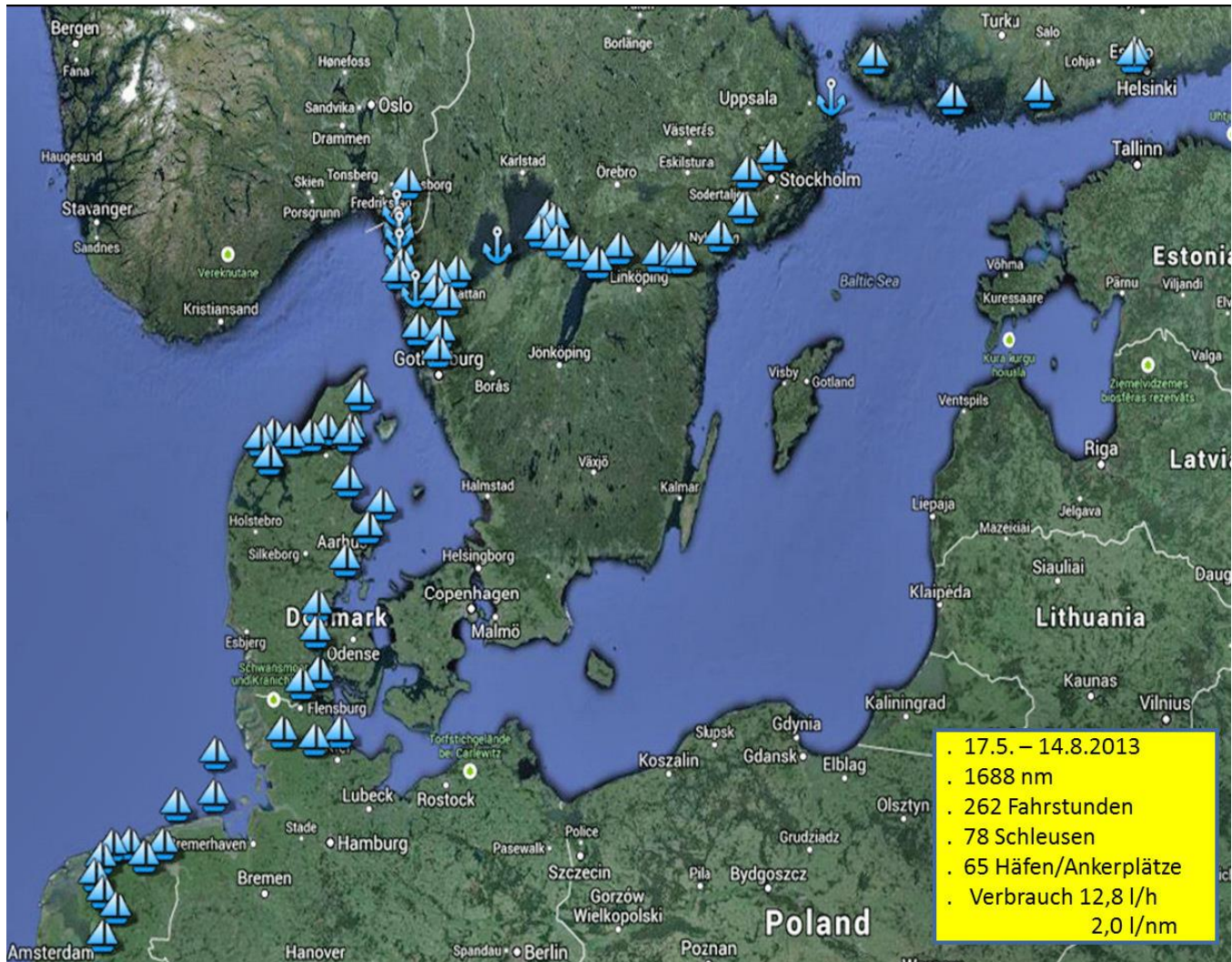


M/Y Rumbalotte

Von Holland nach Finnland

Sechstes und letztes Jahr unserer Fahrt durch Europa

17.5. – 14.8.2013



Mit der Motoryacht durch und um Europa

Jahr	von	bis	Länder (netto)	Häfen Ankerplätze	nm	km	h	Verbrauch	
								l/h	l/nm
Total			20	516	13924	25788	2086	14,1	2,1
2008	6. Mai	29. Sep	11	85	3393	6284	500	12,7	1,9
2009	12. Mai	1. Oct	1	103	1831	3391	282	15,1	2,3
2010	5. Mai	26. Sep	3	94	2584	4786	363	15,4	2,2
2011	7. Mai	30. Sep	6	101	3166	5863	427	17,4	2,4
2012	14. Mai	4. Sep	3	68	1262	2338	252	9,3	1,9
2013	17. Mai	14. Aug	6	65	1688	3126	262	12,8	2,0
				Meer	10158	73 %			
				Binnen	3766	27 %			

Holland



Am 17.5.2013 beginnt die letzte Etappe unserer Fahrt um und durch Europa. Davor hatte ich Anfang April einen zehntägigen Arbeitseinsatz, während dem viele Arbeiten erledigt werden konnten, der Rest wurde dann ab 10.5. abgearbeitet. Der Navigationsrechner wurde erneuert, das Radar funktioniert nicht, das NMEA-Netz ist wegen eines schlechten Kontaktes am Autopiloten instabil.

Von unserem Winterplatz in Elburg geht es durch das Gebiet der Oberijssel mit der von Kanälen durchzogenen Stadt Giethoorn vorbei an Wiesen, Weiden und unzähligen Kanälen nach Echtenerbrug am Tjeukermeer.

Damit der Kopf schön kühl bleibt, haben wir Außentemperaturen um die 10 ° C und immer wieder Regen. Die Webasto-Heizung ist das erste Mal seit 6 Jahren in Betrieb. Gut dass ich sie in Elburg getestet hatte, die Verteilerpumpe musste gewechselt werden! Es ist Pfingsten, aber nur wenige Boote sind unterwegs. Am nächsten Morgen liegt das Tjeukermeer ("Meer" heißt hier immer eine etwas größere Ansammlung von Wasser auf einer mehr quadratischen Fläche als die Längsform der Kanäle) unter dichtem Nebel. Nachdem er sich hebt geht es weiter nach Sneek, wir liegen nahe dem Zentrum am Gemeindegarten im Simmerrak. Jeden Morgen muss ich auf die Flybridge und das Sicherheitsventil der französischen Butangasflasche drücken, da das Gas sich bei den niedrigen Temperaturen sonst nicht Richtung Herd bewegt. Hier im Norden brauchen wir wieder Propan zum Kochen.



Bei genauem Hinsehen auf die Karten bemerken wir, dass einige der Kanäle auf unserer angedachten Route zu flach sind. So lassen wir Akkum aus und fahren über das Sneekermeer und den Prinses Margriet-Kanaal bis Grou, dann auf kleineren Kanälen nach Leeuwarden. Die Fahrt auf dem Ring um und in die Stadt ist mit 8 beweglichen Brücken bestückt und erfordert einschließlich der Mittagspause zwischen 12 und 13 Uhr mehr Zeit. Die Liegeplätze des Hafens befinden sich am Kanal Noorder Stadsgracht neben dem sehr schönen Park „De Prinsentuin“, große Grünflächen, alte Bäume. Am Hafengebäude wird mit Zahlautomat und Kreditkarte bezahlt, es gibt ausgezeichnete sanitäre Anlagen, das Zentrum der Stadt ist nur einige Minuten entfernt. Wir legen einen Ruhetag ein.

Am 22.5. ungemütliches Wetter mit kräftigem Wind aus nördlichen Richtungen. Auf der Dokkumer le geht es durch flache Wiesenlandschaft nach Dokkum, wo wir zwischen 2 Windmühlen an einem Teil des ehemaligen Befestigungswalles liegen. Der Ort ist von Tulpen überschwemmt. Wie schon in Leeuwarden gibt es auch hier ein freies kommunales WiFi-Netz, davor war die Internetstruktur grausam schlecht. Am nächsten Tag über das Lauwersmeer zum ehemaligen Fischerdorf Zoutkamp. Im alten Hafen haben wir das erste Mal das Gefühl, am Meer zu sein.



