



Bericht über Reise nach Helsinki Frühjahr/Sommer 2009

Dietmar Segner & Dagmar Ibe

SY greyHound (48 ft one-off, Aluminium, 2 m Tiefgang)

Am 24. Mai 2010 feiert der Göta-Kanal seinen 200. Geburtstag nachdem 58.000 Soldaten 22 Jahre lang daran gearbeitet haben. Wir waren also präzise ein Jahr zu früh in Schweden, sollen doch diesen Sommer jede Menge Feierlichkeiten das Jubiläum des „Blauen Bandes“ begleiten.

Unser Schiffskiel ist im Frühnebel des 20. September 2008 erstmals mit Wasser in Kontakt gekommen und am 4. Oktober am Ende der Saison in Hamburg getauft worden. Nach einer Bauzeit von 1 Jahr sollte der erste Sommertörn nun gleichzeitig die Testfahrt werden - im Rahmen des Machbaren haben wir den Begriff „shake-down-cruise“ mit Inhalten gefüllt: als Elbsegler wird die Abreise selbstverständlich vom Tidenkalender bestimmt, und so war Ablegen für präzise 9.00 Uhr am Freitag, den 29. Mai geplant. Durch kleine Missgeschicke verzögerte sich das Ablegen jedoch um 2 Stunden. Zunächst weigerte sich die Pumpe, Diesel vom Haupt- in den Tagestank zu pumpen und musste durch ein neues Aggregat ersetzt werden. Dank der guten Beziehungen zum nahen Yachtausrüster war innerhalb von 30 min eine neue Pumpe an Bord, die der Skipper unter leisem Absingen von Flüchen und lecker nach Diesel riechend einbaute.

In dem Versuch, meiner Aufgaben als Bordfrau gerecht zu werden, war ich noch schnell dabei, die obligatorischen Möwenspuren (haben die in Wedel alle Durchfall und sitzen auf unseren Salingen??) zu beseitigen. Diese Lieblingsaufgabe gilt es möglichst schnell und effektiv hinter sich zu bringen. Leider übersehe ich dann manchmal diesen zwar recht hoch aber nicht hoch genug hängenden Grossbaum. Von unten aus dem Cockpit über den Süllrand zu springen und sich dann den Kopf zu stoßen, ist schon ganz schön ungeschickt, wurde also von mir ignoriert, aber nur so lange, bis ich auf dem Vorschiff stehend plötzlich rot sehe: Blut läuft wie beim „Tatort“ über mein Sichtfeld der Brille. Schnell den Kopf über die Reling hängen, damit das saubere Deck nicht vollblutet ... alles klopfen an der Fußleiste nützt nichts, der Skipper hört mich nicht, sondern kommt nach einer Ewigkeit aus dem Niedergang, sich maulig die Hand haltend, in die er sich gerade einen Schraubenzieher gerammt hat - warum ich denn nicht kommen würde, um ihn mit einem Pflaster zu versorgen

Die Fahrt durch den NOK verlief ereignislos und die Übernachtung in Gieselau-Schleuse ist wie immer wildromantisch, besonders wenn noch Freunde zum Wein vorbeikommen, die selbst auf



dem Weg in die Schlei zu ihrem Trimaran sind. „greyHound“ hat nun mal den größeren Weinkeller. Aber warum müssen da diese stabilen Holzpfeiler an der Westseite rumstehen, die man schlecht im Dunkeln sieht und deren Distanz wir geringfügig unterschätzen? Entgegen den Designvorstellungen unseres Konstrukteurs haben wir uns für eine stabile Aluminium-Scheuerleiste entschieden - die glänzt jetzt besonders.



Allen vertikalen Berechnungen zum Trotz finde ich die freie Durchfahrtshöhe der Fehmarnsund-Brücke viel zu niedrig für uns. Alle uns entgegen kommenden Schiffe sehen kleiner aus und deren Masten im Vergleich mit unserem (berechnet 21.80 m) geradezu stummelig (sorry - Jungs!). War nicht gerade Ostwind und ist dann nicht entsprechend mehr Wasser in der Ostsee, was die freie Höhe bis zum Brückenunterrand merklich reduzieren kann??? Die Durchfahrt machen wir unter Motor mit starrem Blick nach oben, wobei die offiziellen 22 m von unten doch sehr knapp aussehen - um 15.27 Uhr kommen wir aber klar durch. Ein ganzer Findling fällt mir vom Herzen, ist doch die Maximalhöhe der niedrigsten Brücke über den angepeilten Göta-Kanal ebenfalls 22 m. Hey - der Sommertörn ist gerettet!

