

Dänemark Rund (fast) ohne Dänemark

Über die schwedischen Westschären zu Norwegens Südküste.

Teil 2: Malmö - Göteborg

Im letzten Sommer sind wir an Bord der "Feluka" von Helgoland über Stavanger bis rauf nach Tromsö und von dort rüber nach Spitzbergen gesegelt. 1.100 Kilometer fehlten uns noch bis zum Nordpol. In diesem Sommer wollen wir die schwedischen Westschären und Norwegens Süden kennenlernen - und über Nordsee, Eider und NOK zurück.



Tag 12, Montag, 23.06.14: Lagunen/Malmö - Landskrona

In der Nacht hat uns der Wind selbst im Hafen kräftig durchgeschüttelt und wir überlegen lange, ob wir überhaupt bei Nordwest fahren. Wir überlegen so lange, bis Sabine mit dem Reinschiff beginnt. Ausgerechnet dann dreht der Wind überraschend auf Südwest. Eigentlich müsste man jetzt los, aber erst muss noch fertig gewischt werden. Dann ist es so weit und auch das Schauer über dem Sund kann uns nicht mehr schrecken.

Belte und Sund: West bis Nordwest um 5, etwas abnehmend, einzelne Schauer- oder Gewitterböen, See bis 1 Meter.

In dem Moment, als wir aus der Box fahren, dreht der Wind von Südwest auf Nordwest, wirklich genau in diesem Moment. Also geht es rückwärts aus der Boxengasse und geradewegs rein in ein kräftiges Schauer. Längst haben wir uns in die Schwerwetterklamotten gepell. Wann hatten wir die zuletzt an?



Durch das Schauer laufen wir noch unter Maschine und als wir das stillgelegte AKW von Barsebäck passieren dreht der Wind ein wenig rück, wir segeln bei 5 - 6 Bft. hart am Wind, aber wir segeln. Wieder droht uns so ein Wolkenungetüm, zum Glück es bleibt bei der Drohung. Vor dem Karlskronaflak eine Kursänderung nach West und nun stampfen wir uns immer wieder in der Welle fest. Genua rein, Maschine an, was anderes können wir nicht machen. Das Schlagen und Stampfen wird einem Großschotschäkel zu viel und das Heavymetalteil verabschiedet sich. Bei dem Seegang mag ich auf dem Aufbau keinen neuen Schäkel montieren. Spätestens jetzt entscheiden wir uns, nach Karlskrona zu gehen. Der Revierführer verspricht eine interessante Stadt, also ab sofort Karlskrona statt Helsingborg.



Direkt hinter der Hafeneinfahrt wird uns eine wenig schmeichelhafte Marina versprochen. Merkwürdig, der im März neu aufgelegte Revierführer vom NV-Verlag kennt den neuen Stadthafen (oben) nicht? Der ist doch schon ein Jahr im Betrieb, erzählt der Hafenmeister wenig später, als wir um 1800 nach 20 sm (Gesamt 185) in Landskrona festmachen. Hier kostet der Platz 200 SEK, Strom, Wasser und Duschen incl., WLAN gibt's noch nicht.



Der erste Eindruck ist richtig vielversprechend. Nach dem Anlegesherry führt uns ein kleiner Rundgang vom Hafen zur Zitadelle, die hier im 15. Jahrhundert angelegt wurde und heute Museum ist.



Aber auch die Stadt zeigt sich von einer interessanten Seite - auf dem Foto links das rote Rathaus. Nicht im Bild ist ein Briefkasten, den wir händeringend suchen & finden. Yara wird am Samstag stolze 5 Jahre alt und die Karte muss bis dahin unbedingt in Hannover sein. Was noch? Heute Abend ist es so weit. Ich schalte erstmals auf diesem Sommertörn die Bordheizung an, es reicht!

Tag 13, Dienstag, 24.06.14: Landskrona - Ven



Die Sonne scheint aus allen Knopflöchern und die einzige Dusche hier im Nyhamn ist besetzt ... von Holländern. Als das Pärchen, das wie wir ebenfalls zur "Weißen Flotte" gehört, die Dusche verlässt, heißt es in Oranje, "... wir haben gestern 2:0 gewonnen". Darauf gibt es nur eine Antwort, "... dann seh'n wir uns im Endspiel!". Die Holländer lachen und segeln nach København.

Bevor wir ablegen wollen wir vom 60 m hohen Wasserturm Videoaufnahmen machen. Von dort hat man eine fantastische Fernsicht, heißt es in den Revierführern. Als wir unter dem Turm stehen taucht die unvermeidliche die Frage auf, wie hat man dieses Ding gebaut? Wie kommt die "Betonsschüssel" in 60 m Höhe? Weiß das vielleicht jemand?

Warum man diesen Turm heute nicht mehr besteigen kann, erschließt sich uns leider nicht, der kleine Fahrstuhl jedenfalls ist verriegelt und verrammelt. Hier geht nix mehr, da dann eben nicht. Als wir wie gewohnt um 5 vor 12 ablegen strahlen wir mit dem herrlichen Wetter um die Wette. Ein paar Cumuli malen den blauen Himmel noch blauer. Kommt nach 6 Tagen Mistwetter der Sommer zurück? Auf jeden Fall haben wir etwas Besonderes vor: Zuerst wollen wir in Bäckviken auf der Insel Ven festmachen und mit den Bordfahrrädern die Insel erkunden. Danach weiter nach Helsingborg. Ich kann mir nicht vorstellen, dass das klappt.



Sabine ist wie jeden Tag hoch motiviert an- und abzulegen, da hat sie heute gleich doppelt zu tun. Von Landskrona nach Bäckviken sind es gerade gute vier Meilen und als wir in der Sommerfrische angelegt haben, kommen bereits erste Zweifel, weil es doch hier so schön ist. Da sind wir uns auch schnell einig, wir bleiben über Nacht!



Wir haben heute ganze 5 sm (Gesamt 190) auf der Logge. Die 200 will einfach nicht fallen, aber morgen ganz bestimmt! Der kleine Hafen von Bäckviken wirkt wie die gute Stube der Insel und ist wirklich ein kleines Paradies. Wie wir von alten "Eingeborenen" erfahren, "... war einstmals ein Riese mit einem Arm voller Lehm auf dem Weg von Jütland nach Schweden gestolpert und hat dabei seine Last verloren. Genau in der Mitte des Øresunds liegt jetzt dieser Klumpen, aus dem die schöne, grüne Insel Ven oder Hven (dänisch) erwuchs".

Aus Gerti und Harm Claußen, Schweden, die Westküste mit Trollhättekanal und Vänersee Südteil, Delius Klasing 2009



Die Insel Ven ist ein Eldorado für Radfahrer und für Fahrradverleiher sowieso. 1.200 Leihräder warten in der Hochsaison auf Kundschaft. Ein Paradies für Sternegucker ist Ven, wie man hier unten sehen kann, ebenfalls. Tycho Brahe (1546 - 1601) lebte und arbeitete im Auftrag Friedrich II., König von Norwegen und Dänemark auf Ven.



