



Sonnenaufgangsstimmung in den Schären

Von Charlotte und Jörg Henning

Wo die Sommertage länger sind

Mit dem Boot zum Götakanal in Südschweden

Als der Götakanal 1832 nach seiner Vollendung vom schwedischen König Karl XIV feierlich eingeweiht wurde, sollen von den rund 10000 erschienenen Gästen etliche unter dem Einfluss von Schnaps mehr oder weniger freiwillig im Kanal baden gegangen sein. Zu Schaden sei dabei jedoch der Überlieferung zufolge niemand gekommen. Der 190 km lange Kanal, der in 22 Jahren von 58000 schwedischen Soldaten von Hand gegraben und mit 58 Schleusen ausgestattet wurde, sollte den (See-)Weg zwischen Göteborg und Stockholm verkürzen, der bis dahin um die Südspitze Schwedens führte. Zudem konnten so die hohen Zölle vermieden werden, die an Dänemark für die Passage des Öresunds zu entrichten waren. Zugleich erhoffte man sich einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung entlang des neuen Verkehrsweges. Die ersten Pläne für den Bau stammten aus dem Jahr 1516. Aber erst Baltzar von Platen, als Sohn des Generalgouverneurs von

Schwedisch Vorpommern auf Rügen geboren, gelang es Anfang des 19. Jahrhunderts, den Reichstag und den König von Schweden für das Projekt und damit für die Finanzierung zu gewinnen. In den Kanalbau floss auch Ingenieurskunst aus Frankreich und insbesondere aus Schottland ein. Der Kanal klettert bis auf 92 m Meereshöhe und erlaubt selbst Segelbooten mit einer Masthöhe bis 22 m die Durchfahrt, Dreh- und Klappbrücken machen es möglich.



Auf dem Götakanal

In den 30iger und 40iger Jahre des letzten Jahrhunderts verlor der Kanal mit dem Ausbau des Straßennetzes und dem LKW seine verkehrspolitische Bedeutung. Nach einem Dornröschenschlaf in den 50iger und 60iger Jahre kamen die ersten Freizeitschiffer und so ergriff der Tourismus nach und nach vom Götakanal Besitz.

Ein Reiseprospekt, dem wir diese Informationen entnahmen, machte uns neugierig. Wie bereits bei einer früheren Bootstour, die uns von der Mosel bis rund um Korsika führte, sollte sich auch unsere diesjährige Fahrt wieder über Binnen- und Küstengewässer erstrecken. Mit dem Fahrtziel Götakanal war die richtige Idee geboren: eine Rundfahrt durch Südschweden sollte es also diesmal werden – wo im Sommer die Tage zwar kühler sind als im Süden, dafür aber länger.

So starteten wir Anfang Mai bei strahlendem Sonnenschein in Traben-Trarbach. Schon nach drei Tagen machten wir im Duisburger Innenhafen fest, der über eine empfehlenswerte Marina nahe zur Innenstadt verfügt. Von hier aus ging es weiter über den Rhein-Herne- und Dortmund-Ems-Kanal. Es war ein Wochenende und so bevölkerten viele Sonnenanbeter und Wassersportler die Ufer- und Wasserflächen. Vorsichtiges Fahren war angesagt. Über Mittelland- und Elbe-Seitenkanal erreichten wir am 14. Tag Hamburg und nach drei weiteren Tagen Kiel. Weiter ging es über Maasholm in der Schleimündung, den Kleinen Belt, Samsö, und das Kattegatt. Wetter bedingt mussten wir mehrmals einige Tage Pause einlegen. In Göteborg kamen wir genau einen Monat nach unserem Fahrtbeginn an. Wegen eines angekündigten Wetterumschwungs hatten wir



Entlang der schwedischen Ostküste

ab Anholt einen Großteil der Strecke in Gleitfahrt zurückgelegt, um dem schlechten Wetter davonzufahren. Gerade als wir den Hafen erreichten, erreichte uns eine Sturmwarnung über Kanal 16. Und in den folgenden Tagen blies es selbst in der Stadt derartig stark, dass

wir einige Tage nicht ans Weiterfahren dachten und vom innenstadtnahen Gästehafen ‚Lilla Bommens‘ aus Göteborg erkundeten. Die erste Überraschung: in allen Marinas liegen kostenlose, durch Werbung finanzierte Hafenhandbücher („Gästhamns Guiden“) aus, in denen sämtliche Küsten- und Binnengasthäfen Schwedens detailliert beschrieben sind. Wie schon im Cityhafen Hamburg und in den dänischen Sportboothäfen wurde auch hier in den größeren Orten WLAN angeboten, das es ermöglichte ins Internet zu gehen. Dies erwies sich als äußerst nützlich, da man sehr kleinräumige Wind- und Wettervorhersagen abrufen konnte (z.B. www.windfinder.com). Wo diese Möglichkeit nicht gegeben war, konnten wir uns auf die Vorhersagen unseres Radiotelex verlassen.

