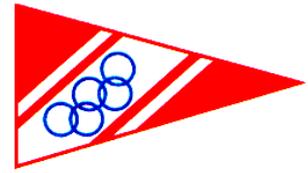


# TSV SCHILKSEE

## Segelabteilung



### 4. Seglerstammtisch am 13.02.2025

#### Schleusen und Brücken ohne Ende

#### Mit der hei-tiki durch den Göta Kanal.

Liebe Seglerinnen und Segler,

unser 4. Seglerstammtisch führte uns mit Sabine und Thorsten von Schilksee aus in die schwedische Schärenwelt, quer durch Schweden und wieder zurück nach Schilksee.

1166 Seemeilen, davon 620 unter Motor, in 3 Monaten waren eine beeindruckende Reise.



**Der Göta-Kanal.** Wikipedia schreibt dazu:

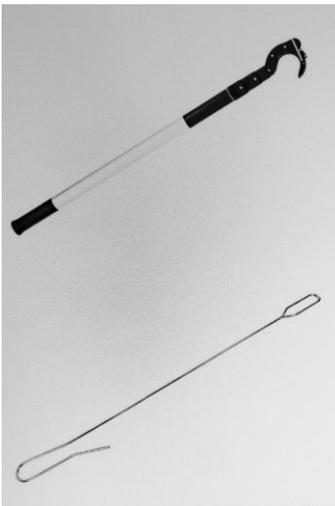
Der Kanal, gebaut zwischen 1810 und 1832, hat eine Länge von 190,5 km, wovon die 87,3 km lange tatsächliche Kanalstrecke zwischen den fünf verbundenen Seen von 58.000 schwedischen Soldaten gegraben wurde. Zusammen mit dem Trollhätte-Kanal und dem Göta älv bildet der Göta-Kanal eine 390 km lange Wasserstraße quer durch Schweden, die einen Höhenunterschied von 91,5 m überwindet. Der Kanal passiert 58 Schleusen, 50 Brücken, zwei Trogbrücken und fünf Seen und darf von Schiffen mit bis zu 30 m Länge, 7 m Breite, 22 m Höhe über dem Wasser und 2,82 Tiefgang befahren werden. In seinen Verlauf sind der Asplången, Roxen, Boren, Vättern sowie der Viken eingebunden.

Zusammen mit dem Trollhätte-Kanal und dem Göta älv bildet der Göta-Kanal eine 390 km lange Wasserstraße quer durch Schweden, die einen Höhenunterschied von 91,5 m überwindet. Der Kanal passiert 58 Schleusen, 50 Brücken, zwei Trogbrücken und fünf Seen und darf von Schiffen mit bis zu 30 m Länge, 7 m Breite, 22 m Höhe über dem Wasser und 2,82 Tiefgang befahren werden. In seinen Verlauf sind der Asplången, Roxen, Boren, Vättern sowie der Viken eingebunden.

Zunächst führte der Weg der hei-tiki, einer Dehler 28 S, östlich an Dänemark und der schwedischen Ostküste entlang nach Mem. 4 Wochen dauerte die 550 sm lange Reise, eine technische Panne und eine Woche Aufenthalt in Kalmar mit eingeschlossen. Nicht alles auf dieser Reise sollte planmäßig klappen, manche Überraschungen warteten auf die Reisenden.



Waren Ende Mai in Dänemark die Häfen noch weitgehend leer, so füllten sie sich zunehmend in Schweden ab Ystad. Trotzdem gab es immer wieder gute Liegeplätze, wenn auch die vielfach vorhandenen Mooringbojen für die Steg verwöhnten Segler der westlichen Ostsee noch eine besondere Herausforderung waren. Aber mit dem richtigen Equipment konnte diese schnell bewältigt werden.



„Zauberhaken“ (Bootshaken mit Einfädler) und Bojenhaken waren bald unersetzliche Helfer beim Anlegen.