Brahe war ein herausragender beobachtender Astronom. Zu seiner Zeit gab es noch kein Teleskop. Seine Beobachtungen der Fixstern- und Planetenpositionen, die damals mit Abstand die präzisesten waren und mit einer Genauigkeit von zwei Bogenminuten auch heute nicht ohne weiteres zu erreichen sind, führte er mit Hilfe eines großen Mauerquadranten durch. Aufgrund von Widersprüchen der Planetenbewegungen in den damals vorherrschenden Weltsystemen entwickelte er einen Kompromiss zwischen dem ptolemäisch-geozentrischen und dem kopernikanisch-heliozentrischen Planetensystem, das tychonisches Weltbild genannt wurde. Nach dem Tod Friedrichs II. (1588) kürzte sein Nachfolger König Christian IV. die finanziellen Mittel, weshalb Brahe im Oktober 1597 auf Einladung seines Freundes Heinrich Rantzau in eines von dessen Gutshäusern, nämlich in die Wandesburg bei Hamburg zog. (Aus Wikipedia http://de.wikipedia.org/wiki/Tycho_Brahe)

Auf Ven kann man die von Brahe errichtete Sternwarte, die Uraniaborg, heute leider nicht mehr sehen, doch es gibt ein wunderbares Museum, das uns mit auf die Reise ins Universum nimmt.



Die Bordfahrräder bringen uns zwei Stunden später von den Sternen rüber auf den Kyrkbacken (Kirchenberg). Von dort hat man einen wunderbaren Blick auf die gleichnamige Marina (oben) im Westen der Insel. Vor vier Jahren waren wir schon einmal hier, damals haben wir uns auch viel Zeit für Rund Sjælland gelassen. Ein Video zu diesem Törn findest Du hier <https://www.youtube.com/watch?v=dZj2RyohrfM>



Ach, es gibt noch so viel zu erzählen von der Insel, aber dann könnte ich tagelang schreiben und wäre nur noch virtuell unterwegs. Eine Frage habe ich allerdings noch an euch. Hier oben vom Kyrkbacken kann man sogar noch die Øresundbrücke sehen. Die Passage von København rüber nach Malmö verläuft für Bahn und Straße zunächst durch einen Tunnel, erst dann folgt die Brücke. Warum hat man damals nicht gleich zwei Brücken gebaut, wie seinerzeit bei der Storebæltbroen? Weiß das vielleicht jemand?

Wie dem auch sei, wir müssen uns sputen, ein Gewitter zieht auf. Schnell nehmen wir noch



den kleinen Hafen Norrebro (oben) mit, auch den hätten wir anlaufen können, dann dösen wir zurück nach Bäckviken. Aber wie? Den Fuß- und Radweg entlang der Küste hat eine Sturmflut mitgenommen - es geht ein wenig querfeldein. Schauer und Gewitter kommen näher und wir fahren das Rennen unseres Lebens. Klar, wir schaffen das Verpacken der Räder und den Aufbau der Kuchenbude im allerletzten Moment. Dann fegt eine Böe durch den Hafen und wir haben wieder schauriges Wetter, aber das kennen wir schon.

Eine Stunde später beruhigt sich das Wetter, der Hafenmeister kommt vorbei und kassiert (nur) 100 SEK, incl. Strom & Wasser. Die Dusche kostet 5 SEK extra, es gibt eh nur eine. WLAN gibt es nicht, ich konnte mich aber auf wundersame Weise in ein freies Netz einloggen.

Ein abschließendes Wort zu Ven: Wer hier vorbeifährt, hat selber Schuld. Allerdings würde ich in der Hauptsaison das Wochenende meiden, die 1.200 Leihfahrräder lassen grüßen.

Tag 14, Mittwoch, 25.06.14: Ven - Helsingborg

Belte und Sund: Nordost um 3, zeitweise schwach umlaufend, einzelne Schauer- oder Gewitterböen, See bis 0,5 Meter.
--

Rüber nach Helsingborg ist es ebenfalls nur ein Katzensprung. Es ist zwar bewölkt, aber die Sonne kommt immer wieder durch, es weht ein viel zu leichter Nordwind: Maschinenfahrt. Einzig die Berufsschiffahrt gilt es zu beachten, weil kurz vor Helsingör/Helsingborg ein Verkehrstrennungsgebiet (VTG) ein Ausschlusskriterium für Segler bildet. Klar, nur rechtwinklig queren oder in der Küstenverkehrszone bleiben.



Die Überfahrt ist wenig spektakulär. Nicht ein Frachter, der auf sein Wegerecht pocht, dafür dänische Yachten, die sich kreuz und quer im VTG tummeln, nur wir halten uns penibel an die Spielregeln. Helsingborg ist von See aus nicht wirklich ein Hingucker. Großindustrie,

Containerterminal und immer wieder die Fähren von und nach Helsingør. Was für ein Kontrast zu Ven! Die dänische Seite sieht dagegen viel freundlicher aus. Wir kennen die Stadt gut, waren bereits in der Kronborg und im Yachthafen.



Der Yachthafen in Helsingborg ist beinahe ebenso groß und kostet ... 300 SEK! Teuer, aber ab hier beginnt die Saunasaison, Strom, Wasser, Duschen und Sauna sind natürlich all inklusive. WLAN gibt's für 8 Stunden kostenlos, funzt aber nur zeitweise. Bald brauchen wir Naturhäfen, um Geld zu sparen. Ach so, um 1330 legt uns Sabine nach 9 sm (Gesamt 199) rückwärts an den Schwimmsteg. Und jetzt geht's an den Einkauf: Die Adresse eines Copyshops habe ich bereits in Malmö übers internet gefunden. Dort lasse ich ein Norwegenlogbuch drucken und wir erfahren, wo wir einen CE-Stecker bekommen. Bei BILTEMA (so was wie Bauhaus), 5 km stadtauswärts. Wir schaffen auch diese Bergprüfung und zum guten Schluss sogar noch den Einkauf für die nächste Woche. Die Klappräder bekommen reichlich Arbeit. Von der Stadt haben wir noch nichts gesehen.

Wie schön, dass sich einige Segler um die Frage, warum der Øresund auf der dänischen Seite durch einen Tunnel passiert wird, gekümmert haben: Die umfassendste Antwort kommt von Michael, der täglich über die Brücke fährt. Michael mailt:

1. Das Projekt ist eine Gemeinschaftsarbeit aus DK und SE, d.h. gemeinsame Finanzierung, Teilung der Gewinne. Man hört inzwischen, dass das Bauwerk (2000 gebaut) deutlich mehr Verkehr abwickelt als erwartet und somit die Gewinne kräftig sprudeln. Komischerweise ist aber noch keiner auf die Idee gekommen die doch recht üppigen Preise mal zu senken. Das ist nicht anders als in DE ...
2. Die Schweden wollten unbedingt eine Brücke damit deutlich die Anbindung an Europa (wie die hier in SE sagen) zum Ausdruck gebracht wird.
3. Eine zweite Brücke vor Kopenhagen Kastrup wäre dann
 - a. zu steil geworden (der Sund ist hier nur 4 km breit) um die Durchfahrtshöhe zu bekommen.
 - b. Kastrups internationaler Flughafen liegt genau in der Einflugschneise (wo heute der Tunnel ist). An einer Brücke mit den Pylonen (die der Brücke sind etwa 220 m hoch) wären die Flieger hängengeblieben.

