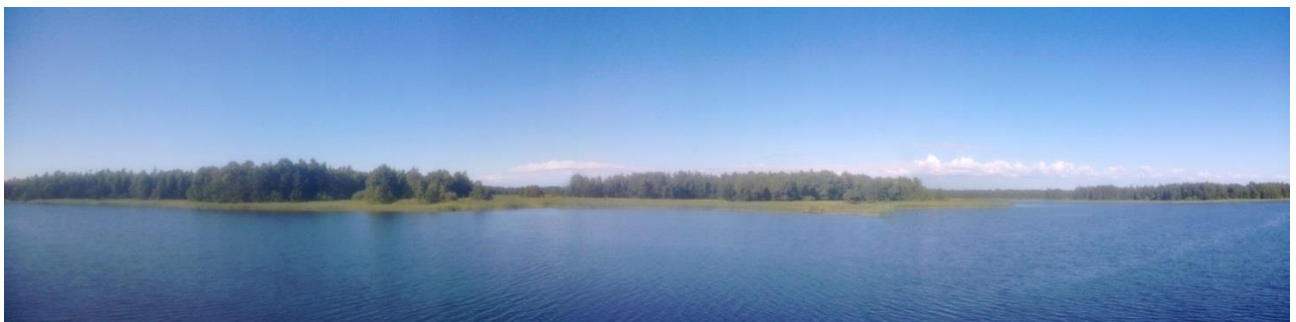
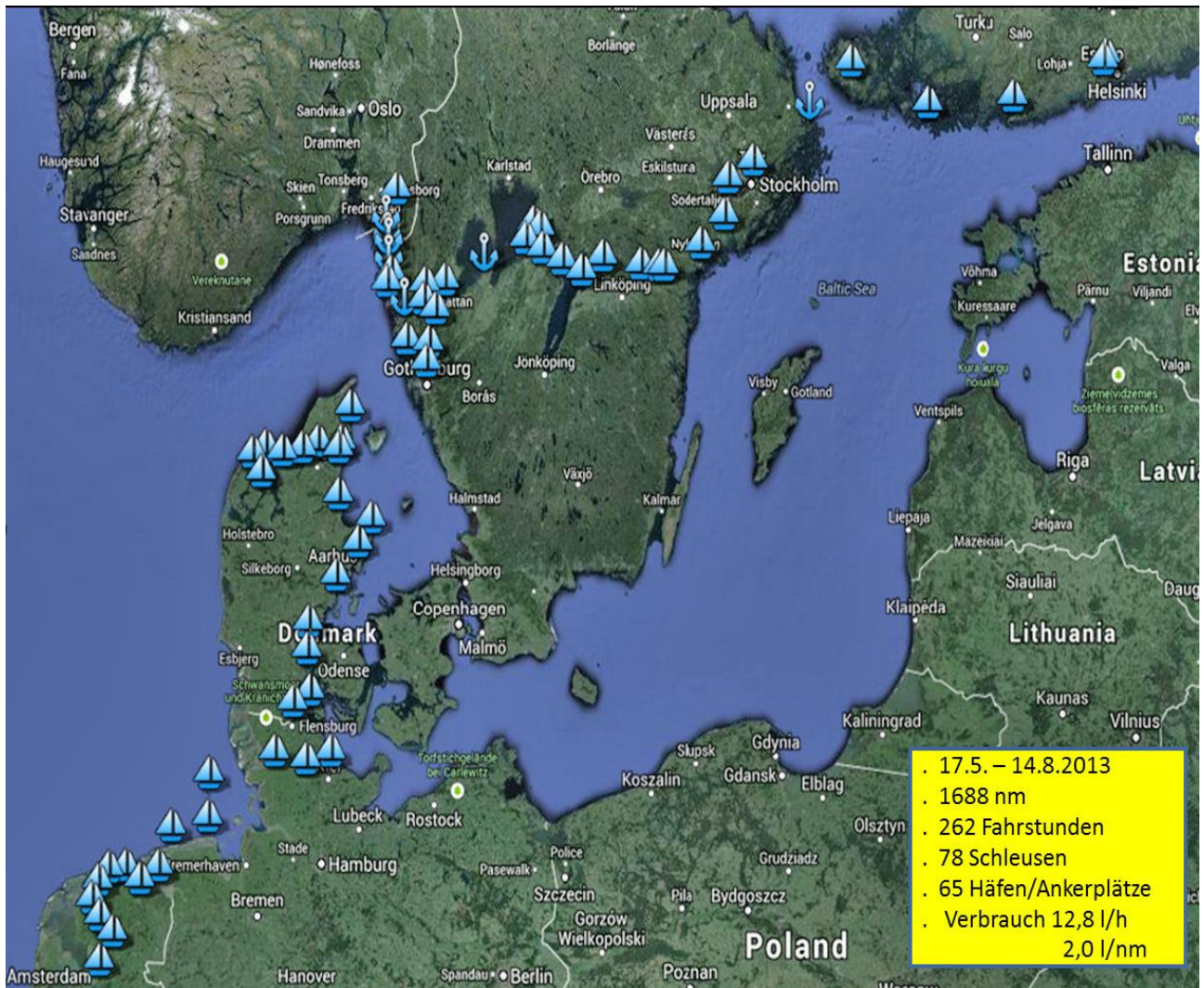


M/Y RUMBALOTTE

Von Holland nach Finnland

17.5. – 14.8.2013



Streckenabschnitte 2013

		nm			nm
Holland		142	Schweden Westküste		283
17.5.	Giethoorn	30	4.7.	Smögen	66
18.5.	Echtenerbrug	18	6.7.	Gluppö	18
19.5.	Sneek	14	7.7.	Havsten	16
20.5.	Leeuwarden	21	8.7.	Halden/Norwegen	28
22.5.	Dokkum	12	9.7.	Edholmarna	19
23.5.	Zoutkamp	15	10.7.	Alevikkilen	15
24.5.	Groningen	17	11.7.	Hunnebostrand	26
25.5.	Delfzijl	16	13.7.	Bassholmen	20
Deutschland		269	14.7.	Uddevalla	17
28.5.	Norderney	37	16.7.	Ljungskile	12
29.5.	Wangerooge	32	17.7.	Marstrand	27
30.5.	Helgoland	26	18.7.	Göteborg	22
4.6.	Friedrichstadt	52	Schweden von Küste zu Küste		228
5.6.	Rendsburg	49	19.7.	Kungälv	10
6.6.	Kiel-Holtenau	19	20.7.	Lilla Edet	19
7.6.	Flensburg	53	21.7.	Vänernsberg	18
Dänemark		394	23.7.	Jarlehusudde	29
9.6.	Sonderburg	19	24.7.	Mariestad	33
10.6.	Årösund	25	25.7.	Sjötorp	11
11.6.	Middelfart	19	26.7.	Norrkvarn	5
12.6.	Hov	34	27.7.	Vassbacken	11
15.6.	Ebeltoft	24	28.7.	Karlsborg	19
17.6.	Grenå	26	29.7.	Vadstena	14
18.6.	Udbyhoj	29	30.7.	Borensberg	18
19.6.	Hals	28	31.7.	Norsholm	26
20.6.	Ålborg	17	1.8.	Söderköping	12
24.6.	Lögstör	25	3.8.	Mem	3
25.6.	Nyköbing	18	Schweden - Finnland		372
26.6.	Thisted	36	3.8.	Oxelösund	32
27.6.	Amtoft	10	4.8.	Trosa	26
29.6.	Nibe	28	5.8.	Södertälje	25
30.6.	Ålborg	12	6.8.	Stockholm	25
1.7.	Hou	25	7.8.	Idö	46
2.7.	Säby	19	8.8.	Mariehamn	34
			10.8.	Utö	60
			11.8.	Hanko	55
			13.8.	Espoo Sandvik	62
			14.8.	Espoo Marjaranta	6
Gesamt					1688

Vorbereitungen



2.4.2013

Am 1.4. abends angekommen. In Elburg selbst hatte es keine Zimmer gegeben, Hotel in Epe in einem großen Waldgebiet. Um 8:00 am 2.4. im Jachtcentrum, Außentemperatur -3° , ab Donnerstag wird für 10 Tage Regen vorausgesagt, da gilt es die Arbeiten genau zu planen. Mit der Leitung der Marina über den Mechaniker geredet, der seit September immer wieder leere Versprechungen machte. Dann erscheint er auch am späten Vormittag, mal sehen, wie wir alles noch auf die Reihe bringen, ohne unseren Zeitplan zu gefährden. Batteriespannungen gemessen, 12,5 V sind ok. Um Landstrom zu bekommen, müssen erst einmal mehrere Steckdosen in der Halle durchgegangen werden. Heizung angestellt und das später gefundene Leck abgedichtet. Feuerlöscher zum Überprüfen gebracht und an Loedeman geschickte Sendungen abgeholt. Navigationslichter überprüft, Schläuche an Reservepumpe angebracht. Aufbauten von Staub befreit, verschiedene kleine Lackierreparaturen begonnen. Mechaniker hat die Backbordwelle wieder montiert und reparierte Kühlwasserpumpen zurück gebracht. Beim Einbau des Backbordthermostaten stellen wir fest, dass im Thermostaten Körper zwei kleine Löcher sind, aus

denen Dichtungsmasse aus einem Schraubengewinde austritt. Bei einer der vier Schrauben fasst das Gewinde nicht. Die ursprünglichen Schrauben waren anscheinend Zollmaße während jetzt normale M8-Schrauben eingesetzt sind. Morgen geht es weiter, nach einer Lösung zu suchen.

3.4.2013

Dieselschraurohr am Tank und Generator haben im Winter nicht geleckt, Liste mit vielen Kleinigkeiten abgearbeitet. Kritische Punkte am Boot vermessen, falls wir im Wattenmeer trocken fallen sollten. Weitere Geräte getestet, alles ok. Reling geschliffen und lackiert. Der Mechaniker hat das gestrige Problem mit dem Thermostaten Körper gelöst (größeres Gewinde für neue Schraube geschnitten), nun kann er mit dem Einbau der internen Kühlwasserpumpe und der Dichtung weiter machen.

4.4.2013

Mechaniker hat interne Kühlwasserpumpe wieder montiert, großer Schritt vorwärts. Mit Robert Instrumentengestelle auf der Flybridge angebracht, Tischler hat Restarbeiten erledigt. Versucht, die Motorenanoden zu erneuern, war aber nicht notwendig, im Süßwasser blieben die Zinkanoden praktisch unbenutzt. Gestern lackierte Reling war noch zu feucht, um noch einmal zu lackieren. Bei diesem winterlichen Wetter braucht alles seine Zeit. Kielschraube eingesetzt. Schlösser geölt. Boden in der Vordertoilette lackiert. Unteren Teil des Rumpfes gewachst. Auf dem Heimweg in Zwolle Prepaid-Karte für Internet gekauft.

5.4.2013

Mit dem Mechaniker zusammen versucht, die Sensoren der Kühlwasserdurchlaufmelder in Ordnung zu bekommen. Ob es gelungen ist, sehen wir erst, wenn das Boot im Wasser liegt. Rumpf poliert, harte Schutzschicht aufgetragen und später poliert, der Teil ist nun fertig. Reling am Nachmittag zweite mal lackiert. Batterie des Generators wieder eingebaut. Programme auf dem PC aktiviert und Karten aktualisiert. Schon mal angefangen mit dem Aufräumen und nicht mehr benötigte Werkzeuge verstaut, die Inventarliste hilft dabei, später auch etwas wieder zu finden.

6.4.2013

Mechaniker hat Öldruck- und Drehzahlanzeigen auf der Flybridge montiert, dann verschwindet er wieder für den Rest des Tages zu einem „Notfall“. Webasto-Heizung läuft eine Zeitlang, dann schaltet sie sich aus, neue Herausforderung. Und dabei bleibt es nicht: beide GPS und eine Wetterstation verabschieden sich aus dem NMEA-Netz und sind auch nicht mehr auf der Geräteliste zu finden, so etwas hatte ich noch nie. Kartenlieferung für Nord- und Ostsee ist angekommen. Boot aus der Arbeitshalle zum Waschplatz versetzt, schleife die Teakteile auf der Flybridge, reinige die Sitzkissen und wasche dann alle Aufbauten. Morgen scheint noch die Sonne, dann kann lackiert und gewachst und poliert werden.

7.4.2013

Nichts da! Am Morgen -2° C und dicker Nebel, Luftfeuchtigkeit 100 %. In der Marina dazu noch ein leichter Wind. Die Rumbalotte ist stellenweise mit einer dünnen Eisschicht überzogen. Kurzentschlossen Seekarten-DVD's aus der gestern angekommenen Lieferung eingepackt und zurück zum Hotel gefahren. Gute Zeit, die digitalen Karten auf dem Laptop zu installieren. Bei einer Karte fehlt allerdings die erforderliche Produkt-ID-Nummer, reklamiert. Gegen Mittag hat sich der Nebel verzogen und die Sonne scheint bei 6° C, also wieder in die Marina. Bis zum Abend bin ich mit Wachsen und Polieren fertig, Lackieren auf der Flybridge musste verschoben werden.

8.4.2013

Am Morgen festgestellt, dass weitere Geräte aus dem NMEA-Netz gefallen sind. Boot wird vom Waschplatz vor das Geschäft verlegt, dort bekommen wir WiFi-Anschluss. Der Elektroniker kommt gegen 10:00 und wir versuchen zuerst, das NMEA- Problem zu klären. Anhand meines selbst erstellten Netzwerkplanes definieren wir die mögliche „Bruchstelle“ und er vermisst einzelne Geräte. Schließlich finden wir den Fehler. Ein Stecker im Autopiloten sitzt etwas locker! Gleichzeitig sehen wir, dass Teile der Kunststoffummantelung der Steckdosen „ermüdet“ und zerbrochen sind, ganze 6 Jahre alt! Auf jeden Fall wurde gleichzeitig die Richtigkeit meines Netzplanes bestätigt, hat auch seinen Wert.

Den restlichen Tag verbringen wir mit dem Suchen nach verschiedenen Problemen im Navigationsprogramm. Es gibt komische Statusmeldungen, das System bleibt beim Schließen hängen, Sounder und Radar laufen nur kurze Zeit und schalten sich dann ab. Am Abend können wir auch Verbindung zum Lieferanten in den USA aufnehmen und ihm verschiedene Informationen schicken. Es sieht so aus, dass das Problem in den Adaptern von Sounder und Radar liegen. Um 22:00 hören wir auf. Morgen mache ich alleine weiter, der Elektroniker kommt am Mittwoch wieder.

9.4.2013

Der Vormittag geht drauf auf Durchtesten verschiedener Funktionen am Rechner und im Navigationsprogramm. Dann sieht es so aus, als läge der Fehler im Adapter des Radars. Im Laufe des Nachmittags Aktualisiert der Elektroniker Harry über Fernverbindung einige Komponenten, aber im Endeffekt haben wir die gleiche Situation wie gestern. Die Amerikaner können auch nichts Besseres sagen, als das ganze System deinstallieren und neu aufbauen, Fehlerursachen unbekannt. Das mache ich dann am Abend, morgen geht es mit Harry remote weiter.

Der Mechaniker hat nun endlich seine letzten Arbeiten fertig gestellt, die Öldrucksensoren gewechselt und in die Backbordmaschine Kühlflüssigkeit gefüllt. Auch das versprochene Öl und Motorenfarbe hat er besorgt.

In der Zwischenzeit endlich mal den externen Lautsprecher des Bord-PC ausprobiert, funktioniert ausgezeichnet. Versucht, die Gasversorgung des Herdes zu testen, da geschah wiederum nichts, keine Ahnung wo der Fehler liegt. Möglicherweise ist es für das französische Gas einfach zu kalt, schon im vorigen Sommer gab es da laufend Probleme. Digitalversionen von Papierseekarten auf

den Rechner gespielt. Komischerweise werden die auch vom Navigationsprogramm gelesen; beim Deinstallieren des Programmes verschieden aber auch diese Karten.

