

MIT DER VINDÖ NACH WESTSCHWEDEN

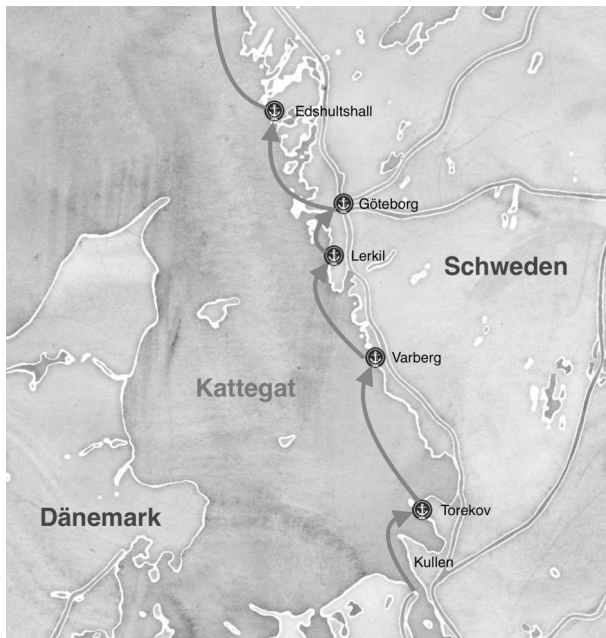
LESEPROBE AUS: VOM ÖRESUND ZUM
OSLOFJORD

FLORIANJOHN HANAUER



KAPITEL 1

MIT DER VINDÖ NACH WESTSCHWEDEN



Die Route nach Norden durchs Kattegat

Wir sind wieder in der Region Kopenhagen und segeln vor der Stadt im Öresund. Soeben haben wir den Hafen von Dragör verlassen und fahren jetzt an der Öresundsbrücke, auf unserer Steuerbordseite, und am Flughafen, der an Backbord liegt, vorbei. Jetzt sind wir auf »Svanen« unterwegs, unserem vierten Boot auf der Ostsee. Diese Yacht hat endlich mehr Komfort und ist sehr seetüchtig. Denn die Vindö 32 ist ein schwerer schwedischer Langkieler, der gerade bei etwas mehr Wind sicher und schnell segelt. Das Schiff läuft an ihrer alten Heimat Dragör vorbei, wo sie viele Jahre lag, und steuert auf den Öresund zu. Es war anstrengend auf der Ostsee, auf der Anreise von Deutschland. Das Schiff, mit Reff Eins im Großsegel und einer zur Hälfte eingerollten Fock, ließ sich aber noch gut beherrschen, als wir nach Norden zogen. Im Öresund, wir haben Kopenhagen hinter uns gelassen, sind die Bedingungen aber moderat.

Wir segeln nach Norden, dorthin, wo der Sund in das Kattegat übergeht. Wir lassen das Städtchen Landskrona auf der schwedischen Seite an Steuerbord liegen und passieren die hügelige Insel Ven. Am nördlichen Ausgang des Öresunds rücken Helsingør und Helsingborg dicht aufeinander zu. Und da steht ein Schloss, dem man gar nicht aus dem Weg gehen kann, wenn man dort vorbeisegelt. Und das in der Literatur eine große Rolle spielt.

Nein, nicht nur die von Shakespeares Hamlet, dem Prinzen von Dänemark. Ich zitiere Hans Christian Andersen: »Es gibt in Dänemark ein altes Schloss, das Kronborg heißt. Das hält am Öresund wach, wo die großen Schiffe Tag für Tag zu hunderten vorbeisegeln, englische, russische und preußische; die grüßen mit Kanonen zu dem alten Schloss herüber: »Bum.« Und das Schloss antwortet mit Kanonen: »Bum.« Denn so sagen die Kanonen »Guten Tag« und »Schönen Dank.« Die Kanonen sind sehr freundlich«. Dies ist die Geschichte von »Holger Danske«, der so etwas wie ein dänischer Nationalheld ist.

Falls sie dieses Märchen nicht parat haben, kommt hier die kleine Inhaltsangabe. Auf dieser Reise begegnen uns einige Bücher, von Hans Christian Andersen bis William Shakespeare, die ich in die Fahrt mit einbinde, weil wir zu den Orten segeln, an denen sie spielen.

DIE SAGE VON HOLGER DANSKE

In dem tiefen finsternen Keller von Kronburg sitzt Holger Danske. Der ist ein Krieger, in Eisen und Stahl gekleidet, der sich auf seine Arme stützt. Holger Danske schläft. Aber glauben Sie nicht, dass er nicht mitbekommt, was oben, auf der Erde, los ist. Denn er träumt und sieht alles, was in Dänemark geschieht. Am Weihnachtsabend bestätigt ihm das auch ein Engel, der ihn besucht: Dänemark befindet sich nicht in ernster Gefahr, sagt ihm der Engel.

Diese alte Geschichte erzählt ein Großvater seinem Enkel, der gebannt zuhört. Der Großvater ist Schnitzer und arbeitet gerade an einer Galionsfigur für ein Schiff, die natürlich keinen Geringeren als Holger Danske zeigt. Soeben hat er mit dem letzten Teil seiner Arbeit, mit dem Wappen, begonnen: »Der oberste Löwe stehe für König Knud, der England an den dänischen Königsstuhl fesselte; der zweite für Waldemar, der das Land einte, der dritte für Margarethe, die Dänemark, Schweden und Norwegen verband.« Doch die roten Herzen im Wappen haben es ihm noch mehr angetan. »Das erste stehe für Eleonore Ulfeld, die Tochter Christians des IV., die edelste aller dänischen Frauen, die leider im Gefängnis saß. Das zweite symbolisierte den Kapitän Hitfeld, der sein Schiff sprengte, um die dänische Flotte zu retten.« Und das dritte Herz? »Es steht für den Prediger Hans Egede, der so gut zu den Menschen war, die in Grönlands elenden Hütten wohnten.«

Ziemlich dramatisch, die Beschreibung der Herzen, die Andersen hier schreibt. Dafür muss der Knabe nun ins Bett gehen, während der Großvater noch mit dem Vater des Jungen anstößt, und darüber nach-

FLORIANJOHN HANAUER

denkt, in welcher Gestalt Holger Danske wiederkommen könnte. »Ja, Holger Danske kann auf vielen Wegen kommen, sodass in allen Ländern Dänemarks Lob wiederhallt!«, stellt er fest. Denn eines ist klar: Der Krieger schläft ja nur, weiß aber genau Bescheid, was auf Erden passiert. Und sollte Dänemark in Gefahr geraten, werde sich Holger Danske erheben, dass der Tisch berste. Und er wird hervortreten und mit seinem Schwert an den Schild schlagen, dass es über alle Länder der Erde tönt.

Wenn nun die Schiffe auf dem Öresund ihre Kanonen abfeuern, dann grüßen sie sich ja. Das weiß auch Holger Danske, der friedlich weiterschläft. Er bekommt auch jedes Wort mit, das Großvater, Vater und Sohn gesprochen haben. Und sollte es einmal anders kommen und Gefahr drohen – dann wird er aufstehen und den Keller von Schloss Kronborg verlassen.



Tief unter Kronborg: Die Skulptur von Holger Danske

Hans Christian Andersen hat mit der Geschichte, die 1863 veröffentlicht wurde, eine alte dänische Sage aufgegriffen. Die geht bis auf das Jahr 800 zurück, als der dänische König Godfrid einen langen Krieg gegen die Franken führte, um ihre Expansion zu stoppen – was ihm gelang. Holger war Godfrids Sohn und litt schrecklich darunter, dass der Sohn Karls des Großen seinen Sohn erschlagen hatte. Doch er rächte sich und brachte Karl den Jüngeren um. Schließlich kehrte er – müde vom Kriege – in seine Heimat zurück. Nach der Saga werde er aber wiederkommen, denn er schläft ja nur in Kronborg, bis zu dem Tag, da Dänemark Gefahr droht.

