noch in Påskavallik bleiben. Wir haben uns gut über unseren Kurs informiert und gehen im Innenbereich durch den Schärengarten zunächst nach Oskarshamn. Überraschend schiebt uns ein Vierer durch die Schären, besser kann's nicht laufen. Bisher der schönste Segeltag, jubeln wir auch noch als das Fahrwasser immer enger wird.



Der Granit rückt uns an einigen Stellen ganz schön auf die Pelle. Als ich auf der Karte 2,10 m Wassertiefe sehe und wir endlich wieder tieferes Wasser unter uns haben, schaue ich noch einmal auf die Karte ... und entdecke plötzlich, es gibt für diesen Bereich ja noch eine Detailkarte. Die haben wir ganz vergessen und plötzlich ist klar, dieses Fahrwasser garantiert eine Wassertiefe von 1,40 m! Wir haben 1,85 m Tiefgang! Hier müssen wir raus, aber wie? Vorsichtig hangeln wir uns nur mit Hilfe des groß gezoomten Plotters zwischen Felsen und nicht sichtbaren Untiefen raus ins freie Wasser. Dieser 2 Meilen Zickzack-Befreiungsschlag kostet uns zwar eine Stunde Fahrt, vermutlich aber auch eine mögliche Reparatur. Lehrgeld ja, am Ende aber doch ohne Kosten.



Wir passieren Oskarshamn und haben auf große Öltanks und Industrie keinen Bock. Also gehen wir noch einmal in ein kleines Fahrwasser mit 2,40 m Wassertiefe. Das sieht dann immer wieder so aus wie oben auf dem Foto. Die Krönung ist dann wirklich Figeholm. Ein kleiner, so genannter Naturhafen (warum der so heißt erschließt sich mir nicht), aber noch sind wir nicht fest, denn heute sind wir die Stars im Hafenkino. Wir haben einen etwas böigen Wind schräg von vorn und wie gedacht erwische ich die Heckboje mit der "Duck", klick, die Leinenverbindung steht schon mal. Sabine will vorne die Leinen übergeben, als sich plötzlich die Bojenleine seltsamerweise um die Fender tuddelt. So kann ich die nicht durchsetzen. Tüddellütt, ich muss das Manöver abbrechen und nun dreht der Wind den Bug zur Seite und zwischen den Bojen ist wenig Manövrierraum. Zwei weitere Versuche bringe ich noch auf die Leinwand und erst im dritten Versuch geht der Bug durch den Wind. Großes Kino, großes Publikum, aber geschafft.



Um 1615 sind wir nach 18 holprigen Meilen (Gesamt 344) fest in Figeholm. Ein wunderbarer Hafen, ein freundlicher Hafenmeister und für 200 SEK (21,62 €) gibt es Wasser, Strom, Duschen und WLAN kostenlos. Besser geht's nicht. Wenn du hier duschst, dann kannst du dich in der Kabine umziehen, bekommst keine nassen Schuhe und hast Platz für die Klamotten. Die haben offenbar an alles gedacht, perfekt. Wenn ich diese Preise auch noch mit der schwedischen Westküste vergleiche (da waren wir letztes Jahr) dann sind wir hier sehr preiswert und etwa auf deutschem Niveau unterwegs.



Auch die Versorgung stimmt, ein COOP ist 200 m nah am Hafen. Aber damit hat es sich denn auch. Außer einem kleinen Seefahrtsmuseum und hübschen schwedischen Häusern gibt es hier nichts außergewöhnliches. Auf einer Infotafel wird für Besichtigungen hier und da geworben, sogar für das Atomkraftwerk, das wir uns morgen von der Wasserseite aus ansehen werden (müssen). Da führt kein Weg dran vorbei, es sei denn unter Tage. Hier basteln auch die Schweden an einem atomaren Endlager auf 500 m Tiefe - kannst du auch besichtigen. Atomkraft? Nein Danke!



Wo steckt eigentlich mein österreichischer Freund Ernst mit seiner Oyster "Gwylan"? Ernst, wir haben heute ein wenig von dem wunderbaren griechischen Olivenöl für Bruschetta verbraucht und es hat hervorragend geschmeckt. Vielen Dank und gerne wieder. Wie gefällt euch die Ostsee? Ernst mailt schnell zurück, dass sie erst in ein paar Tagen von Laboe aus lossegeln. Na, ich drück euch die Daumen bei 2,40 m Tiefgang.

Freitag, 03.07., Figeholm - Västervik

Central Baltic SW-S 3-7. DURING DAY SOMEWHAT INCR, NW OF GOTLAND UP TO ABOUT 10. OVERNIGHT SOMEWHAT DECR. GOOD VIS.

Vor zwei, drei Tagen konnten wir noch überall lesen, der Wind wird tagelang ausbleiben. Darauf ist zum Glück kein Verlass. Gestern nicht und auch heute weht der Wind sogar ziemlich kräftig, also mit 5 Bft. aus Süd. Besser kann's für uns nicht laufen, dazu Sonne satt. Während ihr in D schwitzt segeln wir nahezu oben ohne im Sommerwind. Mittelmeerfeeling im Mare Balticum. Nachdem Figeholm achteraus liegt und wir das Küstenfahrwasser erreichen geht es buchstäblich an die Arbeit. Das enge Fahrwasser verlangt viele Richtungs-

und damit Segelwechsel. Der Autopilot hat Pause, wir müssen immer wieder die Segel neu stellen. Von hart am Wind bis Vorwind, das volle Programm.



Nach ein paar Meilen bereits das Kernkraftwerk Oskarshamn. Wir segeln sehr dicht dran vorbei. Das AKW ist eines von fünf (davon drei aktiven) AKW in Schweden. Die Anlage befindet sich direkt am Kalmarsund an der Ostseeküste und produziert mit den drei Reaktoren Oskarshamn 1, 2 und 3 etwa 10 Prozent des Stroms für Schweden. Alle drei Blöcke sind Siedewasserreaktoren (Quelle Wikipedia).



Endlich liegt das AKW achteraus und wieder hangeln wir uns durch enge Fahrwasser. Auf Vorwindkurs überholt uns eine schwedische First 405 nahezu in Zeitlupe, dabei schleppt der noch ein Schlauchboot mit und segelt ohne Genua (die natürlich bei uns immer wieder einfällt). Dass First schnelle Yachten baut ist mit schon klar, aber so wollen wir nicht abgebügelt werden und was wir sonst nie machen - das Groß bis auf Wanten und Salinge fieren (wie es uns der Schwede zeigt), das tun wir jetzt auch. Siehe da, wir kommen langsam wieder auf und überholen die 405 ebenfalls in Zeitlupe. Dann ist die First wieder vorne, will aber an der Tonne nicht halsen, sondern fährt eine Q-Wende und schon sind wir drei Bootslängen vorn. Den Vorsprung geben wir nicht mehr her. Völlig entnervt, denke ich, biegt der alte Schwede ab in eine Ankerbucht. Vermutlich wollte der da sowieso hin, liest sich so aber besser.



