

Bericht für den Törnaward 2024 der SY Swantewit_____

Titel der Reise:	Einmal durch Schweden
Bootsname:	Swantewit
Bootstyp:	Fährnich31
Crew:	Heiner Kramer, Frank Wegner, Silvia Welt, Wolfgang Mallwitz
Zeitraum der Reise:	16.6.-5.8.2025
Fahrtroute:	Kiel-Fehmarn-Gedser-Klintholm-Ystadf -Skillinge-Hanö-Kristianopel Kalmar-Paskallavik-Gronö-Västervik-Loftahamn-Fyrudden-Arkösund Nyköping-Badhusviken-Arkösund-Mem (Eingang-Götakanal) Söderköping-Norsholm-Berg-Borensberg-Vadstena-Forsvik-Hajstorp Sjötrop-Mariestad-Spiken-Dalbersa-Trollhätan-Kulgar-Göteborg Skällahamn-Anholt-Greena-Ballen-Nyborg-Marstal-Kiel
Strecke in sm:	1554,5

Bericht mit Bildern:

Sommerreise 2024 der Segelyacht „Swantewit“

Nach der anspruchsvollen Rückreise von Oslo nach Kiel auf unserer Sommerreise 2023 wollte Silvia es in diesem Jahr auf jeden Fall kommoder haben. Das würde sicherlich die Passage des Göta-Kanals ermöglichen. Hauke Bohnen hatte ihn uns allerdings auf unserem Fahrtenseglertreffen im März als „Scheidungskanal“ vorgestellt, im Rückblick zu Unrecht.

So kommod wie der Göta-Kanal, den wir von Ost nach West passieren wollten, war die Anreise, die am 16. Juni mit meinem Miteigner Frank Wegner startete. Ziel war Nyköping, einer Stadt südlich von Stockholm, die perfekt vom Flughafen per Zug zu erreichen war. Am ersten Tag mussten wir erst einmal das aktive Schießgebiet Todenhof umfahren, bei wenig Wind nicht unbedingt der Renner. Über Gedser und

Klintholm erreichten wir dann mit mässigen südwestlichen Winden die schwedische Küste in Ystad. Nach Zwischenstopp in Skillinge erreichten wir dann die Insel Hanö, wo gerade Mittsommer gefeiert wurde. Wegen schlechten Wetters und Winden aus Ost legten wir dort einen Hafentag ein und erkundeten die Insel. Am nächsten Tag rundeten wir die Südspitze von Utlängan und erreichten am frühen Abend Kristianopel. Wegen Süddrehung der Winde konnten wir die weitere Fahrt viel unter bunten Segeln absolvieren, am nächsten Abend war der riesige (ehemalige) Ölandhafen von Kalmar unsere Unterkunft. Nach Passage der Ölandbrücke kamen erneut die bunten Segel zum Einsatz und wir erreichten über Paskallavik., einem idyllischen Örtchen ca 5 Seemeilen südlich von Oskarshamm, die ostschwedischen Schären und genossen diese ganz besondere Landschaft auf unserer Fahrt nach Västervik, wo eigentlich Hans-Joachim zusteigen sollte. Wir wo wir übernachteten an der kleinen Schäreninsel Gronö, um am nächsten Tag dort zu sein. Aber da gab es ein Missverständnis: wir waren einen Tag zu früh, Hans-Joachim konnte per Zug erst 24 Stunden später da sein und wir disponierten um und trafen uns in Loftahammar, das sehr geschützt an einer fast seeartigen Bucht im Schärengarten liegt. Dort klappte dann die Crew-Erweiterung, allerdings mussten wir am nächsten Tag einige Meilen SE lich bis zum Leuchtturm Alekskär zurück, um dann wieder N-Kurs aufzunehmen und über Fyrudden zur sehr mondänen Insel Arkösund zu segeln. Am nächsten Tag war es dann nicht mehr sehr weit bis Nyköping, wo am Folgetag Frank abreiste und der Schmetterling alias Silvia angeflogen kam.