Also baut man dort den Tunnel (interessant ist, dass die Wassertiefe über dem Fahrwasser gerade mal 9 m hat. Ein echtes Nadelöhr für so manchen Kreuzfahrriesen der dort vorbeischleicht. Ist übrigens schwer interessant, dort mal vorbei zu segeln wenn so ein Riesenvogel gerade zu Landung ansetzt. Wenn du dann im Masttopp hängen würdest, kannst du dem Piloten direkt ins Cockpit schauen. Man merkt sogar noch den Windwirbel der hinter dem Flieger über das Wasser huscht....

Björn (Willkommen an Bord) argumentiert ähnlich wie Michael, mit der Höhe der Pylone und der Einflugschneise. Dem schließt sich auch Peter an und ergänzt: Ohne Tunnel wäre auch der einzig noch verbliebene, genügend tiefe Ausgang der Ostsee durch die Brückenhöhe

beschränkt worden. Dem kann ich mich nur anschließen. In der Ostsee gebaute Offshore-Plattformen brauchen zwar nicht viel Wassertiefe, haben aber sehr "lange Beine".



Michael schickt als Beleg ein Foto (oben) von genau "über'm Tunnel" mit, vielen Dank.



Peter hat dieses interessante Foto tatsächlich privater Fahrzeuge während der Passage des Øresund 2010 selbst "geschossen" und ergänzt seine mail noch mit der Frage: "... sach' ma', wollt'r wirklich nach Norwegen? (-;) Nee, ne? Limfjord (DK) soll auch schön sein, oder Götakanal. Nix für ungut, gute und entspannte Reise weiterhin wünscht Euch Peter"

Unsere Antwort, Peter: Im Prinzip ja, aber irgendwas liegt immer im Wege! Wir halten trotzdem eisern an unserem Kurs fest. Und bitte lenk' mit solchen Unterstellungen nicht von der Frage auf Seite 3, nach der Bauweise des Wasserturms in Landskrona oder anderswo in Schweden, ab. Traut sich da keiner ran? Wir sind da jedenfalls blank.

Tag 15, Donnerstag, 26.06.14: Helsingborg

Bevor wir uns auf das geschichtsträchtige Helsingborg einlassen, ein paar Auszüge aus dem Wikipedia Mantel der Geschichte. Wem das hier zu viel wird, der soll wissen: Mir geht es nicht um das Segeln, um das Ankommen geht es. Angekommen will ich wissen, warum ist das hier so, da bin ich ausgesprochen neugierig. Ich mische hier mal den Wikipediatext mit unseren Fotos:

Helsingborg, ursprünglich eine dänische Stadt, ist eine der ältesten Städte im heutigen Schweden und war wegen seiner strategisch günstigen Lage am Öresund immer wieder umkämpft. Im 14. Jahrhundert zählte Helsingborg zu den wichtigsten Städten Dänemarks. Die Burg gehörte mit ihrem um diese Zeit errichteten Verteidigungsturm, bezeichnet als Kärnan, zu einer der stärksten Festungen Nordeuropas. Auch die neu erbaute Sankt-Marien-Kirche, eine der größten Stadtkirchen Dänemarks in dieser Periode, zeugte von der Bedeutung Helsingborgs. 1329 pfändete der dänische König Christoph

II. Helsingborg – wie ganz Schonen und Blekinge – an Graf Johann III. von Holstein-Kiel und 1332 erkaufte Magnus von Norwegen und Schweden das Pfand.



1369 eroberten die Truppen der Kölner Konföderation unter dem Kommando des Lübecker Bürgermeisters Bruno von Warendorp die Festung Helsingör. Die Einnahme dieser strategischen Schlüsselposition am Sund war Voraussetzung für die Beendigung des Zweiten Hanse-Dänemark-Krieges zwischen der Hanse und Dänemark durch den Frieden von Stralsund 1370.



Trotz der Einführung des Sundzolls 1429 nahm die Bedeutung Helsingborgs im 15. und 16. Jahrhundert ab, nachdem in Helsingør auf der gegenüberliegenden Seite des Sunds die modernere Festung Schloss Kronborg errichtet worden war. Im 17. und 18. Jahrhundert war das Geschick der Stadt von schweren Verwüstungen durch die dänisch-schwedischen Kriege bestimmt, die die Bevölkerung oftmals zur Flucht zwangen.



Die Stadt geriet 1658 durch den Frieden von Roskilde an die schwedische Krone. Im Schonischen Krieg zwischen 1675 und 1679 wurde Helsingborg zwei Mal von Dänemark zurückerobert. Aus diesem Grund beschloss der schwedische König Karl XI. den Abriss der Stadtmauern und des größten Teils des Schlosses. Einzig der Turm Kärnan blieb bestehen. Im Verlauf des Großen Nordischen Krieges landete 1709 ein starkes dänisches Heer unter Christian Detlev von Reventlow südlich von Helsingborg und nahm die Stadt ein. Der schwedischen Generalgouverneur von Schonen, Magnus Stenbock, besiegte am 28. Februar 1710 die dänische Armee in der Schlacht von Helsingborg und die Stadt wurde wieder von der schwedischen Krone regiert. 1719 wurde Helsingborg, wie ganz Schonen, Teil von Schweden.

Für die Bevölkerung der Stadt waren die vielen Kriege verheerend. Seuchen und der zu Kriegszeiten stark eingeschränkte Handel über den Öresund sorgten für eine Stagnation der Bevölkerungszahlen und der wirtschaftlichen Entwicklung. 1711 brach zudem die Pest aus, die ein Jahr später überwunden war.



Radhus

Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann sich die Stadt langsam wieder zu erholen. Vor allem viele neue Industriebetriebe und die Abschaffung des sogenannten Sundzolls für die Passage des Öresunds 1857 führten zu einem starken Bevölkerungswachstum. Im Jahr 1884 hatte Helsingborg 14.279 Einwohner. 1892 nahm die erste Fährverbindung nach Helsingør mit Dampfschiffen ihren Betrieb auf. Der Hafen wurde bedeutend für den Export von Getreide und anderen Gütern. Mehrere Industrielle, die oft gleichzeitig Ämter in der Gemeinde oder im schwedischen Reichstag innehatten, trieben die Entwicklung der Stadt voran.