Auch bei den schmalen, unbegehbaren Fingerstegen waren diese kleinen Helfer eine große Hilfe. Schwedenfahrer habt Acht! Und immer das richtige Gerät zur Hand! Es erspart ungewollte Badegänge im doch noch kalten Wasser zu Beginn des Sommers.

Gewöhnungsbedürftig waren aber auch die überall herumliegenden Steine an der Küste. Gewolltes Inselaufräumen erwies sich bald als nicht durchführbar und wurde kurzerhand wieder abgeblasen. Die Steine durften alle liegenbleiben.





In Karlskrona lockte unter anderem das Schiffahrtsmuseum die Reisenden an Land. Lebens-echte Figuren und Nachbildungen vermittelten einen guten Eindruck davon, wie es früher auf den Seglern so zuging.

Aber die Moderne ließ nicht lange auf sich warten: AIDA war schon da. Auch in der Ferne gibt es immer wieder vertraute Anblicke.

Sabine entdeckte bald ihre Leidenschaft für die interes-santen und schönen schwedischen Häuser. Viele Fotos zeugen davon, dass sie bei ihr einen tiefen Eindruck hinterlassen haben.



Kalmar war schon bald an sei-nem beeindruckenden Schloss zu erkennen.

Im 12. Jahrhundert in seinen Ursprüngen als Schutz gegen Piraten und andere Feinde gebaut, begrüßt es bis heute die ankommenden Seefahrer.



Kalmar bot unseren Reisenden bei ihrer Stadtbesichtigung viele interessante Sehenswürdigkeiten und insbesondere wunderschön blühende Gärten und Parkanlagen. Die Bewohner nutzten das schöne Sommerwetter und genossen ihren mitgebrachten Kaffee und Kuchen.

In Kalmar tauchte dann überraschenderweise ein wohlbekanntes Schiff aus Schilksee und der dazugehörige befreundete Skipper auf.

Womit sich wieder einmal bestätigte: Die Welt ist klein und man muss sich überall benehmen!



Ein Abstecher mit dem Bus auf die Insel Öland bot die Gelegenheit, einmal einen Blick auf das königliche Sommerschloß Solliden in der Nähe von Borgholm werfen zu können. Gegen eine entsprechende Gebühr darf man auch in den königlichen Gärten lustwandeln. Wer aber auf Rentner-Ermäßigung hofft, wird enttäuscht.

Im weiteren Reiseverlauf gab es weitere leere Häfen, aber immer mit funktionierenden sanitären Einrichtungen und Gelegenheiten, die gebrauchte Wäsche einer Reinigung zu unterziehen.

Die bereits trainierten Fertigkeiten im Umgang mit den Moorings zeigten sich beim Anlegen unerlässlich.

Aber Übung macht schließlich den Meister.