Nun sollte es nach Mem, dem östlichen Eingang in den Göta-Kanal gehen, Zwischenstationen waren Ljungholmen (vergisst den Hafen..) und erneut Arkösund (da kann man gern zweimal sein), wo wir auch den Dieseltank für den Göta-Kanal füllten. Vor der ersten Schleuse in Mem kurze Einweisung, Befestigung des bereits im Frühjahr mit 25% Rabatt gebuchten Kanal-Tickets und hinein in die Schleuse. Es ist schon richtig, dass man für die Passage des Göta-Kanals ausreichend Zeit einplanen sollte, nicht nur wegen des teils hohen Verkehrsaufkommens mit Warten vor den Schleusen, sondern auch wegen unerwarteter Ereignisse, die uns schon recht bald in Norsholm erwarteten. Wir fuhren wegen Motorboot Dränglern erst gegen Mittag in die Schleuse ein, und dann passierte nichts mehr!! Grund: die dahinterliegende Eisenbahnbrücke konnte wegen eines Defekts nicht geöffnet werden, und wir verließen nach 5 stündigem Warten die Schleuse durch das Tor, durch das wir gekommen waren, weil der Schaden am gleichen Tag nicht behoben werden konnte: Ein ganzer Tag verloren!!. Vor allem war Hans Joachim sehr enttäuscht, da er abreisen musste und nicht mehr die sehr bekannte und optisch imposante lange Schleusentreppe nach Berg erleben konnte.. Jede Strecke die segelbar war, legten wir auch unter Segeln zurück, so auch bei östlichen Winden die Passage des Roxen-Sees. Allerdings war der Wartesteg aufgrund des Ostwinds sehr unruhig, es gab massiven Schwell, der bei uns wegen des niedrigen Freibords einen Schaden an der hölzernen Scheuerleiste verursachte. Die Reparatur im Winter wird aber kein großes Problem. Das hinter uns fest machende Motorboot killte dann noch den Flaggenstock unserer Nationalen, hielt sich aber für den Schaden nicht verantwortlich. Dann erlebten Silvia und ich die imposante Treppe allein und meisterten sie sehr sehr gut. Von Scheidung keine Rede!!. Abends mussten wir uns im Hafen von Berg vor einem Gewitter in Sicherheit bringen.

Am nächsten Tag besuchten wir in Berg das Kloster Vreta und hörten in der Kirche ein fantastisches Ave Maria. Der Boreensee erforderte eine Kreuz, damit waren wir allein, denn alle anderen Segler fuhren unter Maschine. Die Schleusentreppe Boren war mit einem Gesamthub von 15,2 m anspruchsvoll, unsere Vorleine war grenzwertig lang. Am Abend erreichten wir Vadstena, eine eindrucksvolle Klosterstadt, in der wir einen Besichtigungstag einlegten. Jetzt hatten wir also den Vänern-See erreicht, den wir am nächsten Tag Richtung Forsvik kreuzten. Danach war bis Sjötrup, dem letzten Hafen des Göta-Kanals, Motoren angesagt, allerdings durch eine wunderschöne Landschaft.. Hier erreichen wir den größten Binnensee Schwedens, den Vänernsee , in dessen Mitte ein wunderschönes Schärengbiet liegt mit einigen nicht minder schönen Häfen. Spiken war eine enthusiastische Empfehlung von Hauke Bohnen, und dass wir dies bestätigen können, erkennt man auch daran, dass wir dort einen freien Tag mit Schwimmen und Bummeln einlegten. Die Strecke von dort bis Trollhättan ist recht lang, so dass wir uns – Vorbereitung ist alles – auf Empfehlung von Peter Haake einen Zwischenstopp in Dalberga, das ca 1,5 sm landeinwärts an einem Flösschen befindet. Hier wurde auf dem Campingplatz musiziert, dass es nur so eine Freude war. Der Trollhättan –Kanal, der letzte Abschnitt unserer Reise bis Göteborg, zeichnet sich durch eine teils starke Strömung (oft 2 kn und mehr aus) aus, so dass man in Ost-West-Richtung sehr schnell ist (die Reise in umgekehrter Richtung ist daher nicht besonders prickelnd, finde ich) und große , für die frühere , aber heute so gut wie nicht mehr existente Berufsschiffahrt konzipierte Schleusen mit sehr unangenehmen maroden Wänden aus, in denen man teilweise sehr schlecht festmachen konnte.