Um die Jahrhundertwende expandierte die Stadt schnell und zählte in den 1920ern bereits mehr als 50.000 Einwohner. Im Zweiten Weltkrieg führte zwischen 1940 und 1943 die den Deutschen von der schwedischen Regierung zugestandene Versorgungslinie (permittenttågen) der Wehrmacht zur russischen Front in Finnland und ins besetzte Norwegen durch Helsingborg. Nach der Auflösung des Vertrages und der einsetzenden Verfolgung unter anderem der jüdischen Bevölkerung in Dänemark flüchteten 1943 Nacht für Nacht hunderte Menschen über den Öresund und suchten in Helsingborg Schutz.

Links wieder ein Denkmal zur Erinnerung an Tyge Brahe, den kennt ihr ja schon von Ven.

Wir haben so viel gesehen und wirklich unser Vergnügen mit dieser 100.000 Einwohner zählenden Stadt. Der einzige Wermutstropfen ist, dass wir unser Team bei der WM gegen die Amis in einer Kellerkneipe sehen müssen. Via DVBT kommt über die 70 empfangbaren Sender keine Liveübertragung von der WM an Bord, wie schade. Natürlich freuen wir uns



über das Achtelfinale, keine Frage, aber die heimische Arena bei Bernd im Garten mit der entsprechenden Nachlese fehlt mir schon sehr. Immerhin, Sabine weiß inzwischen was Abseits ist, jedenfalls fast immer.

Wenn wir morgen ablegen, starten wir fast wieder bei Null. Wir haben jede Menge eingekauft, Wäsche gewaschen, kleine Reparaturen durchgeführt und ich habe endlich das Landstromkabel mit einem Zusatzstecker versehen. In der Hauptsaison kann es mal sein, dass man keine freie Steckdose findet. So können wir uns woanders mit einklinken - oder umgekehrt.

Nachgetreten: Es kommt leider immer wieder mal vor, dass die pdf-Datei, die Du gerade liest, fehlerhaft ist. In den dänischen Häfen hatte ich überall eine kostenlose und stabile Verbindung ins Internet. Hier in Helsingborg z.B. läuft das miserabel. Ich habe wirklich Stunden damit verbracht, die Datei "hochzufahren". Wenn es dabei zu Verbindungsabbrüchen kommt, kommt die Datei beschädigt auf der homepage an. Bei solchen Verbindungsabbrüchen werde ich selbst aus dem Netz gekegelt und kann das leider nicht kontrollieren. Informiert mich bitte per mail darüber.

Tag 16, Freitag, 27.06.14: Helsingborg - Mölle oder Hallands Väderö?

Sabine gefällt es in Helsingborg so gut, dass wir noch einmal ins Kulturhaus "müssen", obwohl der Südwind nicht wirklich zu verachten ist. Der würde für unsere Reise nach Norden genau passen. Aber wir fahren kurz nach Süd - mit den Bordfahrrädern. Dunkers Kulturhaus liegt direkt am Yachthafen. Drei Ausstellungen sind hier derzeit zu sehen. Für mich besonders interessant eine Ausstellung zur Stadtgeschichte. Da passt es gut, dass ihr bereits viel darüber gelesen habt und ich hier nix mehr erzählen muss. Die zweite Ausstellung (Zielgruppe Kinder) zeigte unsere Erwachsenenwelt auf Kindergröße reduziert. Die Kurzen passten überall super durch, aber wir ...

Die Portraits von Hans Gedda, das ist Schwedens bekanntester Fotograf, haben es besonders Sabine angetan. Ein schönes Geschenk zum Abschied aus Helsingborg.

Zurück an Bord. Wenn ich das oben formulierte Tagesziel mit einem Fragezeichen versehe, dann wegen der Gewitterböen, die wir hier in den letzten drei Tagen immer wieder erlebt haben. Vom frühen Morgen bis in den späten Abend, immer wieder bezog es sich dramatisch. Einige Male gab's dann kräftige Böen und auf der "Kalami Star" werden in Windeseile die Luken dicht gemacht, doch außer vorüber gehender Dunkelheit passierte nichts.

Kattegat: Umlaufend 2 bis 3, südostdrehend, zunehmend 4, Gewitterböen, See 0,5 Meter.

Um 1345 legen wir endlich ab und draußen, auf der Grenze zwischen Sund und Kattegat, läuft es wie geschnitten Brot. Mit 6 Knoten schiebt uns der Wind aus dem Sund und der Strom hilft mit 2 Knoten = 8 Knoten über Grund! Wir sind viel zu schnell für Mölle oder Hallands Väderö, also rechne ich lieber gleich bis Halmstad weiter, so was kennt ja jeder von uns. Zwei Stunden später dreht der Südwind langsam auf West, geht dann auf Nord und verabschiedet sich dabei ganz. Immer noch nach Halmstad ..?



Sabine hat bei Hans Geddo Lust auf Portraitfotografie bekommen und ich bin ihr erstes Opfer, ein Dokument sozusagen. Ja, so sehe ich zur Zeit aus. Skeptisch, ausgesprochen skeptisch kuckter, denn genau voraus haben wir ein Gewitter und da schaut der Skipper schnell wie ein Angsthase (r.) aus der Wäsche.





Doch wie so oft in den letzten Tagen bleibt es bei der Drohung. Ein paar Tropfen erwischen uns. Nicht mal die Segel nehmen wir rein, während wir weiter Kurs auf den Leuchtturm Kullen Västera nehmen. Schon bald erreichen wir Mölle und haben längst entschieden, weiter zu segeln, wenn der Wind mal wieder anspringen würde. Was wir noch gar nicht erwähnt haben, ab jetzt ist alles neu für uns.



Um 1645 haben wir den Leuchtturm Kullen (oben) querab und setzen direkten Kurs über die Skälderviken auf die Enge zwischen Torekov und der Insel Hallands Väderö ab. Sjælland verschwindet jetzt hinter dem Leuchtturm und damit verabschieden wir uns endgültig von Dänemark, die Schweden müssen jetzt allein mit uns fertig werden.



Allein verantwortlich sorgen die Schweden sogleich für leichten Wind, der uns bei Nullwelle herrlich Richtung Halmstad schiebt. Bei so einem Wetter kann man gut unserer Enkeltochter Yara zum 5. Geburtstag gratulieren. Yara freut sich natürlich über unseren Anruf und fragt ohne zu zögern, ob wir nachher kommen und auch ein Geschenk mitbringen ..?



Dann Torekov, dass wir um 1830 passieren. 27 Meilen haben wir inzwischen auf der Logge. Von hier aus sind die markanten Silos von Halmstad bereits in der Ferne auszumachen. Ich

rufe Dieter irgendwo im Wald in der Nähe von Halmstad an, um ihn über unseren überraschenden "Vorstoß" zu informieren, aber der ist nicht ans Telefon zu kriegen. Dafür antwortet der Wind und legt beständig zu. Bei 5 - 6 Bft. ist dann Schluss mit Lustig. Wir reffen das Groß und sind mit 7,5 Knoten über die Laholmsbukten unterwegs. Das Tempo ist so was von notwendig, um die Regatta gegen ein von Südwest aufziehendes Gewitter trocken zu überbestehen. Längst habe ich den Autopiloten am Ruder abgelöst, hinter mir blitzt und donnert es.