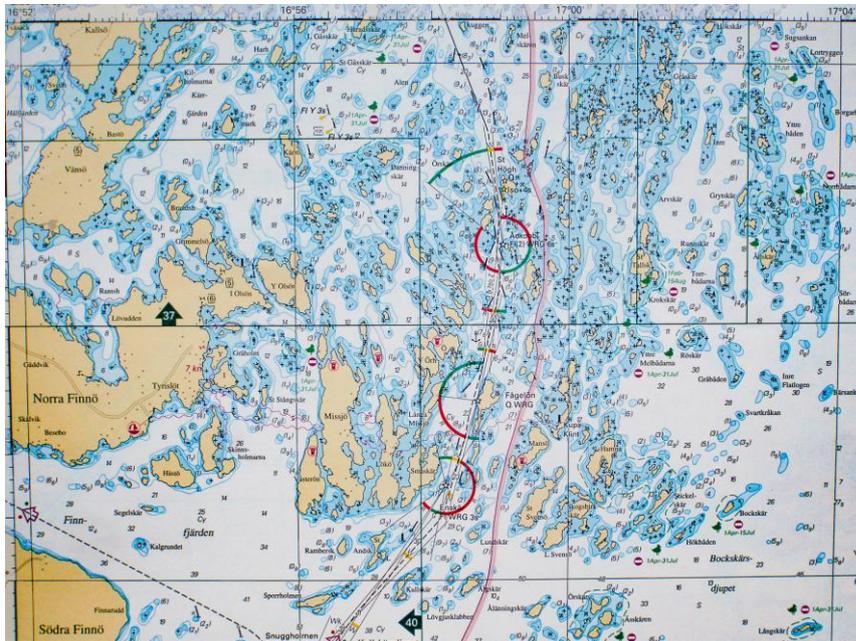


Unter Motor ging es dann langsam in die Schären. Überall in kurzen Abständen waren Felsen knapp über der Wasserkante zu sehen. Wie ist das wohl bei Wind und Wellengang?

Viele Abzweigungen und enge Durchfahrten waren zwar sehr reizvoll, forderten aber erhöhte Aufmerksamkeit und Konzentration.



Die zuvor angeschafften schwedischen Seekarten und der frisch aktualisierte Plotter sollten allzeit für den erforderlichen Durchblick sorgen.



In der Praxis hatte die Navigation dann aber doch starke Ähnlichkeit mit einem Wimmelbild. Nicht immer war eindeutig und klar, wie es weitergeht. Da half nur, das Schiff aufzustoppen und sich erst einmal zu orientieren. Nach dem Weg fragen kann man ja leider bekanntermaßen auf dem Wasser nicht.

Und dann war sie da: Die Einfahrt zum Göta-Kanal im Mem. Die Reise durch den Kanal beginnt.

Hier an der ersten Schleuse waren die Kanalgebühren fällig: Umgerechnet 580,- €. Der Trollhätte-Kanal kostete später noch einmal ca. 100 €. Allerdings waren alle Liegeplatzgebühren und alle Kosten für Duschen, Waschmaschinen usw. mit inbegriffen.



Die Durchfahrt durch den Kanal war ohne Zeitvorgabe geplant. Im Nachhinein zeigt sich aber, dass es sich lohnt, möglichst viel Zeit einzuplanen. Es gibt einfach zu viel anzuschauen.

Wichtig sind lange Leinen für die vielen Schleusen mit ihren zum Teil erheblichen Höhenunterschieden. Und natürlich Fender, Fender, Fender. In den engen Schleusen ist es während des Flutens/Leerens sehr unruhig.

Auf den eigentlichen Kanalabschnitten ist das Fahren nur unter Motor möglich. Segeln dagegen kann man nur auf den See-Abschnitten.

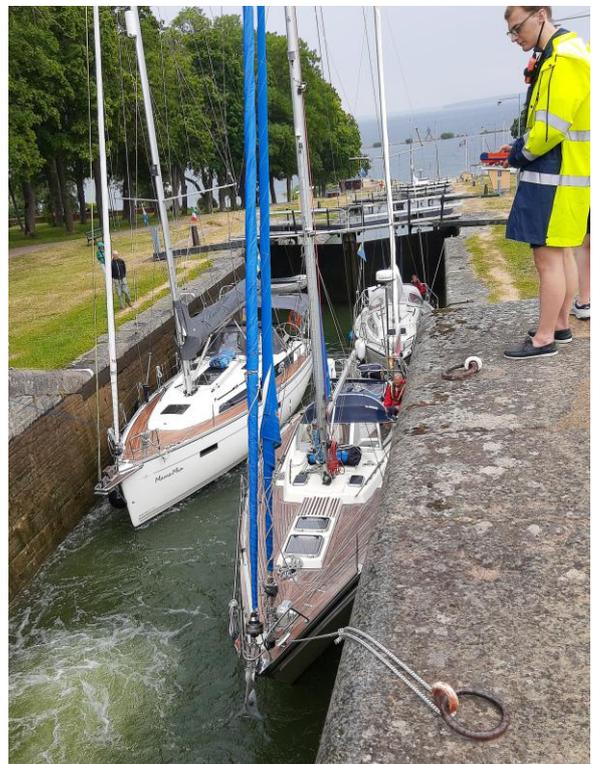


Brücken werden in der Regel Video überwacht und öffnen selbsttätig bei Annäherung.