10.4.2013

Der dritte Tag nacheinander vor dem Navigationscomputer und der dritte Tag ohne Erfolg. Heute Abend etliche Virenprogramme usw. laufen lassen, um alle Fehlerquellen auszuschließen. Immerhin festgestellt, dass das Hängenbleiben des Programmes beim Abschalten immer dann geschieht, wenn vorher der Sounder oder der Radar aufgehört hat, zu arbeiten. Schließt man das Programm während Sounder und/oder Radar laufen, kann man es normal abschließen. Leider hat auch diese konkrete Information dem Lieferanten nicht weiter geholfen. Als nächstes steht nun wohl an, den gesamten Rechner neu aufzubauen.....? Ansonsten Maschinenraumpflege und diverse Kleinigkeiten. Konzentrieren kann man sich wegen der Elektronik ohnehin nicht. Wetter hat inzwischen umgeschlagen, kein Nachtfrost mehr, am Tage etwas wärmer aber dafür Regenschauer.

11.4.2013

Regen von morgens bis abends.

Harry macht noch einige Einstellungen in Windows, hilft aber auch nichts, die gleichen Fehler treten wieder auf. Die Ölkanister im Heck verpackt, dann wird das Boot zu Wasser gelassen, um die Motoren und Generator starten ohne Probleme. Die gewechselte Pumpendichtung an der Backbordmaschine bleibt trocken, nach einiger Zeit geben wir noch etwas Kühlflüssigkeit nach. Wir stellen den Kühlwasserdurchflussalarm ein, allerdings reagiert er nicht, wenn der Wasserzufluss abgedreht wird. Wegen Zeitmangel lassen wir weitere Versuche sein. Die neuen Drehzahlanzeigen auf der Flybridge müssen erst eingestellt werden, dann zeigen sie die richtigen Werte. Die neuen Öldruckanzeigen zeigen mit den neuen Sensoren 10 PSI, während die alten ca. 50 PSI angezeigt hatten. Wir installieren wieder die alten Sensoren und bekommen nun entsprechende Werte. Mit den auf den alten Sensoren jetzt gefundenen Produktnummern frage ich beim Lieferanten an und wir werden den aktuellen Druck getrennt messen. Beim Generator das Lärmschutzgehäuse wieder aufgestellt, das gibt Platz in der Vorderkabine. Wasser gebunkert, dann nehmen wir das Boot wieder aus dem Wasser. Morgen kommt es für vier Wochen in die „saubere Halle“.

12.4.2013

Harry hatte am Abend mit Maretron telefoniert und auch noch irgendwo anders her einige Ideen bekommen. Lasse das Boot deswegen am Morgen wieder vor das Geschäft fahren, einzige Platz mit Wifi-Verbindung. Bis gegen 15:00 probieren wir immer wieder aus, aber nichts führt zum Erfolg. Dann beschließe ich, ihm den Computer zu schicken und vollkommen neu einrichten zu lassen. Während die Teste liefen habe ich das gesamte Boot innen gereinigt und aufgeräumt, sieht schon mal anders aus als die permanente Arbeitsstelle. Boot in die Halle gebracht und dort noch die Flybridge lackiert, dann den Computer ausgebaut und alles Erforderliche zusammen gepackt. Morgen früh auf dem Weg zum Flughafen noch schnell die Klebebänder entfernen, Joris den

Computer bringen und die restlichen Arbeiten vereinbaren. Wetter war sehr typisch April: Sonnenschein, leichter Nieselregen, Sturmböen mit Regen, Gewitter.

13.4.2013

Um 4:00 morgens macht sich etwas Unangenehmes im Körper bemerkbar, Nierensteine! Die letzte Bekanntschaft hatte ich damit Mitte der 80iger Jahre und eigentlich hätte das gereicht. Situation beruhigt sich nach 1,5 Stunden. Fahre noch kurz in die Marina, entferne die Klebestreifen auf der Flybridge und decke die ab. Fahre nach Schiphol und komme ohne Probleme in den Flieger. Kurz nach dem Start geht es mit den Steinen wieder los, gut dass es nur ein 2 Stunden Flug ist, auch das ist zu viel. Ulla holt mich vom Flieger ab und bringt mich direkt ins Krankenhaus. Nach 3 Stunden hat sich die Situation beruhigt und sie entlassen mich nach Hause.

10.5.2013

Nachmittags am 9.5. in Amsterdam angekommen und direkt zum Boot gefahren. Alles Gepäck dort gelassen, dann schnell noch die Stufen zur Flybridge geschliffen und lackiert. Gegen den möglichen Regen mit einem „Verdeck“ aus aufgeschnittenen Abfallsäcken abgedeckt. Antifouling war fertig, die Webasto-Heizung zum Laufen gebracht (Verteilerpumpe erneuert), kleine Nachreparaturen bei den Teaksäumen und Gelcoatarbeiten gemacht.

Die Pension für die nächsten Tage befindet sich mitten im Zentrum von Elburg in einem 1640 gebauten Haus = steile Treppen!

Am 10.5. das ganze Gepäckzeug im Boot untergebracht, Feuerlöscher und Rettungsinsel vom Geschäft geholt (Service). Im Bug-WC neue Kleiderhaken angebracht, Rumbalotte-Namenschild am Heck befestigt, die übermalten Löcher der Schutzsiebe der Toilettenauslässe aufgestochen, Bronzeschutz der Heckleuchte montiert. Der Computer war nicht da, weil er fälschlicherweise nach Lelystad geliefert war – aber nach 2 Stunden brachte ihn Joris glücklich zum Boot. Ab Mittag dann Adapter, Programme und Karten installiert. Im Prinzip hat alles gut geklappt, nur dummerweise treten immer noch die gleichen Fehler wie vor dem Neuaufbau auf. Weitere schriftliche Kommentare will ich deswegen lieber lassen..... Damit es nicht zu heiß wird, ist für die nächsten 10 Tage Wind und Regen versprochen.

11.5.2013

Die Internetverbindungen haben heute mehr gestreikt als gearbeitet, aber irgendwann klappte es dann doch, den TeamViewer auf dem Navigationscomputer zu installieren. Nun können bessere Fachleute als ich mal einen remote-Blick auf die Maschine werfen. Die Windscheiben auf der Flybridge wieder befestigt, den Monitor auf der Flybridge zum Laufen bekommen (Abstimmung mit Monitor im Salon), Gas funktioniert nachdem alle Ventile in die richtige Richtung zeigten, Rettungswesten haben neue Patronen bekommen. Mit dem Mechaniker die richtigen (hoffentlich) Öldrucksensoren montiert. Dabei festgestellt, dass bei der Backbordmaschine Diesel in die Auffangwanne tropft. Fehler war schnell gefunden und behoben. Später stellte ich dann fest, dass

auch eine größere Menge Öl sich dort angesammelt hatte. Da von den Motorseiten nichts tropft, kommt es direkt aus der Ölwanne. Entweder Fehler in meinem Absaugschlauch oder bei der Ölablassschraube. Klärung am Montag. Wegen ständigen Regens konnte man draußen am Boot nichts machen. Also habe ich zum Schluss Papierkarten mit Aktualisierung beglückt. Am Computer keine grundsätzlichen neue Ergebnisse.

12.5.2013

Dauerregen bis Mittag, die restlichen Papierkarten aktualisiert. Binnengewässerprogramm auf dem Computer installiert. Den Sounder laufen lassen ohne dass AIS mit einem Prolific-Adapter verbunden wäre, da läuft er viel länger (bevor er dann trotzdem stoppt). Wenn wir nun morgen keine Lösung finden, werde ich den Radar und den Sounder abschalten, es geht auch ohne. In den kurzen Sonnenscheinpausen am Nachmittag noch restliche Wachs- und Polieraufgaben geschafft und den Mast zum Aufstellen hergerichtet. Und da man auch etwas Wärme braucht, noch die Gasheizung ausprobiert (erste Mal seit 5 Jahren); nachdem ich mich in meinen eigenen Arbeitsanweisungen schlau gemacht hatte, wie sie eingeschaltet werden muss, hat auch alles bestens funktioniert. Wenn alles klappt, schwimmt die Rumbalotte morgen Nachmittag und ich zieh um aufs Boot.

13.5.2013

Mit Umziehen war das dann nichts!

Harry, der Elektroniker, kam gegen 11:00 wegen viel Staus und Unfällen auf der Strecke. Wir haben dann versucht, alle meine Geräte an seinen Computer anzuschließen und dort auszuprobieren. Hat alles sehr lange gedauert, besonders wenn wir auch mal Internetverbindungen brauchten. Aber im Endeffekt war das Ergebnis, dass die Geräte auf seinem Rechner liefen und auf meinem teilweise nicht. Ausgenommen des Radars, den wir bei ihm gar nicht installieren konnten. . Spät am Abend sind wir mit Harry zu der Überzeugung gekommen, dass das Problem meiner Navigationsprogramme bei technischen Problemen im Rechner selbst liegt. Harry bietet einen neuen Rechner an und ich beschließe, damit alle Probleme zu beseitigen. Der Kunde, dem der Rechner am Mittwoch geliefert werden sollte, stimmt einer Verschiebung zu. Bei dem Gewerken war es dann auf einmal 23:00, alle Tore auf dem Gelände geschlossen und niemand zu sehen. Nach einiger Zeit erschien dann jemand aus dem Wohnhaus in der Mitte des Geländes, sein Hund hatte ihn wohl auf uns Suchende aufmerksam gemacht. Harry musste nun in Elburg bleiben, ich konnte ihm kurz vor Mitternacht noch bei meiner Pension unterbringen.

14.5.2013

Um 10:00 wurde die Rumbalotte zu Wasser gelassen und der Mast gestellt, Liegeplatz sehr günstig direkt am Kanal. Mit einem Hochdruckreiniger konnte ich die verstopften Wasserablässe des Decks endlich öffnen.

Neben den PC-Themen haben wir mit dem Mechaniker nach der Herkunft des Öls in der Auffangwanne des Backbordmotors gesucht. Erste Versuche verliefen sich in den Saugpapieren,

die wir unterlegt hatten, um zu sehen, wohin das Öl tropft. Das Gegenteil trat ein, weil sich das Öl saugend ausbreitete und die verursachende Stelle nicht sichtbar war.

Am Nachmittag erste Einkäufe für den Kühlschrank. Test der neu eingebauten elektrischen Bugtoilette verlief negativ, es tat sich nichts. Elektriker kommt morgen. Harry hat Probleme mit der Installation des neuen Rechners, die Fachleute des Herstellervertriebes sind anderweitig beschäftigt und können erst am Abend helfen. Der Rechner ist so neu, dass es deswegen einige Unklarheiten gibt und wieder mal machen die miserablen Internetverbindungen Probleme und kosten viel extra Zeit. Spät am Abend scheinen dann aber die Grundeinstellungen in Ordnung zu sein, die Programminstallation am nächsten Morgen soll schnell gehen. Harry bleibt noch eine Nacht in der Pension, ich verbringe die erste Nacht auf dem Schiff.

15.5.2013

Ölproblem klärt sich, die Dichtungen des Ölkühlers lecken. Neue Dichtungen sollen selbst geschnitten werden. Harry hängt am Rechner, ich bringe unser kleines Segel an und montiere die Biminiplane. Der Elektriker muss einige Leitungen umverlegen, um genug Spannung für das Starten der Toilettenpumpe zu bekommen, es gelingt ihm. Eine Stelle auf dem Teakdeck, in der sich das Wasser hält und nicht abläuft, wird zum Ablauf hin geschliffen. Mittags zwei Stunden prasselnder Regen, Hagelschläge. Um 16:00 muss ich mich auf den Weg zum Flugplatz machen, um Ulla abzuholen. Zu diesem Zeitpunkt läuft auf dem Rechner alles außer dem Radar, der sich einfach nicht installieren lassen will. Telefonisch teilt mir dann Harry mit, dass er den Radar schließlich geöffnet hat und dass das Gerät nicht läuft. Weitere Untersuchungen und mögliche Reparaturen würden ewig in Anspruch nehmen. Beschließe, auch diesen Sommer ohne Radar auszukommen. Ulla kommt pünktlich an, so dass ich mich auf der Rückfahrt ruhig kurz etwas verfahren kann und wir einen 20 km Umweg machen.

16.5.2013

Einkauf im Supermarkt, die Küche ist einsatzbereit. Die Dichtungen des Ölkühlers werden angebracht, danach kann ich endlich alle Taschen, Ersatzteile und Werkzeuge wieder im Motorraum unterbringen. Die Rumbalotte wird zum Sommerheim gemacht. Restliche offene Themen werden erledigt. Am frühen Nachmittag bringen wir den Mietwagen nach Zwolle und versuchen noch, dort ein passend langes DVI-D Kabel für den Anschluss des Flybridgemonitors zu finden, ohne Erfolg. Aber er läuft auch mit der optisch nicht so schönen Zwischenlösung. Ausgezeichnetes Abschlussessen im „Achter de Poorte“.

Holland





17.5.2013

Die Webasto-Heizung leistet gute Dienste, Außentemperatur 7° C. Früh letzte Aufräumarbeiten an Bord und letzte Einkäufe im Marina-shop, dann soll es losgehen. Wie jedes Frühjahr das kurze Problem, sich an alles zu erinnern. Ein Instrumentendisplay auf der Flybridge lässt sich nicht einschalten. Erst das Ausschalten eines gleichen Instrumentes im Salon hilft (tatsächlich aber doch wohl nur den ON/OFF-Knopf falsch gedrückt). Und kaum sind die Leinen los, tut das Bugstrahlruder nichts, die Steuerung war neu eingebaut worden. Boot wieder festgemacht, Elektriker geholt und gelernt, dass man den Startknopf bei Ertönen des ersten Piep-Tones noch ein zweites Mal drücken muss, um die Steuerung zu aktivieren. Kurz nach 10:00 Uhr sind wir dann bei dunkelgrauem Himmel und Temperaturen unter 10° C unterwegs. Irgendwann gibt der Autopilot ein Signal, dass der Bordkompass ausgefallen ist und keine Daten liefert. Dann fallen Wetterstation, Log und GPS aus. Nach einigen Minuten sind sie wieder da. Dieses Spiel läuft dann in regelmäßigen Abständen ab. Wären es nur fehlende GPS-Daten gewesen, könnte man auf Satellitenprobleme schließen, in diesem Falle nicht. Es zeigt sich mal wieder, wie wichtig gute Papierkarten sind, damit kommen wir ohne Probleme weiter bis zu unserem Zielort. Und das sogar ohne einen Regentropfen. Die Fahrt ging über Dronter-, Kettel- und Zwarte Meer nach Zwartsluis. Dort in die Meppelderdiep und dann in die Beukersgracht bis Giethoorn. Probleme mit Harry am Telefon durchgegangen, die Internetverbindungen hier sind genau so schlecht wie in Elburg, eigentlich ist das überhaupt nicht zu glauben, Remote-Betrieb ist somit unmöglich. Falls die gleichen Probleme morgen auftreten sollten, werden wir während der Fahrt alle Daten und Zeiten genau dokumentieren, um damit die Fehlersuche zu erleichtern. Wir liegen hier ruhig im Hafen Zuiderkluft, es gibt viel Platz. Die vielen Kanäle in Giethoorn schauen wir uns zu Fuß an, bei diesen Temperaturen hat man keine Lust auf „romantische“ Bootsfahrten durch die Grachten.