Halmstad vor mir wird immer größer. Dann die Ansteuerungstonne, immer noch 7,5 Knoten speed. Aber wo essen die? Auf dem Plotter sind wir dicht dran vorbei, gesehen haben wir keine, egal, jetzt das erste Tonnenpaar, dann rein in Hafen und Fluss. An Backbord der Yachthafen, um uns herum Blitz und Donner, noch kein Regen. Um 2145 sind wir fest, die Kuchenbude steht, aber das ist doch nicht der Gästehafen ..? Nee, isser nich, und dann schauert es, was das Zeug hält.

Wir überprüfen noch einmal die Hinweise im NV-Hafenlotsen und können darin keinen Gästehafen entdecken. In diesem Fall ist der Hafentalse keine Hilfe. Der Revierführer hilft weiter, wir müssen den Nissan, so heißt der Fluss wirklich, noch eine Meile stromauf fahren. Wir warten, bis das schaurige Schauer durch ist. Viertel nach elf geht's mit aufgebaute Kuchenbude weiter und eine halbe Stunde später wollen wir beim Båtklubben "Najaden" rückwärts an den Schwimmsteg. Gar nicht so einfach, der Nissan strömt natürlich quer zu den Stegen. Mit viel Tempo gelingt das Manöver im zweiten Anlauf, dann sind wir endlich fest. Immerhin sind wir heute 43 sm (Gesamt 242) gesegelt - Hafen 200 SEK, alles drin.



Die Mitternachtssuppe und das Anlegebier liegen bereits hinter uns, als es plötzlich laut platscht - so ein 75 kg Platsch. Danach 90 Kilo und dann noch einer. Keine Hilferufe, nichts. Wir schnell rüber zum Platsch, zwei Plätze weiter. Drei Männer im Wasser, auf dem Vorschiff der kleinen "Paus" (links) eine junge und eine ältere Frau, beide rat- und hilflos. Zwei Männer halten ihren älteren Kumpel über

Wasser, aber wie kriegen wir die raus? Hier ist keine Leiter, nichts. Schnell holen wir eine Leine und ebenso schnell sind zwei Palsteke als Trittstufen gebunden. "So, da reintreten und meine Hand greifen", deute ich die Richtung, es geht immerhin einen Meter hoch. Aber das wird nichts, der Kerl ein nasser Sack und unfähig irgendwas zu tun. Mit vereinten Kräften und Leinensicherung lotsen wir Rettungsschwimmer & Opfer zur Badeleiter der kleinen

Motorbratze. Dort gelingt endlich, von unten gedrückt und von oben gezogen, der mühsame Aufstieg aus dem 14° kaltem Wasser. Kurz darauf ist an Bord der kleinen Motorbratze wieder Bombenstimmung, Skol! Alter Schwede, merken die noch was?

Tag 17, Samstag, 28.06.14: Halmstad

Vornweg zu den Mails von Roland und Peter:

Roland: "... Eine Anmerkung zu der genialen Idee mit der "Aus-Eins-Mach-Zwei-Steckdose" (AEMZS) auf Seite 10. Es sollte klar sein, dass man sich den zulässigen Gesamtstrom mit dem zweiten Boot teilt. Ich denke, jede Steckdose in den Landverteilern ist einzeln abgesichert. Wenn die Steckdose, wie wohl üblich mit 10/16A abgesichert ist, teilt sich mit Deiner AEMZS-Konstruktion der zulässige Gesamtstrom auf beide Boote auf. Aber wenn man sich mit dem Stromverbrauch einschränkt, könnte es als Notlösung klappen. **Ist klar, Roland, wenn Du manche Stromverteiler in der Hauptsaison siehst, kannst Du gar nicht vorstellen, dass da überhaupt noch was rauskommt.**

Von welchem Hersteller ist Deine externe WLAN-Antenne?

Meine ALFA spielt leider nicht mehr mit, keine Ahnung warum. Im vorletzten Jahr hat sie uns gute Dienste erwiesen. Es ist eine ALFA AWUSO36H 802.11 b/g, kuckstu besser hier:
<https://www.youtube.com/watch?v=yxdn-PtgjA>

Peter schreibt zur Bauweise der Wassertürme:



Eine besondere Möglichkeit besteht bei den nach dem Zweiten Weltkrieg oft gebauten Wassertürmen mit kegelförmigen Behältern durch die Verfahren der Gleit- oder Kletterschalung. Zunächst wird der zylindrische Schaft in Kletterschalung gebaut: Dabei wird eine Schalung am Boden gebaut, mit Stahlskelett und Beton gefüllt und nach Trocknung hochgezogen und dann erneut gefüllt, bis die erforderliche Turmhöhe erreicht ist. Der Behälter wird dann entweder auf dem Boden gegossen und später in die erforderliche Höhe am Schaft hochgezogen oder die Schalung wird auf dem Boden errichtet, hochgezogen und dann in der erforderlichen Höhe mit Beton ausgegossen. Derartige Türme mit teilweise gigantischem Volumen entstanden beispielsweise in Malmö 1972 und 1973 mit 5 650 m³ bzw. 10 200 m³ oder in den arabischen Staaten. In dieser Form gebaute Türme in Deutschland haben meist ein Fassungsvermögen von 400 bis 900m³. Der größte steht in Leverkusen mit einem 4000 m³ fassenden Behälter.

Vielen Dank für eure Hinweise, Roland und Peter, wobei ich der Kletterschalung für den Wasserturm nur schwer folgen kann. Weiß da vielleicht doch jemand mehr?

Zurück nach Halmstad. Um 1000 klingelt mein Handy, Dieter ist dran. Dieter ist eigentlich aus Göttingen und mit ihm habe ich 2005 den SSS beim DHH in Glücksburg gemacht. Seitdem verbindet uns nicht viel mehr als ein Mailkontakt, aber als er erfährt, dass wir die schwedische Westküste fahren, lädt er uns sofort zu einem "Hausbesuch" ein. Um 1200 packt uns Dieter in das viel zu große Auto, gibt uns bei einer Runde in und um Halmstad eine wunderbare Einführung in die schwedische Lebensweise, die er mit seiner Frau Karin seit mehr als 40 Jahren hier lebt. Dabei räumen beide mit so manchem Vorurteil auf, wie z.B.

mit dem schwedischen Gesundheitssystem, "... da haben wir es in Deutschland sehr viel besser, wir wissen es nur nicht zu schätzen!"