Von Zoutkamp geht es auf dem Reitdiep Richtung Groningen. Bei der Einfahrt in die Stadt gibt es Wartezeiten, weil 1 Mann mehrere Brücken betreut und sich von einer zur anderen bewegen muss. Wir fahren nicht bis in den großen Oosterhaven sondern legen uns zwischen Visser- und A-Brug am Westrand des Zentrums an einen kommunalen Liegeplatz. Kein Wasser oder Strom, aber davon haben wir selbst genug und der Weg ins Zentrum ist kurz. Die vielen Studenten beleben das



Stadtbild. Am Abend donnert es einmal aus einer schwarzen Wolke heraus, aber es bleibt trocken. Der Hafenmeister kommt am Morgen mit seinem Fahrrad und kassiert noch für die Gemeinde ab. Um 9:00 stehen wir vor der ersten Brücke, die sich nach 5 Minuten öffnet. Dann kommen wir ohne Verzögerungen durch die weiteren 7 Brücken im Stadtgebiet fließend durch. Nun geht es auf den Ems-Kanal, der in fast gerader Linie von Groningen bis Delfzijl führt.

Vom Kanal in den Hafen von Defzjil geht es durch die Seeschleuse, um 12:40 haben wir die Binnengewässer verlassen und sind nun in den Randgebieten der Nordsee angekommen. Im Hafen schlägt nach Einschalten des Landstromes und des Ladegerätes sofort die Sicherung der Stromverteilung durch; wir hören von unseren Nachbarn, dass dies hier „normal“ ist. Der Nordwestwind pfeift und dummerweise auch durch unser zu öffnendes Bugfenster. Es war neu verglast worden und schließt jetzt nicht mehr so gut wie vorher. Da ich noch keine Dichtung auftreiben konnte, werden die Ritzen erst einmal einfach mit Ölsaugtüchern verstopft, helfen bestens auch gegen den Wind und gleich wird es wärmer bei uns. 27.5.2013; unglaublich, aber die Sonne scheint und später haben wir blauen Himmel. Im Salon werden es 28° C! Boot aufgeräumt, Fahrräder verstaut und alles



für die Nordsee fest gemacht. Wir lassen uns die beste Strecke nach Norderney auf der Karte zeigen und beschließen, direkt dorthin zu fahren und Borkum auszulassen. Streckenplan unter Berücksichtigung von Ebbe und Flut berechnet, da wir über eine trocken fallende Stelle fahren müssen. Das wird also unsere Premiere im Wattenmeer.

Deutschland

Sonnenschein, glatte See, kaum Wind; fast will man es nach dem schlechten Wetter der letzten Zeit nicht glauben. Wir sitzen auf der Flybridge und genießen die Fahrt. Anfänglich werden wir noch mit dem ablaufenden Wasser mitgetragen, dann geht es gegen die Flut an. Nach langer Fahrt durch den riesigen Hafen von Defzjil kommen wir in die Ems-Mündung. Über das ostfriesische Gatje geht es in die Osterems, wo wir um 11:30 zur Überquerung des trockenfallenden Abschnittes bereit sind. Unsere Kalkulationen waren richtig, wir hatten immer mehr als 1 m Wasser unter dem Kiel. Durch schmale Prickenalleen geht es in den sicheren Hafen von Norderney. Der Ort selbst ist sehr touristisch.



Wegen der vielen flachen und trocken fallenden Fahrwasser würde die Weiterfahrt auf der Wattenmeer-Seite sehr viel Zeit in Anspruch nehmen und an einigen Stellen wäre es gemäß dem Hafenmeister unsicher, ob wir mit unserem Tiefgang überhaupt durchkämen. Damit ist klar, dass wir auf der Nordsee-Seite der Inseln entlang fahren werden. Wir entscheiden uns für Wangerooge als Zwischenstation vor dem möglichen Sprung nach Helgoland. Außer uns sind fast nur Fischerboote unterwegs. Die Strömung bei Flut verläuft vor den ostfriesischen Inseln von West nach Ost und so bekommen wir auf dem Weg an Baltrum, Langeoog und Spiekeroog vorbei gratis Schubhilfe von 2 Knoten. Der Hafen ist neu ausgebaggert worden, die Wassertiefe reicht überall. Hier legen laufend Fähren an, die Reisenden werden mit einem kleinen Zug ins 5 km entfernte Zentrum gebracht. Die Insel ist autofrei und gemütlich.

Am nächsten Tag ist die Sonne von gestern einem dichten Nebel gewichen. Die Wasseroberfläche im Hafen ist fast ölig glatt. Mit Durchbruch der Sonne lichtet sich der Nebel aber ausreichend, so dass man zu mindestens bei der Ausfahrt durch die flachen Wasser von Boje zu Boje schauen kann. Auf der ganzen Fahrt bis Helgoland behalten wir dann ca. 1 sm schwache Sicht.



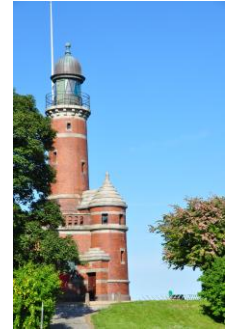
Das AIS hilft, die belebte Verkehrszone von und zu Jade, Weser und Elbe zu bewältigen. Auf Reede liegende Schiffe tauchen wie Geisterboote auf und verschwinden wieder hinter uns. Wir haben nur sehr wenig Wind, angenehme Fahrt bei leichter Dünung. Anfänglich schiebt uns die Ebbe noch, die dann einsetzende Flut bringt keine Gegenströmung. In ca. 4 Stunden kommen wir in den Hafen von Helgoland, wo wir einen ausgezeichneten Liegeplatz reserviert bekommen hatten. Am Nachmittag wird es fast sommerlich, auch wenn die Temperaturen klar unter



20 ° bleiben (Höchsttemperatur in Finnland gleichzeitig 29,1°!). Wir verbringen 4 Tage auf Helgoland, schauen uns die Insel mit ihren Lummenfelsen und die Düne an, tun uns an Taschenkrebse „Knieper“ und helgoländischem Hummer gütlich, bekommen Besuch von unserem Freund Henning, tanken für 1.04 € Diesel und warten besseres Wetter ab.



Dann werden mal wieder Wasserstandsberechnungen angestellt, um den Weg durch die sich wegen Sandbarren ständig ändernde Fahrtroute der Außen-Eider zu sichern. Auf den Sandbänken der Außen-Eider sonnen sich Seehunde und Robben. Auf der Gezeiteneider geht es durch eine Schleuse bis Friedrichstadt. Ruhiger Hafen, nette Stadt, die ursprünglich von holländischen Religionsflüchtlingen gegründet wurde. Inzwischen ist es sommerlich geworden, wir essen am Abend das erste Mal in diesem Jahr auf der Flybridge. Die Überfahrt war zwar wegen des alten Schwells der stürmischen Tage etwas unruhig, dafür wurden wir mit sehr schöner Landschaft und kaum Verkehr auf der meist naturbelassenen Eider belohnt. Auch die Weiterfahrt ist wunderschön, der Fluss ringelt sich durch eine Naturlandschaft, keine Straßen, kaum Dörfer. Nach der Giselauer Schleuse fahren wir auf den Nord-Ostsee-Kanal. Riesige Frachtschiffe kommen entgegen. In Rendsburg legen wir beim Obereider Yachtservice an.



Nächste Station ist Kiel-Holtenau. Die große Schleuse vom Kanal auf die Ostsee ist in schlechter Verfassung und benötigt unbedingt eine totale Überholung und Modernisierung. Die Rückkehr auf die Ostsee feiern wir im Restaurant Fördeblick. Bei sonnigem aber kühlem Wetter machen wir dann den Sprung nach Flensburg, Schwester besucht und Wein gebunkert, um im Norden nicht trocken zu laufen.