18.5.2013

Am Morgen leichter Regen, wir wollen aber auf jeden Fall weiter fahren. Und kurz vor 9:00 hört der Regen auf, ähnlicher Tag wie gestern. Über den Beukers-Steenwijk-Kanal nach Steenwijk, dann weiter auf dem Steenwijk-Ossenzijl-Kanal vorbei am Naturpark De Weerribben bis Ossenzijl und weitere verschiedene kleinere Kanäle bis Echtenerbrug am Rande des Tjeuke Meeres. Hier liegen wir am Kanal und lassen die relativ wenigen Boote an uns vorbei ziehen. Das kalte Wetter lässt die Pfingsturlauber wohl zu Hause bleiben. Landschaft unterwegs: Wiesen, Weiden, Wasser; viele Liegemöglichkeiten, in der Hochsaison muss es nicht unbedingt mehr schön sein.

Während der Fahrt hatten wir nur einige sekundenlange Störungen im Navigationssystem, dafür bekommen wir nach dem Festmachen Fehlermeldungen. Harry hat mit einem Spezialisten geredet, nach dessen Meinung der Fehler im Netz liegen muss. Wir werden noch einige Sachen klären, möglicherweise das Netz umbauen. Bis dahin bleibt es beim Suchen, für die Fahrt auf Nordsee und im Skagerrak möchten wir ein stabiles System haben. Aber im Vergleich mit den schlechten Internetverbindungen in Holland bin ich selbst mit unserer jetzigen Situation zufrieden, was hier geboten wird ist schon Volksverdummung. Du darfst bezahlen, jedoch der Empfang ist miserabel. D.h. kann weder Post beantworten noch die Homepage aktualisieren, geschweige denn Informationen aus dem Internet suchen.

Erstes Abendessen aus der eigenen Küche an Bord.

19.5.2013

Das Tjeukemeer liegt unter einem dicken Nebel, der sich aber ziemlich schnell hebt und auflöst. Hier sind nur wenige Boote unterwegs. Je näher wir uns Sneek nähern, umso mehr Boote kommen entgegen, richtiger Betrieb trotz des kalten Wetters, von Regen bleiben wir verschont. Die Brücken funktionieren alle phantastisch, praktisch keine Wartezeiten. In Sneek legen wir uns im Simmerrak in eine kleine Ausbuchtung längsseits (Gemeindeanlieger), wo es sehr ruhig ist. Auf der ganzen Fahrt keine Störungen im Navigationssystem, nur der Autopilot konnte die eingegebene Route als Test nicht automatisch abfahren, Data fehlte. Habe dann festgestellt, dass die entsprechenden Datenfehler ihr Aktivierungskreuzchen verloren hatten und sie wieder gesetzt. Im Unterschied zu gestern hatten wir heute alle Geräte abgeschaltet, bevor wir die Motoren starteten.

Am Nachmittag erster Erkundigungsgang in die Stadt und dort natürlich im passenden Café ausgezeichnetes freies Internet gefunden. Heute Abend wir der PC mitgenommen und etwas gearbeitet.

20.5.2013

Der Morgen beginnt mit dem Einschalten der Webasto-Heizung, um den 10 ° draußen etwas Widerstand zu leisten. Danach muss das Ventil der Butangasflasche auf der Flybridge gedrückt werden, da das Gas bei den niedrigeren Temperaturen sich sonst nicht zum Herd bewegt. Im Norden muss dafür Propan eingesetzt werden. Auch heute wieder neblig und kurz vor der Abfahrt fängt es an, zu regnen, also wird von drinnen gefahren. Nachdem ich gestern schon die Strecke wegen einiger zu flacher Stücke änderte beschließen wir nun, den Routenabschnitt auf kleineren Kanälen über Akkum fallen zu lassen. Es geht über das Sneekermeer und den Prinses

Margriet-Kanaal bis Grou. Von dort dann auf kleineren Kanälen über Warga 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 Hafenbüro wird mit Zahlautomat und Kreditkarte bezahlt, es gibt ausgezeichnete sanitäre Anlagen, das Zentrum der Stadt ist nur einige Minuten entfernt. Wir legen hier morgen einen Ruhetag ein.

Die Technik hat heute ohne Probleme funktioniert, auch der Autopilot konnte nun nach der Korrektur von gestern Abend eingegebene Routen automatisch abfahren. Die mechanische Seite sieht gut aus: die erneuerten Dichtungen am Backbordmotor für die Ölkühlung und für die Kühlwasserpumpe sind dicht, die ausgetauschten Geber und Anzeigegeräte für den Öldruck zeigen nun vernünftige Werte an, die neuen Drehzahlmesser auf der Flybridge laufen störungsfrei und synchron, die Kühlwasserpumpen lecken nicht. Fragezeichen sind immer noch die verschiedenen Temperaturen von Back- und Steuerbordmotor. Austauschen der Thermostate auf der Backbordseite haben keine spürbare Änderung gebracht. Ich gehe weiterhin davon aus, dass die Temperaturegeber defekt sind und werde sie im nächsten Herbst austauschen.

21.5.2013

Heute das Gasanwerfen dann mit Pfiff. Auch nach dem Drücken des Ventils kommt nichts. Schraubenzieher raus, Ventil gewechselt passend für die halbvolle schwedische Flasche, angeschlossen bis von unten die Nachricht kommt, dass es gar nicht funktionieren konnte, weil der Zwischenhahn geschlossen war. Das ganze wieder zurück gebaut und schon gibt es auch ein Frühstück.

Wetter wie gehabt. Kaufen im Supermarkt ein und besorgen dann in der Stadt bei Vodafone das Aufladen unseres Sticks. Besonders mit dem Hinweis des netten Verkäufers, man sollte sich lieber in einem Café oder bei Mac Donalds hinsetzen und die dortigen WiFi's nutzen, weil erheblich besser und billiger, geht es zurück zum Boot. Im Hafen hatten wir gestern ein finnisches Segelboot – Marianne V - gesehen, und nun ist auch jemand dort an Bord, Gedanken- und Erfahrungsaustausch. Zum Mittagessen wird das erste Mal überhaupt auf unserer Europareise der Gasofen in Betrieb genommen und Brötchen aufgebacken. Am Nachmittag Runde durch die Stadt und etwas fotografiert. Unterwegs auch die noch fehlende DVI-D Leitung (3 m) für den direkten Anschluss unseres Monitors gefunden. Allerdings erweist sich das Durchlassloch neben der Tür in die Bugkabine als zu klein. Die Montage darf nun bis auf unsere Ankunft in Finnland warten, bis dahin haben wir ein Provisorium mit an die Tür geklebter Leitung, geht auch.

Mit Harry diskutiert, ob wir das NMEA-Netz noch umbauen und versuchten sollten, den Radar zu reparieren. Er hätte dafür möglicherweise die passenden Ersatzteile. Nachdem wir nun 2 Tage ohne Fehlermeldungen gefahren sind, der Umbau wieder Zeit benötigt, Teile für die Anschlüsse des Autopiloten kaum irgendwo gleich auf Lager wären und beim Radar das Gelingen ohnehin unsicher ist, beschließe ich, jetzt nichts zu machen. Sollten wir unterwegs Störungen bekommen, werde ich die Autopiloten neu anschließen, so dass im Netz selbst keine Störungen entstehen sollten. Es regnet laufend weiter, für morgen soll es trockener aber dafür noch einmal kälter sein.

22.5.2013

Und somit stehen wir dann bei 9° C Außentemperatur auf. So kalt, dass mein Messgerät für die INR-Werte des Blutes behauptet, sich außerhalb der normalen Arbeitstemperatur zu befinden. Kein Regen, aber dafür kräftiger Wind aus nördlichen Richtungen. Draußen ist es unbehaglich, wir fahren weiterhin von drinnen. Um 9:00 Uhr sind wir die Ersten an der Brücke. Auf dem Fluss Dokkumer le geht es durch eine flache Wiesenlandschaft nach Dokkum. An der Klaarkamsterbrug müssen wir wegen Bauarbeiten etwas warten, ansonsten flüssiges Durchfahren. In Dokkum liegen wir zwischen 2 Windmühlen an einem Teil des ehemaligen Befestigungswerkes. Netter Ort mit kleinen Gassen, auf der Befestigungsanlage kann man ihn ganz umgehen. Überall sind Tulpen angepflanzt. Auch hier wieder wie in Leeuwarden ein freies Gemeinde-WiFi, es geht in Holland also auch anders.

23.5.2013

Weiter geht es durch Wiesen, Weiden, Wasserflächen; der Fluss oder Kanal schlängelt sich hindurch. Dunkle Wolken werden von Sonnenschein durchbrochen, hinter uns scheint es zu regnen, aber wir erleben den bisher schönsten Tag dieses Jahres. Nur kalt ist es. An zwei Brücken müssen wir wegen Bauarbeiten kurze Zeit warten, sonst schalten die Brücken schon beim Ankommen auf Rot/Grün und dann Grün. Das letzte Stück geht über das Lauwersmeer, die Fahrrinne ist gut gekennzeichnet, daneben sind viele flache Stellen. Zielort ist Zoutkamp, ein ehemaliges Fischerdorf, wir liegen direkt im alten Hafen und haben das erste Mal das Gefühl, auf dem Meer zu sein. Das regt an, also werden gründliches Fensterputzen und Deckschrubben nachgeholt, die wegen des schlechten Wetters in Elburg ausgefallen waren. Und wegen des Sonnenscheins genieße ich auch die erste Eisportion der Saison.

24.5.2013

Von Zoutkamp geht es auf dem Reitdiep Richtung Groningen. Es ist kalt, aber die Sonne scheint schon wieder, wir sitzen auf der Flybridge und schauen in die weite Wiesenlandschaft. Der Fluss schlängelt sich hindurch. Erst kurz vor Groningen sehen wir andere Boote. In Groningen halten die Brückenwärter Mittagspause von 12:00 – 13:00, dem passen wir uns vor der Zernikebrug an. Aber auch danach 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, aber es kommt kein Regen.

Hatte gestern die Bilge vollständig getrocknet, um herauszufinden, ob Wasser aus einer anderen Stelle eintritt als aus unserem Trinkwassertank. Ergebnis ist negativ = positiv. Hatten nur lange Zeit nicht getrocknet und so sah es nach mehr Wasser als gewöhnlich aus. Bei halbvollem Tank hört auch das Lecken auf. Beim Überprüfen der Filter des Motorenkühlwassers festgestellt, dass meine Kraft nicht ausreicht, um den Steuerbordfilter zu öffnen, der Mechaniker in Elburg hat ihn mit

Riesenpranken zu fest angezogen. Wird sich wohl morgen in Delfzijl lösen, das ist die letzte Station in Holland, von dort aus wollen wir dann auf die ostfriesischen Inseln.

25.5.2013

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 sind wir ohne Verzögerungen durch die weiteren 7 Brücken im Stadtgebiet fließend durchgekommen. Der große Oosterhaven gefällt uns nicht, da hatten wir es an unserem Liegeplatz doch sehr viel schöner und kürzere Wege ins Zentrum. Nun geht es auf den Ems-Kanal, der in fast gerader Linie von Groningen bis Delfzijl führt. An einer Brücke müssen wir 20 Minuten warten, ich schalte die Geräte ab und dabei den Computer aus, bevor er sich selbst herunter gefahren hat. Folge: nach dem Neustart wieder Alarmmitteilungen vom Autopiloten und Störungen im NMEA-Netz. Inzwischen weiß ich aber wenigstens, wo ich suchen muss und kann die Einstellungen wieder korrigieren. Vom Kanal in den Hafen von Delfzijl geht es durch die Seeschleuse, um 12:40 haben wir die Binnengewässer verlassen und sind nun in den Randgebieten der Nordsee angekommen. Beim Hafenmeister legen wir an, er wird aber erst abends kommen. Gegenüber liegt eine Grand Banks 32 „Decibel“, wir sitzen dort am Nachmittag und unterhalten uns. Sie hatten das Boot im Winter auch in Elburg, und wahrscheinlich hatten wir uns dort schon einmal gesehen. Zwischendurch kaufen wir im Supermarkt ein, gegen 18:00 liegen wir dann an unserem Liegeplatz für diese Nacht. Nach Einschalten des Landstromes und des Ladegerätes schlägt sofort die Sicherung der Stromverteilung durch. Auch die Heizung mit 2000 W bringt das gleiche Ergebnis, so lassen wir sie mit 1000 W laufen, was aber nicht viel bringt. Die braucht auch eine Generalüberholung. Der Generator kommt endlich einmal zum Arbeiten. Abendessen im Restaurant des nah gelegenen Hotels.

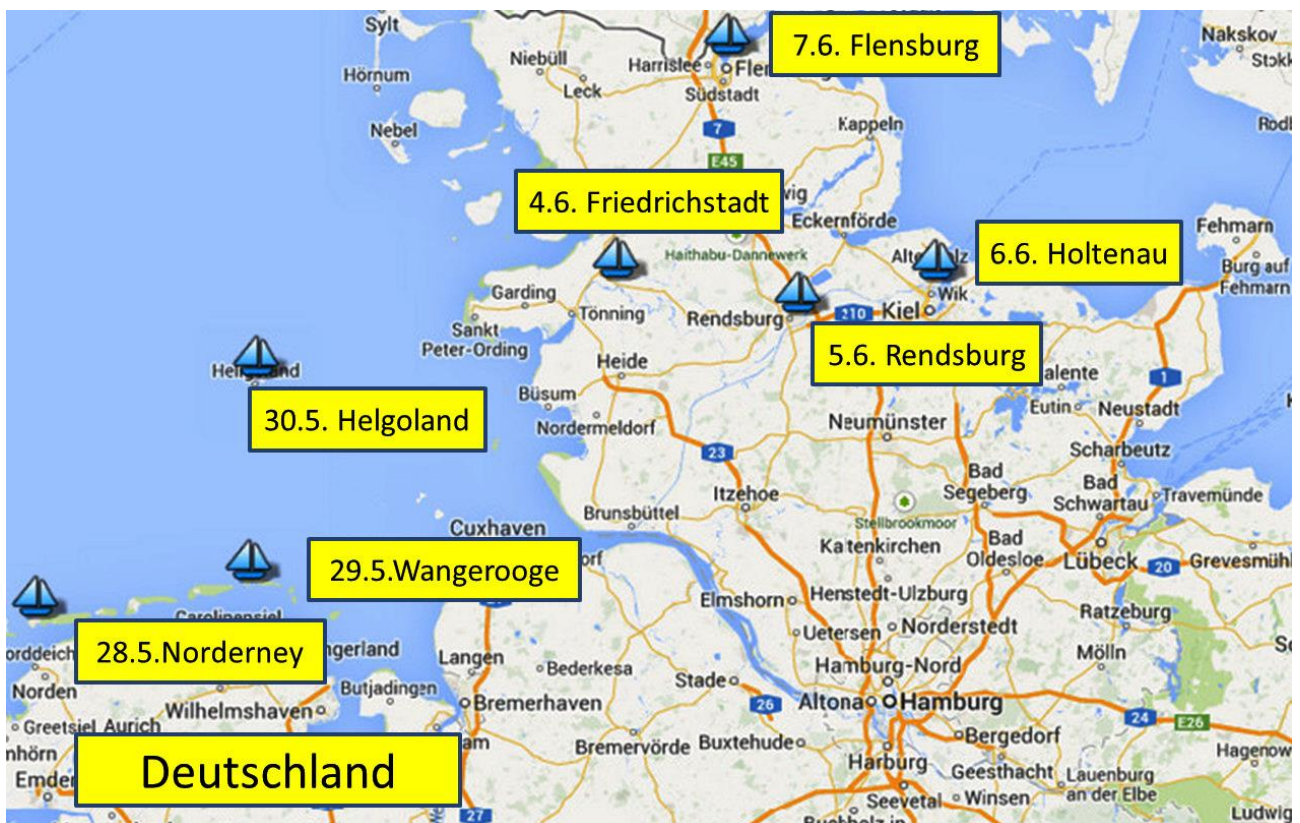
26.5.2013

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. Dann verlegen wir die Rumbalotte auf einen freien Platz. Vom Hafenmeister bekomme ich ein Werkzeug, um den feststehenden Deckel des Kühlwasserfilters zu öffnen. Wir lassen uns die Strecke nach Norderney auf der Karte zeigen und beschließen, direkt dorthin zu fahren und Borkum auszulassen, die Route später im Navigationssystem angelegt. Dem Wetter nach sollte das am Dienstag sein, gleichzeitig wollte auch die Decibel dorthin fahren, vielleicht bekommen wir so einen „Wegweiser“ durch das Watt. Ab Freitag wird es wieder windiger, wir müssen die richtigen Häfen finden, die auch bei Niedrigwasser noch tief genug sind. Mittags ausgiebig beim Chinesen gegessen, dann das Bimini eingeklappt, unsere kränkelnde Hupe mit etwas Öl versorgt – nun tut sie es wieder. Ulla hat den ersten Waschmaschineneinsatz hinter sich gebracht.