Das Haus von Karin & Dieter liegt rund 50 km landeinwärts. Während der Fahrt tauchen wir tief ein in die schwedischen Seen und Wälder, sehen Trolle, Kraniche, Gänse, Damwild, hören von Auerhähnen, Kreuzottern und Zecken - die es auch bei uns zuhause im Garten gibt.



Wie bereits hinreichend bejammert, werden wir seit Dragør täglich von Gewittern mit kräftigen Schauern erfreut. "Das war auch bitter nötig", freut sich Dieter, "... es war wochenlang trocken". Das sehen wir völlig anders

Karin haben wir nie zuvor gesehen, aber wir werden auch von ihr mit großer Herzlichkeit empfangen und dann lernen wir Schweden von einer ganz anderen Seite kennen, erfahren von den Schäden die die beiden Stürme (in Deutschland als Christian und Xaver bekannt) hier nicht nur an Hafenanlagen, sondern auch in den Wäldern angerichtet haben. Aufgrund immer noch vorhandener Freileitungen führen umstürzende Bäume immer noch zu Strom- und Telefonausfällen.



Und so gehen die Gespräche weiter und beim Kaffee, bei Erdbeeren mit Schlagsahne immer tiefer in die schwedischen Wälder, bis zum Ren, dass eines Tages vor der Tür steht und mit großer Sorgfalt die Petersilie aus dem Kräutergarten klaut. Natürlich wird auch kräftig Seemannsgarn gesponnen, mit ihrem Warship "Merlin" haben sie manchen Sturm erlebt, nur muss die Yacht noch ins Wasser. Mehr will ich dazu hier nicht verraten.



Wer in die Wälder geht, muss auch irgendwann wieder raus. Und so verabschieden wir uns zu viel zu später Stunde. Dieter segelt uns diesmal mit dem "kleinen Auto" zurück an Bord. Ein herzliches Dankeschön an euch Beide, auch für die frische schwedische Erdbeermarmelade. Wir sehen uns in Hannover.

Tag 18, Sonntag, 29.06.14: Halmstad

Der Regen hat sich am frühen Morgen verabschiedet, es bleibt trocken. Wir bereiten uns ein "Sonntagsfrühstück" und gehen mit den Bordrädern auf Sightseeingtour. Auf der langen Suche nach dem Freilichtmuseum werden wir zwar nicht fündig, Halmstad hat aber citynah so viel zu bieten, dass wir das Museum gar nicht vermissen. Wir können und wollen hier ohnehin nicht alles zeigen ...



... aber zu erleben, wie so ein Park von der Bevölkerung angenommen wird ist einfach ein Vergnügen.



Wie schon in Helsingborg und an der ganzen westschwedischen Küste, gibt es überall Zeugnisse der wechselhaften Geschichte dieser Gegend. Zu sehr wurden Skåne, Halland oder die Gegend um Göteborg in den schwedisch-dänischen Kriegen in Mitleidenschaft gezogen. Aus dieser Zeit stammt auch das in der dänischen Zeit gebaute Schloss in Halmstad (links).

Dem Schloss gegenüber liegt übrigens der Gästehamnan. Am späten Abend werden wir überraschend doch noch fündig und entdecken das Freilichtmuseum Hallandsgården auf der Karte. Getreu dem Motto, es ist ja lange hell, radeln wir um 2200 noch einmal los und finden tatsächlich Gehöfte, Schule und Ställe aus einer ganz anderen Zeit.





Mit diesen Eindrücken können wir uns gut aus Halmstad verabschieden. Morgen wird wieder gesegelt.

Tag 19, Montag, 30.06.14: Halmstad - Falkenberg oder doch Varberg?

Wenn's gut läuft geht's durch bis Varberg, wenn der Wind tatsächlich aus NW kommt, ist vermutlich nicht mehr als Falkenberg drin. In jedem Fall müssen wir bis 2200 am Landstrom sein, den brauchen wir für's Achtelfinale!

Kattegat: Nordwest bis West 4 bis 5, etwas abnehmend, Schauer- und Gewitterböen, See bis 1 Meter.

Den Nissan abwärts von Wind keine Spur, aber als wir den Hafbereich verlassen, weht es mit 6 Bft. Geht das so weiter? Zum Glück nicht, war wohl die Düse um die riesigen Silos. Der Wind pendelt sich in der Laholmsbukten bei 5 Bft, ein und kommt aus WNW. Zum Glück ist heute kein Schießbetrieb, das hat mir jedenfalls der Hafenmeister versichert. Zwischen dem LT Tylögrund im Süden und Skallen im Norden haben die Schweden ein weiträumiges Schießgebiet eingerichtet (siehe Karte) ... und die fackeln wirklich nicht lange, hat mir Dieter mit auf den Weg gegeben. Wir segeln einen weiten Schlag raus ins Kattegat. Nach 8 Meilen die erste Wende und danach geht es hoch an den Wind. Mit 35° am scheinbaren Wind laufen wir um die 6 Knoten, Donnerwetter. Donnerwetter? Keine Spur von Schauern oder Gewittern, die Welle klettert nicht über einen Meter - einige Ausreißer gibt es immer. Es segelt sich ganz angenehm und erst als wir auf der Höhe von Skallen sind, kommen zwei Laser zum Spielen nach draußen. Die beiden Dschunxx haben ihren Spaß, aber wir müssen wenden. Ansonsten segelt hier niemand? Wo sind die alle?

Wieder geht es weit nach draußen, aber immerhin kommt Falkenberg langsam in Sicht. Nach der Wende sind ein paar Windräder, ein riesiges Siloh und Großindustrie gute Ansteuerungspunkte. Sabine liest aus dem Revierführer vor. Wieder liegt der Hafen in einer Flussmündung, wir müssen den Ätran stromauf fahren, aber ein romantischer Hafen wird das deshalb noch lange nicht, schreiben Gerti und Harm Claußen in ihrem Revierführer.

Der Wind lässt ein wenig nach, wir verlieren Höhe. Vor uns die ersten Untiefen und daran kommen wir unter Segeln nicht vorbei. Auf den letzten beiden Meilen doch noch Maschinenfahrt. Nach sechs Stunden sind wir endlich in Falkenberg. Der Hafen ist pickepackevoll, wir weichen an einen Steg etwas außerhalb aus und sind um 1845 nach 34 sm (Gesamt 276) fest - hätten wir nicht aufkreuzen müssen, wären wir mit 23 sm gut bedient gewesen. Nach einer halben Stunde verholen wir doch noch in den Yachthafen, der Hafenmeister hat ein

Einsehen und lässt uns unter'm Mastenkran einparken - 150 SEK Wasser & Strom incl. Duschen 5 SEK.