Manchmal schaut der Granit nur so eben aus dem Wasser (oben), doch das betonnte Fahrwasser leitet uns sicher durch das Segelparadies nordwärts. Ja, wir sind im Segel-

paradies. Es läuft einfach super in dieser Traumlandschaft. Die Innenschären bewaldet, außen karger bis nackter Fels. Obwohl der Schwede an sich Urlaub hat sind nur wenige Yachten unterwegs.



Es folgt eine lange Vorwindstrecke, die ganz schön kippelig zu fahren ist, weil die Wellen aus der freien Ostsee rein schwappen. Wir baumen sogar die Genua aus und Sabine steuert mit großer Begeisterung, weil die Yacht ab und an ins Surfen kommt. Langsam laufen wir wieder auf eine Yacht auf und gerade als wir überholen, biegt sie in ein anderes Fahrwasser ab. Wo wollen die denn hin, fragen wir uns und merken 10 Minuten später, dass wir ebenfalls hier hätten abbiegen müssen. Da ist der Rausch der Geschwindigkeit mit dem Skipper, der heute als Navigator verantwortlich ist, durchgegangen. Und nun, Skipper?

Wir brauchen eine Weile, bis wir, trotz Plotter, genau wissen, wo wir jetzt sind. Und dann gibt es durchaus Stress an Bord der "Kalami Star": Wo ist das richtige Fahrwasser? Wir müssen da rüber, nein da lang, Achtung, sonst kommt der Baum, hier wird es zu flach. Dann folgen wir einer anderen Yacht in die falsche Richtung, wenden und plötzlich wendet die andere Yacht auch und so weiter und so weiter. Am Ende retten wir uns hart am Wind in ein anderes Fahrwasser nach Västervik. Für die "letzte" Tonne schmeiße ich entnervt den Jockel an, aber dann sind wir rum und haben schon bald Västervik vor dem Bug. Die knapp 40.000 Einwohnerstadt verfügt über mehrere Häfen, die wir uns allesamt ansehen um uns dann für den Vereinshafen (<http://wikingarna.com/>) entscheiden. Schön, dass es auch stadtnah der preiswerteste Hafen ist. Hier machen wir nach 32 sm (Gesamt 376) um 1920 fest. Der freundliche Hafenmeister kassiert 200 SEK (21,62 €) all inclusive - ja, W-LAN gibt's auch. Die sanitären Anlagen sind nicht besonders komfortabel, funktionieren aber und sind sauber.



Wir fühlen uns von der ersten Minute an richtig wohl in diesem Hafen, als wären wir zu Besuch bei Freunden, ein Vereinshafen halt. Die kommerziell betriebene Marina nebenan kassiert 340 SEK - da haste aber auch einen Pool dabei. Wir wundern uns allerdings, dass in allen Häfen Plätze frei sind, besonders die besagte Marina mit Pool ist vielleicht zu 1/3 gefüllt. Überhaupt ist (und bleibt) es ruhig auch in Västervik. Liegt es daran, dass wir bisher nicht eine norwegische Yacht gesehen haben? An der Westküste sind sogar die Schweden in der Minderheit, da dominieren die Norweger, meist sogar mit ihren fetten Motorbratzen, kuckstu hier <http://www.ralfuka.de/images/pics/downloads/14064.pdf> ab Seite 3 ff.

Samstag, 04.07., Hafentag Västervik

Anita & Bernd melden sich: *"Hallo Sabine und Ralf sind inzwischen in Motala und haben wieder WLAN es ist sehr heiß und wir gehen nach fast jeder Schleuse ins Wasser. Euch weiterhin eine gute Fahrt liebe Grüße von der Bacchus"*. Ob wir die noch sehen? Wo stecken Eva-Maria und Jürgen?

Peter klärt endlich die Kaffefrage: *PS: Im Cafe aufpassen, wenn die Kanne auf der Warmhalteplatte neu aufgefüllt wird. Dann kaufen. Nur dann schmeckt der einigermaßen. Wenn Ihr selber welchen kauft, schaut nach "Löfbergs Lila" aus Karlstad!* Dieser Link <http://www.schwedentipps.se/kaffee.html#.VZZn9byYpBQ> verrät: "Schwedischer Kaffee gilt als hochklassig. Manche Schweden-Touristen, die gern Kaffee trinken, nehmen sich deshalb einige Packungen schwedischen Kaffee mit nach Hause. Viele Schweden sagen übrigens, dass man den Kaffee in Kiel noch trinken kann, je weiter man aber in Deutschland nach Süden kommt, desto schlechter sei der von Hotels und Restaurants, Cafés und Imbissbuden servierte Kaffee."

Wenn der Schwede an sich so eine "hohe" Kaffeekultur hat, verstehe ich den üblichen Wärmeplattenzirkus nicht. Die Mistdinger findeste überall. Eins ist allerdings auch klar, der Kaffee ist deutlich stärker als wir das gewohnt sind - auch der Capuccino z.B., vielen Dank Peter und nun lassen wir das. Zurück nach Västervik oder heißt die Stadt doch Westervik? Beide Schreibweisen sind uns begegnet. Weiß jemand mehr?



Weil's so nah am Hafen ist, sind wir zunächst auf den Turm am Västervik Museum "Naturum" geklettert. Von dort verschaffen wir uns einen Überblick über die Stadt. Vom Hafen kommt man übrigens bequem zu Fuß hin, 10 Minuten schaden nicht. Wer allerdings einen Supermarkt sucht, sollte das Bordrad nehmen, der große MAXI-COOP liegt draußen am Stadtrand auf der grünen Wiese.



Besonders lohnenswert ist der Besuch der alten Fischersiedlung. Überhaupt die alten Holzhäuser (oben) kann man sich stundenlang anschauen - nur schade, dass das Café bereits um 1600 dicht macht - verstehe einer die Schweden. Vielleicht liegt es ja an den

"tropischen Temperaturen", von denen schwedische Zeitungen schreiben. Ja, wir haben bis an die 30°, während zeitgleich in Hannover satte 38° gemessen werden. Wir lassen uns am Hafen ein wenig treiben, ich bekomme mein Lakritzeis und am Abend radeln wir rüber auf die Halbinsel Gränsö.



Die schwedischen Briefkästen beeindruckten mich immer wieder. Am Gränsö Slott sind die wohl etwas vornehmer. Der noch Anfang der 90er völlig runtergekommene Bau erstrahlt heute als Hotelanlage im neuen Glanz - unten.



Übrigens verfügt das Schloss über einen eigenen Gästehamn (130 SEK), verrät der Revierführer. Der ist allerdings ziemlich runter gekommen und wir sind froh, dass wir hier nicht fürstlich fest gemacht haben. Die Halbinsel liefert uns noch einen schönen Sundowner und damit ab in die Kojen.



Sonntag, 05.07., Västervik - Rågö

Heute bleibt das Wetter hochsommerlich warm, also geht's raus in die Schären. Der Revierführer schreibt, nördlich Västervik sei überhaupt das schönste Schärenrevier. Nicht die Stockholmer Schären oder rund um die Ålands, nein hier isses. Von den viel schönen Schären haben wir uns gestern Abend Rågö als Ziel gesetzt. Dort im Naturreservat soll es sogar einen Gästesteg geben. Der ist uns für die kommende Nacht schon wichtig, weil wir wissen, dass es mit der Schönwetterlage morgen früh vorbei sein wird. Ab 0700 soll es Gewitter und viel Regen geben, doch wen interessiert das jetzt?