27.5.2013

Unglaublich, aber die Sonne scheint und später haben wir blauen Himmel. Im Salon werden es 28° C! Boote aufgeräumt, Fahrräder verstaut und für die Nordsee fest gemacht. Streckenplan unter Berücksichtigung von Ebbe und Flut berechnet, da wir über eine trocken fallende Stelle fahren müssen. Um 9:00 geht es morgen früh zusammen mit Decibel los. Vielleicht werden wir auch drei Grand Banks, da heute noch eine GB 42 hier ankam. Letzte Einkäufe in Holland erledigt und wegen einer Hautallergie auch noch das holländische Gesundheitswesen ausprobiert, funktionierte zufriedenstellend. Zufällig bei einem Boot den gleichen Anker gesehen, und dort hatte er eine vernünftige Sicherung, wird spätestens im Herbst nachgebaut. Bei der Abendsitzung mit Decibel u.a. festgestellt, dass jeder im Hafen Probleme mit der Stromversorgung hat. Die Strommenge ist so gering, dass die Ladegeräte nicht anspringen und die Sicherungen abschalten. Auch in das WLAN des Bootsclubs kann man sich nicht einloggen – allerdings funktioniert es jetzt am späten Abend endlich.

Deutschland





28.5.2013

Kurz vor der geplanten Abfahrt teilen uns Herma und Willem von der Decibel mit, dass sie doch nicht fahren könnten, also machen wir uns allein auf den Weg. 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

Defzjl 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. Der Wind frischt auf und es wird etwas unruhig. Nach einiger Zeit kommen wir in das Memmert Wattfahrwasser, wo wir uns zum Schluss an einer Prickenallee erfreuen können, kleine Birken, die die Fahrrinne kennzeichnen. In der Marina auf Norderney finden wir gut Platz und treffen dort wieder auf die Mannschaft der Marianne, Heikki und Krista, die wir in Leeuwarden kennengelernt hatten. Kaufe am Nachmittag eine deutsche SIM-Karte für meinen in Holland erworbenen Vodafone Internet-Stick, der angeblich keine nationale Sperrung hat. Funktionieren tut es aber nicht, also doch gesperrt. Anschaffung des dann hoffentlich funktionierenden Sticks wird auf „irgendwann“ verschoben. Von einem Tischler besorgen wir uns ein Dichtungsband, um unser Bugfenster besser abzudichten. Beim Probieren sehen wir dann, dass das Fenster im unteren Teil überhaupt nicht am Rumpf anliegt, da hilft keine Dichtung, sondern ein Tischler. Aber auch das wird auf später verschoben. Schauen uns die neuesten Wettervorhersagen an und bereiten uns seelisch darauf vor, morgen Richtung Helgoland oder bis Helgoland weiter zu fahren.

29.5.2013

Der Wind pfeift durch den Hafen, es sieht nicht sehr gemütlich aus. Wegen der vielen flachen und trocken fallenden Fahrwasser würde die Fahrt 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. Nach einigem Überlegen fahren wir los mit dem Ziel Wangerooge als Zwischenstation vor dem Sprung nach Helgoland. Wechselhafte Bewölkung, ein kurzer Nieselregen, Wind um 3 -4 Bft. Außer uns sind fast nur Fischerboote unterwegs. Die Strömung bei Flut verläuft vor den ostfriesischen Inseln von West nach Ost und so bekommen wir gratis Schubhilfe von 2 Knoten. Es überrascht uns, wie viele Seezeichen an anderer Stelle stehen als auf den Karten, Grund sind die sich permanent verschiebenden Sandbarren. Mann muss also seinen Augen vertrauen und sich nicht an den Seekarten festhalten. Vorbei geht es an Norderney, Baltrum, Langeoog und Spiekeroog. Im Hafen von Wangerooge finden wir dann schnell einen Platz. Ein Häppchen zu Essen entdecken wir nach 15 minütigem Spaziergang, die beiden Restaurationsbetriebe im Hafen sind geschlossen. Hier legen laufend Fähren an, die Reisenden werden mit einem kleinen Zug ins Zentrum gebracht. Die Insel ist autofrei. Am Nachmittag mit dem Fahrrad in den 5 km entfernt liegenden Ort geradelt, um dort möglicherweise den fehlenden Internet-Stick zu kaufen. So etwas gibt es aber dort nicht. Dafür kann man die ruhige und sonnenbeschienende Landschaft genießen. Mittlerweile hat die Ebbe eingesetzt, immer mehr Wasserflächen verwandeln sich in schlammige Wattlandschaft. Zum Schluss die morgige Route durch gesprochen, Wasser gebunkert, den Maschinenraum kontrolliert.

30.5.2013

Die Sonne von gestern ist einem dichten Nebel gewichen. Die Wasseroberfläche im Hafen ist fast ölig ruhig. 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 nm 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 haben. Am Nachmittag wird es fast sommerlich, auch wenn die Temperaturen klar unter 20 ° bleiben (Höchsttemperatur in Finnland heute 29,1°!). Unser Freund Henning wird am Sonntag zu Besuch kommen, wie legen nun also einige Tage „Urlaub“ ein. Beim Spaziergang durch die Unterstadt gelernt, dass „Schiffsausrüster“ hier nichts mit Technik zu tun hat, höchstens könnte man die dort zu erstehenden Flüssigkeiten als Additiv in den Diesel geben. Neben fischigen Besonderheiten findet man auch so typisch helgoländische Gerichte wie Leberkäse, Nürnberger Rostbratwürste, Cevapcici und Dubrovnik-Teller. Bei näheren Untersuchungen nun den Grund für das nicht schließende Bugfenster gefunden. Der Monteur hatte zu wenig Platz für die Führung des Festmachers gelassen, der deswegen nicht bis zum Anschlag gezogen werden konnte; kann mit etwas Abschleifen erledigt werden. Im Heck konnte ich die Stelle im Schlauchsystem finden, wo eine Verstopfung den Ablauf des Wassers vom Deck verhindert, kann nun auch in Ordnung gebracht werden.

31.5.2013

Sonniger Tag, blauer Himmel mit Schleierwolken, Wind um 8 – 10 m/s. Wir machen einen langen Spaziergang (kombinierte Geschichts- und Natur-Weg mit Hinweistafeln) über das Oberland mit dem Klippenweg. Schöne Aussichten, besonders interessant der Lummenfelsen in der Nähe der Langen Anna. Zum Abschluss holländische Spezialität Knieper (große Taschenkrebse) gegessen, Riesenportion verbunden mit viel Arbeit. Bugfenster und Wasserablauf vom Deck in Ordnung gebracht, die Route zur und auf der Eider eingegeben.

Um 17:00 dann kippt das Wetter, der Wind verstärkt sich, dichter Nebel zieht auf. So soll es gemäß Vorhersagen bis Sonntag oder Montag weiter gehen. Die Internetverbindungen werden ein Problem. Auf Helgoland ist kein Vodafone-Stick aufzutreiben, der holländische funktioniert ja trotz Versprechen des Händlers nicht in Deutschland. Irgendeines der Programme hat auch meinen internationalen Abroadband-Stick „gekapert“, der funktioniert also auch nicht. Im Marina-Restaurant bekommen wir Verbindung auf dem Telefon, aber nicht auf dem PC. Wird nichts weiter helfen, als sich durch alle Bars und Restaurants hier durchzuarbeiten, vielleicht finden wir so eine Verbindung.

1.6.2013

Dichter Nebel und Starkwind, Hafentag und „Haus“arbeiten wie geplant. 30 Minuten vor dem Aufstehen wird die Webastoheizung eingeschaltet, da schmecken die Frühstückbrötchen schon besser. Gehen ins Insulaner-Hotel und können dort ins Internet, allerdings auch wieder eine sehr

schwache Verbindung. Am Abend essen wir dort den größten Hummer, der uns je auf den Teller kam, ausgezeichnet.

2.6.2013

Immer noch starker Wind, aber dazu scheint die Sonne. Um 12:45 kommt unser Freund Henning mit dem Schnellboot aus Cuxhaven an. Wir holen ihn vom Hafen ab, auch sein Cousin Rickmer mit Frau Angelika sind beim Empfangskomitee dabei. Nach dem Einchecken im Hotel machen wir mit Henning eine Runde auf dem Oberland, essen, und gehen schließlich auf die Rumbalotte. Auf dem Weg besuchen wir den Laden einer Fotografin und kaufen von ihr 2 Bilder. Im Hafen bemerken wir, dass noch ein anderes finnisches Boot, die „Suwena“ hier liegt. Wir verabreden uns für den nächsten Tag. Den Abend verbringen wir mit Henning und seinen Verwandten im Insulaner, ein netter Abend. Dabei treffen wir auch ein hyperaktives Paar aus Berlin, Albrecht und Denisa.

3.6.2013

Keine Änderungen beim Wetter. Wir frühstücken ausgiebig mit Henning im Hotel und fahren dann auf die Düne. Besuch bei seinem Cousin, der hier mit 70 Jahren Aushilfsbademeister am Nordstrand ist. Auf der Düne liegen überall Seehunde und Kegelrobben am Strand. Im Dünen-Café genießen wir das „typische“ helgoländische Schneider-Weizenbier, es gibt einen Club dafür. In der Zwischenzeit hatte uns Angelika eine Maschine Wäsche gewaschen, danke! Die Bilder abgeholt und Henning dann am 16:30 wieder verabschiedet. Toll, dass der Besuch geklappt hatte. Zum Tanken gefahren und richtig günstig gebunkert, 1,04 €/l. Am Abend gemeinsames Abendessen in der Bunten Kuh mit den beiden Finnen Eva-Riitta und Andrus.

4.6.2013

Sonniger Morgen, der Wind hat sich etwas gelegt. Um 7:00 Uhr fahren wir los. Die Wellen des Windes der letzten Tage schaukeln uns von der Seite, ich fahre trotzdem 2 Stunden von der Flybridge aus. Nach der Anfahrtstonne Eider müssen wir ein wenig suchen, da sie erheblich weiter nördlich liegt, als auf unserer elektronischen Karte. Von dort aus hat man dann gute Sicht auf die nächsten Tonnen und wir können die flachen Stellen ohne Probleme meistern. Auf den Sandbänken der Außen-Eider sonnen sich Seehunde und Robben. Vor dem Sperrwerk frischt der Wind wieder auf 5 auf, aber wir fahren schon unter Land und es gibt keine bedeutende Wellenbildung. In der Schleuse des Sperrwerkes lässt sich die Bundeszollverwaltung blicken, fragt nach woher und wohin und was gekauft und lässt sich die Pässe zeigen. Damit ist dann wohl ihr Tagespensum erledigt und wir können weiterfahren. Auf der Gezeiteneider geht es durch eine Schleuse bis Friedrichstadt. Ruhiger Hafen, nette Stadt, die ursprünglich von holländischen Religionsflüchtlings gegründet wurde. Inzwischen ist es sommerlich geworden, wir essen am Abend das erste Mal in diesem Jahr auf der Flybridge.

5.6.2013

Wunderschöner Sommermorgen. Besonders auch deswegen, weil heute das erste Mal das Gas strömte, ohne dass das Ventil gedrückt werden musste. Auf der Fahrt auf der Eider haben wir 2

Brücken und 4 Schleusen zu bewältigen, alles geht sehr schnell. Die Fahrt ist wunderschön, der Fluss ringelt sich durch eine Naturlandschaft, keine Straßen, kaum Dörfer, sehr zu empfehlen. Dann geht es nach der Giselaer Schleuse auf den Nord-Ostsee-Kanal. Riesige Frachtschiffe kommen entgegen. In Rendsburg legen wir beim Obereider Yachtservice an. Am Abend Besuch von einem unserer aktivsten Homepage-Leser, Joachim und seiner Frau Angelika, gemeinsames Essen im kroatischen Restaurant Laguna.

6.6.2013

Nutze die Gelegenheit und lasse vom Yachtservice ein Loch für Kabeldurchführungen vergrößern und die Antennenanschlüsse des Navtex-Gerätes überprüfen, da ich keine Nachrichten empfangen kann und die Wetterinformationen nicht dekodiert werden. Dabei müssen auch 2 Stecker vom Computer gelöst und später wieder angeschlossen werden. Das hat ihm überhaupt nicht behagt und so bekommen wir Fehlermeldungen über den Dongle, auf dem Flybridge-Bildschirm gibt es kein Bild. Team-Viewer-Sitzung mit Harry hilft auch nicht weiter. Aber auf einmal funktioniert dann alles und wir fahren los. Nach einer halben Stunde verabschiedet sich der Flybridge-Bildschirm, weil er zwar angeschossen ist aber keine Daten erhält. Aus irgendeinem Grund hatte das Navigationsprogramm in abgeschaltet. Die 30 km auf dem Kanal nehmen Zeit in Anspruch, da wir einen riesigen Langsamfahrer „Long Lucky“ vor uns haben, der nicht überholt werden kann. Auch in der Schleuse müssen wir rund eine Stunde warten. Wir entscheiden uns, in Holtenu zu bleiben, da wir sonst erst nach 19:00 im eigentlichen Tagesziel Maasholm angekommen wären. Am Steg empfängt uns wie bereits in Norderney die Marianne V mit Heikki und Krista. Im Schiffer-Café begrüßen wir die Ostsee nach 5 Jahren wieder, Abendessen nach einem ausgiebigen Spaziergang durch den Ort im Fördeblick.

7.6.2013

Um 7:00 klopft der Hafenmeister, um zu kassieren. Er entschuldigt sich für den frühen Zeitpunkt, aber immer wieder fahren Gäste früh ab ohne zu bezahlen, heute waren es zwei. Ausgezeichnetes Wetter, kaum Wind. Wir machen das Bimini auf gegen die Sonne, aber auf dem Wasser ist es noch empfindlich kühl. Überall sind viele Segelboote unterwegs. Nach 7 Stunden laufen wir im Sonwik-Hafen in Flensburg ein und finden nach Fragen auch unseren reservierten Platz. Die Nummern sind auf dem Steg und vom Wasser her nicht zu erkennen. Schwester Christina holt uns ab, nun haben wir 2 Tage miteinander.

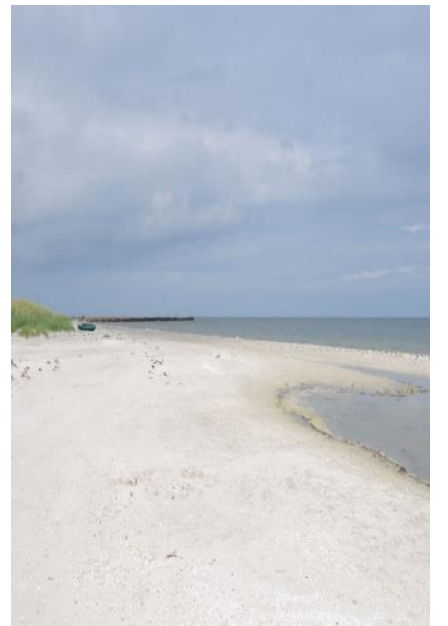
8.6.2013

Als ich gestern Abend den Strom anschließen wollte, löste sich der Adapter und viel ins Hafenbecken, 7 m tief. Als erstes heute morgen 2 neue erstanden, nun wird so etwas garantiert nicht mehr vorkommen. Lebensmittel und besonders flüssige Schmiermittel in Form von Wein gebunkert, wir kommen ja jetzt in Länder mit nicht so breiter Versorgungsbasis. Ulla hat bei Christina zwei Maschinen Wäsche gewaschen, ich bringe die Internetseiten auf den letzten Stand. Am Abend treffen wir uns mit Thomas und Jutta von der Azura, die auch bald auf Langstreckenfahrten gehen möchten.