Ein toller Platz, wie sich rausstellt, die Sonne knallt ins Cockpit, wir kochen und sind um 2200 vor dem bordeigenen Fernseher. Über DVBT (das ist übrigens ein europaweiter Standard) sehen wir das WM-Achtelfinale gegen Algerien auf Schwedisch. Vorher werden natürlich Tipps abgegeben. Sabine tippt 3, Ralf sogar 4 : 1! Ja, da war unsere wunderschöne Fußballwelt noch in Ordnung und vielleicht hatten wir die Form der Nationalelf von vor einem Jahr auf dem Schirm. Das heutige Spiel hat mich doch sehr an das Champions League Halbfinale Bayern gegen Real Madrid erinnert. Viel Ballbesitz und wenig bis keine Effektivität. Und dennoch, wir sind keine Bundestrainer, wissen von den örtlichen Verhältnissen nix und sind deshalb hochzufrieden mit dem Erreichen des Viertelfinales. Gegen Frankreich wird das ein echter Kracher.

Tag 20, Dienstag, 01.07.14: Falkenberg - Varberg

Ein Regenschauer weckt uns, gleich darauf scheint die Sonne, wir frühstücken im Cockpit. Neben uns auf dem Ätran trainieren die Optikids des örtlichen Segelclubs. Schönere Bilder kannste zum Frühstück gar nicht bekommen, deshalb ein Hoch auf die Vereinsarbeit. Dazu ein paar Sätze als Dank und Anerkennung: Die Häfen hier in Schweden sind, von einigen Ausnahmen, wie z.B. Dockan in Malmö abgesehen, alle in Vereinshand. Der job als Hafenteilhaber, oder Nachwächter (das meine ich ernst, im Halmstad wurde sogar nachts Wache gegangen), wird von Clubmitgliedern erledigt. In diesen Häfen bist du wirklich gut aufgehoben. Dieter selbst Mitglied des Segelclubs in Halmstad kennt das und verabschiedet sich in seiner mail von uns mit dem Schlusssatz, "Tack för besöket!" und "Välkommen åter!" Nun aber zurück an Bord.

Mit der Codenummer habe ich hier in Falkenberg nicht nur Zugang zu Duschen und Toiletten, sondern auch ins Clubzimmer. Ich darf an den Vereins-PC (WLAN gibt es leider nicht) und mir das Wetter runterladen.

Kattegatt: Nordteil umlaufend 3, sonst W bis NW um 4, etwas abnehmend, Schauerböen, vereinzelt Gewitter, See 0,5 m
--

Wahrscheinlich tun wir Falkenberg unrecht, wenn wir es nur als "one night stand" nutzen, aber in die Stadt ist es weiter als sonst und die Fahrräder wollen wir nicht extra auspacken. Der Wind scheint günstiger als gestern, also legen wir ab. Backbord und Steuerbord Großindustrie, so geht es ca. eine Meile den Ätran flussab. Dann Segel setzen und raus ins

Kattegat. Die Sonne scheint endlich mal aus allen Knopflöchern und der Wind kommt mit sommerlichen 3 Beaufort daher. Ein langer Kreuzschlag raus, dann sind wir auf Kurs ... in den Sommer.



Es ist wirklich ein Vergnügen, aus 12, 13 Knoten Wind das Optimum rauszuholen. Zugegeben ist ein Rollgroß nicht das optimale Fortbewegungsmittel, das weiß ich auch, am Vergnügen ändert sich dadurch nichts. Das wissen offenbar auch andere Crews zu schätzen. Auf dem Wasser ist heute richtig Betrieb - in beide Richtungen.



Im Mittel sind wir mit 5 - 6 Knoten unterwegs, hin und wieder ist aber ein Kreuzschlag aufs offene Wasser notwendig. So einen schönen Segeltag hatten wir in den 20 Tagen noch nie, wärmeres Wetter schon. Gegen 1600 kommt Varberg in Sicht, drei hässliche Hochhäuser auf einem Hügel, ...



... und um 1645 passieren wir die berühmte Festung. Um 1700 sind wir nach 23 sm (Gesamt 299) fest im Yachthafen, ein toller Platz, direkt hinter der Festung - 235 SEK all incl., WLAN selbstverständlich auch.

Gerd mailt uns von seinem Ostseetörn mit einem Nachsatz zur Öresundtunnelfrage:

"Die Ostsee ist internationales Gewässer und es kann nicht ein Staat einfach ein Hindernis (Brücke in diese Verkehrsader bauen. Es fährt zur Zeit eine Umformstation für einen Wind-park in der Nordsee

dort durch, die 80 m hoch ist. Daher waren die Schweden und Dänen verpflichtet einen Tunnel zu bauen".

Wo wir gerade dabei sind: Leider haben wir zwar ein verlässliches WLAN im Hafen, dennoch kann ich keine pdf-Datei oder Fotos mit dem Filezilla auf die website hochfahren. Schade, aber leider nicht zu ändern. Viel erfreulicher verläuft unser Besuch in der Stadt, bzw. zunächst gehen wir hoch auf die Festung http://de.wikipedia.org/wiki/Festung_Varberg.



Auf dem Foto im Vordergrund das orientalisch anmutende "Kallbadhuset" <http://www.kallbadhuset.se/> dahinter die Festung. Auf der Festung kann man sich stundenlang treiben lassen und hat, besonders bei so einem prächtigen Wetter wie heute, einen herrlichen Blick über die nördlich Varberg beginnende Schärenküste.

Doch die rund 27.000 Einwohner zählende Stadt <http://de.wikipedia.org/wiki/Varberg> hat noch mehr für uns zu bieten. Bis rauf auf die Festung hören wir Livemusik und dann folgen wir den frohlockenden Tönen der Varberg Bigband bis in den Socityparken.



Mit der Gesangssolistin Lena Petterson legen die 20 Mucker ein schönes Programm hin. Ja heute, an diesem wunderbaren Sommertag fühlen wir uns reich beschenkt. Offenbar werden wir für ein paar wettertechnisch ziemlich blöde Tage entschädigt, obwohl Peter mailt, dass hier am Donnerstag 7 Bft. durchgehen werden.



Noch ruht der See also stille und wir werden sehen, ob wir uns nicht schon Morgen bis Göteborg durchschlagen können. In der Großstadt könnten wir Starkwind und Schauer gut abwettern.

Tag 21, Mittwoch, 02.07.14: Varberg - Göteborg

Ist das schaurige Wetter heute schon da? Gewitter und Regenschauer wecken uns auf. Von wegen nach Göteborg, Varberg ist doch auch ganz schön. Eine halbe Stunde später blauer Himmel Sonnenschein, dann zieht es wieder zu. Ich klicke mich durch die Wetterberichte und suche uns den schönsten aus - visuell jedenfalls und m.E. am informativsten sind die Norweger: www.ny.no. Probier's mal aus. Dennoch beziehe ich mich standardmäßig weiter auf die Gribfiles und für's Logbuch (weil ich es nur hier rein kopieren muss) auf den DWD: http://www.dwd.de/bvbw/appmanager/bvbw/dwdwwwDesktop?nfpb=true&pageLabel=dwdwww_spezielle_nutzer_schiffahrt_seewetter&T18605718401151909352281gsbDocumentPath=Content%2FSchiffahrt%2FSeewetter%2FSeewetter_NordOstsee_teaser.html&state=maximized&windowLabel=T18605718401151909352281&lastPageLabel=dwdwww_spezielle_nutzer_schiffahrt_seewetter

Kattegat: West bis Nordwest 3 bis 5, südwestdrehend, zunehmend 5 bis 6, anfangs Schauer- und Gewitterböen, See zunehmend bis 1,5 Meter.