Die Schleusen werden von Schleusenwärtern bedient, die durch ihre gelben Weste schnell erkennbar sind und mit ihren Auskünften über den weiteren Verlauf den Verkehr im Kanal lenken.

Das ist wichtig, weil etliche Strecken gleichzeitig nur in eine Richtung befahren werden können und so der Gegenverkehr erst einmal abgewartet werden muss.

Wartezeiten sind immer einzuplanen.





Entgegenkommenden Dampfschiffen sollte mit großer Vorsicht begegnet werden. Nicht nur das die seitlichen Abstände gering sind, sie können im engen Kanal auch ganz schön Welle machen. Außerdem verlieren sie hin und wieder als Fender verwendete Kanthölzer, die dann treibend einen ganz schönen Bums erzeugen können.

Besonders eindrucksvoll ist die Schleusentreppe in Berg. Ganze 6 aufeinanderfolgende Schleusenammern heben bzw. senken die Schiffe um mehr als 18 m Höhendifferenz.





In Berg erlebten unsere Reisenden dann das beliebte Mittsommerfest. Familien, jung und alt, versammeln sich mit Trachten geschmückt und tanzen um den Mittsommerbaum. Natürlich kommt Kulinarisches dabei nicht zu kurz.

Weiter ging es durch enge Brücken mit und ohne Gegenverkehr.

Das eine und andere künstliche Hindernis hatte zuvor schon bei Sichtungung auf der Karte rätseln lassen. Schwarze Quadrate – was ist das denn? Das Rätsel löste sich: Alte Betonfundamente.

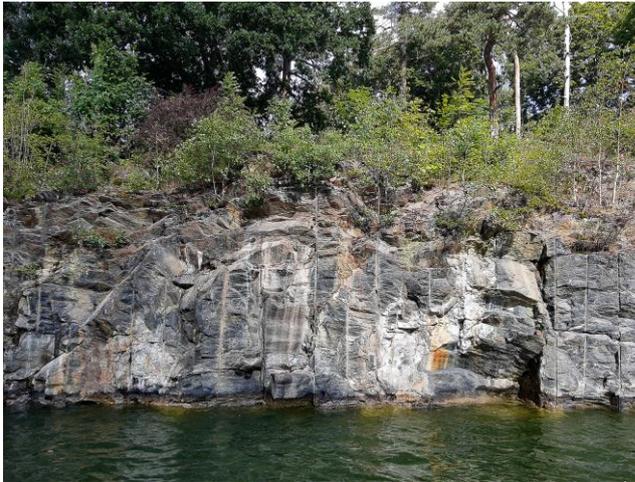


Aber auch halbüberspülte Treidelpfade säumten das Fahrwasser und erforderten Aufmerksamkeit.



Ein kleiner Tipp am Rande: Abends Essen zu gehen ist in Schweden ziemlich teuer. In den kleinen Kneipen an den Anlegestellen gibt es jedoch fast überall preiswerte Mittagstischgerichte.

Aber auch landschaftlich sehr reizvolle Strecke kennzeichnen den Kanal: Nackte Felsen fast zum Anfassen und große Wasserflächen bis zum Horizont. Alles mit dabei.



Übrigens zeichnen sich nach Meinung der Schweden die Deutschen dadurch aus, dass sie mit ihren „kleinen“ Schiffen angereist kommen. Offensichtlich sind bei den Einheimischen die großen Schiffsklassen beliebter.

Im Trollhätte-Kanal die Begegnung mit den großen Frachtern. Brückenhöhen bis 27 m ermöglichen auch Berufsschiffahrt. Da teilweise auch hier im Einbahnstraßen-Modus



gefahren wird, sind längere Wartezeiten an Ausweichstellen oder vor Schleusen durchaus normal.

5 Stunden Wartezeit kann dabei auch Freizeitskippern ziemlich lang werden.

Beindruckend sind die zum Teil großen Höhenunterschiede beim Schleusen.