Dänemark







9.6.2013

Abschied von Deutschland bei bedecktem Himmel und kühlem Wind. Thomas schickt uns später Fotos von unserer Fahrt aus dem Hafen. Auf der Förde wie immer viele Segelboote und kleine Regatten. Es ist Sonntag und die Boote kommen vom Wochenende zurück. Wir fahren nach Sonderburg, unserer ersten Station in Dänemark, und liegen dort mitten in der Stadt. Inzwischen sind die Wolken verschwunden, wir haben einen sommerlichen Nachmittag. Die Hafengebühr wird an einem Automaten beim Hafenbüro bezahlt, Kreditkarten werden angenommen. Vor dem Eiskiosk am Hafen reißt die Menschenschlange den ganzen Nachmittag und Abend nicht ab, die müssen ein tolles Geschäft machen. Motorraumkontrolle, dann die Planung für Dänemark konkretisiert. Wir machen zwischendurch drei Tage Pause und besuchen einen Freund in

Deutschland, der seinen achtzigsten Geburtstag feiert. Spannender Augenblick, als ich den Internet-Stick von TeliaSonera in Betrieb nehme, mit ihm kann ich in den 4 nordischen Ländern arbeiten. Inbetriebnahme gelingt schnell und er funktioniert ausgezeichnet.

10.6.2013

Die Brücke wird wegen Reparaturen erst um 9:30 geöffnet, so hat man am Morgen etwas mehr Zeit. Bald fahren wir unter strahlend blauem Himmel und Sonnenschein bis Årøsund, wo wir längsseits gehen können. Unterwegs schaltet sich mal wieder unser Navigationsbildschirm auf der Flybridge ab. D.h. wir wissen nicht, wer und warum ihn abschaltet. Bisher war er dann noch im Navigationsprogramm zu finden, wo er wieder aktiviert werden musste. Heute war er während der Fahrt dort nicht zu sehen, erschien aber wieder, nachdem wir angelegt und die Motoren ausgestellt hatten. Da soll einer schlau bei werden?! Alle Einrichtungen und Restaurants sind geschlossen, nur der Automat für die Hafengebühr funktioniert. Ansonsten eine sehr schöne Lage am kleinen Belt. Fahre am Nachmittag mit dem Fahrrad nach Haderslev (15 km), um dort ein schönes Eis als Basis für die Rückfahrt zu essen.

11.6.2013

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 ansprechen, im TeKa-Hafen vor dem Kulturzentrum finden wir im zweiten Anlauf einen Platz. Man liegt zwischen Pfosten und die erste Box war zu eng. Kaum haben wir festgemacht, da fängt für den Rest des Tages die Sonne an zu scheinen. 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.

12.6.2013

Die Wettervorhersagen für die nächsten Tage sehen ziemlich mies aus, Wind und Regen. Da wir für den Samstag ein Treffen mit einem ehemaligen Kollegen - Jürgen – in Ebeltoft vereinbart haben, werden wir die Insel Samsø fallen lassen, da wir dort wahrscheinlich nicht gut weg kämen. Wir bleiben an der Küste und fahren bis Hov (oder Hou, die Dänen benutzen beides). Der Hafenmeister kommt 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, reicht für die nächsten Tage, falls wir hier bleiben. Am Nachmittag legt sich der Wind etwas, frisch aber gegen Abend wieder auf und es beginnt zu regnen. 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.

13./14.6.2013

Hausarbeiten, Einkaufen im Supermarkt, die beiden Restaurationsbetriebe abwechselnd ausprobiert und für gut befunden, gelesen etc. Und darauf gewartet, dass Regen und Wind vorbei gehen. Kapitän macht eine Strandwanderung: Sandstrände, kleine Eichenwäldchen, Schwimmbäder, schöne Häuser und Gärten direkt hinter den Stränden. Ab heute Nachmittag sieht es nun schon besser aus, morgen früh werden wir weiterfahren nach Ebeltoft.

15.6.2013

Der Wind hat zwar nicht so viel nachgelassen wie angekündigt, aber er kommt von seitlich achtern und schiebt uns ab 7:00 Uhr Richtung Ebeltoft. Vorbei an einem Windpark können wir die grünen Uferstreifen der Helgenäs Halbinsel und von Mols Bjerge ansehen. Nach knapp drei Stunden sind wir im Hafen 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.

Am späten Nachmittag kommt Jürgen aus Kopenhagen an. Es gelingt uns auf dem Weg zum Essen genau die 5 Minuten zu erwischen, in denen sich die schwarzen Wolken auftun und uns kräftig begießen. Dafür haben wir einen schönen Abend im Kro neben dem Hafen, das letzte Mal hatten wir uns 2008 in Stubbeköping getroffen. Jürgen begeistert sich an einem im Kro ausgestellten Gemälde und so wird auch noch der Kunsthandel belebt.

16.6.2013

Und belebt bleibt es auch sonst, der Wind pfeift den ganzen Tag, kaum zu glauben, dass es morgen ruhiger werden soll. Damit es nicht zu langweilig wird, sammeln sich auch schnell mal ein paar Regenwolken zu einer schwarzen Masse und schütten sich dann wie gestern über uns aus – auf dem Heimweg vom Einkaufen. Um beim Wasser zu bleiben, haben wir auch das gebunkert und gleichzeitig die schleusenverschmierten Fendersocken gewaschen. Habe meinen alten PC wieder hergerichtet, da der aktuelle Arbeits-PC sich erkältet hat und laufend hängen bleibt, unmöglich damit zu arbeiten. Um mit der Elektronik auch weiter zu kommen, einige Gebrauchsanweisungen gelesen, Fragen und mögliche Antworten dokumentiert, nun geht es ans Ausprobieren – gaaaanz vorsichtig.

17.6.2013

Großer Aufbruch im Hafen, der Wind hat sich einigermaßen gelegt und jeder will weiter. Wir fahren bei westlichen Winden 3,5 Stunden an grünen Landschaften und leeren Sandstränden nach Grenå, die Hälfte der Strecke unter Landschaftserschutz. 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 um dort festzustellen, dass der Schlachter am Montag Ruhetag hat. Zurück mit dem Taxi. Auch der Besuch des Kattegatzentrums gelingt nicht, weil sie bereits um 16:00 schließen und 15 Minuten zu kurz für die Besichtigung wären. Dafür marschiert der Kapitän zum nahe liegenden Badestrand und nimmt das erste kühlende Ostseebad dieser Rumbalotte-Saison. Gegen Abend läuft noch eine norwegische Grand Banks 36 ein. Sie haben das Boot in Holland gekauft und sind auf der Überfahrt nach Norwegen damit beschäftigt, sich an das Boot zu gewöhnen. Vielleicht treffen wir uns in Norwegen wieder.

18.6.2013

Bei strahlendem Sonnenschein umrunden wir die Halbinsel Djursland. Nur an einem Minikap steigert sich der Wind bis auf 7 m/s, ansonsten nur eine leichte Briese. 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. Wir bleiben heute die einzigen Gäste. Im Hafen gibt es prinzipiell einen Schnellimbiss – ist aber geschlossen – und ein Geschäft. Mit der Kabelfähre fahren wir auf die andere Seite des Fjords und Ortes, hier gibt es aber nur Wohn- und Ferienhäuser. Ruhiger Abend an Bord.

19.6.2013

Abwechslung hält frisch, deswegen haben wir heute einen kühlen Regentag. Auf der Strecke von Udbyhøj nach Hals am Eingang zum Limfjord sehen wir nur ein Segelboot weit am Horizont. Am Autopiloten waren einige Einstellungen geändert worden, die wir nun testeten. Positiv verlaufen, die Wenden und Kehren an den Wegepunkten werden jetzt nicht mehr überzogen sondern in einem schönen sauberen Bogen gefahren. Ab und zu gelingt sogar mit der Elektronik etwas. Immer wieder Regenschauer, der Wind frischt auf bis 8 m/s aus Südost, schiebt uns schwänzelnd voran. Im Hafen von Hals legen wir mit dem Heck an Pfählen an, zeitweise ist es hier schwellig. Im Ort selbst nichts Besonderes zu sehen.

20.6.2013

Diesig und leicht nebelig 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. In Aalborg können wir unter der ersten (Straßen)brücke durchfahren, danach kommt eine Eisenbahnbrücke, wo wir aber auch nur kurz warten müssen. Der Hafen liegt direkt dahinter, wir finden längsseits Platz an der Außenseite eines Fingerstegs. Der „Vestre Baadehavn“ hat gute Einrichtungen, 2 Restaurants, ca. 2 km zum Stadtzentrum mit 2 Fußgängerzonen, die Stadt ist belebt. Am Nachmittag hat die Sonne den Nebel vertrieben und es ist wieder sommerlich. Nach der Exkursion in die Stadt – einschließlich Friseurbesuch bei einem Friseur aus dem Kosovo - Maschinenrauminspektion, dann ist Freizeit. Morgen fahren wir mit einem Mietwagen nach Deutschland zum 80jährigen Geburtstag eines Freundes und kommen am 23.6. wieder zurück.

24.6.2013

So, den Siegfried haben wir anständig gefeiert. Auf der Rückfahrt gestern hätten wir fast noch eine befreundete Grand Banks getroffen, die vom neuen Eigner von Cadiz nach Finnland überführt wird. Aber sie hatten schon in Travemünde die Leinen los gemacht und wir waren noch 1,5 Stunden entfernt.

Heute Morgen das Auto abgegeben, dann ging es weiter auf dem Limfjord. 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. Vor der Brücke im Aggersund müssen wir 20 Minuten warten, dann sind es nur noch 2 Meilen bis in den Hafen von Løgstør. Der Hafen liegt im Frederik VII-Kanal, mit dem Mitte des 19. Jahrhunderts die Flachstellen im Fjord vor Løgstør umgangen wurden. Spaziergang ins Zentrum des kleinen Ortes, Ulla hat die Waschmaschinen im Serviceraum laufen lassen, der Kapitän das Limfjord-Museum besucht. Wettervorhersagen für die nächsten Tage zur Überquerung des Skagerraks weiterhin äußerst ungemütlich.

25.6.2013

Bei 4 Bft geht es mit einigen Regentropfen weiter nach Westen nach Nykøbing, dem Hauptort der Insel Mors. Beim Ablegen stellt Ulla auf einmal fest, dass unser weißer Ballfender fehlt. Schneller Blick durch das Hafenbecken und da liegt er gerade bei der Ausfahrt. Boot wieder festgemacht, Fender geholt und neuer Start. Gestern hatte das NMEA-Netz angefangen zu randalieren. Nachdem ich es einmal ganz ab- und dann wieder eingeschaltet hatte, gab es heute keine Probleme. Interessant, dass sich nach dieser Übung auch die Sensoren unserer Schwarzwassertanks wieder gemeldet haben! 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 umsatzsteuerfreies Diesel 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 Gästeeplätzen und guten Einrichtungen. In Løgstør wurde viel Werbung für die weit bekannten Muscheln des Ortes gemacht und am nächsten Wochenende findet dort das Muschelfest statt. Nur Muscheln konnte man in keinem Restaurant finden. Und auch in Nykøbing ist da nichts zu machen, dafür kann man aber dreimal mexikanisch essen, scheint stark in Mode und von der Speisekarte her weitestgehend standardisiert zu sein.

26.6.2013

Nach langem Studieren der Wettervorhersagen haben wir gestern Abend beschlossen, die Überquerung des Skagerraks nicht zu machen. Es hätte nur ein 24 Stunden Zeitfenster mit viel Regen und den Wellen der Vortage gegeben, dann ging es weiter mit starkem Wind. Nun fahren wir auf dem Limfjord zurück Richtung Kattegat. Auch bei der heutigen Windvorhersage gab es eine große Toleranz; denn in Spitzen hatten wir fast 14 m/s, die Rumbalotte erhielt eine ordentliche Salzwasserspülung, dafür aber meistens Sonnenschein. Um die große Insel Morsk herum sind wir bis Thisted gefahren. An der Brücke bei Vilsund mussten wir eine Stunde warten, konnten dazu an der Außenmole der kleinen Marina vor der Brücke längsseits gehen. Unterwegs waren auf den 35 nm außer uns 1 Fischer, 1 Fähre und ein Holländer, der gerade aus Thisted abfuhr als wir ankamen. In Thisted sind wir in den Stadthafen gefahren und sind auch hier das einzige Boot neben einem Schiff der dänischen Marine, MHV 807 Jupiter. Die Hafengebühr ist bei der nahe liegenden Shell-Tankstelle zu zahlen. Auf die Frage, wo man hier Diesel tanken kann, wie im Hafenguide angegeben, mal wieder die Antwort: nirgends. Laut dem Hafenmeister, den wir später treffen, gibt es seit einem halben Jahr keine Möglichkeiten mehr außer Kanister tragen. Bei einem Erkundungsgang in der Marina fragt Ulla einen Motorbootfahrer, wo er denn tanken würde und wir bekommen den Hinweis auf eine Tankstelle in Amtoft, wo wir morgen vorbei fahren werden und wo auch mit Kreditkarte gezahlt werden kann (in Aalborg nur Barzahlung). Gute Wasch- und Clubräume 5 Minuten entfernt beim Thisted Segelklub.

27.6.2013

In der Nacht war es etwas unruhig, weil die neuen Abiturienten ihre Feiern hatten und später mehr oder weniger betankt durch die Stadt zogen. Einer konnte es nicht lassen, auf unser Deck zu springen und zu randalieren, Kapitän nur in eigener Haut und mit lautem finnischem Fluch brachte ihn zum Laufen. Am Morgen mal wieder stark bedeckt, etwas diesig, zeitweise leichter Nieselregen, auffrischender Wind aus SW. Wir haben nur 10 nm bis nach Amtoft zu fahren. Bei zeitlichem 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 einem gut funktionierenden Wlan. 1000 Liter hat er nicht, aber 600 und morgen bekommt er um 12:00 1200 Liter geliefert. Wir betanken den Backbordtank und bleiben am Kai liegen bis morgen. Bis auf den Hafen mit einem großen Lebensmittelgeschäft und Campingplatz gibt es im Ort nur Wohnhäuser, alles sehr gepflegt und ruhig. Am Abend findet das wöchentliche Donnerstag-Wettsegeln des Segelklubs statt.

28.6.2013

Der Wind pfeift unvermindert stark über die große Bucht „Løgstør Bredning“. Wir legen einen Ruhetag ein. Kurz vor 12:00 Uhr kommt der Hafenmeister und gleich danach der Tankwagen. Weil der Tankschlauch zu kurz ist, ziehen wir ihn kurzerhand durch die Kabinenfenster durch, so reicht er gerade zur Steuerbordseite, ohne das Boot verlegen zu müssen. Nun haben wir für die nächsten ca. 700 nm Ruhe. Am Nachmittag Seekarten aktualisiert, die klemmende Salontür etwas abgefeilt. Im Geschäft mieten wir uns 2 Fahrräder und radeln damit später zur Fähre über den Feggesund.

Auf der anderen Seite gibt es den Feggesund Kro, Spezialität des Hauses ist in der Pfanne gebratener Aal. An Butter wird nicht gespart und alle Portionen sind riesig.