Wenn man sich eigentlich ordentlich Westwind wünscht, um nach Helsinki zu kommen, dann besteht eine schöne stabile Ostwind-Wetterlage, die uns an dem Tag dann lediglich bis nach Warnemünde kommen lässt. Die neue Marina „Yachthafen Hohe Düne“ bietet viel Platz zum Manövrieren und viele, leere, schöne Liegeplätze zu (noch) bezahlbaren Preisen. Jetzt in der Vorsaison konnten wir uns unseren Platz aussuchen und man hätte in dem 5-Sterne-Spa-Hotel noch richtig schick ausgehen können, wenn man denn gewollt hätte - die entsprechenden großen Motoryachten lagen jedenfalls alle davor. Wir wurden zwar reingelassen, aber wohl habe ich mich nicht gefühlt - ich war wohl nicht schick genug angezogen. Aber das ist ein Frauenproblem - das verstehen männliche Skipper nicht.

Bis dato kannte ich lediglich „Klippan“ als rückenkränkendes Sitzmöbel eines großen schwedischen Möbelherstellers. Aber als der Skipper aus Windmangel vorschlägt in Utklippan zu



frühstücken, nach einer kalten Nacht auf der frühlingshaften Ostsee, bin ich sofort begeistert. Der winzige Naturhafen liegt südöstlich von Karlskrona außerhalb des schützenden Schärengartens und besteht aus Södraskär (South skerry) und Norraskär (North skerry). Die Schutzstation umfasst mehrere Hütten, wo Vogelschützer und ein de facto Hafenmeister nach dem Rechten sehen. Göttlich, wenn der Gute mit seinem Holzkahn angerudert kommt und man auch noch frisch geräucherte Makrele zum Frühstück im Cockpit bei Sonnenschein und allerdings schattigen Grundtemperaturen

genießen darf.

Mit der Gemütlichkeit ist es schlagartig zu Ende: Dieselgeruch macht sich unter Deck breit und hat seinen Weg beim Befüllen des Tagestanks durch einen undichten Lüftungsdeckel gefunden. Da die Tankanzeigen noch nicht geeicht sind, ist das ein schwieriges Unterfangen. Gut, dass wir ein Metallschiff haben, so ist das Auslenzen der Bilge kein Problem und es ist nicht mit Langzeitschäden oder Geruchsbelästigungen zu rechnen. Aber 2 l Diesel können bereits breite Schneisen in den Zewa-Vorrat schlagen. Glücklicherweise lagen wir fest am Steg, so dass sich die Dieselpfütze am tiefsten Punkt unter dem Motor gesammelt hat. Ich möchte mir gar nicht vorstellen, wo sich das alles mit Kränkung segelnd hinverteilt hätte.

Nach heftigen Schauerböen und Gegenanbolzen erreichen wir am 3.6. um 19.31 Uhr Kalmar, um dort die nächste Nacht zu verbringen. Das erste Anlegemanöver an die ausgelegten Mooringbojen läuft schlecht, denn die lagen beim Einparken gerade mal auf Schiffsmitte. Irgendwie haben wir die Dimensionen des neuen Schiffes noch nicht so richtig verinnerlicht und fühlen uns kürzer und kleiner als wir sind - eher so wie ein Bernhardiner, der meint, er sei ein Dackel. Vorsaison bedingt finden wir dann noch einen freien Längsseitsliegeplatz für unseren „Hund“.