Dänemark

Am 9.6. fahren wir nach Sonderburg, unserer ersten Station in Dänemark, und liegen dort mitten in der Stadt. Inzwischen sind die Wolken verschwunden, wir haben einen sommerlichen Nachmittag. Vor dem Eis-Kiosk am Hafen reißt die Menschenglange den ganzen Nachmittag und Abend nicht ab. Unter strahlend blauem Himmel und Sonnenschein geht es weiter bis Årøsund. Alle Einrichtungen und Restaurants sind geschlossen, nur der Automat für die Hafengebühr funktioniert. Ansonsten eine sehr schöne Lage am kleinen Belt. Fahrradtour nach Haderslev (15 km). Zwischen Jütland und Fünen geht es über den Bredningen weiter nach Norden. Unterwegs unser derzeitiges „Standardproblem“, der Navigationsbildschirm auf der Flybridge schaltet sich aus. Eigentlich wollten wir im Gamborg Fjord ankern, aber das Wetter war dunkel bewölkt und unfreundlich. Also fahren wir gleich weiter bis Middelfart. Der alte Hafen ist voll und auch nicht sehr ansprechend, im TeKa-Hafen vor dem Kulturzentrum finden wir im zweiten Anlauf einen Platz. Man liegt zwischen Pfosten und die erste Box war zu eng. Im Ortszentrum gibt es viele Einkaufsmöglichkeiten, wir nutzen die Restaurationsbetriebe. Die Fußgängerzone ist am Abend menschenleer und erinnert irgendwie an die Hauptstraße in einem Westernfilm kurz vor dem Eintreffen der schiesswütigen Akteure.



In Hov kommt der Hafenmeister mit dem Fahrrad auf den Steg und zeigt uns den besten Platz, der hinten im Hafenbecken vor der Hafenmeisterei liegt. Beim Einfahren konnte man ihn nicht sehen. Die gesamte Anlage ist sehr schön und großzügig, ausgezeichnete Sozialräume einschließlich Waschmaschinen etc. Im Ort gibt es einen Supermarkt, zwei kleine Restaurants und einen Kiosk. In den letzten Tagen haben wir festgestellt, dass sich Dänemark in den vergangenen 5 Jahren geändert hat, bisher konnten wir fast überall mit Kreditkarten bezahlen, was damals schwierig war. Die Bezahlung der Liegeplatzgebühren geschieht ebenfalls mit Kreditkarte an modernen und einfach zu bedienenden Zahlautomaten. Wir bleiben 2 Tage zum Abwettern.



Vorbei an einem Windpark können wir die grünen Uferstreifen der Helgenäs Halbinsel und von Mols Bjerger ansehen. Nach knapp drei Stunden sind wir am 15.6. im Hafen von Ebeltoft und legen zwischen Achterpfosten an. Spaziergang durch den netten Ort. Im alten Rathaus ist Hochzeitsandrang, kaum ist ein Paar draußen, da verschwindet das nächste durch die Eingangstür. Von der gegenüberliegenden Cafétterasse aus wird eifrig kommentiert. Im Hafen liegt die große Fregatte Jylland, die das längste Holzschiff der Welt sein soll. Besuch von meinem ehemaligen Kollegen Jürgen, extra aus Kopenhagen gekommen.

Wir fahren bei westlichen Winden 3,5 Stunden an grünen Landschaften und leeren Sandstränden nach Grenå, die Hälfte der Strecke steht unter Landschaftsschutz. Die Marina ist weitläufig gebaut, es gibt viel Platz, dafür bezahlen wir den höchsten Preis dieser Saison bisher, 195 Kronen ca. 28 €. Um einen Teil der Stege sind Ferienwohnungen gebaut. Zu Fuß 3 km am Grenå-Fluss entlang bis ins Zentrum der Stadt gelaufen um dort festzustellen, dass der Schlachter am Montag Ruhetag hat. Auch der Besuch des Kattegatzentrums im Hafen gelingt nicht, weil es bereits um 16:00 schließt und 15 Minuten zu kurz für die Besichtigung wären.



Bei strahlendem Sonnenschein umrunden wir die Halbinsel Djursland. Unterwegs sehen wir zweimal Schweinswale. Bis auf ein Motorboot und einige Fischer sind auf unserer Route keine weiteren Boote zu sehen. Ziel ist der Hafen Udbyhøj am Beginn des Randerfjords. Der Hafen ist mit EU-Unterstützung im Winter 2011/12 erneuert worden, hat viel Platz und alle erforderlichen Einrichtungen. Ein Fischer weist uns einen hervorragenden Platz längsseits an. Immer wieder Regenschauer am nächsten Tag, der Wind frischt auf bis 8 m/s aus Südost, schiebt uns schwängelnd voran. Im Hafen von Hals am Eingang zum Limfjord legen wir mit dem Heck an Dalben an, zeitweise ist es hier schwellig. Im Ort selbst nichts Besonderes zu sehen.

Diesig und leicht neblig beginnt der Morgen. Die Feuchte geht durch Mark und Bein. Dafür gleitet man ganz in Ruhe auf dem Limfjord entlang, leichte Brise aus Nord, keine Wasserbewegung. Einige große

Schiffe kommen entgegen, ziemlich viele Segelboote sind unterwegs. Im Vestre Baadehavn in Aalborg finden wir längsseits Platz an der Außenseite eines Fingerstegs. Der Hafen hat gute Einrichtungen, 2 Restaurants, ca. 2 km zum Stadtzentrum mit 2 Fußgängerzonen, die Stadt ist belebt. Am 21.6. fahren wir mit einem Mietwagen nach Deutschland zum 80jährigen Geburtstag eines Freundes und kommen am 23.6. wieder zurück.

Am 24.6. weiter auf dem Limfjord Richtung Nordsee. Abwechselnd dunkle Wolken, schwarze Wolken, Regen, Sonnenschein, Wind. Die Fahrt geht durch eine schmale Fahrtrinne, meistens sind auf beiden Seiten weniger als 1 m Wassertiefen, zum Hafen von Løgstør. Der Hafen liegt im Frederik VII-Kanal, mit dem Mitte

des 19. Jahrhunderts die Flachstellen im Fjord vor Løgstør umgangen wurden. Wettervorhersagen für die nächsten Tage zur Überquerung des Skagerraks weiterhin äußerst ungemütlich.



Bei 4 Bf geht es mit einigen Regentropfen weiter nach Westen nach Nykøbing, dem Hauptort der Insel Mors. Im Fischerhafen finden wir erst einmal die im Hafenerführer angezeigte Tankstelle nicht, später suchen wir sie dann mit Erfolg von Land aus, bis sich klärt, dass dort nur Fischer tanken können. Aber auch in der Marina gibt es eine Tankstelle – mit Begrenzungen. Die Anlage funktioniert mit einer Wertkarte, die man im Automaten für die Hafengebühren mit Kreditkarte aufladen kann. Bei einmaligem Einstecken der Karte in die Tankanlage werden 250 DKK = ca. 35 € abgebucht. Nach viermaligem Einstecken (1000 DKK = ca. 85 Liter) muss ein neuer Tankvorgang gestartet werden. Wir müssten mindestens 8 Tankvorgänge abwickeln, um ungefähr voll tanken zu können. Zwischendurch müsste das Boot gedreht werden, da der Schlauch nur 8 m lang ist und somit nicht auf die andere Seite des Decks zum zweiten Tank reicht. Es sollen ca. 1000 l im Tank sein, den würden wir also fast leeren. Der Hafenmeister ist erstaunt, wie man 800 l tanken kann; aber jetzt weiß er, dass es neben Segelbooten auch Motorboote gibt. Ansonsten ist es eine schöne Marina mit viel Gästепlätzen und guten Einrichtungen.



Nach langem Studieren der Wettervorhersagen beschließen wir, die Überquerung des Skagerraks auszulassen. Es findet sich einfach kein einigermaßen ruhiges Wetterfenster für eine zwölfstündige Fahrt. Nun bewegen wir uns auf dem Limfjord zurück Richtung Kattegat. Um die große Insel Morsk herum geht es bis Thisted. An der Brücke bei Vilsund müssen wir eine Stunde warten, können dazu an der Außenmole der kleinen Marina vor der Brücke längsseits gehen. Unterwegs waren auf den 35 sm 1 Fischer, 1 Fähre und ein Holländer zu sehen, der gerade aus Thisted abfuhr als wir ankamen. Im Stadthafen sind wir auch das einzige Boot neben einem Schiff der dänischen Marine, MHV 807 Jupiter. Seit einem halben Jahr gibt es

auch hier keine Möglichkeiten mehr zum Tanken, außer Kanister tragen.