Allerdings gab es keine Sichtungen Danskes in den Kriegen, in die das Königreich in den folgenden Jahrhunderten verstrickt war, ob es nun gegen Schweden oder Preußen ging. Aber immerhin nannte sich eine Widerstandsgruppe gegen die deutsche Besatzung im Zweiten Weltkrieg »Holger Danske«. Zum Mythos trägt natürlich auch die beeindruckende Skulptur bei, die der Bildhauer Hans Pedersen-Dan im Jahr 1906 angefertigt hat. Das Gipsmodell dieser Skulptur steht nämlich im Keller von Kronburg: Es zeigt den mächtigen Krieger, der auf sein Schwert gestützt auf einem Thron sitzt – und schläft.

Und wer war nun Eleonore Ulfeld aus der Geschichte Andersens? Sie soll eine hochbegabte Tochter des Königs gewesen sein, die Gemahlin von Corfitz Ulfeld, der des Landesverrats beschuldigt wurde. Deshalb musste sie 22 Jahre in Haft sitzen, bis Königin Sophie Amalie, die sie verfolgte, verstorben war. Dramatisch mutet auch die Geschichte von Hitfeld an, der für das zweite Herz steht: Sein Schiff »Danebrog« geriet 1710 in der Schlacht mit Schweden in Brand. Er sprengte sich und seine Besatzung in die Luft, um die nahe Stadt Kjöge und die dänische Flotte zu retten, die vor dem Wind trieb. Hans Egede schließlich war 1721 nach Grönland gereist, wo er unter großen Entbehrungen das Christentum verbreitet haben soll, ganze 15 Jahre lang. Zitieren wir Andersen noch einmal: »Das ist doch das schönste Wappen, das man in der Welt hat!« sagte der Alte. »Die

Löwen sind die Stärke und die Herzen die Milde und die Liebe!«
Stimmt, es ist wirklich ein prächtiges Wappen.

Wir halten bei gleichmäßigem Wind nach Norden und segeln das Westufer des Öresunds entlang. Auf der Steuerbordseite ist Helsingborg schon gut auszumachen, auf der Backbordseite Helsingör. Die schwedische Stadt ist mehr als doppelt so groß wie ihr dänisches Pendant, und das sieht man auch an den großen Hafenanlagen und den höheren Häusern in der Stadt.

Hier herrscht viel Leben auf dem Wasser und am Ufer. Unablässig kreuzen Fähren die Meerenge zwischen Schweden und Dänemark. Gleich hinter Kronborg liegt der Yachthafen »Helsingör Nordhavn«. Die Anlage ist riesig, da sie über 1000 Liegeplätze bietet, in einem äußeren und zwei inneren Häfen. Nur gut, dass der innere Hafen gerade erst renoviert wurde und die Stege frisch sind. An den äußeren Anlegern würden wir nämlich ziemlich weit entfernt vom Ufer und den Einrichtungen des Hafens liegen. Auch wenn Hochsommer ist, finden wir einen freien Platz. Nördlich der Mole liegt ein schöner Sandstrand. Im Süden aber, keine fünf Minuten Fußweg entfernt, steht das mächtige Schloss Kronborg.



Kronborg und der Autor vor der Ansteuerung des Hafens

Wir sind mit unserer »Vindö 32« von Deutschland nach Kopenhagen gesegelt und haben jetzt Kurs Nord eingeschlagen. Die schwedische Yacht mit langem Kiel kommt aus dieser Ecke: gebaut wurde sie im Winter 1980 auf der Werft von Vindö nördlich von Göteborg. Sie gehörte einer dänischen Familie aus Middelfart, bevor sie nach Dragör südlich von Kopenhagen verkauft wurde. Hier verbrachte »Svanen« die meiste Zeit ihres Bootslebens, bevor sie wieder nach Faxe Ladeplads veräußert wurde. Und dann haben meine Frau und ich das Boot in Dänemark erworben, in einem recht gepflegten Zustand.

Die Vindö sieht mit ihren Aufbauten aus Mahagoni und Teak nicht nur schön aus, sie segelt sich auch sehr gut. Bei viel Wind, oberhalb von fünf Beaufort, fährt sie mancher modernen Konstruktion davon. Und bei noch mehr Wind ist der Langkieler äußerst seefest und bringt die Segler mit seinem Gewicht von knapp vier Tonnen und mit Reff auch durch steile, unangenehme

Wellen. Das knapp neun Meter lange Boot ist genau richtig für den Törn durchs Kattegat und Skagerrak. Tendenziell wird man sich auf der Ostsee aber etwas wohler damit fühlen als auf der Nordsee bei höheren Wellen, wie wir inzwischen festgestellt haben.

Doch jetzt widmen wir uns erst einmal dem Schloss: »Holger Danske« steht im Innenhof an der Mauer geschrieben und ein Schild deutet auf einen kleinen Durchgang. Tiefer und tiefer führen die schmalen Treppen in die Kasematten des Schlosses. Die Beleuchtung ist spärlich. Kaum zu glauben, dass hier unten einmal Hunderte Soldaten gelebt haben, wenn sie sich auf dem Schloss aufhielten. Stimmen werden vor der nächsten Biegung lauter, wir treten in einen Raum tief unter dem Schloss. Und dort ist er: Holger Danske lehnt auf einem Felssockel und hat sich auf sein Schwert gestützt. Mehrere dänische Familien umringen den großen Krieger und staunen.

Tatsächlich, die Skulptur zeigt genau das Bild, das man sich von dem Krieger gemacht hat: Er wirkt grimmig, aber nicht verschlossen, eher entschlossen. Er schaut zu Boden, als ob er nachdenkt. Dabei soll er ja nur schlafen. Aber es scheint tatsächlich so, als ob er alles mitbekommt, was oben auf der Welt passiert.

Von Kronborg und dem nördlichen Ausgang des Öresundes ist es leicht, die schwedische Küste entlangzusegeln. Wir halten auf die hübsche Insel »Hallands Väderö« zu, die am Ende der Bucht dicht vor dem Land liegt. Denn wir haben uns gerade entschlossen, den Hafen Torekov in Schweden anzulaufen. Und was ist das? Es ist »knallvoll« in Torekov. Wir legen im Vorhafen am Ausleger eines Steges an, wo wir gerade noch so hinpassen. Dann können wir den schönen Ort erkunden.

43 Seemeilen bis Varberg liegen vor uns. Wir verlassen gegen 9 Uhr unseren improvisierten Liegeplatz an dem Querausleger ohne Boden und fahren auf das Kattegat hinaus. Vor dem Hafen setzen wir unser Tuch, mit dem Bug im Wind. Ich trimme noch etwas am Unterliek und am Baumniederholer. Dann gehen wir

mit der Vindö auf Kurs nach Norden. Das Schiff nimmt Fahrt auf, der Wind legt auf 22 Knoten zu. Das ist eine gute Windgeschwindigkeit für unser schweres Boot, genau das richtige Tempo, um voranzukommen. Als es wieder nieselt, steigt meine Frau Birgit in den Salon hinunter und beginnt, Kaffee zu kochen. Der ist nach unserem raschen Aufbruch sehr willkommen.

Ich kuppele den Autopiloten ein, der sauber den Kurs nach Norden halten kann. Die Wellen bleiben eher niedrig, weil der Wind von Land kommt. Zwar legt sich die Vindö gut auf die Seite, aber segelt dann superstabil. Stunde um Stunde vergeht. Es ist immer wieder erstaunlich, wie man hier im Kattegat, ebenso wie auf der Ostsee, Strecke machen kann, wenn man von Strömung und Tide verschont segelt. Mal nieselt es, dann hört der leichte Regen wieder auf und es bleibt eine Weile trocken. Das fühlt sich jetzt wie richtiges Reisen an. Mit ordentlich Tempo geht es die Küste entlang, bei stabilem Wind, völlig lautlos, aber immer mit dem Gefühl des kräftigen Drucks durch den Wind, der unser Boot vorantreibt.

Hinter der Loholmsbugten rückt die Küste bei Falkenberg wieder näher, sodass es auf der Steuerbordseite erneut etwas zu sehen gibt. Aber die »hohe Kante« ist genau auf der Steuerbordseite, das ist die dem Wind zugewandte Seite des Bootes, auf der man üblicherweise sitzt.