Nachdem sich das stürmische Wetter beruhigt hatte, setzten wir unseren Weg über den Trollhättankanal, der weitgehend im Bett des Göta Älv verläuft, zum Vänern See fort. Unterwegs lernten wir ein Schweizer Ehepaar kennen, das mit einem Stahlschiff auf der gleichen Fahrtroute unterwegs war. Gemeinsames Schleusen brachte uns einander näher, so dass wir schließlich den Großteil der Strecke bis nach Berlin zusammen fuhren. Das sollte sich als vorteilhaft erweisen. Allabendlich planten wir gemeinsam die nächste Etappe, abhängig von der Wettervorhersage, den zu bewältigenden Schleusen und den Liegemöglichkeiten.

Un ging die Route über die südwestliche Flanke des Vänern, dem drittgrößten Süßwassersee Europas (elffache Fläche des Bodensees!) und schließlich durch eine malerische Schärenlandschaft nach Läckö, wo sich auf einem Granitfelsen ein weit über den See hin sichtbares, markantes Schloss befindet. Im 13. Jahrhundert als Bischofssitz gebaut, später abgebrannt und in der Reformation vom Staat eingezogen, wurde es 1615 an Jacob de la Gardie, einem Feldmarschall Gustav Adolfs als Lehen übertragen, der den Prunksaal des Schlosses wohl zur Erinnerung an seine glorreichen Zeiten mit Schlachtszenen aus dem Dreißigjährigen Krieg ausmalen ließ.

Nach einer weiteren Tagesetappe war in Sjötorp schließlich der Götakanal erreicht. Irgendwo hatten wir aufgeschnappt, dass ihn etliche Schweden auch spöttisch als „Scheidungskanal“ bezeichnen würden. Wir malten uns Ehedramen aus, die sich in den Schleusen auf quer liegenden, an ihren Leinen hängenden oder im Schleusenstrudel tanzenden Booten abspielten. Doch wir erlebten eine weitere angenehme Überraschung: in der ersten Schleuse wurden alle Sportbootfahrer freundlich und gründlich in den



Gedränge im Nordostseekanal

Schleusvorgang eingewiesen. Alle Schleusen des Kanals waren identisch. Und wenn die Crews sich vorher gut abgesprochen, den Vorgang einige Male geübt hatten und stets die Ruhe bewahrten, war die Schleusung völlig unproblematisch, zumal das Schleusenpersonal z.B. an den etwas anspruchsvolleren Schleusentrepfen sehr hilfsbereit war.

Die zu entrichtende Kanalgebühr ist relativ hoch. Dafür bekommt man jedoch auch einiges geboten: eine Reihe gut ausgestatteter Liegeplätze mit kostenlosem Strom- und Wasseranschluss, Sanitäranlagen und Waschmaschinen. Dazwischen auch einfache aber naturnahe Liegeplätze ohne Versorgungseinrichtungen. An vielen Stellen gibt es Tische und Bänke, an denen man sich zum Picknick niederlassen kann. Der Kanal ist wie das ganze Land sehr gepflegt und sauber. Die Mahd der Uferböschungen wird nicht einfach ins Wasser entsorgt wie andernorts, sondern im Gegenteil herausgefischt, wenn etwas hineingefallen ist. Die Kühlwasserfilter mussten wir nicht ein einziges Mal reinigen.

Der Kanal erinnert mancherorts an die Kanäle in Frankreich. Er verläuft – teilweise höher als die Umgebung – durch weite Äcker, bunte Wiesen, dunkle Wälder, spiegelnde Seen und gemütliche kleine Ortschaften mit ihren für Schweden so typischen, meist rot gestrichenen Holzhäusern. Hier scheint die Zeit langsamer zu gehen, und die Ruhe und Friedlichkeit dieser beschaulichen Bilderbuchlandschaft kann nur auskosten, wer der herrschenden Langsamkeit folgt. Auf einem leise und gemächlich dahin gleitenden Boot wie unserer ETAP 1100 gelingt das sehr gut. Unsere Erwartungen an das Reiseziel gingen voll in Erfüllung.