Nach dem Festmachen klariere ich draußen das Deck, als ein kurzer scharfer Ruf mich unter Deck eilen lässt: der Skipper hat es uns gemütlich machen wollen und die Heizung eingeschaltet, doch anstatt wohliger Wärme aus den Radiatoren hatte es ein Geräusch ähnlich eines abrutschenden Wasserschlauches mit nachfolgendem Plätschern gegeben, das auf ein reichliches Austreten von Heizflüssigkeit aus dem Warmwasser-System schließen lässt. Konstruktionsbedingt kommt man an die verursachende abgerutschte Schlauchschelle aber auch wirklich schlecht heran. Der notwendige 7er Schlüssel lässt sich gegen eine Stirnleuchte bei der netten polnischen Nachbaryacht eintauschen - *dobrze i dziekuje!*

Jetzt wurde es kurzfristig hektisch unter Deck und nur dem eingespielten und blitzschnellen Einsatz von D & D ist die Rettung der meisten Trockenvorräte (Mehl, Reis, Nudeln, Marmelade, Zucker, Backmischung etc.) zu verdanken, über die die Heizung ihre Wasser-Glykol-Mischung in der Backskiste unter dem Salonsofa ergossen hatte. Es wurde weit nach Mitternacht, bis alles wieder trocken gelegt und die Heizung wieder aufgefüllt war. Als wir dann endlich fertig waren, hatte der McDoof um die Ecke leider schon geschlossen - sie haben hier andere Öffnungszeiten als in Hamburg. Schiff und Küche kalt - die Stimmung erreicht ihren absoluten Gefrierpunkt!

Aber die Schönheit des Segelreviers und der Natur sowie die Nettigkeit der Schweden entschädigen für alles inklusive der Wetterwidrigkeiten (Temperaturen nachts 8 bis 10°, tags 12 bis 14°, auch mal 18°) und die anhaltenden Gegenwinde auf dem Weg nach Finnland.

12 Tage nach Abfahrt in Wedel/ Hamburg erreichen wir am 9.6.09 um 16.05 Helsingfors/Helsinki nach 800 sm und 2 Nächten auf See und genießen den Luxus der edlen *Katajanokka Marina*



direkt im Zentrum, die sich ihre Exklusivität und Lage auch bezahlen lässt. Aber man bekommt auch etwas für sein Geld, aufmerksame junge „Hafen-Schnitten“ dirigieren und helfen beim Festmachen und sorgen dafür, dass „greyHound“ keine unerwünschte Breitseite von den riesigen russischen Motorbooten bekommt, die allesamt den Auftritt ihrer Fußballmannschaft in Helsinki nicht verpassen wollen. Au weia - hoffentlich gewinnen die Richtigen! Direkt gegenüber unseres Liegeplatzes

kann man sich im Restaurant *Ravintola Nokka* richtig verwöhnen lassen, Drinks und Essen vom Feinsten.

Meine Präsentation auf unserem Europäischen Jahreskongress ist gut gelaufen, insofern ist die Laune bestens, als wir mit schwedischer Verstärkung an Bord von Helsinki wieder in Richtung Schweden auslaufen. Fredrik und Anita leben in Saltsjöbaden und ermöglichen es uns, „greyHound“ am Steg im Vorgarten ihres Hauses festzubinden. Saltsjöbaden bezaubert mit einem den Hafen überrückenden Grandhotel, toller Bar am Wasser (wo man schon unaufgefordert eine Fleecedecke gebracht bekommt, wenn man im kleinen Schwarzen zum Dinner erscheint!!) und der berühmten Freiluft-Badeanstalt - streng getrennt für Männlein und Weiblein versteht sich! Wer Sandham mag, wird Saltsjöbaden lieben!

Hier dürfen wir schwedische Gastfreundschaft genießen und nehmen an den Vorbereitungen und Feiern des Midsummer Festes teil: zunächst wird ein Baum gefällt (davon gibt es hier viele und



keine Baumverordnungshüter, die dann gleich nach der Polizei rufen!). Das Gerüst vom letzten Jahr wird gesäubert und dann dicht mit frischen Zweigen umwickelt - der Frauenjob, während die Männer den Baum zerlegen und die Kinder die Zweige zerkleinern. Aufgeriggt steht dann am frühen Nachmittag der Midsummer Baum, um den getanzt wird und sich mehrere Picknick-Gruppen aus der Nachbarschaft versammeln, man kennt

sich. Unsereins hat das Gefühl, direkt nach Bullerbü versetzt zu sein, und als dann noch Freund Pelle die Quetschkommode herausholt und die kleinen blonden Mädchen, natürlich in rosa Kleidern und geblühten Gummistiefeln, um den Baum tanzen - geht einem vor lauter Romantik das Herz auf!