Am Morgen des 27.6. mal wieder stark bedeckt, etwas diesig, zeitweise leichter Nieselregen, auffrischer Wind aus SW. Wir haben nur 10 sm bis nach Amtoft vor uns. Bei seitlichem Wind muss man mit etwas Schwung durch die enge Öffnung in den Hafen fahren. Wir legen uns vor die „Tankstelle“ und gehen dann zum Kaufmann, der hier alles betreibt, einschließlich eines gut funktionierenden Wlan. 1000 Liter hat er nicht, aber 600 l und morgen bekommt er um 12:00 1200 Liter geliefert. Wir betanken den Backbordtank und bleiben am Kai liegen. Bis auf den Hafen mit einem großen Lebensmittelgeschäft und Campingplatz gibt es im Ort nur Wohnhäuser, alles sehr gepflegt und ruhig. Der Wind pfeift am nächsten Tag unvermindert stark über die große Bucht „Løgstør Bredning“. Im Geschäft mieten wir uns Fahrräder und radeln damit später zur Fähre über den Feggesund. Auf der anderen Seite liegt der Feggesund Kro, Spezialität des Hauses ist in der Pfanne gebratener Aal. An Butter wird nicht gespart und alle Portionen sind riesig.

Unser Versuch, am nächsten Tag in Løgstør anzulegen, um dort beim Muschelfest am Wochenende endlich einmal die hoch gepriesenen Muscheln essen zu können, schlägt fehl. Bei 13 m/s Wind und Platzregen sehen wir verschwommen, dass die Boote schon im Päckchen liegen und drehen kurz entschlossen wieder ab. Der Wind pfeift mit 17 m/s auf der Nibe Bredning, an dessen Südseite die Marina von



Nibe liegt. Dorthin führt von der Hauptstrecke eine gekennzeichnete Route durch tieferes Wasser, dann folgt eine 2,5 m tiefe Rinne in den Hafen, auf beiden Seiten Wassertiefen unter 1 m. Hier werden die von der Seite kommenden Wellen zwar kleiner, aber der Wind macht uns im Hafen große Probleme beim Anlegen bis wir schließlich am Kopf eines Steges festmachen können. Um den Hafen herum sind Wohnhäuser und Ferienwohnungen in Form von Bootsschuppen gebaut, es gibt ein gutes Restaurant, Tankmöglichkeit und im Ort einen Netto-Supermarkt.



Am 30.6. sind wir wieder in Aalborg, von wo es am 1.7. zum kleinen Hafen Mou im Kattegat geht. Man liegt gut längsseits am Nordkai. Hier ist jeden Montag großer Flohmarkt, nichts für uns dabei. Bis nach Sæby sind es dann nur 19 sm. Im Hafen sind einige Veränderungen vorgenommen und mehr Platz geschaffen worden. Wir legen bald nach der Einfahrt längsseits an.



Der Großteil der Gästeboote sind Norweger und Schweden. Gleich hinter der Hafeneinfahrt steht eine 6 Meter hohe Statue, „Die Frau vom Meer“. Gute Waschräume und wie fast in allen Häfen in Dänemark gibt es auch Waschmaschinen (brauchen wir heute aber nicht). Neben den Stegen gibt es überall Sitzbänke und Tische. Am Abend begleitet der Trompeter von Sæbygaden das Einholen der Flagge, Abschluss mit der dänischen Nationalhymne. Im Ort fallen die vielen kleinen Häuser auf, davor immer wieder die hier typischen Malven.

Schwedische Westküste

Am 4.7. überqueren wir das Kattegat von Sæby nach Smögen. Achterlicher Seitenwind schiebt uns gemeinsam mit der nordsetzenden Strömung bis auf 11,2 Knoten. Nach achtstündiger Fahrt und 65 sm schnurgeradem Kurs auf dem offenen Meer kommen wir in Smögen an und bekommen einen Liegeplatz am Ende der Gästeanleger unter einer hohen Granitwand. Um den Ort gewaltige Felslandschaften, die wir am Abend und am 5.7. erkunden. Der Service im Hafen ist gut, am Morgen liegt die örtliche Zeitung „Göteborgs-Posten“ vor der Tür!



Von Smögen geht es an den benachbarten Kungshamn und Hasselön vorbei zum Sote Kanal. Er wurde in den dreißiger Jahren im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme und um das flache und steinige offene Soteskär zu umgehen gebaut. Durch eine phantastische und beeindruckende Schärenlandschaft mit glatt geschliffenen Felsbuckeln geht es zum engen Hamburg Sund und weiter zum Ankern in einer großen geschützten Bucht zwischen den Inseln Gluppö und Fläskön.



Unsere Route geht nun vorbei an der Stadt Fjällbacka, über den Musö- und den Otteröfjord nach Grebbestadt. Dann folgt ein 2 Meilen langes Stück, welches zum Skagerrak offen und ohne jegliche schützende Inseln ist. Gleich merkt man am Seegang den Unterschied zu den inneren Routen. Nach dem Havstensund finden wir abseits vom Hauptfahrwasser in der Båsebukten einen Ankerplatz. Im Gegensatz zur gestrigen Ankerbucht bleiben wir hier allein. Abgesehen von den gelblich orangefarbenen Quallen, von denen wir nicht wissen, ob sie „Feuerquallen“ sind.

Auch wenn die Route über das Skagerrak wegen der schlechten Wetterverhältnisse ausfiel, möchten wir doch mindestens einmal die norwegische Gastflagge hissen. So fahren wir zum Koster Fjord, vorbei an den schon norwegischen Inseln Sandöyn in den ca. 6 sm langen Ringdalsfjorden, auf dem es bis nach Halden geht. Der Fjord wird von zwei großen Brücken überspannt. Auf der Höhe von Strömstad ändert sich die Landschaft schnell, die kahlen Felslandschaften werden abgelöst von bewaldeten Hängen. In Halden liegen wir im Gästehafen mitten im Zentrum der Stadt unter der mächtigen Festung



Fredriksten. Hafen und Stadt liegen hinter dem Zusammenfluss von Ringdals- und Idefjorden, der noch einmal ca. 9 sm südöstlich ins Landesinnere führt. Um den Hafen einige Restaurants, Geschäfte in der Nähe, es ist richtig gemütlich. Am Nachmittag klettern wir zur Festung hoch und besuchen auch einige der dort untergebrachten Museen. Der Besuch lohnt sich, man lernt viel über die geschichtliche Entwicklung der schwedisch/norwegischen Verhältnisse.



Auf dem Rückweg nach Schweden biegen wir vor Strömstad von der offenen, ruppigen See in die Binnenroute ein. Wir ankern zwischen der nördlichen und südlichen Öddö-Insel vor Edholmarna. An der Insel liegen die Boote gepackt wie im Hafen, mit Fendern abgesichert. Von 17 Booten sind 14 Norweger, die es nach Süden zieht. Am nächsten Tag weiterhin sonnig, aber der Wind bläst jetzt mit bis zu 14 m/s, guter Test für den Anker, der fest im schlickigen Grund sitzt.

Wir bleiben bis Mittag und fahren los, als der Wind meistens unter 10 m/s bleibt. Zuerst geht es eine enge und mit flachen Stücken versetzte Binnenroute um die Insel Tjärnö herum zur Nordseite von Råssö bis zum kleinen Hafen Råssöhamn. Vor dem Havensstensund biegen wir in den Sannäsfjorden ab, den wir bis zur großen und verwinkelten Bucht Alevikkelen fahren. Um uns herum Felsen, Wiesen und auf der anderen Seite des Fjordes der kleine Ort Sannäs, idyllisch.



Am 11.7. hinaus aus dem Sannäsfjord und durch die Enge von Havstenssund. Dann fahren wir dicht am Festlandufer bis Grebbestad. Von dort umrunden wir später die Insel Hamburgö westlich und müssen uns danach mit den aus dem Hamburgsund kommenden Booten in der Reißverschluss Methode einfädeln, Autobahnverkehr, an Engstellen Stopp and Go! Ziel ist Hunnebostrand. Der kleine Ort zieht sich um den Hafen herum, an der Nord- und Südseite jeweils große Felskuppen mit Ausblick in die Schären. Das Leben wird vom Hafen bestimmt, gemütlicher als in Smögen. Hafentag mit Putzen, Waschen, Wandern auf die beiden Aussichtsberge und Besuch einer Skulpturenausstellung am Nordstrand. Später Großeinkauf bei Coop. Super Sommerwetter mit strahlendem Sonnenschein und kaum Wind.