Wir sind erst um 1230 los, weil wir den Winddreher auf SW nutzen wollen, aber davon ist noch nichts zu spüren - dann eben zunächst als Motorsegler. Ab Varberg sind wir mit den sehr detaillierten schwedischen Båtsportkorten, Måseskär - Kullen, unterwegs, die uns Tanja & Dirk für diesen Törn freundlicherweise zur Verfügung gestellt haben. Vielen Dank ihr Beiden, wann geht es bei euch los?

Nach sechs Meilen dann endlich Maschine aus. Der Wind kommt mit 14 - 16 Knoten aus 290 und wir segeln mit 330 - 340° hart an der Windkante. Wir gern hätte ich jetzt Lattensegel, damit das nicht so eine Hängepartie wird. Eine Malö vor uns müssen wir langsam ziehen lassen und ganz langsam kommt eine andere Yacht auf ... und überholt. Sack und Asche, eine sonstwie 29er mit Hightechsegeln! Das haben wir nicht verdient, besser trimmen geht einfach nicht.



Von einem Winddreher keine Spur. Wir haben weiterhin sonniges Wetter, gelegentlich sorgen kleine Kumuli für Schatten. Wikinger kreuzen unseren Kurs - gesegelt wird nicht, gerudert erst recht nicht, Wikinger? Und überhaupt, sollten nicht ab Varberg die Schären

beginnen? Sollten, wenn es nach dem Revierführer geht, aber außer alle fünf Meilen mal ein nackter Steinhaufen mit einem Feuer drauf, keine Spur von den Granitfelsen.



Vielleicht ist das ganz gut so, denn wir müssen uns erst wieder an das Segeln mit den detaillierten Seekarten gewöhnen. Natürlich haben wir diesen "ersten Schritt" besonders sorgfältig vorbereitet und sind die Route Meile für Meile bereits auf der Karte gesegelt. Dennoch ist es gewöhnungsbedürftig, das kleinräumige Kartenbild auf den Plotter zu übertragen oder umgekehrt. Sehen wir mal von den ersten sechs Motorsegelmeilen ab, sind wir inzwischen 25 sm auf einem Bug hoch am Wind gesegelt. Meist sind wir mit 5 - 6 Knoten unterwegs, gelegentlich kratzen wir die 7, lässt der Wind nur ein wenig nach sind wir schnell runter auf vier Knoten. Sofort protestiert natürlich die Genua.



Nach 30 Meilen erreichen wir endlich die vorgelagerten Schären. Der Wind kommt unverändert aus WNW und zwingt uns, weiterhin sehr konzentriert an der Windkante lang zu steuern.



Nach 35 Meilen kassieren wir die Malö wieder, die uns anfangs langsam davon gesegelt war. Ein klammheimliches Vergnügen für mich, nur warum? Die haben das Groß gerefft, wir auch. Die haben die Genua gerefft, wir nicht. So schlecht sind wir also doch nicht, freue ich mich. Sabine liest inzwischen über Göteborg vor und wenn man in die Stadt will, gibt es eigentlich nur einen Hafen: Lilla Bommen.



Wenig später verlassen wir das Fahrwasser, das uns bis hierher geleitet hat und haben endlich Göteborg vor uns. Der Wind hat sich zwar an die Vorhersage gehalten und kommt jetzt mit ner glatten 6 daher, gedreht hat er immer noch nicht. Unser Kahn legt sich inzwischen mächtig auf die Backe. Wir reffen jetzt auch noch die Genua und dann geht es rein in den Älvsborgsfjorden, rein nach Göteborg. Wir ahnen ja nicht, dass es jetzt noch einmal drei Meilen "Flussfahrt" werden. Ein Stenaliner kommt uns entgegen, wir passieren die große Hängebrücke und dann Stadt, Stadt, Stadt.

Drei Meilen sind wir allein unterwegs, bis wir um 2030 den Großsegler "Viking" ausmachen, der vor Lilla Bommen liegt. Mitten in der City und direkt neben dem Opernhaus liegt man teilweise an Auslegern, die meisten Yachten an Mooringleinen. Aber wo ist ein freier Platz?

Ein freundlicher Seemann winkt uns in die hinterletzte Parkbucht. Äh, etwa da hinten rein? Ich müsste durch eine 6 m schmale Gasse, in die auch noch Mooringleinen und angehängte Schlauchboote reichen, dann rechtwinklig in eine Lücke die ich nicht einsehen kann, ein Blindflug. Fahr' ich rein, gibt's kein Zurück. Held oder Hafenkino, das Publikum hat längst im Cockpit Platz genommen und auf der Mole lauern die Japaner mit ihren Kameras. Spielt der Seitenwind mit? Spielter und Sabine erklärt mich nach vollbrachter Tat zum Steuermann des Jahres. Das wär' ja mal eine Auszeichnung, aber Steuermann, wie kommen wir hier je wieder raus? Das ist eine andere Geschichte.



Die Japaner jedenfalls lassen sich nach der Show vor der "Kalami Star" und dem Steuermann des Jahres ablichten (oben). Unglaublich, wir waren 44 sm (Gesamt 343) auf einem Bug nur hart an der Windkante unterwegs. Was anderes kennen wir seit Tagen ohnehin nicht mehr. Der Hammer sind die Hafengebühren: 481 SEK (53,50 €) für einen Tag! Das sind ja Mittelmeerpreise, okay, da ist alles mit drin - WLAN inklusive, aber danach muss man immer fragen, dann bekommt man einen Gutschein mit den Zugangsdaten für "Homerun". Als guter Deutscher erkläre ich der hübschen Kassiererin, das sei viel zu teuer. Darauf gibt es nur ein einfache Antwort: "Ihre Yacht ist zu groß".



Die schmale Gasse einen Tag später. Ganz links die "Kalami Star". Bei der gestrigen Einfahrt lag an unserer Steuerbordseite noch eine 40er. Hinter die 40er konnten wir nicht sehen.

Frage an die erfahrenen Schwedensegler: Gibt es Alternativen zu Lilla Bommen? Wir wollten ja stadtnah, aber das ist doch ein bisschen happig. Damit schließe ich den zweiten Abschnitt des Logbuches. Nach dem Viertelfinale am Freitagabend geht es am Samstag in die "richtigen" Schären weiter.

Teil 3: Göteborg - Smögen

und alle anderen Törnabschnitte findest Du hier

<http://www.ralfuka.de/index.php/logbuch/logbuch-2014/439-1206-ab-nach-norwegen>