29.6.2013

Heute früh sollte es weniger Wind sein, stimmte auch bis kurz nach unserer Abfahrt im leichten Regen. Ziel war Løgstør, um dort beim Muschelfest am Wochenende endlich einmal die hoch gepriesenen Muscheln essen zu können. Bei der Ankunft in den Hafen bläst es inzwischen mit 13 m/s und ein Platzregen empfängt uns. Wir sehen –viel konnte man nicht sehen, dass die Boote schon im Päckchen lagen und drehen kurz entschlossen wieder ab. Vor der Aggersundbrücke 30 Minuten warten. Mittlerweile haben wir sogar Sonnenschein, der belebt auch den Wind. Mit 17 m/s pfeift er auf der Nibe Bredning, an dessen Südseite die Marina von Nibe liegt. Dorthin führt von der Hauptstrecke eine ausgezeichnete 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 Probleme beim Anlegen. Wir gehen an den Kopf eines Steges und fragen bei einem örtlichen Segler nach, ob wir dort liegen bleiben können. Er sieht keine Probleme, da der Eigner mit dem Boot auf seinem zweiten Liegeplatz in Aalborg sei, generell nur sehr wenig fährt und kaum bei diesem Wetter zurück kommt. 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.

30.6.2013

Wir bleiben bis Mittag noch in Nibe und warten ab, bis der Wind sich unter 10 m/s gelegt hat. Dann fahren wir die 12 nm bis nach Aalborg, wo wir „unseren“ Liegeplatz frei vorfinden. Das Boot entsalzt, Wasserpass und die Vergilbung am Bug auf der Steuerbordseite einigermaßen reinigen können, Bilge getrocknet und die Strecke für Morgen festgelegt. Abhängig vom Wetter bleiben wir an der jütländischen Küste oder fahren bis zur Insel Læsø. Auf jeden Fall heißt es Abschied nehmen vom Limfjord, den wir fast nur bei Starkwinden erlebt haben.

1.7.2013

Um 5:30 scheint die Sonne vom blauen Himmel, bei der Abfahrt um 9:00 ist dann alles wieder gewohnt grau. 2 – 4 m/s aus Südost, 14 ° C, empfunden als raues Wetter. Auf dem Limfjord sind jetzt spürbar mehr Boote unterwegs als vor einer Woche, viele Norweger und Schweden. Um 11:11 Uhr sind wir wieder auf dem Kattegat und fahren zum kleinen Hafen Mou. Man liegt gut längsseits am Nordkai. Hier ist jeden Montag großer Flohmarkt, nichts für uns dabei.

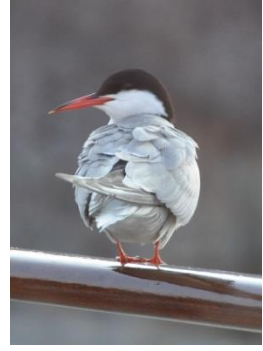
2.7.2013

Heute Wind aus Südwest, für den Nachmittag einzelne Schauer angesagt. Die haben es aber eilig und kommen schon am Vormittag bis in den Nachmittag hinein. Bis nach Sæby sind es nur 19 nm. 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. Kaufe am Abend im Internet die Tickets für den Göta Kanal.

Schweden Westküste





4.7.2013

Um 7:15 gleiten wir aus dem Hafen von Sæby auf das Kattegat. Es ist leicht diesig, aber die Sicht reicht aus. Von Fredrikhavn laufen einige Schiffe aus, ab und zu sieht man Segelboote. Die Nordgrenze des Kattegats erreichen wir auf der Höhe von Skagen um 10:15 und sind nun auf dem Skagerrak. Zeitweise nimmt der Wind mehr zu als voraus gesagt, die Wellen kommen aber achtern seitlich und schieben uns gemeinsam mit der nordsetzenden Strömung bis auf 11,2 Knoten. So schnell war die Rumbalotte das letzte Mal 2008 in Strömungen auf der Donau. Nach achtstündiger Fahrt und 65 nm schnurgeradem Kurs auf dem offenen Meer kommen wir in Smögen an und erhalten einen Liegeplatz am Ende der Gästeanleger unter einer hohen Granitwand. Die grünen Landschaften Dänemarks sind zurück geblieben. Nach acht Stunden Schaukeln wackelt man auch auf dem festen Land ab und zu.

Smögen ist beliebter Urlaubsort und die Wasserseite ist Einkaufs- und Restaurantzone. Trotzdem ist es ruhig. Endlich bekommen wir auch mal wieder Muscheln zu essen, die in Dänemark zwar angepriesen wurden aber kaum zu finden waren. Um den Ort gewaltige Felslandschaften, die wir am Abend und am 5.7. erkunden. Die Umgebung ähnelt stark finnischen Schärenlandschaften, aber alles ist grösser und gewaltiger. Freitagmorgen ist es noch bedeckt, am Nachmittag wird es dann sonnig – und windig. Die Vorhersagen für die nächsten Tage zeigen Temperaturen über 20°C an, mäßigen Wind und keinen Regen! Der Service im Hafen ist gut, am Morgen liegt die örtliche Zeitung „Göteborgs-Posten“ vor der Tür!

6.7.2013

Am Morgen tatsächlich kein Wind mehr, die Sonne scheint und das zweite Mal in dieser Saison springt unser Gasherd an, ohne das Ventil der französischen Superflasche extra drücken zu müssen. 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 geht es weiter zum engen Hamburg Sund, wo Achtung auf eine Seilfähre zu geben ist. Dann schauen wir uns einige Anker-/Liegeplätze an Schären an und ankern schließlich in einer großen geschützten Bucht zwischen den Inseln Gluppö und Fläskön. Obwohl hier viele Boote an den Felsen liegen und andere ankern, bleibt es sehr ruhig. Probleme hat ein Segelboot, welches längsseits am Felsen liegt und mit dem Kiel fest sitzt. Alle Schaukel- und Ziehversuche mit einem Schlauchboot helfen nichts; am Abend liegt es noch höher trocken. Hilft wohl nichts anderes als auf steigendes Wasser zu warten. Die ersten Meter in dieser Saison geschwommen bei 18° Wassertemperatur.

7.7.2013

Sonnenschein vom frühen Morgen an. Morgenschwimmen nach genauem Studium der Quallsituation. Das Segelboot sitzt immer noch fest. Das benachbarte Segelboot zieht es dann schließlich frei mit einem langen am Masten befestigten Seil. Unsere Route geht heute 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 schützende Inseln ist. Gleich merkt man am Seegang den Unterschied zu den inneren Routen. Nach dem Havstenssund finden wir abseits vom Hauptfahrwasser in der Båsebukten einen Ankerplatz. Im Gegensatz zu gestern bleiben wir hier allein. Abgesehen von den gelblich orangefarbenen Quallen, von denen wir nicht wissen, ob sie „Feuerquallen“ sind, werden mal die Einheimischen fragen müssen. Auf der Strecke heute immer wieder Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 5 nm. Wind 4 – 5 m/s aus S-SW.

8.7.2013

Wie geplant, hat der Wind in der Nacht auf Nord gedreht und gleich wurde unser Ankeralarm getestet. Bei dem starken Piep-Ton kann man ihn einfach nicht unberücksichtigt lassen. Vom Ankerplatz geht es Richtung Kolster Fjord mit den Kolster-Inseln an der Backbordseite. Strömstad bleibt an Steuerbord liegen, ebenfalls der Dynekilen Fjord. Zwischen Festland und den schon norwegischen Sandøy-Inseln fahren wir zur Einfahrt in den ca. 6 nm langen Ringdalsfjorden, auf dem es bis nach Halden geht. Der Fjord bildet hier die Grenze zwischen Schweden und Norwegen. An den engen Stellen, die von 2 Brücken überspannt sind, haben wir 2 Knoten Gegenströmung. Wind auf der Fahrt 4 – 7 m/s aus NNO, d.h. er kam die ganze Zeit über Land und es gab auch auf den großen offenen Fahrwassern keine besondere Wellenbildung. Nach der Höhe von Strömstad änderte sich die Landschaft schnell, die kahlen Felslandschaften wurden 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 nm 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. Lange bleiben wir die einzigen Nichtnorweger im Hafen, bis spät noch 2 schwedische Boote hinzukommen.

9.7.2013

Strahlender Sonnenschein am Morgen, der Wind hat auf SSW gedreht und bläst mit 6 – 8 m/s. Wir fahren wieder zurück Richtung Schweden und biegen vor Strömstad von der offenen, ruppigen See in die Binnenroute ein. Da wird es doch etwas gemütlicher. 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. Da die Binnenroute hier vorbei geht, ziehen wir das erste Mal einen Ankerball auf, muss ja auch mal getestet werden.

10.7.2013

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. Dann kommen wir beim Koster

Fjord wieder auf die offene See. Da der Wind aus NO und somit für uns über Land achterlich bläst, ist es kein Problem. 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. Bei der Einfahrt werden wir von einem jungen Seehund begrüßt, der gerade seinen Kopf aus dem Wasser streckt. Der Großteil der Boote sind Segelboote, meist norwegisch, ein Paar Schweden, einige Dänen, zwei Deutsche und wir. Es gibt kaum Quallen, gut zum Schwimmen. Routenplanung für die restlichen Tage bis Göteborg aktualisiert.

11.7.2013

Windstille aus Nord, 1 m/s, nicht zu vergleichen mit gestern. Wieder hinaus aus dem Sannäsfjord und durch die Enge von Havstensund. 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! Die bekannte Route geht es bis Hunnebostrand. Wir finden schnell einen Platz mit Heck Boje neben einer schwedischen Grand Banks 42 Europe „White Light“. 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. Hier überwiegt nun der Anteil an schwedischen Booten, vor Norwegern, Dänen und Deutschen.

12.7.2013

Wir haben einen Hafentag eingelegt. Ulla putzt und wäscht. Ich mache eine Wanderung auf die beiden Aussichtsberge und schaue mir am Nordstrand eine Skulpturenausstellung an. Später Großeinkauf bei Coop. Super Sommerwetter mit strahlendem Sonnenschein und kaum Wind.

13.7.2013

Die Wettervorhersage meldet für Sonntag bis Mittwoch stärkere Winde, Routenplan deswegen noch einmal durchgegangen und angepasst. 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. Von weitem sieht man schon die riesige Kirche von Lysekil. Wir fahren ein Stück auf dem Gullmarn Fjord (den wir eigentlich ganz im Programm hatten und wegen der kommenden Wetterlage gestrichen haben) und biegen dann in den Getevikssund ein bis zur Insel Bassholmen. Auf der landschaftlich schönen Insel gibt es eine Veranstaltung und keinen Platz zum Anlegen. Also ankern wir vor der NW-Seite.

14.7.2013

In der Nacht war es windstill, erst am Morgen gab es eine leichte Brise. Durch den engen Strömmarna schlängelt sich die gut gekennzeichnete Route in den Koljofjord; an der engsten Stelle kann jeweils nur 1 Boot durchfahren. Felsen, Wiesen und Wälder empfangen uns, nur wenig Boote sind hier unterwegs. Wir sehen die dritte kleine Robbe. 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. Das erste Mal in diesem Jahr werden wir direkt von zwei jungen Hafenmeisterinnen empfangen, die auch beim Anlegen behilflich sind; nicht nötig, aber sehr nett.

15.7.2013

Es ist mal wieder sehr windig und bewölkt. Wir legen Hafentag ein und ich mache Ölwechsel. Damit geht der Vormittag hin. Diesmal fülle ich nur die Ölmenge gemäß Betriebsanleitung ein und lasse die Kennzeichnungen an den Messstäben unberücksichtigt. Die zeigen nämlich bei beiden Maschinen verschiedene Level an. Der Rest des Tages ist Ruhetag.

16.7.2013

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. Das Zentrum des Ortes erinnert stark an große finnische Kirchdörfer. Auf dem Rückweg sehen wir im Hafen einen Flipper 620, das war unser erstes Boot. Ulla putzt das Boot, während ich einen Spaziergang zum nahe gelegenen Lyckorna mache, welches eines der ersten schwedischen Badeorte an der Westküste war. Danach den Heckanker getestet, er hatte im Frühjahr einen neuen Motor bekommen, alles funktioniert (nachdem ich auch alle Schalter in die richtige Stellung gebracht hatte). Gegen Abend flaut der Wind ab, es wird eine ruhige Nacht.

17.7.2013

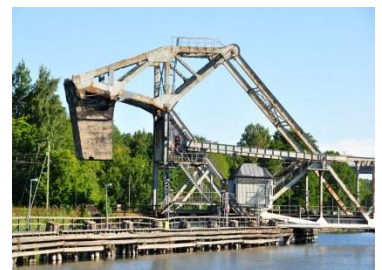
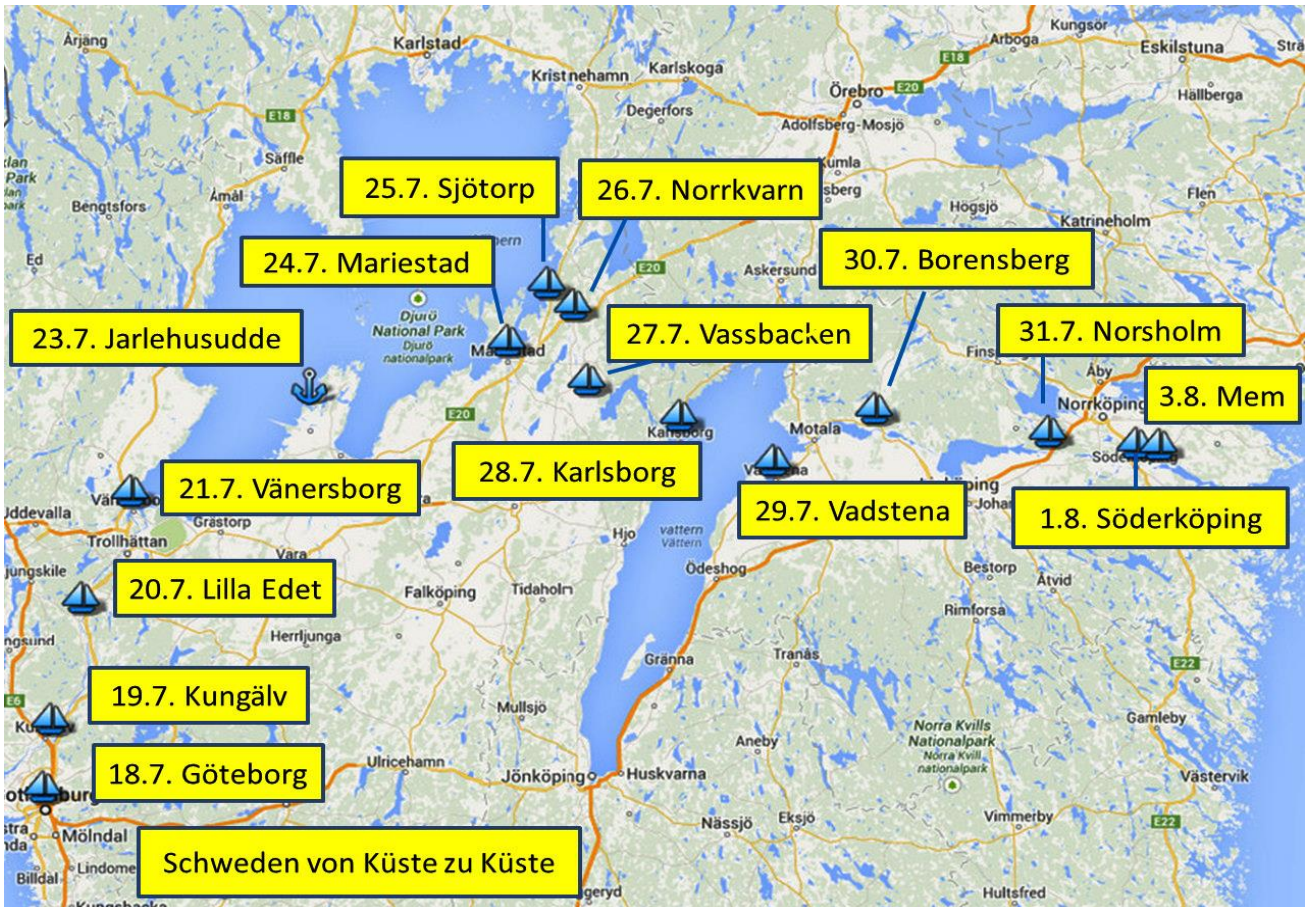
Am Morgen erst noch bei ICA eingekauft, bevor wir uns um 10:00 auf den Weg machen. Über den Halse- und den Askeröfjorden kommen wir nach Stenungsund, wo einige petrochemische Industrieanlagen zu sehen sind. Die Ufer sind fast die ganze Strecke mit Eigenheimen und Ferienhäusern bebaut. Sonniger Tag, Wind 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 beherrscht, er ist ein Mekka der Bootsfahrer an der schwedischen Westküste. Bei der Einfahrt nach Marstrand herrscht deswegen reger Verkehr. Wir finden trotzdem schnell einen Platz mit Heckmooringleine am westlichsten Anleger, allerdings ist er wahrscheinlich etwas mehr dem Schwell ausgesetzt, wie Plätze weiter drin im Hafen. Spät am Abend kommt noch ein norwegisches Segelboot in die Lücke neben uns, wir geben ihnen unsere zweite Mooring-Line, die uns einigermaßen stabil gehalten hatte. Dafür unterhalten sie sich dann in der Nacht noch lange, nachdem sie vom Essen zurückgekommen sind.