Central Baltic VRB 2-7. LATE THIS AFTERNOON GENERALLY E AND SOMEWHAT INCR, OVERNIGHT 7-12. EARLY TOMORROW MORNING MAINLY SE. MOD TO GOOD VIS, TOMORROW MORNING RAIN WITH MOD-POOR VIS.
--

Um 1000 verholen wir kurzfristig auf einen anderen Platz, weil der Eigner auf dessen Platz wir jetzt liegen gleich zurückkehren soll. Wir verholen, der Eigner kehrt nicht zurück, aber um 1205 legen wir ins allerschönste Schärenrevier ab. Vorbei am Schloss, raus aus der Västervikbucht und rein in das Fahrwasser, das uns gelehrt hat, genauer auf die Karte statt auf die "Gegner" zu schauen. Wenig später sind wir nur noch "binnen" unterwegs. Aus dem Fünfer aus E wird ein Dreier. Zwischen Schären und Schärchen weht es gelegentlich kräftiger (Düse), dazu blauer Himmel und 27°. Es stimmt, schöner kann segeln nicht sein.



Bilder können das nicht wiedergeben, deshalb stellvertretend nur dieses eine Foto. Weil das Fahrwasser gelegentlich so eng wird macht die nicht ganz ausgerollte Genua hier Sinn, damit du als Rudergänger auf der Leeseite gerade noch unten durch sehen kannst. Überhaupt liegt die Karte heute natürlich beim Rudergänger, das soll uns nicht noch einmal passieren. Selten sehen wir einen Segler und wenn, dann irgendwo versteckt hinter Felsen. Ab 1600 manövrieren wir auf Rågö zu. Schnell machen wir den Anleger einer kleinen Fähre für die 30 Einwohner zählende Insel aus und wenig später eine Yacht die weiter nördlich vor Heckanker an einem Steg liegt. Die Yacht hat zwei Salinge und geht damit ähnlich tief wie wir. Der Plotter gibt uns keine Tiefenangabe, die Karte ist zu grob (den Hamguiden haben wir nicht an Bord), das Echolot signalisiert fahr weiter.

Sabine macht vorne die Leinen klar, der Heckanker ist meine Sache. Beim Näherkommen entdecken wir sogar Bojen. Die Tiefe reicht, sagen uns die schwedischen Segler, ihr könnt an die Boje gehen. Das machen wir natürlich lieber und sind um 1615 nach 17 sm (Gesamt 393) fest. Zwei kleine Motorboote sind noch hier, Kinder die baden, toben und bald weg sein werden - die Segelyacht ist schon verschwunden. Eine Stunde später sind wir allein.



Hier gibt es keinen Hafenmeister und natürlich weder Strom noch Wasser. Klar, der Wassertank ist voll und die Batterie hält mindestens zwei Tage durch - auch mit Kühlschrank. Bei Bedarf könnten wir sie notfalls mit der Maschine laden. Wir sind total froh über diesen sicheren Platz, selbst Gewitterböen können uns hier nichts anhaben. An Land entdecken wir ein Trockenklo mit einem Thron für zwei - so einen Donnerbalken gab's früher im Antiatomdorf 1004 in der Freien Republik Wendland. Nur saßen da noch mehr Leute nebeneinander - umsonst & draußen.



Auch Rågö ist ein Naturreservat, erfahren wir auf einer Hinweistafel neben dem Trockenklo. Doch bevor wir die Insel entdecken die schönsten Seiten des Segelns. Hinein ins Vergnügen, denn während Anita & Bernd oder Eva-Maria & Jürgen längst IM Götakanal täglich baden, zeigte die Ostsee bisher 14 oder 15°. Unterwegs hatte ich hier im "Binnenbereich" schon mal 19° gemessen und jetzt am Ankerplatz stolze 20. Da gibt's natürlich kein Halten mehr und darauf hatten wir uns schon so lange gefreut. Die bordeigene Heckdusche spült anschließend das Salz ins Meer, meer geht nicht.



Geht doch, denn jetzt kommt der Cobb ins Spiel, unser Grill, der sogar auf einem Tisch stehen könnte. Unterwegs hat Sabine bereits feinsten Kartoffelsalat nach "Selmas Rezept" vorbereitet, buchstäblich ein Sonntagsessen. Später hinein ins Naturreservat. Zuerst besuchen wir das kleine Dorf mit einem offenbar hervorragenden Restaurant. Viele Touris kommen hier mit dem eigenen Boot her oder lassen sich von der Fähre übersetzen (90 SEK). Hier unten das Foto vom Anleger.



Gleich hinter dem Restaurant das Skärgårdsmuseum, eine ständig geöffnete Scheune mit den Utensilien der Fischer und Bauern, aber auch mit sehr schönen Kohlezeichnungen und Radierungen einheimischer Künstler. Eine Fotoausstellung über das Naturreservat, zu dem noch weitere Schären gehören, zeigt uns die Schönheit dieser Gegend. Wenig später sind wir mittendrin im Urwald von Rågö. Zwei Schweden holen uns ein. Vater und Sohn, die sich mit ihrer Dehler ebenfalls an den Steg gelegt haben. Rågö ist ihre Lieblingsskär erfahren wir und darüber hinaus rätseln wir gemeinsam, warum dieses Gebiet so wenig besucht wird. Die einzige Erklärung der Schweden, die Ferien der Großfirmen beginnen erst nächste Woche.

Danach reden wir Segler über den Wetterumschwung und der Sohn zeigt uns auf seinem Handy die Wetterkarte für die nächsten Stunden. Da kommt ja was auf uns zu, aber das ist morgen, zurück in den Urwald. Die beiden kennen die Insel und sind schnell vorbei. Wir stolpern über Baumwurzeln, Ameisenstraßen, schreiten über dicke Mooschichten als wäre der Untergrund mit Schwämmen ausgelegt. So was haben wir noch nie erlebt. Immer tiefer

wagen wir uns in den dunklen Wald und finden bald keine Wegmarkierung mehr. Hänsel und Gretel fällt mir unwillkürlich ein und hinter jedem Baum könnte doch der böse Wolf ..? Wir drehen lieber um, pfadfindern uns zur letzten Markierung und sind zurück auf dem Rundweg "Ameisenstraße". Eine Stunde später sind wir wieder an Bord, bzw. in der erfrischenden Ostsee.



Montag, 06.07., Rågå - Håskö/Lisselön

Das Bad in der Menge nehme ich nicht und obwohl es über Nacht stark abgekühlt hat reicht es natürlich für ein Freibad. Ganz so schlimm kamen die Schauer am frühen Morgen auch nicht daher, von Gewittern keine Spur, doch die Front, bzw. der Winddreher auf W kommt ohnehin erst am Nachmittag:

Central Baltic SE 5-10, AT TIMES VRB 2-6. THIS AFTERNOON S, LATER SW-W AND INCR 10-15. DURING DAY PASSING RAIN WITH MOD-POOR VIS, RISK OF THUNDER, LATER GOOD VIS.