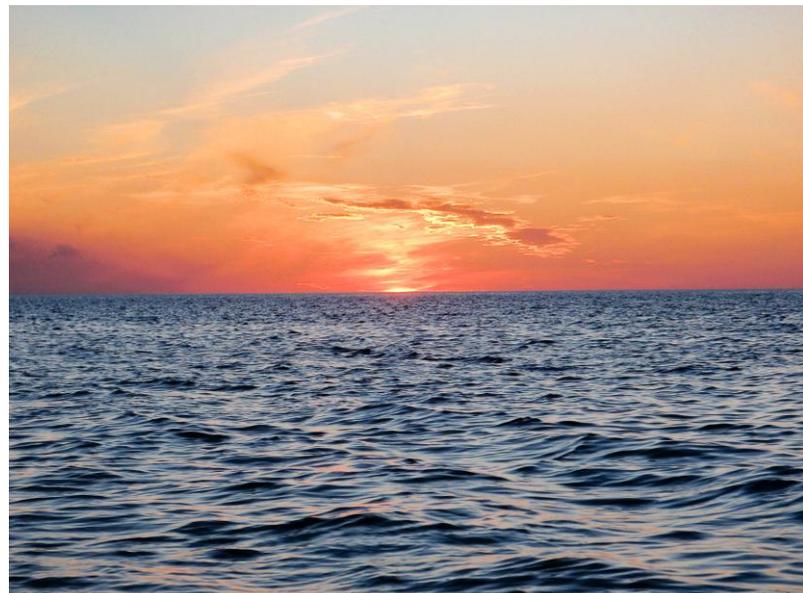
Wenn einem ein Passagierdampfer mal eben über die Schulter schaut, kann es einem schon mal mulmig werden.



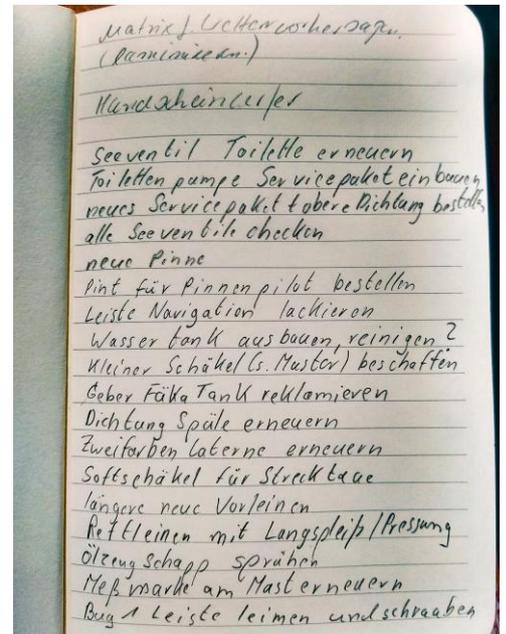
Langsam ging es dann von Göteborg an der Westküste Schwedens entlang wieder zurück nach Dänemark.

Aarhus mit seinen Sehenswürdigkeiten lag auch noch mit im Zeitplan.

Und so ging es zum Schluß in die untergehende Sonne wieder Richtung Schilksee.



Endlich wieder zu Hause im Heimathafen blieben nicht nur die vielen Fotos und Erinnerungen, sondern auch eine lange To-Do-Liste, um das Schiff wieder in einen guten Zustand zu bringen.



Liebe Sabine und lieber Thorsten, dies ist nur ein kurzer Ausschnitt aus Eurem Erleben und Erzählen. Aber ich denke, dieser Ausschnitt gibt uns einen guten Einblick in Eure Reise. Wer mehr darüber wissen möchte, der darf sich sicherlich direkt an Euch wenden.

Wir danken Euch für diesen schönen Abend und Eure Präsentation, die mit abgestimmter Musik und Videosequenzen fein unterlegt war. Es war ein schöner Abend.

*Danke!*

B/R