Natürlich begegneten wir auch den letzten drei der noch aus dem 19. Jahrhundert stammenden legendären Schiffsveteranen, die zu den ältesten Passgierschiffen der Welt zählen und den Charme der

„guten alten Zeit“ ausstrahlen. Mit 32 m Länge passen sie gerade noch in die Schleusen und an einigen Stellen reicht für eine Begegnung mit ihnen die Kanalbreite nicht aus. Das älteste von ihnen ist die „JUNO“, die 1874 vom Stapel lief.

Die Schweden sind Sonnenanbeter. Sie kleiden sich gern nach dem Modell einer Zwiebelschale. Sobald die Sonne hervorkommt, legen sie die oberen Schalen ab, um ihre Haut schonungslos der Sonne auszusetzen. Auch scheinen sie die Weltmeister im Eis schlecken zu sein: morgens, mittags, abends, egal wie kühl oder warm es gerade ist und welche Tätigkeit man gerade verrichtet – so lange nur eine Hand fürs Eis frei ist. In Söderköping gibt es sogar ein weithin bekanntes richtiges Eisrestaurant – kein Eiscafé! – in dem Eisportionen im Umfang ganzer Mahlzeiten aufgetischt werden. Und das Eis ist wirklich überall ausgezeichnet. Wir haben es ausgiebig getestet.



Schloss Läckö im Vänern See

Die Wassertemperatur im Kanal und den Seen kommt über 16° C kaum hinaus. Zu kalt für uns, um Baden zu gehen. Nicht so für die Schweden, deren Kälteempfinden wohl erst fünf oder mehr Grad niedriger als bei uns einsetzt.

Etwa 80 sm südlich von Stockholm erreichten wir bei Mem wieder die Ostsee. Von dort aus wandten wir uns nach Süden durch die Schären. Es war einer der schönsten Abschnitte unserer Tour. Wenngleich die Betonung sehr gut ist, erfordert die Navigation viel Aufmerksamkeit. Uns erwischten einige starke Regengüsse, so dass man die nächste Tonne nicht ausmachen konnte. Da erwiesen sich der Kartenplotter und die elektronische Seekarte auf dem Laptop als besonders wertvolle Navigationshilfsmittel.

Wir hangelten uns entlang der Küste nach Süden. Schweden verfügt über viele gut ausgestattete Sportboothäfen, so dass die Streckeneinteilung unproblematisch ist. Wir machten uns einige Male schon sehr früh auf den Weg, um noch vor Einsetzen der Thermik und damit des Küstenwindes und des Seegangs das nächste Etappenziel zu erreichen. Dies bescherte uns morgens um 4 Uhr einige sehr stimmungsvolle Sonnenaufgänge über spiegelglattem Wasser. Die Städtchen und Ortschaften, bei denen wir festmachten, waren in der Regel sehr hübsch, manchmal geradezu idyllisch. Fast alle verfügten über irgendein Museum, die Erinnerung an Vergangenes wird hoch gehalten und oftmals sehr liebevoll gepflegt. Für Bootsleute ist das Schiffahrtsmuseum in Kronstadt ein besonderes Erlebnis.



Hier geht es nur im Einbahnverkehr

Bevor wir die Ostsee zwischen Schweden und Deutschland wieder überqueren konnten, mussten wir erst einige Tage in Ystad auf das richtige Wetter warten. Wir nutzten die Zeit ausgiebig, um uns das Städtchen mit seinen mittelalterlichen Bauten zu erkunden und wie auch viele andere Touristen auf den Spuren des „Kommissars Wallander“ (Henning Mankell) zu wandeln.

Rund siebeneinhalb Stunden benötigten bei zügiger Marschfahrt von Ystad bis zur Durchfahrt zwischen Rügen und Hiddensee. Wie schon im Kattegatt

kreuzten wir die Wege der Großschifffahrt. Die dicken Pötte fuhren wie auf einer Perlenschnur und optisch hatte man manchmal den Eindruck, die Peilung steht und der Abstand wird geringer, insbesondere wenn man einer Schnellfähre begegnete. Dank Radar war die Navigation jedoch problemlos.

Vor Rügen winkte uns der Skipper eines Katamarans zu sich. Es stellte sich heraus, dass seine Begleiterin dringend ärztlicher Hilfe bedurfte. Funk hatte er nicht an Bord und das Handy war leer. So alarmierten wir die Küstenwache und wickelten den Funkverkehr ab. Bis zum Eintreffen des Rettungsschiffes blieben wir in seiner Nähe. Es war für uns eine wertvolle Erfahrung, einmal ohne eigene Not zu erleben, wie das was man oft im Kopf durchgespielt und fürs Funksprechzeugnis gelernt hat, in der Realität abläuft.