Von Hunnebostrand sind wir in Kürze wieder beim Soten Kanal, auf dem starker Verkehr herrscht. Diesmal fahren wir unter der geöffneten Drehbrücke durch. Nach Smögen überqueren wir den zum Skagerrak offenen Malmö Fjord bis Lysekil. Obwohl nur wenig Wind ist, rollen die Wellen von der offenen See herein. Noch mehr schaukeln uns aber die vielen schnellen Motorboote, die es oftmals nicht schaffen, sich von anderen Booten etwas entfernt zu

halten. die riesige Kirche von Lysekil. Wir fahren ein Stück auf dem Gullmarn Fjord und biegen dann in den Getevikssund ein bis zur Insel Bassholmen, wo wir auf der Nordwestseite ankern.

Durch den engen Strömmarna schlängelt sich die gut gekennzeichnete Route am nächsten Tag in den Koljöfjord; an der engsten Stelle kann jeweils nur 1 Boot durchfahren. Felsen, Wiesen und Wälder empfangen uns, nur wenige Boote sind hier unterwegs. Weiter geht es in den Kalvöfjord, dann unter einer 26 m hohen Brücke in den Havstensfjord bevor wir an die 51 m hohe elegante Brücke vor Uddevalla kommen. Der Gästehafen liegt ganz im Zentrum der Verwaltungsstadt des Bezirks Bohuslän, in die Fußgängerzone mit Einkaufsstraße sind es nur 5 Minuten. Gegenüber das interessante Bohuslän Museum. Im Hafen gibt es nur 6 Plätze zum längsseits anlegen und dann eine Reihe von Dalbenplätzen, von denen die meisten aber sehr eng sind. Bei Wind und starker Bewölkung wird Hafentag eingelegt und Ölwechsel gemacht.



Am Abend legte noch ein Motorboot bei uns an. Die Familie hat eine Ferienwohnung hier mit Bootslegeplatz, aber wegen des starken Windes konnten sie dort nicht anlegen. Der Kapitän kommt dann nach Anruf am Morgen wie vereinbart, allerdings ohne die Bootsschlüssel. Da genug Leute im Marinabüro sind, können wir das Boot mit Leinen an eine andere

Stelle ziehen, damit wir abfahren können. Wieder geht es unter der hohen Brücke durch, dann biegen wir in den Fjord nach Südwesten ab. Nach ca. 2 Stunden kommen wir in Ljungskile an. Wir legen uns an die Außenseite des Schwimmstegs, die inneren Plätze sind zu schmal für uns. Hinter dem Hafen läuft die E 6 von Göteborg nach Oslo entlang, man hört vom Verkehr allerdings nichts, der Westwind schirmt alles ab

Auf der Weiterfahrt sind die Ufer fast die ganze Strecke mit Eigenheimen und Ferienhäusern bebaut. Sonniger Tag, Wind 5 – 7 m/s, viele Segelboote unterwegs. Nach dem Hake- und dem Algöfjord geht es durch den engen Albrechtssundkanal nach Marstrand. Der Ort wird von der großen Carlstens Festung überragt, er ist ein Mekka der Bootsfahrer an der schwedischen Westküste. Bei der Einfahrt nach Marstrand herrscht deswegen reger Verkehr. Unser Liegeplatz am Außenrand der Marina ist reichlich schwellig, unruhige Nacht.



Eigentlich wollten wir in Marstrand Ullas Schwester und Schwager an Bord nehmen, wegen starkem Wind in den nächsten Tagen ändern wir den Plan und fahren gleich weiter bis Göteborg. Probleme beim Abfahren bereiten die schräg verlaufenden mooring lines. Die des Nachbarn läuft quer unter unserem Boot, ich kann die Rumbalotte bei starkem Seitenwind auch nicht versetzen. Erst als der Nachbar die Leine löst und absenkt können wir ausfahren. Die Leinen sinken nur sehr langsam auf den Grund und die Befestigung am Steg entspricht nicht den Breiten der Bootsplätze, misslungene Installation. Der Hafen Lilla Bommen in Göteborg ist eng und auch sehr voll. Wie legen uns auf die Außenseite an den Kai direkt vor der Oper. Während des Tages gibt es zwar Schwell wegen des starken Bootsverkehrs, in der Nacht aber ist es ruhig. Eva und Mano kommen für 4 Tage an Bord.

Schweden von Küste zu Küste

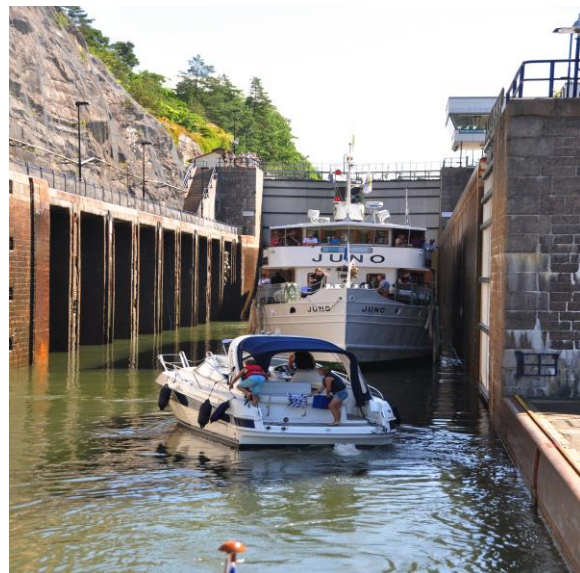
Auf dem Trollhätte-Kanal ist der Weg bis Kungälv von Industrieanlagen gesäumt. Dann sieht man schon von weitem die sehenswerte Bohus-Festung. Über einen teilweise flachen Flussarm kommen wir in den kleinen Hafen direkt unter der Festung und können am „Gästesteg“ festmachen. Gegenüber liegt die idyllische Altstadt des Ortes, dahinter ein kleines aber lebendiges Zentrum. Im Laufe des Nachmittags kommen immer mehr Boote in den Minihafen und schließlich liegen bei uns 4 Boote im Päckchen.





Es dauert am Morgen etwas, bevor sich der Päckchenknoten gelöst hat. Nun sind auf dem Göta-Älv keine Industrieanlagen mehr, sondern wir fahren durch eine Wald- und Wiesenlandschaft. Unterwegs haben wir dann die erste Schleuse zu bewältigen. Nach 3 Stunden legen wir hinter der Schleuse im Gästehafen von Lilla Edet an. Wir liegen gut, im Hafen selbst gibt es allerdings überhaupt nichts, kein Wasser, Strom, Toiletten geschlossen.

Weiter geht es bei sommerlichem Wetter durch schöne Naturlandschaft. Schon bald sind wir vor der dreistufigen Schleusenanlage von Trollhättan. Der Hub ist jeweils ca. 8 Meter, an den Wänden gibt es nur 4 Haken zum Festmachen. Wir können das Problem lösen, in dem ich die Leine von der Flybridge aus auf den nächsten Haken werfe. In der ersten Schleuse legt sich ein Motorboot bei uns längsseits, obwohl in der Schleuse genug Platz ist. Wir haben aber genug damit zu tun, allein unsere 15 Tonnen ohne Zusatzlast zu halten und lehnen ihren erneuten Versuch in der zweiten Schleuse ab. Als sich die Tore der zweiten Schleuse öffnen, erleben wir eine Überraschung: die Schleuse ist nicht leer, sondern vor uns liegt das alte Ausflugsboot „Juno“. Wir müssen alle auf die Backbordseite wechseln und an ihm vorbei einfahren. Nach der dritten Schleuse wird die Schleusengebühr fällig, bzw. wir zeigen unsere Quittung der Internetzahlung vor. Bevor wir endlich zu unserer Marina fahren können, müssen wir kurz vorher 45 Minuten an der Grobron-Brücke warten, bevor sie geöffnet wird. Auf die VHF-Anrufe bekommen wir keine Antwort und die angegebene Mobilnummer geht zur Zentrale der schwedischen Maritimverwaltung, die am Wochenende geschlossen ist. In der Marina in Vänersborg hatten wir über das Internet einen Platz reserviert, den der Hafenmeister auch bestätigt hatte. Er hatte nur vergessen, die Reservierung in seiner Kladde zu vermerken. Dafür bekommen wir dann den besten – nämlich seinen eigenen – Platz. Eva und Mano fahren am nächsten Morgen wieder ab, wir legen einen Ruhetag ein.