Nachdem wir unsere schwedischen Freunde nach Hause gebracht haben, fliegen wir für die kommenden 6 Wochen zum Arbeiten nach Hamburg. „greyHound“ wissen wir gut festgebunden in Fredrik's Vorgarten.

Als wir dann am 17. Juli wieder an Bord gehen, ist es ein strahlender Sommertag in Schweden, und der erste Gang ist ein Bad ins 18° warme Wasser - das gilt hier als mollig warm.

Eine Woche entschleunigen wir von einem Ankerplatz (Fjärdläng, Rumaren, Utö, Huvudskär, Hummelsviksfjärden) zum nächsten und beschließen gemeinsam, dass das hier unser bevorzugtes Revier wird. In die Nähe kommen vielleicht noch die St. Juan Islands nördlich von Seattle und von den Temperaturen her natürlich die Whitsunday Islands/ Australien - aber dann kommt lange gar nichts!!!



Für den Fall, dass Sie einmal in Oxelösund Badhusviken festmachen wollen: die Flaggenmasten stehen ganze 10 cm vom Stegrand entfernt - die lassen sich mit einem Bugspriet ganz einfach abfahren, und die blonde Hafenmeisterin findet das gar nicht lustig. Sie lässt einen das deutlich spüren und wünscht den Einzug der deutschen Kreditkarte, um gegen Zahlung einer kleinen Gebühr den Mast erneuern zu können. Vorsichtshalber entschuldigen wir

uns bei der gegenüber liegenden englischen Yacht - wir sind ausgesprochen anglophil und haben ganz bestimmt nicht mit Absicht den Mast mit der Flagge des ehemaligen Empire umgefahren.

In Mem fahren wir dann erstmals in die Schleusen des Göta-Kanals ein. Das Blaue Band Schwedens, wie der Kanal auch gern genannt wird ist ein MUSS für Schwedenliebhaber. Wir sind von Ost nach West gefahren und wollen auf den großen Binnenseen Vättern und Vänern Segeln im Süßwasser genießen. Da die maximal erlaubte Geschwindigkeit auf 5 Knoten begrenzt ist, lohnt auch Überholen nicht wirklich. Die Brückenwärter überwachen den gesamten Kanal per Video, und wer zu schnell fährt, wird einfach vor der nächsten Brücke warten gelassen. So einfach wird der Verkehr geregelt, und auf diese Weise findet jeder abends einen Liegeplatz und keiner drängt. Sehr entspannend ist diese Reiseweise, lediglich mein Posten am Ankerspill zum Bedienen der Vorleine ist etwas nasser als der der Landcrew oder am Ruder, denn beim Hochschleusen hat der Bügelanker ca. 50 cm Abstand zum Schleusentor, und die herunter donnernden Wassermassen gehen nicht spurlos an mir vorbei - alle tragen T-shirt, nur ich bevorzuge meine Regenjacke! Der Tampen ist stramm wie eine Saite und die Schleusenwärterin meint, wir sollten mal lieber die großen Steinpoller verwenden, es soll schon vorgekommen sein, dass einer der Metallringe zum Festmachen während des Schleusens herauskatapultiert sei - na



dann....

Zum „Bergfest“ (in Berg öbra) nach der St. Johans-Schleusentreppe gibt es Bellini im Cockpit und danach ein leckeres Fischessen im Kanalrestaurant.

Die historischen Kanal-Kreuzfahrtschiffe - wie MS JUNO - haben Vorfahrt, da kann eine kleine Wartezeit unvermeidbar sein und bitte alle ausatmen beim Passieren. Gefühlt bleibt da nicht viel Platz - aber die haben ihre Holzfender ja auch permanent geriggt!

Am 4.8. erreichen wir den höchsten Punkt der Reise mit 92 m bei Forsvik im Viken - fast unwirklich für eine Blauwasseryacht, durch die Landschaft und sogar über ein Aquädukt zu fahren, wo man unter sich fahrende Autos beobachten kann.

Im Vänern besichtigen wir das Schloss Läckö, und da wir nicht an den Anleger kommen auf Grund unseres Tiefgangs, ankern wir kurzerhand.



erhalten manch ungläubigen Blick dafür. Nach einem



dazu nur sagen. Manchmal antworte ich auf die Frage auch: „Da ist uns das Geld ausgegangen!“.