Schmale Durchfahrt im Schärengewässer

Über den Strelasund, den Greifswalder Bodden und das Stettiner Haff ging es in die Oder und anschließend über die Kanäle nach Berlin und zurück zum Rhein und zur Mosel, nicht ohne die Landschaft und diese oder jene Sehenswürdigkeit am Wege zu genießen.

Beindruckt waren wir von den polnischen Lastschiffen auf den mitteldeutschen Wasserstraßen, deren Kapitäne stets freundlich waren und sich Sportbooten gegenüber bei Überholmanövern oder Begegnungen durch eine entgegenkommende Fahrweise auszeichneten.

Ein besonderes Lob verdient auch jener Schleusenmeister am Wasserstraßenkreuz, der sein Organisationstalent dadurch bewies, dass er alle Sportbootfahrer an der Gegensprechanlage zusammenrief, jedem in freundlichem Ton seinen Schleusenplatz genau zuteilte und den Schleusungsvorgang abgestimmt auf die Berufsschifffahrt durchsprach. So lief das ganze zügig und reibungslos. Auch die Schleusenwärter

auf dem Mittellandkanal zeigten sich gegenüber Sport-
schiffen sehr kooperativ. Da konnte man über Funk ein
ums andere Mal die Aufforderung an die Schubverbän-
de hören, doch „möglichst weit vorzufahren, damit wir
die Sportboote ‚mitnehmen‘ können“. Wie anders war
es als wir wieder die Mosel erreichten. Da wird barsch
über Lautsprecher gedroht, das Schleusentor zu schlie-
ßen, wenn man sich nicht beeile, obwohl wir genau so
einliefen, wie bei mehr als ein hundert Schleusungen
auf Großschiffahrtsstraßen in Im- und Ausland auch.
Da konnten wir über Funk hören, wie die Berufsschiffe
aufgefordert wurden, weit nach vorn zu fahren, „damit
wir die Sportboote ‚wegmachen‘ können“. Die scheinen
wohl nur lästig zu sein? Und an einer Schleuse wirkte
der Wärter nicht nur willkürlich, sondern auch organisa-
torisch überfordert. Statt klarer Anweisungen rief er in
den knapp bemessenen Schleusenraum nur hinunter
„das geht schon“. Ich habe bisher noch keinen Skipper
getroffen, der sich nicht über das Schleusen auf der
Mosel beklagt hätte. Ob sich die Schleusenwärter auch
mal fragen, wie sie auf Ausländer wirken? Und wie viele
Arbeitsplätze die Sportschiffahrt an der Mosel sichert?
An einigen Moselschleusen scheint „Servicequalität“
noch weitgehend ein Fremdwort.

Nach drei Monaten und fast viertausend Kilome-
tern kamen wir wohlbehalten an unserem Aus-
gangspunkt an. Bilanz: eine empfehlenswerte Rundrei-
se, für die man allerdings die nötige Zeit und Geduld
mitbringen muss, da die Kanalstrecken teilweise etwas

eintönig sind und das Wetter an der Ostsee Pausen er-
fordern kann. Sucht man sich die richtigen Liegeplätze,
kann man jedoch Land und Leute genießen. Entlang
der Strecke gibt es genügend Sportboothäfen mit fai-
ren Preisen, sowie Versorgungsmöglichkeiten.

Unsere ETAP 1100 erwies sich ein weiteres Mal
auf einer Langstreckenfahrt als sehr zuverlässig
und wohnlich. In Schweden war uns das Funkgerät
ausgefallen. Unser Bootshändler schickte umgehend
einen Ersatz nach Motala (am östlichen Ufer des Vät-
ternsees), wo der Sitz der Kanalverwaltung ist. Er kam
„just in time“ und konnte von uns selbst ausgewech-
selt werden. Sonst haben Maschine, Getriebe und alle
elektronischen Systeme stets einwandfrei gearbei-
tet. Außer einer leichten Grundberührung, bei der die
Schraube etwas abbekommen hatte - ohne uns an der
Weiterfahrt zu hindern - waren keine Schäden zu beklag-
en. Abgesehen von zwei versenkten Brillen und einer
Uhr hat uns die Reise weder Stress noch Ärger berei-
tet, aber viele großartige Eindrücke und Erfahrungen
vermittelt, von denen wir bis zum Beginn der nächsten
Saison zehren können.

Charlotte und Jörg Henning



Auf der Ostsee