Nach einem Stopp in Varberg, die Stadt mit ihrer mächtigen Festung und dem schönen Ortskern lohnt den Besuch, rücken wir am nächsten Tag einen großen Schritt auf Göteborg zu. Der Wind hat nicht nachgelassen, im Gegenteil, in Spitzen knabbern die Böen an der 25-Knoten-Marke. Auch der Himmel ist noch etwas dunkler als gestern, aus dem zeitweiligen Niesel ist dichter Regen geworden. Weil der Wind aber weiterhin günstig von Osten weht, der passenden Richtung, machen wir uns zeitig auf den Weg, um die Küste entlangzusegeln. Vorher binden wir noch im Hafen das erste Reff in das Großsegel. Noch bleibt das Segel unten, damit wir unbeschadet aus der Einfahrt des großen Hafens von Varberg herauskommen.

Draußen setzen wir das Groß und die Fock, die sich in ihrer Rolle am Bug befindet. Wir nehmen Fahrt auf. Und tatsächlich: Nördlich von Varberg beginnen die Schären. Die Küste ist jetzt mit Granitsteinen gesäumt. Davor liegen schon die ersten kleinen Schäreninseln. Meist muss man einen sauberen Bogen außen herum um die Eilande fahren, man sollte ihnen auf keinen Fall zu nahe rücken, da die Felsen teils kurz unter der Wasseroberfläche liegen.

Beim »Ringels Kernkraftvärk« steht eine Skulptur im Wasser, die die Segler offenbar auf die Atomanlage aufmerksam machen soll. »Sehr originell«, sage ich, »als ob der Reaktor nicht schon von sich aus auffällig genug wäre«. Doch wir haben jetzt weniger mit dem Kraftwerk als mehr mit dem Wind zu tun, der noch einmal auffrischt, während wir die Bucht vor Vasbäck überqueren. Hier hat der Wind eine ordentliche »Anlaufläche«. »Svanen« wird durchgeschüttelt von den Wellen, die genau von der Seite auf das Schiff treffen.

Die Fahrt verspricht anstrengender zu werden. Ich ziehe mir eine der Sicherheitsleinen aus dem Staufach, das quer durch das Cockpit reicht. Man kann ja nie wissen. Die Leine picke ich in die Weste ein, das andere Ende kommt an einen Haken im Cockpit. »Svanen« wird von Brechern von der Steuerbordseite getroffen und etwas aus dem Kurs geworfen. Ich kuppele den Arm des Autopiloten aus. Ob wir die nächsten Stunden von Hand steuern wird sich zeigen, aber hier, mitten auf der Bucht, ist das auf jeden Fall besser. Wenn eine Welle das Schiff erwischt, kann ich sofort gegenhalten.

Nun wird es aber höchste Zeit, stärker zu reffen. Denn durch das große Vorsegel ist jetzt ein Ungleichgewicht im Schiff zu spüren, das nach Backbord zieht und schwerer zu steuern ist. Das richtige Gleichgewicht zwischen Vor- und Großsegel stellen wir jetzt noch mit der Rollgenua ein. Erst wenn die Bedingungen schwieriger werden, müssten wir die Segelfläche entscheidend verkleinern, indem wir das zweite Reff ins Großsegel einbringen. Ich halte Kurs, während Birgit sich die Leinen für die Rollgenua

schnappt, und das Segel stärker einrollt. Wir probieren wenig Fläche, ein wenig mehr, und dann habe ich am Ruder das Gefühl, dass das Boot wieder ausbalanciert ist.

Auch wenn es jetzt mit 26 Knoten ganz schön weht, habe ich immer noch volles Vertrauen in das Schiff. Ruhig pflügt der schwere Langkieler durch die Wellen. Das haben wir auf unseren vorherigen, leichteren Kielyachten so nicht erlebt. Sechs Knoten zeigt die Logge bei der Fahrt durchs Wasser.

Es ist anstrengender hier draußen, aber ich kann trotz der ordentlichen Schräglage gut Kurs halten. Die Vindö hat einen Punkt, ab dem sie in ihrer Lage nicht weiter kippt, dafür sorgt das enorme Gewicht in ihrem langen Kiel. Diesen Punkt hält sie fast schon stoisch. Ich steuere die Wellen aus, die uns von Steuerbord treffen.



MR. MOOSE SAGT ZU DEN SEEKARTEN

Hallo, ich bin Mr. Moose, das Wappentier von Skandinavien. Ich kann mich mit einigen Tipps nicht zurückhalten, denn ich habe auf meinen Streifzügen auch viele Segler gesehen – genau wie ich Euch schon durch das Buch »Zwei Hamburger segeln nach Haparanda« begleitet habe. Natürlich bin ich auch hier oben unterwegs, an der schwedischen Westküste und in Norwegen. Wir Elche sind übrigens gute Schwimmer, wir können bis zu 15 Seemeilen zurücklegen, wenn wir zum Beispiel auf eine Schäre wollen, wo wir saftigere Weidegründe vermuten. Den Aufwand mit dem Navigieren treiben wir dabei nicht so wie Ihr Menschen. Doch, wenn Ihr hier oben unterwegs seid, benötigt Ihr natürlich gute Seekarten. Das können elektronische Karten sein, etwa von Navionics, für Eure Plotter oder für Eure kleinen Dinger, die Ihr Smartphones nennt. Die beiden Segler auf ihrer Vindö sind übrigens mit ihrem »Garmin Plotter« durch dieses Küstenrevier navigiert und hatten die entsprechenden Bluechart-Karten dabei.

Noch besser ist es, wenn Ihr auch die Papierkarten mitnehmt. Ihr kennt doch bestimmt die Karten vom N.V. Verlag? Die sollen ja praktisch sein. Für diese Tour würdet Ihr benötigen: »NV Serie 1 Rund Fynen« sowie »NV Serie 3 Samsø-Sund-Kattegat«. Dann folgen die schwedischen Karten »NV Atlas Sverige SE 5.2 - Svenska Västskusten Södra« und »NV Atlas Sverige SE 5.1 - Svenska Västskusten Norra« (also für den südlichen und den nördlichen Teil). Wenn Ihr ganz sicher sein wollt, holt Ihr Euch für Norwegen noch »NV Atlas NO2 Oslofjord Sør - Svenska Grensen til Kragerø«, die den südlichen Oslofjord

abdeckt. In jedem Fall braucht Ihr aber den »NV Atlas NO1 Osloffjord Nord - Oslo til Tønsberg«. Mit dabei sind auch die Karten für die App, wenn Ihr die mögt. In hohem Maße aufwendig, aber Ihr habt auch eine lange Reise vor Euch. Was bin ich froh, dass ich ein Elch bin...

Wieder liegt das Boot so schräg, dass die Bank zu einer Art Rückenstütze wird, während ich auf dem stark geneigten Cockpitboden stehe und das Schiff vorwärts schießt. Eine Mischung aus Ehrfurcht, Faszination und Begeisterung erfasst mich. Ehrfurcht hat man einfach vor den Wellen, die jetzt in kleinen Schaumkronen brechen. Faszination empfinde ich, weil wir immer noch relativ kontrolliert segeln können. Und die Begeisterung ruft das Tempo hervor, mit dem wir jetzt den langen Küstenabschnitt nach Norden passieren. Das ganze Schiff scheint unter Strom zu stehen. Das Ruder benötigt Druck, aber nicht zu viel, dafür ist das Gleichgewicht gut genug getrimmt.

Ich atme erst ein wenig auf, als wir die andere Seite der Bucht erreichen und wieder dichter an eine Schäre heranfahren können, in deren Leeseite die Wellen merklich nachlassen. Jetzt hätte es eigentlich perfekt weitergehen können - wenn, ja wenn es nicht noch kräftig zu regnen beginnen würde. Eben war zumindest die Sicht noch gut, nun ziehen die Schauer über das Boot. Das Land verschwindet hinter einem dicken, nassen Vorhang. Birgit geht unter Deck, und reicht mir mitunter ein Handtuch, damit ich die Brille abwischen kann. Also ziehe ich mir den großen Südwester, den ich auf dem Kopf habe, tiefer ins Gesicht, damit die Krempe die Brille besser abdeckt.