War schön hier sind wir uns einig, als wir Rågå verlassen. Auf unserer Plotterspur hangeln wir uns wieder aus dem flachen Bereich raus und sind bald wieder im Fahrwasser. Als wir kurzzeitig auf SO-Kurs gehen, frischt der Wind langsam auf, die Segel werden gesetzt und der Segeltörn beginnt. Nach einer Stunde erreichen wir die so genannte Küstenautobahn, die Schweden sagen "E4" dazu. Anfangs gibt es ein wenig Gegenverkehr und man sieht immer irgendwo einen Segler, aber im Grunde segelst du hier allein. Die "E4" ist gut betonnt und außer zwei wirklich herausfordernden Engstellen läuft es sogar sehr gut nach Nord.

Der Wind ist bei 5 - 6 angekommen, das war zu erwarten und wir sind schneller als gedacht. Immer wieder passieren wir traumhafte Schären, doch langsam dreht der Wind auf West und aus dem Raumschot- wird mehr und mehr ein Amwindkurs. Ständige Richtungswechsel fordern vorausschauendes Segeln sonst stehst du hinter der nächsten Schäre im Wind. Immer wieder fegt plötzlich eine Böe übers Wasser, die gelegentlich mit 7 Bft. daher kommt. Um 1600 ein deutscher Gegenkommer und als die Bavaria 46 durch ist erkenne ich die "Intention", das ist doch mein Freund Rollo! Ich rufe ihn über Funk, aber die sind wohl nicht on air.

Natürlich mussten wir längst reffen, doch dann meldet sich der Wind nahezu ab, vier Knoten Fahrt. Wir reffen wieder aus. Der Kurs durch die Außenschären verläuft durch kleinste Inselchen und Felsen. Eine wirkliche Windabdeckung gibt es hier nicht, die Welle spielt nur eine kleine Rolle. Endlich frischt der Wind wieder auf, aber muss es denn gleich so viel sein? Langsam kommt von achtern eine Comfortina auf. Die segeln mit Vollzeug, wir mussten längst wieder reffen. Natürlich versuchst dich deiner Haut zu wehren, ziehst hier dran und da dran, aber die verspeisen uns genüsslich. Keine Chance, doch dann kommt es ganz dicke. Der Wind legt noch eine Schippe drauf und gibt uns jetzt Beaufort 8. Da wir hart am Wind segeln müssen eine verdammte Prüfung, zumal hinter "der nächsten Ecke" der Wind schon

wieder anders einfällt. Die klein gerollte "Wurst", sonst als Genua gut unterwegs, zieht nicht mehr. Wir liegen mächtig auf der Backe und wollen hier keinen Sonnenschuss riskieren, der uns auf die nächsten Felsen setzt, aber dann passiert es doch, der Sonnenschuss - ohne Felsen. Maschine an, Segel bergen und das ist schwer genug, ein Knochenjob. In der Ferne sehen wir unsere Comfortina wieder, die ebenfalls die Segeln drin hat, Kreise im Schutz einer ziehen. Noch zwei Meilen und dann rutschen wir in die beinahe stille Bucht Lisselön der Schäre Håskö (unten).



Diesen Gedanken hatten andere offenbar Segler auch, hier ist es richtig voll. Ankerlieger, Felslieger und am Steg noch ein Platz frei? Ja, da gehen wir hin. Langsam tuckern wir über die Bucht, die plötzlich gar nicht mehr so still ist. Böen zischen aus allen Richtungen über das Wasser, die Bäume biegen sich, doch an den Stegplatz dürfen wir nicht. Können wir ganz ans Stegende, is es tief genug, fragen wir die Schweden. Tief genug. Ich fahre den Platz noch einmal neu an, der Heckanker geht auf Tiefe und dann sind wir endlich fest. Puh, was ein Stück Arbeit. Denkste, der Heckanker slippt. Also Schlauchboot aufblasen, Anker wieder auf, ins Schlauchboot gepackt und dann 20 m raus.



Erneut geht der Anker auf Tauchfahrt und das sieht dann so aus wie hier oben. Wir holen das Gurtband (Ankerleine) durch und nun sind wir endgültig nach 30 am Ende wirklich anstrengenden Meilen (Gesamt 423) fest.



Beim Fischer bezahlen wir 60 SEK, Wasser gibt es nicht und Strom brauchen wir nicht, aber das Trockenklo. Für 20 SEK kannst du die Bastu (Sauna) mit benutzen - offenbar ein großes

Vergnügen, wie uns die Schweden (unten) zeigen.



Wir drehen stattdessen nach demselben Strickmuster wie auf Rågö unsere Runde durch den Urwald. Wie gestern Abend geraten "Hänsel & Gretel" wieder einmal kurzzeitig vom Wege ab. Im finsternen Wald ist es auch in den hellen Nordnächten so dunkel, dass wir die Wegmarkierung kaum noch ausmachen können. Wir sind heilfroh, als wir um 2330 wieder den sicheren Hafen erreichen.

Ein Problem haben wir leider immer noch: Der Anker rutscht kaum merklich. Hole ich die Leine durch, bleibt es eine Weile ruhig, wenig später ditscht der Kahn hin und wieder leicht gegen den Holzsteg. In der Nacht flaut der Wind spürbar ab, kein Problem. Bei wenig Wind kann man damit leben. Wir hatten ja keine Chance, den Anker mit der Maschine einzugraben und dennoch, wieder was gelernt: Beim nächsten Mal mit der Yacht wieder raus und den Anker bei Maschinenfahrt eingraben - nicht den Anker einfach aus dem Schlauchboot fallen lassen. Wir hätten allenfalls versuchen können, den Anker mit der Winsch einzugraben, doch wenn er slippt hilft auch das natürlich nicht, dann wie vorher beschrieben.

Dienstag, 07.07., Håskö/Lisselön - Mem (oder Arkösund)

Vorneweg Grüße an Ingrid und jetzt kommt ja endlich wieder neuer Lesestoff. Erstmals Grüße an Hermann, der sich in holländischen Gewässern vergnügt. Hermann, ich konnte deine Fotos nicht einmal runter laden, weil ich nirgendwo ein funktionierendes Netz hatte. In den Schären haben noch immer die Wikinger das Sagen. Man wundert sich, haben die doch Wikipedia und Wikileaks erfunden. Nun aber zurück zu unserer Reise: Von Süden zum Götakanal gibt es zwei Fahrwasser. Das westliche bleibt uns versperrt, weil der Mast nicht unter der 15 m hohen Brücke durch passt. Wir müssen über die brückenlose "E4" außen rum und haben damit 8 sm mehr vor dem Bug. Bei der heutigen Wetterlage ein großer Nachteil:

Central Baltic W 11-16. THIS AFTERNOON DECR. OVERNIGHT AROUND S 2-6. MAINLY GOOD VIS.