Nach 17 Tagen seit Mem erreichten wir Göteborg, wo Silvia die Stenaline bestieg und ein paar Tage später Wolfgang Mallwitz mit dem Zug eintraf. Ab hier segelten wir durch sehr vertraute Gewässer ständig auf der Suche nach Wind gen Heimat, hatten eine wundervolle Ankernacht in der Skillahamn-Bucht nördlich von Malö, mussten uns am Tag darauf in Anholt in eine Lücke zwängen, die selbst für ein so schmales Schiff wie Swantewit so eng war, dass wir in der zweiten Reihe lagen. Aber herrlich wars trotzdem, und was selten ist, es gab außer uns kein Schiff mit KYC Stander. Katastrophal: riesige Motorboote, die wie Hochhäuser am Steg lagen, ein Graus für auf der anderen Seite liegende Segelyachten. Da muss Anholt sich was einfallen lassen, es zerstört die Atmosphäre total.

Über Greena erreichten wir Ballen, auch hier ein Motorboot-Desaster, denn der GESAMTE Gästebereich war durch sie belegt!! , und wir lagen im Päckchen an der Tankstelle. Am nächsten Tag war die Große Belt-Brücke erreicht, wir über nachteteten in Nyborg. Und den stärksten Wind der ganzen Reise hatten wir ausgerechnet in der dänischen Südsee bei der Rundung von Strynø, es musste zum ersten Mal auf der Reise ein Reff ins Groß. Schönes Segeln am Wind aber, und Marstal ein guter Stopp vor der Fahrt über die Kieler Bucht auf unseren Liegeplatz 353 in Düsternbrook, den wir vor 51 Tagen verlassen hatten. 1154,5 sm, davon 328,7 sm unter Maschine, von denen aber die Hälfte auf den Göta-Kanal entfielen.

Eine sehr harmonische meist sommerliche Reise war zu Ende.

Heiner Kramer



Handbetrieb von Schleusen auf dem Göta Kanal



Vadstena – imposanter Liegeplatz



Enger Treidelpfad



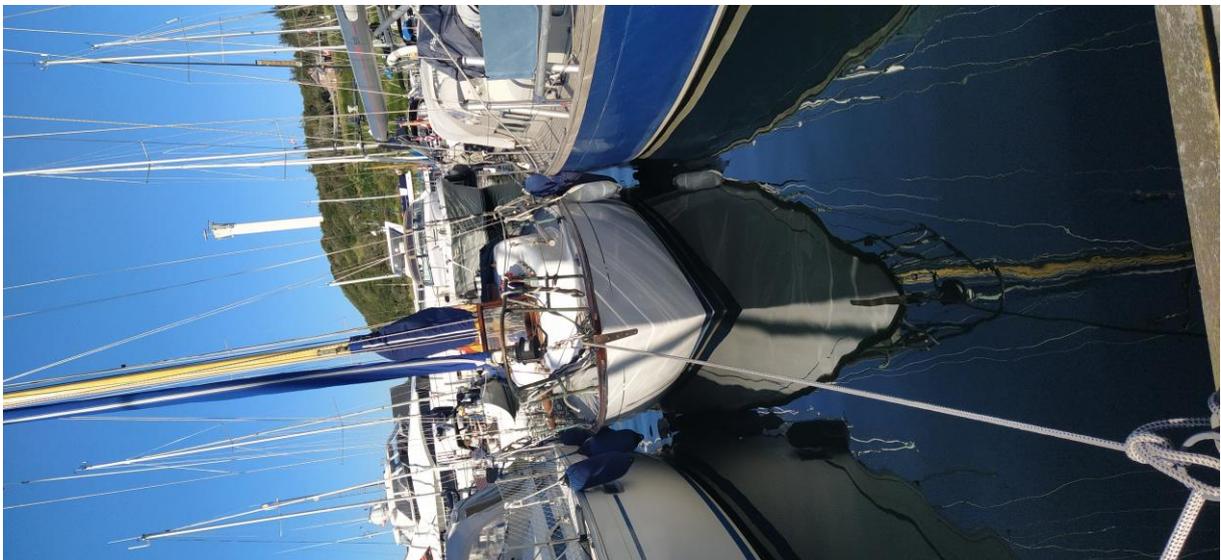
Das bekannte Göta Hotel



Scheitelpunkt Berg des Göta Kanals



Begegnung mit historischem Dampfer



Voller Hafen in Anholt, sogar Swantewit ist zu breit.