Am Eingang in die Kajüte klemmt der GPS-Kartenplotter und zeigt die Position. Dicke Tropfen laufen auch an seiner Front herunter, aber das Gerät ist ja wasserdicht und die Seekarte immer noch gut zu erkennen. Na klar, an der Schärenküste ist es außerordentlich wichtig, jederzeit die eigene Position zu kennen. Wir wollen den Felsbrocken ja nicht zu nahekommen erst Recht

bei diesen Bedingungen. »Ordentlich« Ausschau zu halten ist das eine, aber ohne elektronische Navigation möchte ich hier nicht bei diesem Regen durch die Schären steuern. Wenigstens kommt der Wind weiterhin von Osten. Hätten wir Westwind, würden sich die Brecher auf dem Kattegat hier ganz schön aufbauen, bevor sie auf das Land treffen. Dann müssten wir wohl längst einen Hafen anlaufen. So aber können wir noch weitersegeln.

Die Gegend ist weniger dicht besiedelt als im Süden. Hier gibt es viele Schäreninseln, aber kaum Häfen für Freizeitskipper, die zudem nicht an Orten oder Dörfern liegen, sondern mitten in den Schären angelegt wurden. Die Schiffseigner kommen aus dem Umland mit ihren Autos zu den Häfen, so scheint es. Zwischen den Schauern schimmert nun etwas Graues durch. Es sind die gewaltigen Parabolantennen, die bei dem Örtchen Västra Hagen errichtet wurden. Sie verleihen diesem Küstenabschnitt im Regen etwas Außergewöhnliches, ja fremdartig fühlt sich das an: schlechte Sicht, riesige Parabolantennen am Ufer, keine anderen Yachten unterwegs.

Wir finden, dass der Hafen von Lerkil noch einigermaßen vielversprechend auf der Karte aussieht, und nehmen Kurs auf diese Anlegestelle. Es reicht für heute, auch wenn wir erst 27 Seemeilen auf der Logge von Varberg haben. Dafür sind wir ja schnell vorangekommen. Wir zielen auf die Hafeneinfahrt, gut geschützt am Ufer. An langen Stegen gibt es ausreichend freie Plätze. Wir können da gut hineinsteuern und festmachen.

Am nächsten Tag können wir von Lerkil endlich direkten Kurs auf Göteborg nehmen. Die zweitgrößte Stadt Schwedens liegt für Segler aus Deutschland gut erreichbar am Fluss »Göteborg Älv«, der in das Kattegat mündet. Die Orientierung fällt nicht schwer, weil sich die Stadt auf beiden Seiten des Flusses erstreckt. Göteborg gilt in Schweden als »raue Schwester« Stockholms. Aber heutzutage hat die Stadt viel Kultur zu bieten, und rau mutet diese schöne skandinavische Großstadt nicht an.

Zwei Wege gibt es von Deutschland nach Göteborg, die beide

über das Kattegat führen. Man segelt entweder die dänische Ostseeküste nach Norden, über den Kleinen oder den Großen Belt und unternimmt dann vom dänischen Hafen Grenaa den Sprung nach Osten über das Kattegat. Oder man hangelt sich die schwedische Westküste nach Norden hoch - was wir gerade getan haben. Von Lerkil aus sind wir die Küste am nächsten Tag weiter hinauf gesegelt. Hinter den Inseln Vrångö und Donsö kommt man in den südlichen Göteborger Schärengarten. Von dort können wir recht gemächlich die Hafeneinfahrt erreichen.

Es geht den Fluss hinauf in die Stadt, um den Göteborger Gästehafen zu erreichen. Verpassen konnten wir ihn nicht. Denn erstens liegt die Viermastbark »Viking« an der Einfahrt in den Hafen und zweitens befindet sich die »Hisingbron« vor uns, die den Fluss überquert. Das ist eine Klappbrücke, an der man auf die Öffnung warten müsste.

Im Gästehafen sind Mooringleinen gespannt, es gibt aber auch einige Fingerstege unter den rund 100 Liegeplätzen. Die Leine ist eigentlich einfach zu bedienen, finde ich im Nachhinein. Langsam sind wir mit dem Bug vorgefahren und Birgit hat sich mit dem Bootshaken eine der Leinen geschnappt. Gerade hier ist das Tau mit viel braunem Matsch aus dem Hafenbecken ummantelt. Dann hat sie mir den Haken nach hinten durchgereicht und ist wieder nach vorne zum Steg gegangen. Ich habe die Leine an einer Klampe hinten vertäut.

Göteborg bietet als Törnziel sehr viel: Die Stadt, in etwa so groß wie Bremen, hat eine weitläufige Innenstadt mit einem Gürtel aus Wallanlagen, an denen beispielsweise ein wunderschönes Gewächshaus oder die Kunsthalle liegen. Aber auch die Altstadt, die Gegend um die Universität oder natürlich die neu aufgebauten Hafenreviere auf dem Nordufer lohnen einen Besuch. Das alles lässt sich am besten von der Marina in der Innenstadt erreichen. Zwar gibt es auch andere Häfen, etwa in Saltholmen, die man mit der Straßenbahn ganz gut erreichen kann, aber dann würde einem die Fahrt den Fluss hinauf entgehen, die ja gerade einer der Attraktionen ist.

Und im Gegensatz zu Bremen oder Hamburg, zu Rotterdam oder gar London gibt es hier so gut wie keine Tide, auf die man als Segler achten müsste. Mag einem die Elbe bei ablaufendem Wasser mit vier Knoten entgegenkommen, den Göta Alv kann man eigentlich immer hinauf- und hinuntersegeln, obwohl wir ja nicht mehr an der Ostsee, sondern am Rande des Kattegats sind, der weiter nördlich in das Skagerrak übergeht.

Eine besondere Attraktion sind dazu die Schären vor der Stadt: Sie sind etwas rauer als die felsigen Eilande, die es an der ostschwedischen Küste oder in Finnland gibt. Sie sind höher, haben mehr Granit und Felsen. Auf ihnen wachsen viele Nadelbäume. Und sie sind, im Fall Göteborgs, die Vororte der Stadt auf dem Meer. Das sorgt dafür, dass es eine gute Infrastruktur gibt: Hier gibt es viele Häfen, Fischerdörfer, die Restaurants und Cafés bieten und das eine oder andere Hotel. Je weiter wir in Richtung Norden von der Stadt wegfahren, desto weniger bevölkert wird die Küste dann wieder.

Wer es noch origineller mag, für den gibt es weiter draußen, dort, wo der Schärengarten in die offene See des Kattegats übergeht, eine ganz originelle Insel: Die Schäre Vinga ist ein Kleinod. An der schmalen Durchfahrt zwischen Vinga und Koholmen liegt ein kleiner Gästehafen. Das Leuchtfeuer »Vinga Fyr« strahlt von seinem Turm auf dem höchsten Punkt der Insel, es ist weit bis auf das Kattegat hin sichtbar. Dicht an dicht liegen hier die Boote an drei Stegen, die in die kleine Bucht ragen. Wir sind ganz langsam hindurchgefahren durch den Sund, konnten aber keinen einzigen freien Platz finden, nicht einmal zum Ankern - so beliebt ist Vinga gerade an den Wochenenden im Sommer. Viele Göteborger Seglerinnen. und Segler lieben es offensichtlich, einen Törn auf die äußerste Schäre zu machen.

KAPITEL 2

DIE ANSTEUERUNG VON GÖTEBORG

Die zweitgrößte Stadt Schwedens liegt für Segler aus Deutschland gut erreichbar am Fluss »Göteborg Älv«, der in das Kattegat mündet. Die Orientierung fällt nicht schwer, weil sich die Stadt auf beiden Seiten des Flusses erstreckt. Göteborg gilt in Schweden als »raue Schwester« Stockholms. Die Hauptstadt nimmt für sich in Anspruch, das politische und kulturelle Zentrum des Landes zu sein, für Göteborg blieb lange die Rolle der Handels- und Hafenstadt. Wenn wir nach der Literatur gehen: Die meisten klassischen Werke schwedischer Autoren spielen an der Ostsee, nicht an der Westküste. Aber heutzutage hat die Stadt viel Kultur zu bieten, und raumutet diese schöne skandinavische Großstadt nicht an.