Wir nehmen den Windfinder mal als Orientierung für die Küste dazu und der sagt uns für die Region um Arkösund ab 1100 20, in Böen 32 Knoten aus West. Fahren wir heute nicht, kommt es in den nächsten Tagen noch dicker. Schaut mal selbst auf den Seewetterbericht oder, wer die Gribfiles lesen kann, besonders dort. Während wohl alle anderen im sicheren Hafen bleiben, legen wir um 1100 ab. Die 16 sm nach Norden bis Arkösund sollten zur Not mit der Maschine zu machen sein, stellt sich dort heraus, dass es dann gegen den strammen Westwind, also nach Mem, nicht weiter gehen kann, bleiben wir dort.

Der schwedische Wind ist ein ruppiger Hund und fegt nur so um die Schären. Wir entscheiden bei Halbwind nur mit gereffter Genua zu segeln und das scheint das Erfolgsrezept. Die wenigen, die überhaupt unterwegs sind, machen das nicht anders. Schnell sind wir zurück der "E4" und machen richtig gut Fahrt. Die Genua zieht uns bei Bft. 6 - 7 tatsächlich

auch mit 7 Knoten über Grund. Immer wieder kleine Richtungswechsel, kleine Schären, große Felsen, enge und weite Passagen wechseln sich 8 Meilen lang ab. Solche Windstärken sind für mich untrennbar mit Schauerböen und frieren im nassen Ölzeug verbunden. Heute ein strahlend blauer Himmel mit ein paar lockeren Cumuli, segeln vom Feinsten. Nach einer Kursänderung auf NW ist leider Schluss mit Segeln, wir müssen buchstäblich das Segel streichen, Maschine an. Längst sollten wir laut Windfinder bei Bft. 5 sein, doch die 7 steht und bleibt. Als wir gegen 1300 den Arkösund ausmachen klettert der Sommerwind auf 8 Beaufort - und pendelt sich zwischen 34 und 36 Knoten ein. Nein, keine Böen, das bleibt. Du merkst das gar nicht, weil die Welle vielleicht einen halben Meter bringt. Der Wind pfeift dir um die Ohren, es ist nicht kalt und es tut auch nicht weh, aber gleich. Gleich wechseln wir aus Halbwind (nicht vergessen, wir motoren) auf voll gegenan. Um 1330 ist es so weit, wir wollen wenigstens testen, ob wir gegen 8 Bft. fahren können.



Können wir, nur eben nasser. Am Ruder musst du schon häufig den Kopf einziehen, wenn Spritzwasser überkommt. Der Kahn ist schnell nass gefahren und der Speed geht auf 4,5 Knoten runter. Unglaublich, kommen wir tatsächlich heute schon durch? Für den Fall bereite ich die beiden neuen Fender vor, die mit zwei Leinen versehen werden, damit sie waage-recht auf der Wasserlinie ihren Dienst versehen können. Dann die beiden Schleusenleinen ausgewählt. Man braucht eine sehr lange Vorleine, die oben vom Schleusenpoller oder -ring bis tief in die Schleuse aufs Vorschiff reichen und von dort auf die Genuawinsch umgelenkt wird - 20 m. Die Achterleine soll nur halb so lang sein, sie führt steil von oben runter auf die Heckklampe - 10 m.



Auf den jetzt sehr langen geraden Abschnitten lassen wir den Autopiloten steuern. Ein Motorboot überholt uns, sonst ist hier niemand unterwegs. An Steuerbord inzwischen Festland und als wir das 8 sm kürzere "Brückenfahrwasser" erreichen beginnt so was wie eine Flussfahrt mit Schären. Die Capella Ecumenica rutscht vorbei, danach eine Engstelle und weiter geht es auf dem "Steinhuder Meer" immer noch bei 8 auf Stegeborg zu. Aus der Ferne sehen wir bereits den Burgturm und der gelbe Klecks muss die Seilfähre sein. Der Blick geht immer wieder auf die Uhr, kommen wir noch vor 1800 durch die erste Schleuse? Doch zunächst das beschauliche Stegeborg. Gisela und Gerd waren hier lange Mitglied im Segelclub (und touren gerade durch Holland). Schöne Grüße an euch und noch einmal vielen Dank für die Leihe der Götakanalkarten.

Weiter nach Mem. Der Plotter informiert, um 1722 sind wir da. Weil der Wind hier frei durchfegen kann wird der letzte Abschnitt deutlich rauer, doch wir schaffen das. Aus der Ferne siehst du die erste Schleuse irgendwie zwischen Bäumen ein paar Häusern und Schilf. So klein ist das? Der Götakanal war für mich immer ein Mythos, nicht wie Kap Horn, ganz anders eben. Wie oft habe ich darüber gelesen oder Videos bei Youtube geschaut. Klickt mal auf die Videos von Viktor: <https://www.youtube.com/watch?v=-LbGEVuF3n0>. Einfach nur schön. Den Götakanal musste einfach mal fahren und die eigene Ehe im so genannten "Scheidungskanal" in guten wie in schlechten Zeiten prüfen. Schon zuhause haben wir das offizielle Kanalvideo über das Schleusen im Götakanal gesehen, gestern Abend noch einmal https://www.youtube.com/watch?v=mZn_vBwo8gY. Vorhin sind wir wiederholt Schritt für Schritt die "Leinentechnik" durchgegangen und plötzlich sind wir da. Willkommen im Götakanal begrüßt uns ein Schild und symbolträchtig fällt mir Willy Brandt ein: "Macht das Tor auf".



Vor der Schleuse reichlich Platz zum Festmachen und im kleinen Kanalkontor werden wir freundlich begrüßt. Auf meinem handy wird der bei der online-Buchung (674,90 €, Visa) übersandte Zugangscode überprüft und damit ist die "Kalami Star" kanaltauglich eingecheckt. Wir bekommen ein paar Informationen und werden von zwei Dschunxx vor Ort und an Deck freundlich und klar in die Kanaltechnik eingewiesen. Die Dschunxx haben auf Willy Brandt gehört, das Tor ist auf. Sabine "treidelt" mit der Vorleine, einer der Dschunxx mit der Achterleine, der Skipper rutscht geführt mit langsamer Fahrt in die schmale dunkle Schleuse. Rauschendes Wasser schon jetzt. Von oben das Kommando: "Stopp, Maschine aus". Jetzt die Achterleine fest und die Vorleine auf der Genuawinsch durchholen. "Macht das Tor zu", höre ich wieder Willy Brandt und schon schießen, ja schießen die Wassermassen in die Schleuse. Die "Kalami Star" rührt sich nicht von der Stelle und klettert langsam nach oben. "Gar nicht so schlimm", denke ich und hole die Vorleine immer wieder durch. Während wir dem Himmel näher kommen wage ich sogar die Videokamera zu bedienen, aber die Bilder geraten dann doch ein wenig turbulent. Nächstes Mal nehme ich die "gopro".