18.7.2013

Da die Voraussagen für morgen noch mehr Wind versprechen beschließen wir, schon heute nach Göteborg zu fahren und leiten Ullas Schwester Eva und Schwager Mano dementsprechend um. Probleme bereiten die schräg verlaufenden mooring lines. Die des Nachbarn läuft unter unserem Boot quer, ich kann die Rumbalotte bei starkem Seitenwind auch nicht versetzen. Erst als der Nachbar die Leine löst und absenkt können wir ausfahren. Die Leinen als solche sinken nur sehr langsam auf den Grund und die Befestigung am Steg entspricht nicht den Breiten der Bootsplätze. Draußen gibt es bei 10 – 12 m/s kurze und harte Wellen. Die Einfahrt nach Göteborg ist mit an Dalben befestigten Zeichen sehr klar gekennzeichnet. Die setzt sich dann später auch auf dem Trollhätte-Kanal fort. Der Hafen Lilla Bommen ist von der Anlage her eng und auch sehr voll. Wie legen uns auf der 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. Am Abend holen wir Eva und Mano vom Bahnhof ab.

Schweden von Küste zu Küste







19.7.2013

Heute fängt nun unsere Fahrt von der West- zur Ostküste Schwedens an. Zuerst versuche ich aber, eine Karte für den Mälaren zu erstellen und mache einen Morgenspaziergang durch das Zentrum zum Sjösport-Geschäft. Allerdings ohne Erfolg, dafür lernt man aber die Stadt besser kennen. Viele große Häuser und Grünanlagen, die moderne Oper und ein schwimmendes Parkhaus. Dann geht es auf den Trollhätte-Kanal. Die erste Brücke können wir direkt durchfahren, bei der zweiten müssen wir kurz warten. Der Weg bis Kungälv ist von Industrieanlagen begleitet. Dann sieht man schon von weitem die Bohus-Festung. Über einen teilweise flachen Flussarm kommen wir in den kleinen Hafen und können am Gästesteg festmachen. Gegenüber sieht man die Häuser des kleinen Ortes, dachten wir. Später stellt sich heraus, dass dies nur die sehr schöne Altstadt war und der Ort ein kleines aber lebendiges Zentrum hat. Im Laufe des Nachmittags kommen immer mehr Boote in den Minihafen und schließlich liegen bei uns 4 Boote im Päckchen. Für Eva und Mano war es spannend, den Hafenmanövern zuzuschauen. Die Bohus-Festung liegt direkt hinter dem Hafen und es lohnt sich unbedingt, dort hinauf zu steigen.

Nachdem mein Hauptnavigationsprogramm die schwedischen Binnenreviere nicht abdeckt, aktiviere ich ein Programm, welches mit den Papierkarten zusammen geliefert wurde. Die GPS-Installation funktioniert ohne Probleme, aber ich bekomme kein Bild auf den Monitor auf der Flybridge. Erst einmal ein paar Tage nachdenken, bevor weitere Maßnahmen getroffen werden.

20.7.2013

Vom frühen Morgen an ein super Sommertag, die Temperaturen steigen auf 25 Grad. Während wir noch frühstücken, lösen sich die Knoten im Hafen langsam auf und es gibt wieder Platz. Die Fahrt auf dem Göta-Älv ist sehr schön, es gibt 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. Dafür kostet er aber auch nichts. Am Nachmittag kommt eine norwegische Grand Banks mit 2 weiteren Booten in den Hafen, sie liegen direkt vor uns. Der Ort Lilla Edet hat zwar 2

große Lebensmittelgeschäfte, macht aber sonst einen langweiligen Eindruck, nicht zu vergleichen mit dem gestrigen Kungälv. Das Essen beim schwedischen Chinesen war trotzdem gut.

21.7.2013

Bei der Ausfahrt aus dem Hafen geht der Motor eines deutschen Segelbootes genau in einer engen Kurve aus. Mit einem langen Seil können wir das Boot an die Seite ziehen und fest machen. 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, indem 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. Unter einer zu öffnenden Klappbrücke geht es zu einer Eisenbahnbrücke, die auf verschiedene Höhenniveaus gehoben wird. Dann folgt die letzte Schleuse auf dem Trollhätte-Kanal. 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 auch in seiner Kladde zu vermerken. Dafür bekommen wir dann den besten – nämlich seinen eigenen – Platz. Zum Elektroanschluss ist es weit, aber dafür haben wir genug Kabel; zum Wasseranschluss ist es zu weit, aber das brauchen wir nicht. Das Bootsbedarfsgeschäft ist gut bestückt, hier bekomme ich auch Motoröl, nachdem ich nach dem Ölwechsel in Uddevalla nur noch 2 Liter Ersatzöl hatte.

22.7.2013

Eva und Mano fahren am Morgen wieder ab und sind am Nachmittag dann in Vaasa in Finnland. Ich putze das Boot und befreie es vom restlichen Salz. Dann geht es an den Monitor der Flybridge und nach einigem Versuchen und Kopfkratzen bekommen wir auch das Bild dorthin. Die Auflösung auf dem Hauptbildschirm ist zwar nicht optimal aber gut genug, und wir sitzen meistens beim Fahren auf der Flybridge. Die norwegische Grand Banks, die gestern Abend auch noch gekommen war, fuhr früh morgens weiter, kam aber nach einiger Zeit zurück, weil der Nordostwind auf dem Väner zu starke Wellen gemacht hatte. Nachdem sich der Wind am Nachmittag legt, fahren sie wieder weiter.

23.7.2013

Etwas müssen wir vor der Eisenbahnbrücke warten, die wie ein fossiles Insekt vorkommt, dann geht es auf den Vänern. Auf der südlichen Seite der großen Kållandsö-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! Wir sind so weit von der Zivilisation (?) weg, dass der Internetstick überhaupt kein Netz findet, auch das gibt es noch.

24.7.2013

Gegen 4 Uhr am Morgen beginnt es zu regnen, dann kommt starker Wind auf, der sich nach 8 Uhr wieder etwas abschwächt. Unser Ankerplatz ist so geschützt, dass sich die Wasseroberfläche nur etwas 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. In den Sommerhäusern ist bis 12 Uhr Ruhe, dann wagen wir uns hinaus. 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 wieder ruhiges Fahrwasser bietet. Die Durchfahrt ist eng, aber sehr gut gekennzeichnet. An einer Insel sehen wir wieder „unsere“ Norweger festgemacht im Päckchen. Auf der Ostseite geht es dann wieder über offene, aber inzwischen beruhigte See nach Mariestad, wo wir im Hafen den zweitletzten normalen Liegeplatz bekommen. Die Stadt ist nach Schachbrettmuster gebaut, überraschend viel alte Steinhäuser. Wahrscheinlich hat es hier öfter mal gebrannt. Neben dem Hafen liegt ein großer Parkplatz für Wohnwagen und –mobile, für uns jedes Mal ein komischer Anblick. Aber so denken wohl die Mobilisten auch von den Booten im Hafen.

25.7.2013

Heute haben wir nur 11 Meilen vor uns bis zum Anfang des Göta Kanals in Sjötorp. Etwas bewölkt, kaum Wind. Nach 1,5 Stunden kommen wir an die erste Schleuse, in die wir hinter einem Segelboot einfahren. Die beiden Schleusenwärterinnen geben einige Informationen. Oben angekommen müssen wir im Büro den Kanalaufkleber abholen. Dann folgt eine Doppelschleuse. Ulla geht mit den Leinen an Land und hält die Heckleine von oben. Das Wasser strömt kräftig in die Schleusenkammer, 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 erst mal 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 Kreditkarte. Da er einen begrenzten Saldo 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, dann muss man wieder von vorne anfangen. Jetzt kommen wir nur auf 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!

26.7.2013

In der Nacht hat es wieder etwas geregnet, der Tag wurde ein richtiger 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 Norrkvärn 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, ich nehme den 4 km-Weg und bin in Kürze allein dort unterwegs. Der Großteil der Boote kommt uns entgegen von Osten nach Westen. Auch morgen werden wir nach der Situation am Anleger wieder die Ersten sein. Der Anleger ist so voll, dass 2 Segelboote in der Schleuse übernachten.

27.7.2013

Wir haben uns nun 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 Schleusenkammer 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, die 15 Tonnen Gewicht mit der Hand zu halten ist nicht möglich. 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 Warteminuten. 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 Holzkohlengrills.

28.7.2013

Millimeterweise schieben wir uns aus unserem Liegeplatz auf den Kanal. Vorher haben wir noch unseren Hailer ausprobiert, mit dem wir Tonzeichen geben können, an den heutigen engen Stellen sollte man das machen. Bei Tåtorp kommen wir an die kleinste Schleuse des Göta Kanals, der Hub ist ca. 0,2 m. Dafür wird die Schleuse manuell bedient. Die jungen Leute vor uns in einem kleinen Motorboot übernehmen die Arbeit auch für uns. Nun kommen wir auf den Viken-See und können mal wieder 15 nm „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. Hier drücken wir nun auch mal aktiv auf die „Hupe“ des Hailers. Leider hat es mittlerweile angefangen zu regnen, so dass von diesen aufregenden Stellen keine Fotos gemacht werden konnten. In Forsvik kommen wir in die größte Schleuse des Kanals mit einem Hub von 3,5 m und unsere erste Schleuse abwärts, ein Vergnügen. Die Wand der Schleusenkammer ist teilweise jedoch noch im Naturzustand, das heißt nicht gerade, 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, davon hatte im Wetterbericht nichts gestanden. Der Besuch der großen Festung in Karlsborg – sie gehörte zu den größten Festungen Europas - wird daher storniert. Im Hafen gibt es eine gleiche Automatentankstelle wie in Sjötorp, wo wir Probleme mit der Kreditkarte hatten. Aus Neugier schiebe ich meine Karte in den Automaten und siehe da, hier ist der Apparat auf neue Karten umgestellt!

29.7.2013

Um 9:00 Uhr sind wir an der Brücke zur ersten Öffnung und beginnen die Überquerung des Vättern-Sees. Ruhiges Wetter mit 2 m/s Wind aus West. Wir fahren nicht direkt zur nächsten Kanalstation Motala sondern machen einen Abstecher nach Vadstena. Der Gästehafen liegt im Wallgraben eines großen Barock-Schlusses. Die lokalen Bootsplätze liegen im Wallgraben hinter einer Hebebrücke, die stündlich geöffnet wird. Nach dem Anlegen überrascht uns die Hafenmeisterin 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. Am Abend essen wir auf Empfehlung im Restaurant Hörnet, empfehlenswert. Ein prächtiger Sonnenuntergang über dem See schließt diesen richtigen Sommertag ab.

30.7.2013

Wie vorausgesagt ist es heute stark bewölkt. Wie nicht vorausgesagt, es regnet auch den ganzen Tag ohne Unterbrechung. Kurz vor 9:00 Uhr machen wir uns auf den Weg nach Motala, kommen dort vor der ersten zu öffnenden Brücke einschließlich Ausgleichsschleuse um 10:05 an, d.h. 5 Minuten zu spät, nächste Öffnung um 11:00, was auf einem digitalen Leuchtband mitgeteilt wird.

Vor uns liegen auf kurzer Strecke weitere 5 Brücken und wir gehen davon aus, dass alle gleich nach der ersten geöffnet werden. Nach 200 Metern begrüßt uns bei der nächsten Brücke wieder ein Leuchtband, aber hier nur mit dem Willkommensgruß auf dem Göta Kanal ohne Zeitangaben, im Endeffekt hier wieder 45 Minuten gewartet. Danach keine Probleme bis zur 5-stufigen Schleusentreppe von Borenhult 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 Boreensee, dann legen wir an einem kürzlich erweiterten Steg in Borensberg an. Am Abend ausgezeichnet gegessen im Göta Hotel, der Service dagegen war ziemlich stümperhaft.

31.7.2013

Um 9:00 sollte die Schleuse vor dem Hafen öffnen, aber es tut sich nichts. 15 Minuten später dann erscheint der junge Schleusenwart. Er war als Ersatz für einen wegen Krankheit ausgefallenen Kollegen eingesetzt und hatte geglaubt, dass die Schleuse erst um 10:00 öffnet. Hinter uns folgt ein selbstgebautes Hausboot bis Ljungsbro. Die sieben Brücken auf der kurvenreichen Strecke zwischen Seen und Landstraßen öffnen sich 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 allein schleusen können, es ist ein Genuss! Reinfahren, Anlegen, Pforte geschlossen und ab geht es. Dabei kann man sich noch die in einen Randstein geschlagene Jahreszahl der Fertigstellung jeder Schleusenkammer 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 Platzregen auf und begoss den erfolgreichen Tag. Wir haben das im Boot schnell mit einem Glas Rotwein veredelt. 17 Schleusen und 7 Brücken waren es wert.

1.8.2013

Heute wieder richtiges Sommerwetter. Um 9:00 Uhr sind wir zusammen mit einem schwedischen Segelboot „Olivia“ vor der ersten Brücke, in der ersten Schleuse wartet dann schon ein weiteres Boot auf uns, welches aber nach der nächsten Schleuse auf den Asplången-See segelt und zurückbleibt. Mit der Oliva fahren wir durch viel Natur. Vor Söderköping kommen dann noch einmal 2 Doppelschleusen und 4 Einzelschleusen, insgesamt heute also 10 Schleusen. Wir kommen genau passend aus der letzten Schleuse, um die Brückenöffnung um 13:00 vor der Stadt zu

erwischen. Im Kanalhafen legen wir am Kai an, gemäß einem Schild sind diese Plätze im Juni und Juli zu bestimmten Zeiten für Passagierschiffe reserviert, aber wir haben ja nun August. Bis wir auf einem weiteren Schild dann die Aktualisierung für August finden. Am Hafenende sehen wir einen freien Platz direkt vor der Schleuse und klären mit dem Schleusenwärter, dass man dort liegen kann, nichts wie hin, so brauchen wir morgen nicht zu wechseln. 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! Kommt einem so vor wie Brot- und Fleischschlangen in der ehemaligen Sowjetunion. Wir essen unser Eis im Hafen ohne jegliches Anstehen und beschließen den Gegentest am nächsten Morgen zu machen, bevor sich wieder eine Schlange bildet. 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 einen guten Ausblick auf die Umgebung hat. Im Hafen kaufen wir noch Karten für den Mälaren-See und einen Hafenführer über die Strecke Norrtälje – Söderköping.