Zwei Wege gibt es von Deutschland nach Göteborg, die beide über das Kattegat führen. Man segelt entweder die dänische Ostseeküste nach Norden, über den Kleinen oder den Großen Belt und unternimmt dann vom dänischen Hafen Grenaa den Sprung nach Osten über das Kattegat. Oder man hangelt sich die schwedische Westküste nach Norden hoch - was wir gerade getan haben. Von Lerkil aus sind wir die Küste am nächsten Tag weiter hinauf gesegelt. Hinter den Inseln Vrångö und Donsö

kommt man in den südlichen Göteborger Schärengarten. Von dort können wir recht gemächlich die Hafeneinfahrt erreichen, da der Wind doch nachgelassen hat.

Birgit und ich sind nun zweimal nach Göteborg gesegelt, das erste Mal in unserem älteren 25-Fuß-Boot, der »Jaguar 25«, mit dem wir über Dänemark und Grenaa gekommen sind. Die Strecke führte uns von der westlichen Ostsee über den Kleinen Belt. Unsere Etappen waren die Häfen von Mommark, Fredericia und Samsö. Grenaa war der letzte, nicht unattraktive Zwischenstopp. Das ist der richtige Ort, falls man auf das passende Wetter für die Überquerung des Kattegats warten müsste. Wir hatten Glück und konnten den »Sprung« über das Kattegat mit rund 80 Seemeilen in einem Rutsch machen.

Theoretisch könnte man auch über die Nordsee kommen. Ich habe das zum Spaß einmal auf den Seekarten nachgerechnet. Von Cuxhaven zum Beispiel wären es 285 Seemeilen nach Göteborg, wenn man den Weg über Ostsee und Kattegat (inklusive des Nord-Ostsee-Kanals) nimmt. Über die dänische Nordseeküste und Skagen wären es 323 Seemeilen. So viel weiter ist die Strecke also nicht. Übrigens: Dieses Seegebiet gehört nicht mehr zur Ostsee, wir segeln auf dem Kattegat schon zwischen der Ostsee und dem Skagerrak.

Vor der Ankunft in Göteborg hatten wir beim ersten Besuch noch die Nacht auf einer der Schären vor der Stadt verbracht. Die Ankunft nach der Überquerung des Kattegats war schon etwas skurril: Erst tauchten die Schären am Horizont auf. Ich hatte eine Route geplant, die dicht an den Felsinseln entlangführte. Nach etwa zehn Stunden auf der offenen See war es eine Wohltat, wieder Land in Sicht zu haben. Ich nahm die kleine Schäre »Yttre Tistlarna« unter die Lupe: Da gibt es zwischen zwei Felseilanden eine kleine Durchfahrt, in der sich reichlich Ankerplätze und auch einige Anlegemöglichkeiten befinden. Ein echtes Naturparadies war das, über dem ein Leuchtturm thront. Langsam ließ ich die erste kleine Inselgruppe auf der anderen Seite des Kattegats vorbeiziehen. Doch als Hafen kam sie damals

nicht infrage: Denn Birgit sollte am Abend mit dem Flieger in Göteborg eintreffen, während ich das Boot mit einem Freund »vorausgesegelt« hatte. Wir brauchten also eine Schäre, die mit der Fähre von Göteborg erreichbar war. Und »Yttre Tistlarna« liegt so abgeschieden am südlichen Ende des Schärengartens, dass es dorthin keine Verbindung außer mit dem eigenen Boot gab.



Vororte auf dem Meer: In den Schären vor Göteborg

Also segelte ich weiter nach Norden. Nach kurzer Zeit kam ich zu den kleinen Felsbrocken vor der Insel Vrangö. Ich navigierte zwischen den Steinen und nahm vorsichtshalber die Segel herunter, um unter Motor etwas wendiger zu werden und unbeschadet den Hafen ansteuern zu können. Vrangö ist schon eine größere Schäre und hat einen wunderhübschen Ort zu bieten, der sich auf beiden Ufern entlangzieht. Auf der »Rückseite«, nach Osten, macht die Fähre fest, auf der »Vorderseite« nach

Westen liegt der Hafen. Und wie ich in den Vorhafen hineinfuhr, in dem sich die Gästeliegeplätze befinden, musste ich feststellen, dass alle belegt waren am frühen Abend. Im inneren Hafen gab es auch noch Plätze.

Gerade, als ich mich anschickte, an einem Kai festzumachen, trat ein Schwede auf den Steg. »Go away«, brüllte er barsch zu mir herüber. Ich sah ihn entsetzt an, wollte die Geschichte einer langen Überfahrt über das Kattegat vorbringen, und dass ich einen Liegeplatz mit Fäherverbindung benötige. Dafür gab es keine Chance. »Go away, now, this is private property!«, schallte es von dem Schweden zurück, der böse schaute. »Na dann eben nicht.« Ich legte den Rückwärtsgang des Diesels ein, fuhr ein wenig zurück, und musste die Marina verlassen. Nichts zu machen, alles war voll belegt. Nun, wenn ich einen Privatsteg in einem Schärenhafen hätte, würden mich die Anlegeversuche vieler Segler vielleicht auch nerven. Ich wäre aber doch etwas freundlicher, oder würde einige große Schilder auf meinem Privatgrund aufstellen, der sich mitten im öffentlichen Hafen befindet.

Mehr Glück hatte ich in Donsö: Die größere Insel liegt nur gut drei Seemeilen von Vrangö entfernt. Man fährt von Süden in den kleinen Sund vor dem Hafen ein, passiert eine lange Steinmauer, dann kommt die Hafeneinfahrt. Gleich mehrere Plätze waren an diesem Sommerabend noch zu haben. Und ich hatte Glück: Ein freundliches Seglerehepaar stand schon bereit, um die Leinen anzunehmen, die ich ihnen den hohen Steg hinaufreichte. Sie machten die »Seestern« fachmännisch fest und ließen sich dann noch staunend die Geschichte erzählen, dass ich mit dem kleinen Boot gerade aus Dänemark über das Kattegat gekommen war. Mit reichlich Tipps über Donsö versorgt, freute ich mich über diese schwedische Gastfreundschaft.

Wie schön war es in Donsö, dachte ich, während ich mich im Cockpit von der Überfahrt erholte. Die Sonne sank tiefer und endlich traf auch die Fähre aus Göteborg ein, auf der sich Birgit an Bord befand. Sie staunte damals nicht schlecht, in welcher

idyllischen Umgebung sie plötzlich gelandet war, in wenigen Stunden mit dem Flieger aus Hamburg, während ich die kleine »Seestern« erst zu zweit nach Dänemark und dann allein übers Kattegat gebracht hatte.

Wir blieben einen Tag in dieser Idylle, so gut gefiel uns der Schärenhafen. Eigentlich wollte ich mit unserem neuen Beiboot zum Baden fahren am nächsten Tag. Doch nachdem das kleine Schlauchboot endlich aufgeblasen war, sprang der Motor partout nicht an, und mit den Paddeln konnte man zwar langsam durch den Hafen rudern, aber doch besser nicht hinausfahren auf das Meer zwischen den Inseln. Nur einen kurzen Fußweg vom Ort entfernt findet sich aber an der Südküste der Insel ein hübscher kleiner Strand, indem man fantastisch baden konnte. Das Wasser war im Juli auch gar nicht so kalt, wie ich befürchtet hatte.

Gastronomisch hatte dieser Göteborger Inselvorort einiges zu bieten: Da wäre das feine »Restaurang Isbolaget« am Ende des Kais, in dem es Menüs ab 25 Euro gab, recht günstig fand ich das. Mitten im Ort liegt das fröhliche »Popsicle Café«. Wir aber besuchten einfach »Noretis Pizzeria« am südlichen Ende des Hafens – keine schlechte Wahl war das. Erstaunt hat mich der riesige ICA Supermarkt mitten im Ort und seine Auswahl, also auch ein guter Ort um sich zu verproviantieren. Dieses Eiland ist auch für Nicht-Segler einen Besuch mit der Fähre wert, was relativ unkompliziert möglich war, wie Birgit versicherte.