Oben angekommen, im Ohr wieder die Worte von W.B. und damit genug geklauert. Sabine steigt über und aus der Windstille in der Schleuse geht es mit langsamer Fahrt gegen den noch immer rauen Wind langsam an die Pier. Um 1810 sind wir nach 33 sm (Gesamt 456) drin und fest. Das konnten wir uns heute Morgen beim Ablegen überhaupt nicht vorstellen. Dass beide Wetterberichte so neben der Spur wa-

ren scheint ein Phänomen der letzten Wochen gewesen zu sein. Wir haben häufig deutlich mehr Wind als angekündigt erlebt. Das interessiert in den nächsten Wochen niemanden, der Wind ist höchstens auf den großen schwedischen Seen ein Thema und die sind noch so weit.

Mit dem Einchecken an der ersten Schleuse lernen wir noch andere Spielregeln kennen. Die Crews bekommen zwei "Servicecards", das sind "Eintrittskarten" die in allen Kanalhäfen gültig sind. Damit kommst du in Duschen und Toiletten, kannst Waschmaschinen und Trockner benutzen oder den Müll entsorgen. In allen Häfen gibt es ein kostenloses WLAN-Netz - in Mem funktioniert es leider nicht. Von dieser Einschränkung mal abgesehen alle Extras ohne Zusatzkosten. Und die sanitären Einrichtungen sind in allen Häfen vorbildlich, erzählt uns ein deutscher Segler, der morgen ausschleusen will. Rechne ich mal einen Verbleib von 20 Tagen in den Häfen des Götakanals komme ich auf einen Tagessatz von 33,75 €. So eine Servicecards für die Häfen der deutschen Ostseeküste, das wär' doch was.

Die Crew der "Kalami Star" ist über diese Kalkulation hoch erfreut und landet am späten Abend unverhofft im literarischen Quartett. Während der Sendung wird der "Scheidungskanal" auf eine erste Probe gestellt. Das Zitat von Willy Brandt, sei unpassend und respektlos gegenüber unserer Geschichte, zensiert Lektorin Sabine. Schröder's "ich will hier rein" könntest vielleicht nehmen. Dazu schweigt der Autor beharrlich ... und ändert nichts! Das soll die Leserin/der Leser selbst entscheiden, Punkt!

Mittwoch, 08.07., Mem - Söderköping (Götakanal)

Am Vormittag fluten gleich mehrere kräftige Schauer den Kanal. Ja, heute soll es hin und wieder regnen und als ich meine Joggingrunde am Kanalufer drehe, begegnen mir nicht nur ein Reh mit Kitz, eine Schafherde, sondern zwei "Gegenkommer" - die Crews in Ölzeug und Gummistiefel verummmt. So haben wir uns das nicht vorgestellt also warten wir bis wir in kurzer Hose und T-shirt ablegen können. Das Kanalabenteuer beginnt um 1400 in Mem und endet um 1540 3,5 sm weiter westlich in Söderköping.



Schon bald hinter Mem taucht eine Engstelle auf in der man nicht einmal einer Yacht begegnen mag (oben). Wir fragen uns, was, wenn jetzt die "Juno" kommt? Die "Juno" ist eins von drei Fahrgastschiffen die zwischen Göteborg und Kopenhagen pendeln. Diese weiße Flotte ist exakt nach den Schleusenmaßen im Götakanal gebaut. Die Frage beantwortet das Kleingedruckte, steht in den Kanalregeln, die wir gestern bekommen haben. Dort heißt es, die Passagierdampfer haben absolute Vorfahrt, wir haben zu warten, auszuweichen oder den Anweisungen des Kapitäns oder des Schleusenpersonals zu folgen. Jawoll!

Von der Engstelle mal abgesehen, fühlen wir uns beinahe zuhause. Es ist wie auf der Leine, auf der Weser oder dem Mittellandkanal. Wir lassen uns alle Zeit der Welt, fahren 4,5 Knoten (erlaubt sind fünf) und plötzlich ein Abzweig? Nein, das ist eine Schleuse. Schnell die Schwimmwesten an (Pflicht), die Fender sind ohnehin immer draußen und die Leinen stets vorbereitet. Vorsichtig manövriere ich die Yacht an die Kaimauer vor der Schleuse damit Sa-



bine mit der Vorleine übersteigen kann. Eine Hand an der Want, in der zweiten die Vorleine steigt sie über ... und tritt beinahe auf eine Schlange. Eine Ringelnatter sorgt zur falschen Zeit am falschen Ort für einen spitzen Schrei der Vorschiffsscrew. Schlange und Vorschiffsscrew erstarren kurzzeitig, gehen dann aber ihren jeweiligen Aufgaben nach. Die Ringelnatter jagt Frösche und Sabine belegt die Vorleine nicht senkrecht über, sondern 4 - 5 m vor dem Bug. Die Achterleine führt der Schleusenmeister (das sind in der Regel Studenten) senkrecht nach oben durch einen Ring und gibt sie zurück an Bord. Dort wird die Leine fest belegt.



So sieht das in der Schleusenammer aus. Links kann man gut das einschießende Wasser sehen. Vor- und Achterleine halten die Yacht auf ihrem Platz. Die Vorleine läuft "durch" die Klampe, die auf diese Weise als eine Art Öse oder Umlenkbloc dient, bis auf die Genuawinsch. Mit steigendem Wasserstand wird die Vorleine dicht geholt. Mit jeder Umdrehung wünscht man die Yacht auch ein Stück nach vorn, sodass man sich nur um die Vorleine kümmern muss. Oben angekommen wird zunächst die Achterleine, die ja auf Slip liegt, eingeholt und dann steigt Sabine mit der Vorleine zurück an Bord. Weiter geht's.



In den touristisch stark frequentierten Orten am Kanal hast du immer ein großes Publikum. Das hier oben ist schon in Söderköping. Gleich nach der zweiten Schleuse machen wir nach einem "Etmal" von 3 sm (Gesamt 459) fest, bis Norsholm wären wir wegen einiger Brücken UND Schleusen heute zu lange unterwegs. Außerdem ist Söderköping eine wunderschöne Kleinstadt.

Die Stadt war mal einer der größten Handelsplätze Schwedens und geht auf eine Hansegründung zurück. Im Mittelalter war Söderköping ein bedeutender Ostseehafen. Erst durch die Landhebung (+ 2,50 m) verloren Hafen und Stadt ihre Bedeutung - aber vielleicht gerade deshalb nicht ihren Charme. Die gut erhaltenen, hier meist ockerfarbenen alten Holzhäuser prägen den Charakter der Stadt. Wir verschaffen uns zunächst einen Überblick und klettern gleich auf der anderen Kanalseite auf den beinahe senkrecht über dem Kanal stehenden Ramundeberget. Aus 76 m Höhe der atemberaubende Blick in die Tiefe und über die

Kleinstadt. Ich könnte jetzt noch einen Haufen Bilder und Eindrücke der Stadt hier reinstellen, aber das kann jeder selbst im Netz nachlesen.