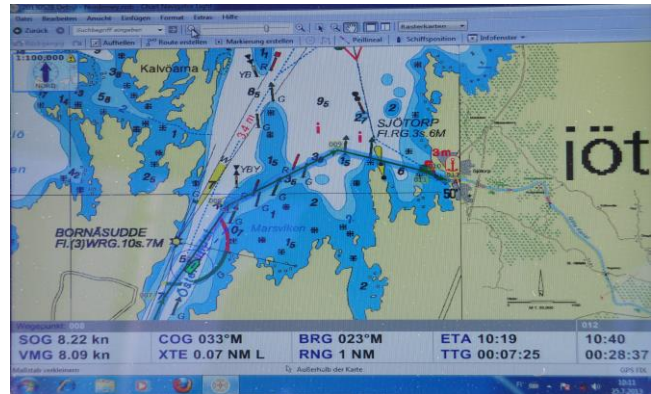
Nun geht es auf den Vänern. Auf der südlichen Seite der großen Källandsö-Halbinsel finden wir eine geschützte Bucht zum Ankern. Am Ufer mehrere Sommerhäuser und während des Nachmittags ziemlich viel Bootsverkehr, am Abend wird es ruhig. Ein richtiger Sommertag! Am frühen Morgen zwischen 4 und 8 Uhr regnet und stürmt es. Unser Ankerplatz ist so

geschützt, dass sich die Wasseroberfläche nur leicht kräuselt. Wir können aber auf den offenen See hinaus schauen und dort brechen sich die Wellen! Der Vänern ist so flach, dass sich schnell eine steile und kurze Welle aufbaut.



Erst nach 12 Uhr machen wir uns auf den Weg. Eine Stunde lang haben wir die Wellen direkt von vorne, es ist eine ziemliche Schaukelpartie. Dann kommen wir in den Schärengarten des Vänern, Ekens Skärgård, der ruhiges Fahrwasser bietet. Auf der Ostseite geht es wieder über offene, aber inzwischen beruhigte See nach Mariestad, wo wir im Hafen den zweitletzten normalen Liegeplatz bekommen. Nette Stadt mit überraschend vielen alten Steinhäusern.

Bis zum Anfang des Göta Kanals in Sjötorp haben wir nur 11 Meilen vor uns. Etwas bewölkt, kaum Wind. An den Schleusen geht Ulla mit den Leinen an Land und hält die Heckleine von oben. Das Wasser strömt kräftig in die Schleusenammer, die französischen Schleusen auf dem Canal du Centre kommen in Erinnerung. Nach der Ausfahrt biegen wir in den Gasthafen ab und wollen dort tanken. Gemäß den Informationen der Kanalverwaltung kann man am Automaten nur mit Kreditkarten und PIN, nicht aber mit Bankkarten bezahlen. Kein Problem für uns, dachten wir. Wir haben neuartige Karten mit



Doppelfunktion Credit/Debit, die eigentlich schon in ganz Europa Standard sein sollten. Der Kartenleser des Automaten aber kann damit nichts anfangen. Also kein Tanken, dafür gibt es nebenan gleich einen Längsseitsliegeplatz. Später gehen wir ins Kanalbüro und erklären ihnen das Problem. Sie schicken einen Techniker zur Tankstelle, der die Ursache schnell versteht, es hat in diesem Jahr schon mehrere Probleme gegeben. Aber wie kann er uns helfen? Nach einigem Telefonieren kommt die Lösung: wir tanken mit seiner persönlichen Kreditkarte. Weil er ein niedriges Kartenlimit hat, setzt er zuerst den Preis des Diesels von 17 Kronen auf 0,10 Kronen zurück. Da das System auch immer nur einen bestimmten und von der jeweiligen Ausgabebank abhängigen Betrag tanken lässt, muss man immer wieder von vorne anfangen. Jetzt kommen wir auf nur 4 Tankvorgänge. Dann bezahlen wir ihm die mit seiner Kreditkarte getankte Litermenge á 0,10 Kronen in bar und der Kanalverwaltung mit der Kreditkarte den Rest. In jedem Fall ein Superservice!



Der 26.7. wird ein sommerlicher Hitzetag. Um 9:00 Uhr sind wir an der Schleuse Sjötorp 4 und fahren vor einem Segelboot als Erste ein. Das Halten des Bootes geht auf die Muskeln, wo ist eigentlich die körperliche Kondition geblieben?? Insgesamt haben wir heute 7 Schleusen. Bei den beiden letzten bringen wir auch im Bug noch eine Leine an, das scheint zu helfen. Der Kanal geht durch Wälder und Wiesen, bei den zu öffnenden Brücken brauchen wir praktisch nirgends zu warten. In Norrkvam gehen wir vor dem Hotel an den Gästeanleger. Hier gibt es für Kinder ein Minimodell des Göta Kanals, wo sie

Schiffchen durchziehen können. In der Umgebung verschiedene ausgezeichnete Wanderwege mit Erläuterungen zu Kultur und Kanalbau Der Anleger ist so voll, dass 2 Segelboote in der Schleuse übernachten.

Wir haben uns nun endlich entschlossen, beim Schleusen den Vorschlägen der Kanalverwaltung zu folgen, d.h. wir haben ein festes Seil am Heck, ein Seil zum Straffziehen am Bug und aus eigener Erfahrung ein Seil in der Bootsmitte. Neun Schleusen liegen vor uns: eine Doppelschleuse, eine Dreifachschleuse und noch einmal zwei Doppelschleusen, bis wir in Hajstorp angekommen sind. In der ersten Doppelschleuse sind wir allein, können hinten in der Schleusenammer bleiben und das



Schleusen geht tatsächlich viel leichter als gestern. In der ersten Schleuse der 3-Stufen-Treppe liegen wir vorne und hinter uns auf der anderen Seite ein Segelboot. Das einströmende Wasser drückt das Boot vorne in die Kammer hinein und am Heck weg von der Wand, die 15 Tonnen Gewicht mit der Hand zu halten, ist schwierig. Die Segelboote haben es da viel leichter, da sie die Seile über die Winschen legen und somit immer nachkorrigieren können.

Für die restlichen Schleusen lassen wir das Segelboot nach vorne gehen und bleiben hinten, damit haben wir weniger Druck und keine Probleme mehr. Um 11:30 sind wir durch und haben nun bis auf eine 20 cm Ausgleichsschleuse den höchsten Punkt des Kanals erreicht, ab jetzt geht es bis zur Ostsee problemlos abwärts. In Töreboda legen wir kurze Mittagspause ein, da wir auf die Öffnung einer Straßenbrücke warten müssen. Alle anderen Brücken öffnen sich mit minimalen Wartezeiten. Der Kanal schlängelt sich durch die weite Landschaft, es kommen nur wenige Boote entgegen. In Vassbacken gehen wir in den Gästehafen, bis zum späten Nachmittag füllt der sich dann wieder bis auf den letzten Platz. Wie auch in anderen Häfen liegt nebenan ein Platz für Wohnwagen und –mobile. Am Abend gibt es im Marina-Café Schnitzel mit Bratkartoffeln, riesig und ausgezeichnet. Das Café wird von einer Stuttgarter Familie betrieben. Rings um das kleine Hafenbecken qualmen die Holzkohलगrills.



Bei Tåtorp kommen wir an die kleinste Schleuse des Göta Kanals mit ca. 0,2 m Hub. Dafür wird die Schleuse manuell bedient. Nun geht es auf den Viken-See und wir können mal wieder 15 sm „normal“ fahren. An die Brücke Brosundet, die zu Regelzeiten öffnet, kommen wir gerade richtig. Der Viken ist hier sehr steinig, die Route ist eng aber gut ausgezeichnet. Mitten in der Bucht Kiddösund liegt eine alte 620 m lange Treidelmauer, auf der früher die Schiffe von Pferden gezogen wurden. Zwei weitere enge Stellen sind die Kanäle Spetsnäs und Billströmen, in den Felsen gesprengte Passagen, die nur im Einbahnverkehr durchfahren werden können. In Forsvik passieren wir die größte Schleuse des Kanals mit einem Hub von 3,5

m und unsere erste Schleuse abwärts, ein Vergnügen. Die Wand der Schleusen-kammer ist teilweise jedoch noch im Naturzustand, unten stehen Felsbrocken aus der Wand heraus, wir stoßen das Boot immer wieder von der Wand ab. Nach der Schleuse ist es nur noch eine kurze Strecke bis zum Gästehafen in Karlsborg. Inzwischen hat es sich richtig eingeregnet.