Als wir am übernächsten Tag von Donsö ablegten wäre ich am liebsten gleich nach Norden gefahren, den Sund hinauf in Richtung Styrsö Bratten, dem Ort auf der gegenüberliegenden Schäre. Dort waren wir einmal bei einem Besuch von Göteborg aus gewesen, mit der Fähre, ohne eigenes Boot. Aber halt, das geht leider nicht so einfach: Denn eine kleine Brücke zieht sich hier über den Sund, und die Styrsöbron hat eine Durchfahrts- höhe von 8,6 Meter. Also aufgepasst, in den meisten Fällen muss man als Segelboot außen herum um Donsö nach Styrsö fahren.

Dichter an der Stadt liegen auf den Inseln schöne Vororte, auf denen es nicht nur pittoreske Sommerhäuser gibt, sondern von

denen auch Pendler mit den Schärendampfern in die Stadt fahren. Den Hintergrund erfuhren wir bei unserem ersten Besuch auf Donsö: Wer hier ein Haus erwerben will, muss schon seinen Erstwohnsitz auf die Schären legen. Ein reines Ferienhaus - das ginge gar nicht, wie man uns in einem Café erklärte. Die nördlichen Schären haben Autoverkehr, der südliche Schärengarten nicht. Von dort fahren die Bewohner mit den Fähren.

Inmitten dieser Schären verläuft die »Hauptschlagader« über das Wasser nördlich der Inseln Styrsö und Donsö, dort, wo sie an die Inseln St. Kallö und Vargö stoßen. Da herrscht reger Betrieb, viele Freizeitboote sind unterwegs, aber auch etliche größere, schnelle Fähren. Ein geschäftiger Mikrokosmos ist das, mit vielen hübschen Häusern und Dutzenden Anlegern, die aber alle privat zu sein scheinen. Auf dem Rückweg hatten wir in dem großen Freizeithafen von »Sandvikshammen« festgemacht, der schon an der westlichen Ausfahrt dieser Hauptschlagader liegt. Das war in Ordnung, aber weniger interessant, da der Hafen von den Inseldörfern etwas entfernt liegt. Eine Empfehlung würde ich für jenen Hafen nicht aussprechen wollen.

Trotzdem ist der Archipel ein ideales Sprungbrett nach Göteborg, den Fluss hinauf. Natürlich könnten wir jetzt auch vor der Stadt »andocken«: In »Saltholmen« liegt eine riesige Marina bei der Einfahrt in den »Göta Älv«. Weil von dort die zahlreichen Fähren in den südlichen Schärengarten starten, ist dieser Hafen hervorragend mit der Straßenbahn angebunden an die Innenstadt. Doch wir wollen die Fahrt mit dem Boot in die Stadt nicht verpassen und mit unserer Vindö jetzt auch mitten in Göteborg liegen.



DIE FAHRT IN DEN GÖTA ÄLV

Ich gerate ins Schwärmen, ja, die Ankunft erinnert mich ein wenig an San Francisco. Dort sind wir an der »Golden Gate

Bridge« vorbeigewandert, mit dem Segelboot durchgefahren sind wir leider noch nicht. Nach dem »Fort Point« kommt man in die große Stadt, die sich in der »Bay Area« erstreckt. Na gut, man wird ja noch träumen dürfen, ganz so wie in San Francisco ist es in Göteborg nicht, die Golden Gate Bridge ist auch größer. Vielleicht ist es wie die Einfahrt nach Lissabon? Wir würden die »Ponte 25 de Abril« passieren und den Tejo hinauf segeln, während sich an Backbord die Stadt auf ihren Hügeln erstreckt. Also gut, das kommt wohl ebenfalls nicht ganz hin. In Lissabon ist die Szenerie etwas größer und die Brücke ist mit 3,2 Kilometern mächtiger. Vielleicht ist es in Portugal gerade auch etwas wärmer als in Schweden. Aber immerhin hat sich das Regenwetter der vergangenen Tage verzogen und die Sonne scheint wieder in Westschweden.

Also, die Einfahrt nach Göteborg ist so: Wir passieren die »Älvsborgbronn«, die immerhin einen knappen Kilometer lang ist und eine Durchfahrtshöhe von 49 Metern hat. Und sie sieht den Brücken in San Francisco oder Lissabon nicht unähnlich. Die Ansteuerung über den »Göta Alv« ist unproblematisch, da von den Schären bis in die Stadt das Hauptfahrwasser mit großen Leuchttönen markiert ist. Wir haben uns möglichst weit abseits der Fahrrinne gehalten, um den vielen Schiffen nicht in den Weg zu kommen. An beiden Seiten der Brücke türmen sich jetzt Felsen aus Granit auf. Soeben haben wir den Yachthafen »Tanggudden« an Steuerbord liegen gelassen, ebenso den großen Containerhafen an Backbord. Im Kielwasser liegt auch schon die Festung »Nyä Älvsborg«, die von Ausflugsbooten angesteuert wird und reichlich besucht wird.



Die Älvsborgbronn vor Göteborg

Jetzt fahren wir an dem Pier der »Klippans Ångbåtsbrygga« vorbei, wo einige hübsche, historische Segelschiffe liegen. Und dann kommt der gewaltige Anleger der »Stena Line« mit den riesigen Fährschiffen, die zwischen Deutschland und Schweden pendeln. Die »Stena Germanica« oder die »Stena Scandinavica« sind 241 Meter lang und 29 breit. Während wir den Rumpf dieser Riesenfähren Meter für Meter entlangfahren, freue ich mich maßlos, »auf eigenem Kiel« hier anzukommen und nicht aus einem der Fährschiffe gestiegen zu sein.

Und was ist das? Der gigantische Kran einer Werft kommt an Backbord in Sicht, der »Eriksbergskranen«. Doch das dazugehörige Trockendock wird, anders als in Hamburg zum Beispiel, gar nicht mehr genutzt. Schon 1979 war die Werft, auf der innerhalb von 126 Jahren immerhin 600 Schiffe gebaut wurden, im Zuge der Schiffsbaukrise geschlossen worden. Dieser relativ frühen Schließung ist es heute zu verdanken, dass das Areal längst neu entwickelt wurde. Das Tor des Docks ist ausgebaut, das Wasser hat das Becken geflutet und die Schwimmstege eines

schicken Yachthafens liegen darin. Über all dem thront der Kran. »Lindholmen« wäre der erste Hafen, der sich in der Stadt anbieten würde. Rund um ihn ist eine Hafencity entstanden, ganz wie in Hamburg. Es gibt eine lange Promenade an dem breiten Fluss, die in Richtung Stadt führt, und viele Anleger für die kleinen Wassertaxis, die den Göta Alv entlang flitzen. Aber der Hafen an der »Dockbron« hat relativ wenige Liegeplätze und liegt doch vom Zentrum noch weiter entfernt.

Deshalb setzen wir die Fahrt nach Osten fort, den Fluss hinauf. Noch ein Terminal der »Stena Line« an Steuerbord kommt in Sicht, hier machen die Fähren fest, die Schweden mit Dänemark verbinden. Gleich daneben liegt der »Amerikaskjulet«. Man sieht es dem Gebäude an: Dies war das Passagierterminal für die Ozeandampfer, die einst Göteborg mit Nordamerika verbanden. Heute wird es als Kreuzfahrtterminal genutzt, ganz wie die »Columbus Kaje« in Bremerhaven. Danach kommen uns zumindest keine großen Schiffe mehr in den Weg, der Verkehr auf dem »Göta Alv« besteht jetzt aus Freizeitbooten und Fähren. Während auf der Nordseite des Flusses der Freihafen liegt, rückt im Süden das Stadtzentrum in den Blick. Am vor wenigen Jahren neu errichteten »Stenpiren Resezentrum«, einem modernen Glasbau für den Nahverkehr, machen die vielen Hafenfähren und Schären dampfer fest, und die Fahrgäste können in die Straßenbahn umsteigen. Wir fahren einfach einen großen Bogen um den Pier herum.