Wir brauchen 9 Std 10 Min von Fotö/ Göteborg bis Anholt - schöner Gang (bis auf die kleine Windhose). Leider ergab sich keine Wettfahrt mit unseren Freunden auf der „Nixe“ - zu schade. Im Hafen sind die Liegeplätze natürlich alle irgendwie belegt, so dass unsere Entscheidung für längsseits mit der Nase in den Wind fällt. Wir erfahren eine echt nette Begrüßung einer freundlichen Bavaria-Eignerin: „Wie schwer ist denn das Schiff? Das passt hier aber nicht gut längsseits!!“ Ja - dann lasst uns doch nach innen Gefolgt von dem Klassiker: „Aber wir wollen morgen früh um 6 Uhr los!“ Darauf ich: „Alles klar - ich mach den Kaffee!“ Anholt ist wie immer chaotisch organisiert - nämlich gar nicht, und dafür darf man dann 36 € bezahlen. Pünktlich zum Tee erreichen wir um 16 Uhr Ballen auf Samsö, wo - Welch glücklicher Zufall - der Längsseitssteg frei ist, wo wir ungehindert anlegen können, um sogleich an unsere Außenseite einen Gastfender zu hängen - so gehört sich das eigentlich.

]

In Borensberg, 15 km vor Motala, passieren wir das 1908 erbaute *Göta Hotel* - schwedischer geht es nicht. Am 8.8. durchfahren wir die Trollhättan Schleusen und erreichen am Folgetag Göteborg. Bloß nicht den Fischladen im Einkaufszentrum die Treppe hoch links verpassen!

Marstrand ist immer einen Abstecher wert. Wir erreichen die Stadt durch den recht engen Albrektskanal unter Segeln und erhalten manch ungläubigen Blick dafür. Nach einem Abendspaziergang rund um die Festung Carlsten gönnen wir uns ein Dinner im Restaurant des Varmbadhus - köstlich unaufdringlicher Service mit feinstem Essen.

Eine Nacht auf Fotö vor Göteborg - hier kommen die Anwohner lächelnd auf uns zu und wollen wissen, was das denn für ein Schiff sei, so etwas hätten sie hier noch nie gesehen. Und warum das außen nicht angestrichen sei? „No paint - no pain!“ kann man als Besitzer eines Aluminiumbootes



Empfehlen können wir das dänische kulinarische high-light: den *Falsled Kro* (<http://www.falsledkro.dk/>), dessen Hafen jetzt auch für Schiffe mit mehr Tiefgang (wir haben 2m) erreichbar ist und gleich links schöne große Boxen zum leichten „Einparken“ hat. In Aerosköbing wird gerade Getreide verladen. Das bedeutet, dass alle Schiffe, die in Lee der Transport-Rohre liegen, von Spelzen und

Getreidekörnern bemehlt werden. „Gutes Fegen“ kann man da nur wünschen. Auch hier sind alle Liegeplätze, die eigentlich für Schiffe über 12 m freigehalten werden sollen, mit kleineren Booten belegt, denn es gibt keinen Hafenmeister, der die Belegung steuert. Den Titel Hafenmeister hat auf unserem Törn eigentlich nur der nette Alte auf *Utklippan* verdient. Ein Bezahlautomat auf dem Parkplatz verdient diese Bezeichnung jedenfalls nicht!

Auf der letzten Strecke von Marstal nach Maasholm geht es dann noch einmal Regatta-gleich zur Sache: bei SO 17 kn true müssen wir mit Wasserballast und Kutterbesegelung dringend an all den Schiffen vorbeifahren, die meinten, uns in der Rinne von Aerösköbing nach Marstal unter Motor überholen zu müssen.

Auf der Kieler Förde trafen wir auf dem Wasser dann noch den Konstrukteur unseres Schiffes: Martin Menzner (Berckemeyer Yacht Design, www.bm-yacht.de) steuert gerade eine 6-Meter R-Yacht um die Regattatonnen.

Am 22.8. erreichen wir Hamburg um 19.50 Uhr, und das Log zeigt 1923 sm für diesen phantastischen Sommerurlaub an.