Der Besuch der großen Festung in Karlsborg – sie gehörte zu den größten Festungen Europas - wird daher storniert. Bei der Überquerung des Vättern-Sees machen wir einen Abstecher nach Vadstena. Der Gästehafen liegt im Wallgraben eines großen Barockschlosses, die lokalen Bootsplätze hinter einer Hebebrücke stündlich geöffnet wird. Nach dem Anlegen überrascht uns die Hafenermeisterin mit einem kleinen „Gruß aus der Küche“. Neben dem Schloss wird der Ort von einer weitläufigen Klosteranlage und –kirche beherrscht. Ein schöner Park zieht sich am Ufer des Vättern lang, in der zentralen Fußgängerzone kleine Geschäfte und Restaurants. Ein prächtiger Sonnenuntergang über dem See schließt diesen richtigen Sommertag ab.



Dafür regnet es den ganzen nächsten Tag ohne Unterbrechung. In Motola müssen wir an den Brücken 2 Mal eine Stunde warten. Danach keine Probleme bis zur 5-stufigen Schleusentreppe von Borensult mit einem Hub von insgesamt 15 m. Es werden gerade Boote hoch geschleust, also noch einmal 1 Stunde angezeigtes Warten bis wir einfahren können. In der Schleuse kommt das Wasser nicht nur vom Himmel, sondern in der ersten Kammer spritzt es aus der Wand wie in einer Dusche mit Seitendüsen. Das Abwärtsschleusen selbst ist ein Kinderspiel, erfordert keinerlei Kraft, in 45 Minuten sind wir unten. Jetzt noch mal eine Stunde über den Borenssee, dann legen wir an einem kürzlich erweiterten Steg in Borensberg an. Die sieben Brücken auf der kurvenreichen Strecke zwischen Seen und Landstraßen öffnen sich am nächsten Tag über Fernbedienung beim Annähern, nur bei einer müssen wir erst 4 Boote aus der Gegenrichtung passieren lassen. Auch 2 Passagierschiffe kommen uns entgegen.

In die erste von 4 Doppelschleusen fahren wir um 11:30 gemeinsam mit einem Segelboot ein, welches dann im Hafen von Berg bleibt. Neben der Bergs-Schleuse gibt es Cafés und Tische mit Bänken, wo die Urlauber das Schleusen mitverfolgen. Nun haben wir die berühmte siebenstufige Carl Johans-Schleuse vor uns, die wir jetzt alleine schleusen können, es ist ein Genuss! Einfahren, Anlegen, Pforte geschlossen und ab geht es. Dabei kann man sich noch die in einen Randstein geschlagene Jahreszahl der Fertigstellung jeder Schleusen-kammer ansehen.



Um 15:10 haben wir es schon geschafft und kommen auf den Roxen-See. Nach weiteren 1,5 Stunden warten wir in Norsholm auf die Öffnung der Kombination Eisenbahnbrücke, Schleuse, Straßenbrücke. Wegen des starken Zugverkehrs wird die Brücke immer nur kurze Zeit geöffnet und unsere erst angezeigte Öffnungszeit 16:00 wird auf 16:15 verschoben. Die ganze Fahrt über den Roxen-See verfolgte uns schon eine schwarze Wolkenwand und kaum waren wir dann endlich durch dieses Nadelör im Hafen angekommen und beim Anlegen, brach sie mit einem kräftigen Prasselregen auf. Wir haben das im Boot schnell mit einem Glas Rotwein veredelt. 17 Schleusen und 7 Brücken waren es wert.

Am 1.8. aber wieder richtiges Sommerwetter. Durch viel Natur geht es durch insgesamt 10 Schleusen nach Söderköping. Wir kommen genau passend aus der letzten Schleuse, um die Brückenöffnung um 13:00 vor der Stadt zu erwischen.



Im Kanalhafen finden wir am Hafenende einen freien Platz direkt vor der nächsten Schleuse. Hier liegt man auch ruhiger als direkt vor den Restaurants und hat einen ausgezeichneten Ausblick auf den Hafen. Und auf das Eiscafé „Smultronstället“, das 60 verschiedene Eisgerichte auf der Karte hat und Schwedens bestes Eis haben will. Den ganzen Nachmittag und Abend wartet eine 30 m lange Menschenglange bis zu 45 Minuten vor dem Eingang, um einen Platz zu bekommen! Die Stadt hat viele alte Häuser, macht einen netten Eindruck, touristisch sehr belebt. Nördlich vom Kanal steigt eine 70 m hohe Felswand hoch, von wo man vom Ramunderberg einen guten Ausblick auf die Umgebung hat. Am nächsten Morgen gleich nach Öffnung des Smultronstället-Eiscafé's Schnelltest mit 3 Kugeln in einer Waffel gemacht. Preis liegt um 10 % höher als bei der Konkurrenz, bei Qualität und Geschmack kann ich keinen Unterschied feststellen aber ausgezeichnetes Marketing. Am Nachmittag machen wir noch einmal eine Stadtbegehung anhand einer Do it yourself-Anleitung des Touristenbüros.

Wir stimmen uns am 3.8. mit der jungen Schleusenwärterin ab, dass wir von unserem Platz neben der Schleuse ausfahren und gleich geschleust werden können. Um 9:00 Uhr geht es wieder mal los, die nächsten beiden Schleusen warten geöffnet auf uns und um 10:00 Uhr fahren wir aus der Schleuse in Mem auf die Ostsee hinaus. Im Hafen und an der Schleuse in Mem liegen nur wenige Boote. Das interessante Abenteuer Trollhätte- und Göta Kanal einschließlich der großen schwedischen Seen Vänern und Vättern liegt mit 64 Schleusen hinter uns. Die Infrastruktur war überall sehr gut organisiert, immer haben wir auch problemlos Plätze gefunden.

Von Schweden nach Finnland

Vom idyllischen Göta Kanal geht es erst Richtung Arkösund, wo wir schon bei unserer Abreise 2008 übernachtet hatten. Anfänglich sind nur wenige Boote zu sehen, das ändert sich aber nach Verlassen der langgezogenen Bucht. Aus den vorhergesagten 3 – 5 m/s werden 5 – 10 m/s aus Südost, die uns bis Oxelösund voran schieben bis in die Marina neben einem Industriehafen. Die Marina ist nach Südosten offen, kein Wellenbrecher, die Betonschwimmstege schwingen in eine,



das Boot in die andere Richtung, es reißt und ruckt an den Klampen, auch Stahlfedern in den Festmachern helfen nicht. Schließlich finden wir aber weiter im Hafen einen festen Betonsteg und verlegen uns dorthin. Im Zentrum des Ortes gibt es ein großes Einkaufszentrum, aber von Wohnhäusern ist praktisch nichts zu sehen, nicht besonders ansprechend.

Der Morgen bringt Sonne und Windstille. Durch eine phantastische Schärenlandschaft fahren wir in 3 Stunden in den kleinen Ort Trosa. Jetzt am Sonntag sind viele Boote unterwegs, wahrscheinlich auch solche, die morgen wieder mit der Arbeit beginnen. Immer wieder sieht man von den Kormoranen inzwischen verlassene gespenstisch weiße Bauminseln. In Trosa besuchen uns unsere Freunde Brita und Klaus aus Stockholm, schön dass es geklappt hat. Trosa ist ein pittoresker Ort mit vielen netten Holzhäusern. Ein Kanal zieht durch das Zentrum und überall liegen Boote.



Wieder strahlend blauer Himmel und kein Wind, den schwedischen Wettervorhersagen nach soll dieses Wetter noch 14 Tage anhalten. Standardgemäss um 9:00 Uhr los gefahren. Es ist Montag, die Ferien gehen zu Ende und der Wochenendbetrieb stört heute nicht. Auf dem weiten Himmerfjärden fahren wir nach Södertälje, wo wir gegen 12:30 Uhr ankommen. Gerade in der engsten Stelle zwischen 2 Inseln kommt ein großes Frachtschiff entgegen, 154 m lang. Im Gästehafen vor der Schleuse gibt es gut Platz. Im Café des Hafens etwas gegessen, dann den Betrieb in der großen Schleuse und das Stadtzentrum angesehen.