Noch eine Nachricht an Peter: Im ICA-Markt bin ich Deinem Vorschlag gefolgt und habe mir vorsorglich das Kaffeesortiment angesehen. Du hast mir ja zu Löffberg Lila geraten. Von Löffberg Lila gibt es mindestens vier Sorten. Welche soll es denn sein und gibt es auch Kaffee für die Siebstempelkanne? Zuhause mahle ich den im Supermarkt bei Tchibo immer selber, aber so eine Möglichkeit habe ich bisher nirgendwo entdeckt. Was sagt denn Michael aus Malmö dazu?

Die zweite Nachricht gilt dem Wettergott, Neptun, dem Mokkafish oder wem auch immer. Sabine zündet in der Laurentikirche eine Kerze für besseres Wetter (insgeheim sicher auch gegen Ringelnattern) an. Wenn das nicht endlich hilft, weiß ich auch nicht mehr weiter.

Donnerstag, 09.07., Söderköping - Norsholm (Götakanal)

Mit frischen Erdbeeren starten wir in den regnerischen Tag. Heute ist Norsholm unser Ziel. Das sind zwar nur 12 Meilen, aber dazwischen liegen acht Schleusen. Der Skipperguide für den Götakanal rechnet mit 6 Stunden Fahrtzeit. Um 1150 legen wir ab, damit wir um 1200 die Straßenbrücke hinter Söderköping noch erwischen - die Brücke öffnet jeweils zur halben und vollen Stunde. Vor uns wartet eine fette Motorbratze und gemeinsam gehen wir in die nächste Schleuse. Die Familie ist aus Oslo und hat in Kotka/Finnland gerade das Motorboot gekauft. Jetzt sind sie auf dem Heimweg. Weil wir letztes Jahr in Oslo waren kommen wir gut miteinander ins Gespräch und als wir von der norwegischen Westküste und von Svalbard (Spitzbergen) erzählen, erfahren wir, dass er im Herbst mit Skiern auf Svalbard unterwegs sein wird. Na und außerdem ist lieber Segler. An der folgenden Schleuse trennen sich wieder unsere Wege, aber irgendetwas stimmt heute auf dem Kanal nicht.



Das Foto auf der Vorseite zeigt, wie wir die "Kalami Star" abgefendert haben. Den Fender vorn unterhalb der Want haben wir zum Trittfender umfunktioniert, damit Sabine leichter über- und wieder einsteigen kann. Auch das Fenderbrett hat seine Bedeutung, die Schleusenwände sind rau, rutschig und dreckig.

Wir haben viele Gegenkommer und das ist gerade bei Treppenschleusen ein Problem, weil man erst durch beide Schleusen durch muss. Nach Einzelschleusen kann man sich gut im Kanal begegnen. Die studentischen Schleusenwärterinnen und -wärter erzählen von einem Stromausfall an einer Schleuse vor Norsholm, da gibt es richtige Probleme. Außerdem erfahren wir, dass ein Schleusenwärter demnächst seinen Doktor macht, die Studentin an der nächsten Schleuse schließt bald ihr Lehramtsstudium ab, aber alle machen diesen Semesterferienjob sehr gern. Auch uns macht dieser job Spaß.



Auf dem Foto mal was ganz Neues, eine Rollbrücke! Klapp- und Drehbrücken kennen wir, eine Rollbrücke kommt neu in unsere Sammlung. Alle Manöver legen wir inzwischen ohne Probleme hin. Hier und da bleibt trotzdem mal ein Fender oder das Fenderbrett hängen, das geht gar nicht anders. Wir haben uns gut eingespielt und ich staune nicht schlecht, wie gut sich Sabine nach ihren Englisch VHS-Kursen im Winter inzwischen auf englisch unterhalten kann. Vor den nächsten beiden Doppelschleusen Carlsborg scheren die Schweden aus und machen an der Seite fest. Die Schleuse Hulta (unten linker Pfeil) soll defekt sein, es gibt also einen Stau in beide Richtungen. "Sie können noch bis zur Rollbrücke Loddby und zunächst dahinter festmachen", sagt eine Studentin in lupenreinem deutsch. "Fährt noch jemand bis dahin weiter", frage ich. "Ja, das norwegische Motorboot". "Dann fahren wir auch weiter!" "Gute Fahrt", wünscht sie noch und dann sind wir allein unterwegs. Die norwegische Motorbratze ist noch zwei Schleusen zurück.



Der ständige Regen hat endlich mal aufgehört, aber jetzt ziehen schon wieder dicke schwarze Wolken auf. Bis zur Rollbrücke Loddby (roter Pfeil) haben wir es gerade noch trocken geschafft und um 1530 stehen stolze 3 sm (Gesamt 462) auf der Logge. Wir staunen, dass wir nur drei Meilen unterwegs waren, aber wir haben tatsächlich nur gearbeitet und dabei nicht gemerkt, wie wenig wir tatsächlich gefahren sind. Schnell ist die Kuchenbude aufgebaut und dann rauscht ein kräftiges Schauer auf dieselbe.

Die Motorbratze bekommt nun endlich auch ihr grün vor der Brücke und rutscht auf unsere Seite. Wir freuen uns, dass die hierher kommen, der Skipper spricht perfekt schwedisch, das wird uns sicher noch nützlich sein. Wir stecken tief in der Pampa - oben. Kein Strom, kein Wasser kein Trockenklo. Plötzlich kommt eine der Schleusenwärterinnen mit dem Auto und erklärt, dass es heute nicht mehr weiter gehen kann. Wir könnten zwar noch weiter vorziehen, würden dann aber mit acht Yachten vor einer verkehrsreichen Brücke stehen. Einen ruhigeren Platz als diesen gibt es nicht. Wir bleiben.



40 Minuten später kommt sie noch einmal zurück: "Wir beginnen morgen bereits um 0800 mit dem Schleusen". Auf meine Frage, warum nicht heute nach der Reparatur länger geschleust wird, ein verlegenes Lächeln. Die spinnen doch, die Schweden, aber sie denkt vermutlich, maulende deutsche Rentner. Der deutsche Rentner wundert sich sowieso, warum man ein Café bereits um 1600 schließen kann? Da ist der Schwede an sich offenbar besonders gewissenhaft.

Gute Gründe also, irgendwo in der schwedischen Pampa einen deutschen Abend hinzulegen. Es gibt Kassler mit Sauerkraut, deutsches Bier und anschließend einen langen Kanalspaziergang - beinahe so wie in Hannover, da soll das Wetter auch nicht besser sein.

Freitag, 10.07., Loddby - Norsholm - Berg(Götakanal)

Noch vor dem Frühstück legen wir um 0815 irgendwo in Schweden ab und folgen dem Kanal nach Westen. Eine Roll- und eine Drehbrücke öffnen allein für uns, zugegeben, da fährt auch kaum jemand lang. Dann endlich, nach der Passage über den Asplången (ein Binnensee) nähern wir uns der Schleuse Hulta. Da wir gelegentlich schon Gegenverkehr haben, muss die Schleuse in Betrieb sein. Noch vor der Schleuse treffen wir "unseren" Norweger mit seiner Motorbratze wieder, der bestimmt 15 Minuten vor uns los ist, aber hier wurde seit 0800 der Stau von gestern abgearbeitet. Wir sind endlich mal wieder zur richtigen Zeit am richtigen Ort.