Gleich daneben befindet sich im ehemaligen Zollamt aus Backstein aus dem 19. Jahrhundert das Casino. Wir haben keine Abendgarderobe an Bord, so reizvoll ein Besuch auch gewesen wäre. In der Spielbank wurden gerade einige Säle umdekoriert und in einem James Bond-Thema gestaltet. Aber halt, wir sind ja Segler, ins Casino könnten wir auch in Hamburg gehen, wenn uns danach wäre.

Die nächste Attraktion an der Steuerbordseite ist die Oper von Göteborg. Anders als Theater und Konzerthaus liegt die Oper direkt am Wasser. In dem modernen Gebäude aus den

Neunzigerjahren gibt es klassische Musik und Musicalaufführungen. Und damit wären wir auch schon im Göteborger Gästehafen. Verpassen konnten wir ihn nicht. Denn erstens liegt die Viermastbark »Viking« an der Einfahrt in den Hafen und zweitens befindet sich die »Hisingbron« vor uns, die den Fluss überquert. Das ist eine Klappbrücke, an der man auf die Öffnung warten müsste. Hinter der Brücke gäbe es noch eine Möglichkeit, festzumachen, die »Göteborg City Marina«. Diese liegt aber in einem Industriegebiet und ist 3,5 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt.

Im Gästehafen sind Mooringleinen gespannt, es gibt aber auch einige Fingerstege unter den rund 100 Liegeplätzen. Die Leine ist eigentlich ziemlich einfach zu bedienen, finde ich im Nachhinein. Langsam sind wir mit dem Bug vorgefahren und Birgit hat sich mit dem Bootshaken eine der Leinen geschnappt. Gerade hier ist das Tau mit viel braunem Matsch aus dem Hafenbecken ummantelt. Dann hat sie mir den Haken nach hinten durchgereicht und ist wieder nach vorne zum Steg gegangen. Ich habe die Leine an einer Klampe hinten vertäut.

Ich staune darüber, dass man über die Website www.dockspot.se einen Liegeplatz vorab reservieren könnte. Es wäre sogar möglich, sich einen ganz bestimmten der angebotenen Plätze auszusuchen. Allerdings ist das Preisbeispiel nicht ohne: Die Nacht würde für eine 9-Meter-Yacht in der Hauptsaison rund 43 Euro kosten. Dafür gäbe es aber einen Fingersteg. Kurios: Über die App »Go Marina«, die ebenfalls von der Hafenverwaltung empfohlen wird, kostet der Liegeplatz nur 32 Euro - mit Mooringleine. Der Hafen selbst bietet eine praktische Infrastruktur, wie wir beim ersten Rundgang feststellen. Da wären die großzügigen sanitären Anlagen, aber auch ein hübsches Café, und zwei Restaurants in der Nähe.

Nun ist der Gästehafen nicht nach der Bark »Viking« benannt, auch nicht nach der Oper oder gar dem Casino, sondern er heißt »Göteborgs Gästhavn - Lilla Bommen«. Markantester Punkt ist das Hochhaus »Läppstiftet«, das offiziell

auch schlicht »Lilla Bommen« genannt wird. Anfang der Achtzigerjahre begann man mit der Neuentwicklung des Areals. Als markantesten Punkt entwarf der britisch-schwedische Architekt Ralph Erskine das 80 Meter hohe Gebäude, das 1989 eingeweiht wurde. Man sieht an dem etwas betonreichen Stil, dass zwischen diesem und den neueren Bauten in Eriksberg einige Jahrzehnte liegen. Aber: »Läppstiftet« hat eine Aussichtsplattform, »Göteborgs Utkiken«, von der man einen Rundblick über die Stadt genießen kann. Wir zahlen rund fünf Euro Eintritt pro Person, was für Skandinavien wirklich moderat ist.



Göteborgs Yachthafen am »Läppstiftet«

Göteborg hat eine spannende maritime Vergangenheit. Auch wenn schon seit Christi Geburt Menschen in dem Gebiet siedelten, wurde die Stadt erst 1619 gegründet. König Gustav Adolf II. von Schweden verlieh der neuen Siedlung dann 1621 das Stadtrecht. In den folgenden Jahrzehnten kamen protestantische Einwanderer aus Deutschland, den Niederlanden und Großbritannien an diese Küste. Noch heute muten die Kanäle wie

niederländische Grachten an, auch wenn viele zugeschüttet wurden. Und im Stadtrat saßen Vertreter der Holländer, der Deutschen und Schotten. Dabei war die Stadtgründung etwas gewagt: Die Küste im Süden und im Norden gehörte zu Dänemark. Durch seine Bastionen galt Göteborg als eine der am besten befestigten Städte Europas.

Die deutsche Gemeinde, die es seit 1623 in Göteborg gab, baute sich auch schon 1643 eine Kirche, die 1783 ihren Kirchturm erhielt. Heute finden in der »Christinenkirche«, auch »Tyska kyrkan« genannt, noch sonntags um 11 Uhr die Gottesdienste für die deutsche Gemeinde statt, die rund 900 Mitglieder hat.

Vor allem der Handel begann nach Göteborgs Stadtgründung zu florieren: Die Stadt wurde zu einem wichtigen Umschlagplatz für Eisen- und Holzwaren. Mittels der schwedischen Ostindien-Kompanie wurde der Warenaustausch mit dem Fernen Osten organisiert. Schiffe aus Göteborg machten in exotischen Häfen in Indien und China fest. Die Stadt profitierte auch von Napoleons Kontinentalsperre: Durch sie blühte ab 1806 der Handel zwischen Großbritannien und Schweden auf, und an dessen Schnittstelle lag Göteborg. Als die Sperre 1815 beendet war, brach der Handel allerdings wieder ein. Jetzt war es ein Infrastrukturprojekt, das neue Impulse setzen sollte: Der Bau des Göta-Kanals als Verbindung zwischen der schwedischen West- und Ostküste, der 1810 begann und 1832 abgeschlossen wurde. Er verläuft über die großen Süßwasserseen Vänern und Vättern. Diese über 190 Kilometer lange Wasserstraße begünstigte auch die industrielle Entwicklung der Stadt.

Nach dem Jahr 1900 expandierte Göteborg zum größten Exporthafen Skandinaviens, woran die vielen neuen Industrieunternehmen der Stadt ihren Anteil hatten. So gab es die Textilindustrie, die Eisen- und Stahlindustrie und schließlich, ab dem Jahr 1926, folgte die Produktion von Automobilen unter dem Namen »Volvo«. Die Werftindustrie allerdings, die bis in die 1970er-Jahre die Wirtschaft der Stadt prägte, konnte sich nicht mehr behaupten

und wurde, siehe »Eriksberg«, aufgegeben. Dagegen haben sich neue Unternehmen in der Petrochemie gegründet. Und auch Volvo produziert noch in Göteborg - und ist das größte Unternehmen der Stadt. Ein interessantes Volvo-Museum gibt es an dem Automobilwerk, das im Industriegebiet beim Containerhafen liegt.

Der Hafen für den Güterumschlag wanderte wie in vielen Hafenstädten aus der Innenstadt heraus in die Vororte. Dort steht das große Containerterminal, auf dem 776.000 Standardcontainer (TEU) im Jahr 2021 umgeschlagen wurden. Das ist nicht einmal ein Zehntel des Umschlags in Hamburg. Dennoch ist Göteborg weiterhin der wichtigste Exporthafen Nordeuropas. Die Fährverbindung, die jahrzehntelang die Stadt mit England verband, verkehrt seit den Neunzigerjahren allerdings nicht mehr, ebenso wenig wie ihre »Schwestern« in Esbjerg und Hamburg. Dafür gibt es einen florierenden Fährbetrieb mit Dänemark und Deutschland mit immer größeren Schiffen.

LANDGANG IN GÖTEBORG

Jetzt haben wir die Stadt zu unseren Füßen liegen, direkt vor der Aussichtsplattform im »Lippenstift«. Wir könnten uns nun in Reiseführer vertiefen und einen wohl geplanten Besuch absolvieren. Wir begeben uns aber einfach auf Erkundungstour. Das ist nicht weiter schwierig: Die Mitarbeiter der Touristeninformation sind äußerst hilfsbereit und sprechen ausgezeichnetes Englisch, teils auch Deutsch. Dazu mussten wir nur die Straße vor dem Hafen überqueren und in das große Einkaufszentrum »Nordstan« gehen, in dessen Mitte sich das Ladengeschäft des Touristenbüros befindet. Dort gibt es Stadtpläne auf Papier, die nützlich sind. In das Einkaufszentrum führt eine geschützte, gläserne Fußgängerbrücke, die am Gästehafen beginnt. »Nordstan« ist auch sonst eine gute Adresse für Segler, da es dort

Geschäfte für den täglichen Bedarf gibt, etwa einen riesigen Supermarkt.