Am 6.8. schleusen wir 50 cm abwärts auf den Mälären-See, dann geht es Richtung Stockholm. Vor Stockholm sieht man immer mehr Sommerhäuser, teilweise in die Felsen gequetscht. Auf der Fahrt lernt man den Freizeitwert Stockholms besser kennen, Wasser und Inseln überall und auf der Ostsee vorgelagert der weite Schärengarten. Die Fahrt ins Zentrum der Stadt geht vorbei an vielen neuen Wohngebieten, bis wir schließlich wieder über die 50 cm-Hammerby-Schleuse auf die Ostsee hinunter schleusen.

Das kostet diesmal 160 Kronen. Kurz darauf kommen wir in die große Bucht zwischen Altstadt und Djurgården. Links liegen die großen Kreuzfahrtschiffe und Fähren nach Finnland. Zwischen den Stadtteilen sind ununterbrochen Fähren unterwegs, der Verkehr erinnert an die Lagune von Venedig und den Bosphorus in Istanbul. Der Gästehafen liegt zwischen dem Wasa-Museum und dem Tivoli. Die Einfahrt ist sehr eng mit einem 90 Grad Richtungswechsel, wir finden ganz am Ende einen Längsseitsliegeplatz. Die Wettervorhersagen für die nächste Zeit sehen auf einmal nicht mehr so besonders aus, der Wind soll kräftig zunehmen.

Wir fahren durch die nördlichen Schären vor Stockholm. Unterwegs kommen uns viele große Autofähren entgegen. Bis Furuholm weit draußen sind die Ufer zum größten Teil bebaut, dann wird die Besiedlung dünner. Nach 46 sm fällt der Anker in der Bucht von Idö hinter einer kleinen Insel. Das Wasser ist relativ flach, aber wir haben immer noch 2 m Wasser unter dem Kiel. Segelboote scheint das hier vom Ankern abzuhalten, sie liegen in Lidö und hier sind wir vorläufig alleine. Am Ufer einige Häuser und eine Kuhherde, die sich auf einem flachen Fels versammelt hat und uns beäugt. Für Morgen haben wir im Internet einen Platz im Westhafen von Mariehamn reserviert.



Am Abend war noch eine englische Segelyacht in die Bucht gekommen. Erst einmal stecken geblieben, weil zu nahe am Ufer gefahren, aber beim zweiten Versuch hatten sie dann einen guten Ankerplatz gefunden. Die Nacht war ruhig.



Am Morgen noch einmal in schwedischen Gewässern geschwommen, dann sind wir los. Am Horizont eine Dunst- und Nebelwand, die sich aufs Meer schiebt. Hinter der Insel Arholm biegen wir auf das offene Meer, die Sicht bleibt

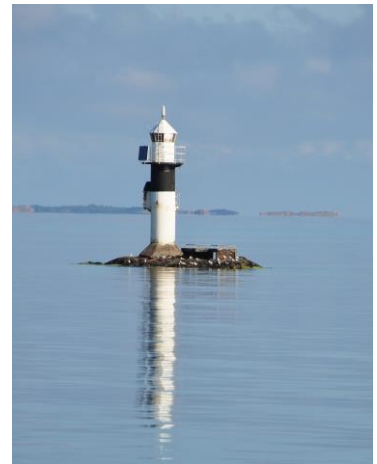
relativ gut und nach einiger Zeit kommt sogar die Sonne zum Vorschein. Wir haben Seitenwind mit 5 m/s, ich setze unser Stützsegel. Unterwegs kommen immer wieder Algenbänke entgegen, ein Seehund zeigt sich kurz. Auf der ganzen offenen Strecke haben wir nur 10 Segelboote, 1 Motorboot und ein Passagierschiff gesehen. Dafür häuften sich die Passagierschiffe vor Mariehamn, sie erscheinen als dunklere Masse im entfernten Dunst und sind dann sehr schnell da. Eins kommt uns direkt entgegen, zwei kommen von hinten, zwei fahren gerade los, als wir in den Hafen kommen. In der Marina ist es ziemlich leer, wir finden unseren reservierten Platz schnell. Aus dieser Marina waren wir im Mai 2008 aus Finnland losgefahren zu unserer Europa-Umquerung, 6 Jahre sind schnell vorbei gegangen. Bei Regen am nächsten Tag Ruhetag mit Sauna beim Morgenduschen und Einkaufen in einer kurzen „Trockenzeit“ am Nachmittag.

Superwetter am 10.8. mit 1 – 4 m/s Wind, teilweise spiegelglatte Wasserflächen. Die Fahrt geht durch die Schären der Ålandinseln nach Osten. Immer wieder faszinieren die flachen Felsgruppen. Teilweise verlassen wir die normalen Routen und fahren „wild“ nach Karte. Ziel ist Utö, die südwestlichste bewohnte Insel Finnlands. Hier sind wir mit unserem Klub der Langstreckenmotorbootfahrer schon dreimal im Winter gewesen, jetzt wollen wir es auch einmal im Sommer sehen.

An den Anleger passen ca. 20 Boote, wir finden gerade noch einen ausreichend breiten Platz neben einem dänischen Segelboot. Sie fahren später am Abend raus und als wir vom Essen zurückkommen, haben wir ein Schweizer Motorboot neben uns, die sieht man hier nicht sehr oft!



Die Wettervorhersage für den nächsten Tag sieht für den finnischen Meerbusen schlecht aus: Wind bis 14 m/s, Regen und Gewitter. Unseren geplanten Zwischenstopp vergessen wir und fahren direkt 55 sm nach Hanko, dem südwestlichsten Festlandzipfel Finnlands. Bis in den Nachmittag hinein mit spiegelglatter See aber einer sich laufend ändernden Wolkenbildung. Vor Hanko dann eine kräftige Brise. Die Marina in Hanko sehr leer, die Saison ist so gut wie beendet. Am 12.8. den ganzen Tag über Südwestwind mit 12 m/s, wir bleiben in Hafen. Ab und zu bringen Regen und Gewitter etwas Abwechslung.



Erst in den frühen Morgenstunden lässt der Wind nach. Am Morgen im Hafen noch ein kräftiges Gewitter und Regen, dann machen wir uns auf den Weg. Obwohl nur eine schwache Brise geht, schaukeln uns die seitlich kommenden alten Wellen von gestern und der Nacht kräftig. Gleichzeitig kommt die Sonne heraus und wirft einen glänzenden Spiegel auf die Wasseroberfläche, der die Sicht nimmt, die Seezeichen sind von der Ferne aus nicht zu erkennen. Ein Stunde lang arbeiten wir uns durch die Klippen hindurch, dann kommen wir in das innere Fahrwasser und es wird ruhiger. Dunkle Wolken und vereinzelt Regenschauer begleiten uns am Vormittag, dann machen wir die Flybridge auf und können von oben fahren. Die Gewässer sind uns gut bekannt, aber in 6 Jahren hat sich an den Ufern einiges geändert. Wir ankern schließlich in einer Bucht vor der Sommerwohnung unserer Freunde Arja und Albrecht, die uns mit einem finnischen Krebsessen empfangen, einfach super!

Unser Empfangs-Komitee erwartet uns am 14.8. um 18:00. Also bleiben wir bei stetigem Regen schön vor Anker liegen. Am frühen Nachmittag erscheint auf einmal neben uns die Ohta mit dem Ehrenkommodore unseres Klubs der Langstreckenmotorbootfahrer „Marinerit“, Klaus und Satu. Wir hatten im Facebook angegeben, dass wir ca. 5,5 sm vom Heimathafen entfernt sind. Sie warteten an einer übersichtlichen Stelle auf uns und als wir dort nicht erschienen, suchten sie die Buchten ab, tolle Überraschung. Um 17:00 Uhr fahren wir dann los – im Regen – und kommen pünktlich um 18:00 Uhr an, der Champagner wartet schon. Ein urkomisches Gefühl, hier sind wir vor 6 Jahren losgefahren, und nun ist dieses Abenteuer zu Ende gegangen. Es wird wohl eine Zeit dauern, bis wir uns an die neue Situation wieder gewöhnt haben.