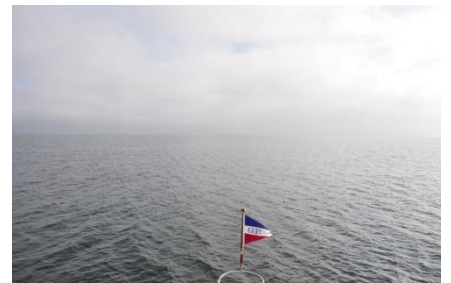
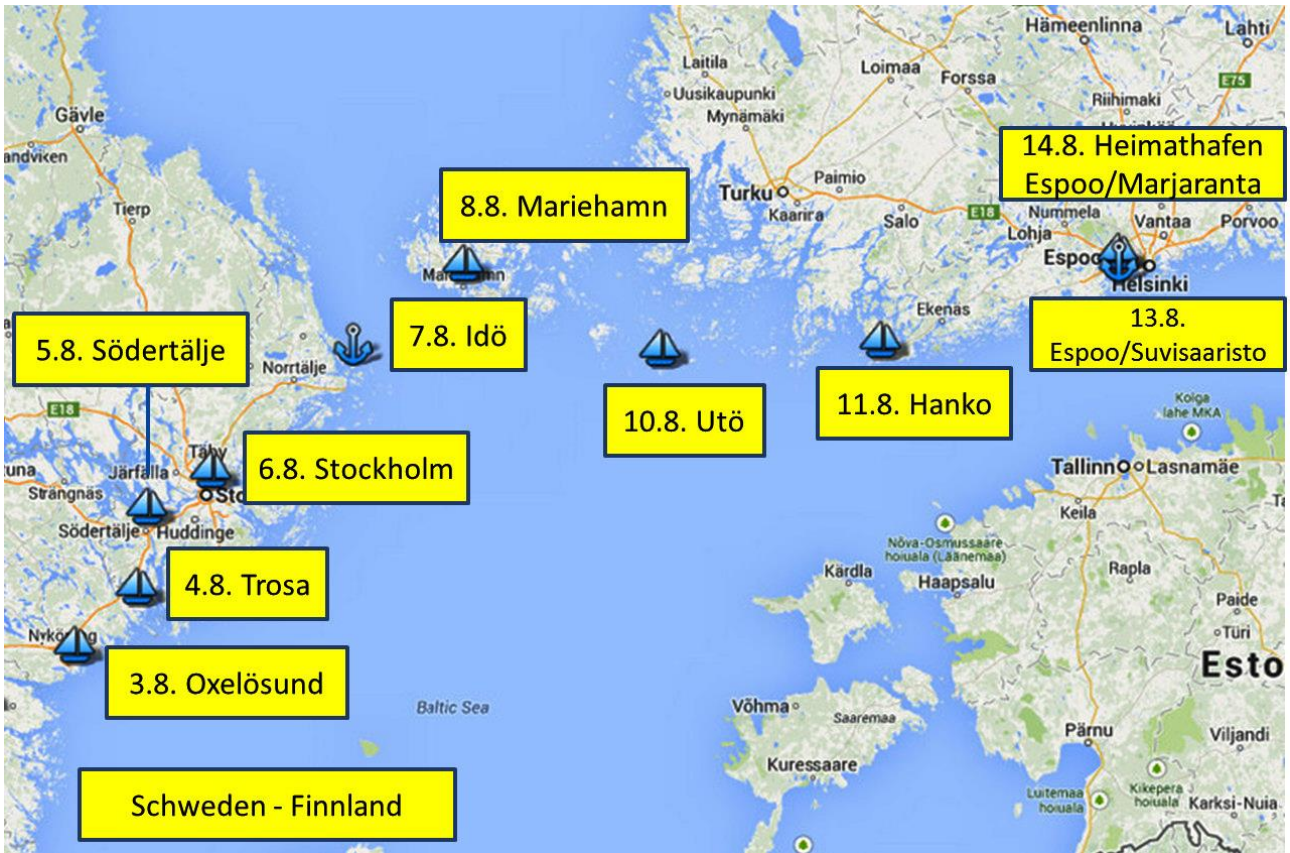
2.8.2013

Am Morgen liegen wir mit der Rumbalotte in einem dicken grünen Algenteppich, der sich im Laufe des Vormittags mit den Wasserbewegungen des Schleusens auflöst. Nach ein paar Polierarbeiten macht sich der Kapitän auf den Weg, die 278 Stufen auf den Ramunderberg zu bewältigen, man bemerkt die fehlende Bewegung während der Monate auf dem Boot! Auf jeden Fall von oben eine sehr schöne Aussicht auf die Stadt. Unten angekommen hat inzwischen das Smultronstället-Eiscafé geöffnet, also schnell den Test mit 3 Kugeln in einer Waffel gemacht. Preis liegt um 10 % höher als bei der Konkurrenz, in der Qualität und Geschmack kann ich keinen Unterschied feststellen. Ulla hat den Kühlschrank das letzte Mal in dieser Saison abgetaut und klar Schiff gemacht. Ich aktualisiere unsere Homepage und die Routen für die nächsten Tage, die Wettervorhersagen sehen gut aus, Motorraumkontrolle ohne Besonderheiten. Am Nachmittag machen wir noch einmal eine Stadtbegehung anhand einer Do it yourself-Anleitung des Touristenbüros. Inzwischen ist das Passagierschiff Juno eingetroffen, welches jetzt auf dem Platz liegt, den wir gestern zuerst angelaufen hatten.

3.8.2013

Stimme mich mit der 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 offen 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 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





3.8.2013

Von Mem geht es in 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 voran schieben. Vor dem Abbiegen nach Arkösund beschließen wir, bis Oxelösund weiter zu fahren. Die Einfahrt in den Hafen geht an Industrieanlagen vorbei. Wir gehen am ersten Steg innen vor einem großen Segelboot längsseits und müssen dann feststellen, dass die Schaukelei kein Ende nimmt. Der Hafen ist nach Südost offen, es gibt keinen Wellenbrecher und die Betonschwimmstege schwingen im anderen Takt als das Boot. Auch unsere schweren Stahlfedern helfen nichts. Beim Gang durch den Hafen finden wir weiter drinnen einen festen Steg, auf dessen Lee-Seite es bedeutend ruhiger ist. Wir verlegen uns dorthin und haben nun Ruhe. Spaziergang zum Fischereihafen – hauptsächlich auch für Sportboote genutzt - und danach noch ins Zentrum. Es gibt ein großes Einkaufszentrum, aber von Wohnhäusern ist praktisch nichts zu sehen, nicht besonders ansprechend.

4.8.2013

Am Abend legte sich noch die Olivia, mit der wir vor 2 Tagen zusammengescheult hatten, vor uns, um dem Schaukeln am Schwimmsteg zu entgehen und eine größere Segelyacht verlegte sich an den Pier mit der Tankstelle. Ein Gewitter zog nah vorbei.

Der Morgen bringt Sonne und Windstille. Durch eine phantastische Schärenlandschaft fahren wir in 3 Stunden in den kleinen Ort Trosa. Heute am Sonntag sind viele Boote unterwegs, wahrscheinlich auch viele, die morgen wieder mit der Arbeit beginnen. Unterwegs hebt sich einmal ein Seehund aus dem Wasser und immer wieder sieht man von den Komoranen 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. Die nächsten Etappen über Södertälje und Stockholm bis zu den Ålandinseln geplant.

5.8.2013

Wieder strahlend blauer Himmel und kein Wind, den schwedischen Wettervorsagen nach soll dieses Wetter noch 14 Tage anhalten. Standardgemäss um 9:00 Uhr los gefahren, draußen sind kaum Boote zu sehen. 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 Hafensbüros etwas gegessen, dann den Betrieb in der großen Schleuse und das Stadtzentrum angesehen.

6.8.2013

Um 9:30 schleusen wir 50 cm abwärts auf den Mälären-See, dann geht es Richtung Stockholm. Auch heute nur sehr wenige Boote unterwegs. Vor Stockholm sieht man dann 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 gradigen Richtungswechsel, wir finden ganz am Ende einen Längsseitsliegeplatz. Treffen uns noch einmal mit Klaus zum Kaffeetrinken. Die Wettervorhersagen für die nächste Zeit sehen nicht so besonders aus, der Wind nimmt kräftig zu. Wahrscheinlich werden wir deshalb morgen bis an die Außenkante der Schären fahren und dann am Donnerstag sehr früh nach Maarianhamina auf Åland übersetzen.

7.8.2013

Den ganzen Tag bewölkt, kaum Wind, ab und zu leichter Regen. 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. Erst hier draußen kommen uns mehr Boote entgegen, wohl auf dem Heimweg zum Arbeitsanfang nächste Woche. Nach 46 nm 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 alle auf einem flachen Fels versammelt haben und uns beäugen. Für Morgen haben wir im Internet einen Platz im Westhafen von Maarianhamina reserviert, 35 nm über die Åland-See. Nun schauen wir mal nach dem Wetter.

8.8.2013

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 Maarianhamina, 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 Europafahrt, 6 Jahre sind schnell vorbei gegangen.

9.8.2013

In der Nacht hat es sich richtig eingeregnet, es reicht fast weiter für den ganzen Tag. Mit der Morgendusche das erste Mal auf dieser Tour die Sauna genießen können. Während der kurzen „Trockenzeit“ am Nachmittag eingekauft. Am Abend strahlt die Sonne dann wieder und wirft ein schönes Licht in den Hafen.

10.8.2013

Superwetter 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. Es sind nur wenige Boote unterwegs. 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 schweizerisches Motorboot neben uns, die sieht man hier nicht sehr oft!

11.8.2013

Die Schweizer sind nicht mehr da, wir hatten von ihrem Ablegen nichts gemerkt. Die Wettervorhersage für morgen sieht für den finnischen Meerbusen schlecht aus: Wind bis 14 m/s, Regen und Gewitter. Unseren geplanten Zwischenstopp vergessen wir und fahren direkt 55 nm 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 Briesse. Unterwegs schaut sich ein Seehund neugierig die Rumbalotte an und wir entdecken auf einem Seezeichen ein Falkennest, einschließlich Falken. Die Marina in Hanko sehr leer, die Saison ist so gut wie beendet.

12.8.2013

Den ganzen Tag über Südwestwind mit 12 m/s, wir bleiben in Hafen. Ab und zu bringen Regen und Gewitter etwas Abwechslung.

13.8.2013

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 Briesse 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 mir 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 vereinzelte 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!

14.8.2013

Für den ganzen Tag ist Regen vorher gesagt und für den westlichen Teil des finnischen Meerbusens SW-Wind mit bis zu 14 m/s. Die lokalen Voraussagen sehen nicht so schlecht aus. Unser Empfangs-Komitee erwartet uns um 18:00. Also bleiben wir schön vor Anker liegen. Am frühen Nachmittag erscheint auf einmal neben uns die Ohta mit dem Ehren-Kommodore unseres Klubs der Langstreckenmotorbootfahrer „Marinerit“, Klaus und Satu. Wir hatten im Facebook angegeben, dass wir ca. 5,5 nm vom Heimathafen entfernt sind. Sie warteten an einer übersichtlichen Stelle auf uns und als wir dort nicht erschienen, suchten sie die Buchten ab, tolle und schöne Überraschung. Um 17:00 Uhr fahren wir dann los – im Regen – und kommen pünktlich um 18:00 Uhr an, der Champagner wartet schon. Davor haben wir noch etwas Probleme mit

unserer Bugleiter, die wir in diesem Jahr das erste Mal benutzen müssen. Wir haben einen neuen Anker, in den sie eingehängt wird und sie passt hier nicht so gut wie beim alten Anker. Aber mit Hilfe des Komites bekommen wir es hin.

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.



Abschluss

27.8.2013

Ein Bootspolsterer hat unsere Sitzkissen und Matratzen vermessen, nach 6 Jahren intensiver Nutzung wollen wir sie erneuern. Nun warten wir auf ein Angebot.

Bei blendendem Wetter bringen wir die Rumbalotte am 27.8.nach Inkoo, um sie dort aus dem Wasser zu nehmen. Aufgrund des schon lange angehaltenen Hochdruckgebietes liegt das Wasser allerdings 12 cm unter Normal, das ist zu wenig um mit dem Spezialschlitten unter das Boot zu kommen. Also suchen wir uns einen Platz im Gästebereich und machen dort fest. Die nächsten Tage werden die Wasserstandsmeldungen genau verfolgt.

2.9.2013

Es regnet, dafür liegt der Wasserstand nun aber bei 5 cm über Normal. Mit dem Mechaniker Henkka fahren wir erst noch eine Runde auf der Bucht vor dem Hafen und messen die Kühlwassertemperaturen beider Motoren. Die sind auf gleichem Niveau, nur die Steuerbordanzeige zeigt mehr an. Werden den Temperaturgeber im Winter ausbauen und einen neuen besorgen.

Diesmal kommt die Rumbalotte leicht auf den Schlitten und in Kürze sind wir auf dem Weg zum Waschen. Dummerweise werden auf den letzten Metern Fernheizungsrohre in einem Graben verlegt, die Straße ist somit eingengt und ein von der anderen Seite über die Straße ragender großer Ast verhindert die Durchfahrt. Das Problem löst sich dann schnell mit der Motorsäge. Während das Boot gewaschen wird machen wir mit Henkka Öl- und Filterwechsel, spülen Motoren und Generator mit Frischwasser und geben zum Schluss Frostschutz dazu. Beim Waschen wird mit Hochdruck die Umgebung unserer Wasserlinie freigelegt. Beim Neuaufbau und Streichen des Bodens in 2006 sind Epoxy und Primer nicht hoch genug gezogen worden und ein ungeschützter Streifen lag somit im Wasser. Dass er das nicht vertragen hat sieht man aus den Fotos. Wird geschliffen, gefüllt und neu aufgebaut, wir werden die Wasserlinie jetzt deutlich höher legen.

5.9.2013

In der Zwischenzeit ist Rumbalotte in die Halle gebracht worden. Die Steuerungen des Autopiloten ausgebaut und zum Service gebracht. Einige Kunststoffteile an den Steckverbindungen waren mürbe und die Verbindungen waren nicht mehr fest genug. Mit dem Vertreter über unseren Geonav-Display auf der Flybridge gesprochen. Das Display bringt nicht die richtigen Farbtönen und flackert ab und zu. Dumm ist nur, dass die Firma inzwischen verkauft ist, Reparatur oder Tausch wird wohl schwierig werden. Genauso sieht es mit unserem vorausschauenden Echolot von Interphase aus. Die Tochteranzeige hatte im Vorjahr in Frankreich Brückenberührung und zeigt nun nicht immer mehr die richtigen Werte. Interphase ist von Garmin übernommen worden, die Fertigung ist zurzeit eingestellt, Service für alte Geräte gibt es nicht mehr. Der Versuch, eine neuere Anzeige anzuschließen bringt nichts, sie zeigt gar keine Daten an. Und damit es nicht langweilig wird haben wir auch noch unseren Radar, der einen mechanischen Fehler hat. Nobeltec stellt die Basis ihres (=unseres) Navigationsprogrammes vollkommen um. So kundenfreundlich, dass der alte (gekauft in 2007!) Radar nicht mit dem neuen Programm arbeitet. Karten der alten Basis werden nicht mehr verkauft und vorhandene Karten nicht mehr aktualisiert. Die ganze Elektronikindustrie scheint nur noch eine einzige Wegwerfveranstaltung zu sein!

Generatorverkleidung abgebaut, am Kühlschranks Luke des Kühlfaches ausgetauscht, Signalhorn zum Service ausgebaut, Anschlusskabel des Navigationsdisplays in Salon neu verlegt, alte Bohrlöcher mit Teak-Pfropfen verschlossen, Seitenbespannung der Flybridge zum Waschen abmontiert.