Die Orientierung ist nicht schwer, denn es sind grob gesagt vier Stadtviertel interessant: Die City, das historische Stadtviertel Haga, das Gebiet um die Kunsthalle und die neue »Hafencity« bei der ehemaligen Werft Eriksberg. Da wäre zunächst einmal die Innenstadt, die sich vom Gästehafen im Norden bis zum Wallgraben im Süden und Westen erstreckt, im Osten begrenzt durch den Hauptbahnhof. Birgit und ich freuen uns über den Bummel an den vielen kleinen und großen Geschäften vorbei. Aber auch die hübsche Domkirkan ist einen Besuch wert und natürlich die bekannte »Feskekörka«, die Fischauktionshalle im Süden am Wall.

Danach spazieren wir eine große breite Prachtstraße hinauf, die »Kungssportsavenyen«. Man fühlt sich an den Champs-Elysees erinnert, nach dessen Vorbild die Straße angelegt wurde, die von Restaurants, Bars und Cafés gesäumt wird. Darunter scheinen aber einige »Touristenfallen« zu sein, die mit aggressiver, greller Werbung Kundschaft anlocken wollen. Über den Boulevard kommen wir zur beeindruckenden, großen Kunsthalle. Zu dem Ensemble auf einem Hügel zählen auch die Konzerthalle, das Stadttheater und die Bibliothek. Im Zentrum des Götaplatsen steht eine acht Meter hohe Bronzefigur samt Brunnen, die den Meeresherrn Poseidon zeigt.

Weil es zwischendurch doch etwas wolkig und windig wurde, statten wir noch dem Gewächshaus »Palmhuset« einen Besuch ab. Die Anlage aus Glas und Stahl stammt von 1878 und ist etwa 1000 Quadratmeter groß. Viele Göteborger nutzen das Haus für eine Pause inmitten von Palmen und tropischen Pflanzen. Doch als Segler auf Landgang kann uns das Wetter ja nur kurz aufhalten, sollte man meinen. Deshalb bietet sich ein Spaziergang zum historischen Stadtviertel »Haga« an. Hier stehen pittoreske Holzhäuser im Stil des 19. Jahrhunderts. Ursprünglich war das eine Vorstadt für Arbeiter, die sich nach der Sanierung in den 1980er-Jahren zu einer guten Adresse für

Einheimische und viele Touristen entwickelt hat, die die Cafés bevölkern und in den zahlreichen Läden stöbern.

Westlich des Viertels »Haga«, im Stadtbezirk »Majorna«, liegt das »Sjöfartsmuseet«. Dieses Schifffahrtsmuseum bietet einen ausgezeichneten Überblick zur maritimen Vergangenheit der Stadt: Es gibt etliche Schiffsmodelle, Nachbauten von Einrichtungen auf Schiffen und eine Sammlung an Galionsfiguren. Das erinnert natürlich an das noch etwas beeindruckendere Museum im dänischen Helsingör.

Den Besuch in einer der größten Attraktionen Göteborgs verkneifen wir uns dagegen: Es handelt sich um den Vergnügungspark »Liseberg«. So wie Kopenhagen sein »Tivoli« hat und Stockholm sein »Grönalund«, hat Göteborg eben »Liseberg«. Die Skandinavier scheinen Vergnügungsparks in Großstädten sehr zu lieben. »Liseberg« behauptet von sich, der größte seiner Art in Nordeuropa zu sein. Vor allem liegt der Park stadtnah. Deshalb fährt eine Straßenbahn direkt dorthin. Übrigens schätzen die Göteborger den Park nicht nur wegen seiner Achterbahnen, sondern es gibt auch Attraktionen wie nostalgische Karussells, einen Abenteuerspielplatz und Konzerte im Sommer.

Wir wollen aber dem neuen Viertel »Eriksberg« einen Besuch widmen. Ein Anleger für die Fähren befindet sich beim Gästehafen. Also nehmen wir das Wassertaxi, das 32 Minuten bis zur Haltestelle »Eriksbergs Färjeläge« benötigt. Es macht uns Spaß, zwischen der modernen Architektur zu bummeln und dort befinden sich viele Restaurants, das italienische »Restaurang Faro« beispielsweise, das »Café Eriksberg« in einer ehemaligen Werfthalle oder das gut bewertete »River Restaurant on the Pier«, das schon fast im »Göta Alv« liegt. In der »Eriksberghallen« gibt es Theateraufführungen und Konzerte zu sehen, in der »RiverCity Gallery« moderne Kunstwerke.



Der Yachthafen im ehemaligen Trockendock der Werft

Abends hat der Gästehafen eine sehr angenehme, kosmopolitische Atmosphäre, was an den vielen unterschiedlichen Booten aus ganz Europa liegt. Wir wollten uns noch einen Streifzug durch das Göteborger Nachtleben gönnen, was wir dann aber doch nicht mehr schaffen. Dabei sollte es in den Vierteln südlich der Innenstadt eine große Auswahl auch an preiswerteren Lokalen geben. Dazu gehören das schon erwähnte Haga, dann das Viertel Vasastan, das neben der Universität liegt, und Linné, südlich von Haga. Aber nach so vielen Besichtigungen sind wir froh, im Cockpit unserer Vindö noch einen Drink genießen zu können.

KAPITEL 3

DAS BUCH UND DER AUTOR

Später haben wir unsere Reise nach Norden fortgesetzt: Von Göteborg lässt sich Marstrand in einem bequemen Tagestörn erreichen. Und weil man zwischen den Schären gut geschützt ist, kann man hier auch ruhig segeln, wenn es im Kattegat stürmt und sich die Wellen auftürmen. Das haben wir bei Westwind gleich bei der Insel Orust erlebt: Draußen ging es auf und nieder, drinnen war alles geschützt. Diese Insel, die so etwas wie eine Wiege des schwedischen Bootsbaus ist, haben wir umrundet, und dabei nicht nur viel über die Geschichte der Werft Vindö, sondern auch anderer prominenter Bootsbauer wie Hallberg-Rassy, Malö oder Najad erfahren.

Das ist eine weitere Geschichte aus dem Buch »Vom Öresund zum Oslofjord«, in dem unsere Reise von Deutschland über Kopenhagen und Göteborg nach Oslo erzählt wird. Der Rückweg führte uns über das Skagerrak nach Aarhus und die Ostseeküste Jütlands entlang.

Das Buch: »Vom Öresund zum Oslofjord: Eine literarische Nordlandfahrt unter Segeln« ist als Print Ausgabe in der Edition Svanen erschienen mit 236 Seiten. Es ist erhältlich bei Amazon (Taschenbuch 14,99 Euro, ISBN 979-8820796913, Gebundene

FLORIANJOHN HANAUER

Ausgabe 20,99 Euro, ISBN 979-8826291511), als E-Book im Handel, z.B. bei Thalia (ISBN 978-3754661482) für 8,99 Euro. Das Hörbuch mit einer Spielzeit von 7 Stunden und 24 Minuten gibt es bei Audible, Apple Books, Google Play und anderen (ISBN 979-8822638433).

Der Autor: Florian Hanauer ist Segler und Journalist. Auf der Ost- und Nordsee, auf Kattegat und Skagerrak segelte er mit mehreren Yachten. Aktuell ist er mit einer »Vindö 32«, einem schwedischen Langkieler, auf Elbe und Nordsee unterwegs. Zuvor segelte er an der deutschen Ostseeküste, auf Elbe und Weser sowie in den Berliner Gewässern. Hanauer arbeitet seit über 30 Jahren als Journalist für Tageszeitungen, in den Ressorts Wirtschaft und Politik, unter anderem bei der »Welt« in Hamburg, Bremen und Berlin.