Der studentische Schleusenwärter in Hulta (oben) erklärt uns, dass es gestern keinen Strom gegeben habe. Die Kabel sind schon sehr alt, kann auch ein Blitzschlag gewesen sein. Nun ist aber wieder alles in Ordnung und wir sind wieder im System. Sogar der Blick auf die Logge lohnt sich wieder und als wir um 1130 Norsholm erreichen stehen da schon mal 9 Meilen auf der Uhr. Mehr als an den beiden vorherigen Tagen zusammen.

In Norsholm frühstücken wir in dicken Klamotten im Cockpit. Mehrere deutsche Crews witzeln über das "Winterwetter". Ich schließe mich an und erzähle, dass wir den Weihnachtsbaum abholen wollen. Machen wir natürlich nicht, stattdessen lassen wir 80 Liter Diesel (1.312 SEK = 140 €, 1 Ltr. = 1,70 €) in den Tank laufen. Da wir am Anlegesteg außer einem

Restaurant und einem kleinen Laden nichts weiter entdecken können, legen wir um 1330 wieder ab.

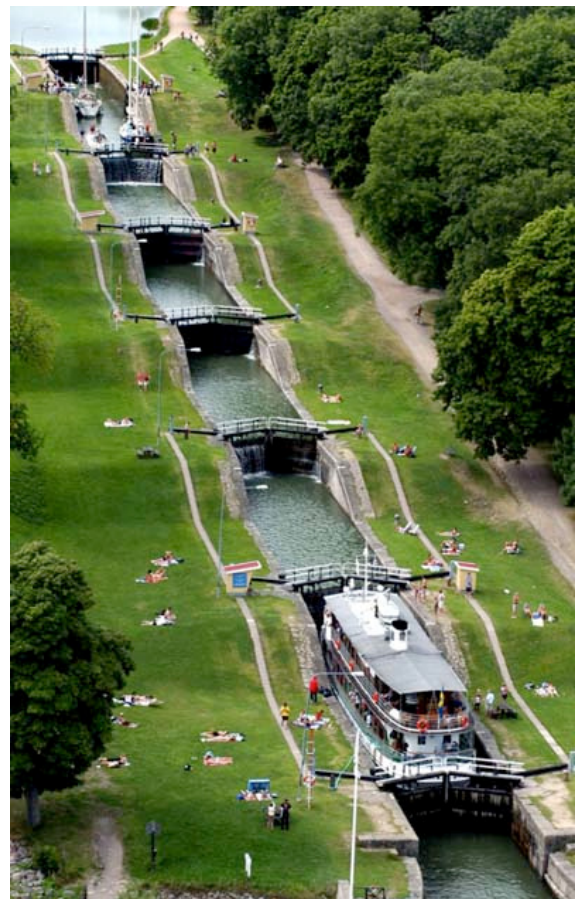


Gleich hinter dem Anleger folgen auf den nächsten 60 Metern eine Straßenbrücke, eine Schleuse und eine Bahnbrücke (oben). Zum Glück müssen wir nicht warten und sind wir allein unterwegs, da gibt es wenigstens kein Gedränge. Wenig später sind wir auf dem Roxen. Schilfgesäumte Ufer, Fischreiherr, hin und wieder ein Ferienhaus. Der Autopilot steuert und ich verziehe mich für ein paar Minuten unter Deck. Sabine übernimmt, während ich mich durch die Bedienungsanleitung für meine "gopro" klicke. Ist das kompliziert. Aber dann hab ich's und die gopro bekommt mit dem Bootshaken ihr Stativ verschrieben. Vielleicht kann ich ein Zeitraffervideo von der Schleusentreppe schneiden.

Wind kommt auf, ein wenig Welle, Bft. 5, die Fender rumpeln durch Wasser. Ups, die hatten wir ganz vergessen, aber jetzt den mühsam angezogenen Gummipanzer wieder ausziehen? Wir kommen gar nicht mehr auf den Gedanken, dass wir segeln könnten und als wir das merken haben wir dazu keine Lust. Zwei Stunden lang keine Lust. Als Entschuldigung mag gelten, dass ich die Leinen des Fenderbretts austauschen muss. Die vielen Schleusen fordern erste Opfer.

Dann endlich Berg. Es ist 1600 und wir haben 23 sm (Gesamt 485) auf der Logge. Vor uns die berühmte Schleusentreppe mit ihren 7 Schleusen, wohl das Herzstück des Götakanals. Das Foto rechts ist in diesem Jahr das Titelbild des "Kalami Star" Logbuches. Vor der ersten Schleuse einiges Gewusel. Die Leinen waren noch gar nicht fest, da rauscht schon einer der Schleusenwärter auf uns zu und erklärt, er habe keine guten Nachrichten für uns: "Sie können erst morgen früh um 0800 schleusen!"

"Das geht gar nicht", maule ich rum und erzähle vom gesperrten Kanal, der Schleuse Hulta und unserer Nacht in der schwedischen Pampa. "So ist das im Götakanal und deshalb kommen so viele Leute so gern hierher", entgegnet der junge Mann souverän. Frank fällt mir mit seiner liebenswerten Bemerkung, "wer weiß wofür das gut ist" ein und tatsächlich, die Sonne lässt sich blicken und wir haben die Chance, uns die Treppenschleusenshow vorneweg selbst anzusehen (und zu dokumentieren).





Vor den Schleusen gibt es einen gesicherten Hafen, mit Wasser und Strom am Steg, Duschen und Toiletten ganz in der Nähe und so klettern wir zu Fuß mit einigen Yachten die Treppe rauf. Oben angekommen der "richtige" Yachthafen. Ca. 40 Yachten liegen hier, gepflegte Grünanlagen, ein Wohnmobilstellplatz - das Publikum muss ja irgendwie hierher kommen.

Oben angekommen nutzen wir die Chance auf einen schnellen Einkauf bei ICA. Am späten Abend besuchen wir als Mönch & Nonne das nahe gelegene Kloster Vreta. Die untergehende Sonne versetzt den Kirchturm in wunderbares Licht..



Morgen früh um 0800 geht's bergauf und damit beginnt der dritte Teil des Logbuches.

Zum guten Schluss: In meinen Logbüchern schreibe ich häufig auch über sehr persönliche Erlebnisse und Gedanken. "Der spinnt", vermuten sicher einige, andere vielleicht mitfühlend, "... warum tut er sich das an?"

Ich schreibe und reflektiere meine Segelpraxis weil ich immer noch dazu lerne. Dadurch sind mir noch immer fast alle Ereignisse und Häfen präsent. Wer schreibt ist also klar im Vorteil und wenn Du daran teilhaben kannst, warum nicht. Umgekehrt interessiert mich natürlich, wer in meinen Logbücher liest? Schreib' doch mal was Dir gefällt, was nicht? Was Du vermisst? Hast Du Fragen, Fehler entdeckt? Darüber würde ich mich freuen.

Alle anderen Logbücher dieser Reise findest Du hier

<http://www.beene.de/ralfuka/2010/index.php/logbuch/logbuch-2015/487-schweden-rund>