

Urlaubsfahrt der „Vineta II“ im Jahr 2005

*Hooksiel – Rund Schweden und zurück
Helga und Winfried Mähliß*



Urlaubsfahrt der „Vineta II“ im Jahr 2005

*Hooksiel – Rund Schweden und zurück
Helga und Winfried Mähliß*

Nachdem uns die Tour bereits im Jahr 1996 so gut gefallen hat, wollen wir es noch einmal versuchen, man weiß ja nie, ob es klappt und das Wetter mitspielt.

So. 5. Juni: wir gehen an Bord; aber die Wetter-Vorhersage gibt 3 Tage Sturmwarnung, also warten wir ab.

Mi. 8. Juni: wir schleusen um 18:00 Uhr aus und legen uns in den Vorhafen; denn um 6:00 Uhr früh, 3 Stunden nach Hochwasser müssen wir auslaufen. NNW 3 ist leider zu wenig Wind für die Strecke bis Brunsbüttel, so dass wir die Maschine mitlaufen lassen müssen. Um 14:40 Uhr rutschen wir noch in die bis auf den letzten Platz belegte Alte Schleuse ein, machen danach kurz im Yachthafen Brunsbüttel fest, um Proviant beim Ausrüster Aldi zu besorgen, laufen dann aber weiter bis zur **Gieselau-Schleuse**.

Fr. 10. Juni: heute machen wir Pause.

Sa. 11. Juni: bei kaltem nieseligen Wetter fahren wir bis **Holtenau** und machen im Yachthafen fest. Hier treffen wir zufällig „Ben Gunn II“ (Dedo und Heidi) und deren Bekannten Gerhard mit seinem Katamaran „Falke“. Wir beschließen, bis Göteborg gemeinsam weiter zu segeln.

So. 12. Juni: bei W 4-5, Böen 6, segeln wir mit gerefftem Groß und kleiner Baumfock recht flott bis **Fynshav** auf Alsen.

Mo. 13. Juni: der heutige Tag wird recht ungemütlich, SSW 3-4, zunehmend 5-6, Schauer-Böen bis 9 Bft lassen keine wahre Freude aufkommen. Nur mit der 23 qm großen Baumfock rauschen wir die 34 sm bis **Middelfart** in 5 Stunden ab. Der Yachthafen ist voll belegt, weil kaum ein Boot ausgelaufen ist.

Di. 14. Juni: S 4-6, zunächst segeln wir nur mit der Baumfock, später zusätzlich Groß, 38 sm bis **Kolby-Kaas** an der Westküste von Samsö in 6:30 Stunden.

Mi. 15. Juni: bei S-SE 1-3 muss zeitweise die Maschine mitlaufen; aber es ist heute sonnig und die 43 sm bis **Grenaa** sind angenehm.

Do. 16. Juni: vor der Abfahrt müssen wir noch schnell Dänen-Kronen eintauschen; denn bei Bezahlung mit Euro ist der Kurs schlechter. SE 3 lässt uns stressfrei segeln, so dass wir am Nachmittag den fast leeren Hafen von **Anholt** erreichen. Trotz mehrfachen Suchens ist der Hafenmeister nicht aufzufinden. Wir sind sehr traurig darüber; dass wir unser Geld nicht loswerden. Da wir Anholt schon mehrmals angelaufen sind, fällt die Besichtigung der sehenswerten Insel heute aus.

Fr. 17. Juni: die 40 sm nach Varberg / Schweden wird bei S 4; aber sehr schlechter Sicht und zeitweisem Regen unangenehm. Laufend hört man auf dem vielbefahrenen Seeweg, den wir queren müssen, die Schiffsdiesel rummeln, jedoch sehen wir nicht ein Schiff. Selbst die parallel laufende „Ben Gunn“ ist nicht zu erkennen. Wie gut, dass wir selber Radar haben.

In **Varberg** legen wir uns in den leeren Stadthafen. Abends machen wir einen Gang auf die nahe gelegene Burg und betrachten die im Meer versinkende Sonne. Am nächsten Tag bleiben wir wegen Starkwind aus NW lieber im Hafen, und ich habe nun Zeit, den undichten Kühlwasser-Außenkreislauf zu reparieren.

So. 19. Juni: heute meint es der Wettergott gut mit uns, Sonne und W 2- 4 ist für unseren Nordkurs ideal. Eine schöne Ankerbucht in den Schären, **Skalla Hamn**, kennen wir noch von der letzten Fahrt.

Ankern ist schön, Festmachen am Felsen ist noch schöner – meinen wir - , freundliche Schweden zeigen uns eine Stelle, die verlockend aussieht, nur eine Person von uns muss erstmal an Land mit der Leine. Helga versucht es, ganz gegen ihre Gewohnheit, mit einem Sprung vom Bugkorb, aber sie rutscht vom runden Felsen ab und landet bis zum Bauch im kalten Wasser. Das Problem ist, sie kann nicht den Felsen hinauf, nicht am Ufer entlang und nicht aufs Boot zurück. Rettungsweste? Bei so schönem Wetter? Ich kann im Augenblick vom Boot aus nicht helfen, denn ein leichter Wind drückt mich auf flache Felsen an BB. Zum Glück kommt Gerhard mit dem Beiboot und rettet Helga. Auf den warmen Felsen kann sie sich erstmal wieder aufwärmen und ihr Gefieder trocknen wie ein Kormoran. Wieder an Bord wird aber doch Anker geworfen.



Mo. 20. Juni: als nächsten Hafen wollen wir **Hinsholmkilen** bei Göteborg anlaufen, den wir noch nicht kennen. Dank Kartenplotter trauen wir uns auch Abkürzungen über flachere Stellen in den Schären zu nehmen. Der Hafen ist riesig, ca. 2000 Liegeplätze, aber nur einen Gastplatz, den wir erwischen. Ben Gunn fährt sich mitten im Hafen fest, - meint er -, jedoch hat sich nur Seegras in der Schraube verfangen, mit Gas rückwärts kommt er wieder frei. Landschaftlich ist der Hafen wunderschön gelegen, er ist aber absolut nicht auf Gäste eingerichtet. Es ist besser, den Hafen

Saltholmen anzulaufen. Man kann zwar auch im Stadthafen von Göteborg liegen, der ist aber laut und eng.

Der nächste Tag beschert uns Gewitter und Wind bis 8 Bft, also Hafentag, wir müssen ja auch noch Geld einwechseln, gut dass wir die Fahrräder mithaben.

Mi. 22.Juni: Ben Gunn und Falke fahren weiter Richtung Norwegen, wir laufen morgen in den Göta Älv ein.

Do. 23.Juni: eine neue Etappe beginnt, ab Göteborg fahren wir den Göta Älv gegen den Strom, unsere Befürchtung, die Strömung könne doch recht stark sein wegen der vielen Niederschläge im Winter und Frühjahr, bewahrheitet sich nicht, 0,5 bis 1,5 Knoten gegenan ist gut zu schaffen und auf dem Trollhätte-Kanal ist kaum noch Strömung.

Vor der Marieholms-Klappbrücke haben wir eine Stunde Wartezeit, die auf einem Display angezeigt wird. Ansonsten kann man auch über Funk Information bekommen, allerdings nur auf Englisch. Die erste von 6 Schleusen auf dem Trollhätte-Kanal ist Lilla Edit. Hier ist auch die Kanal-Gebühr zu entrichten. Festmachen braucht man in der Schleuse nicht, man hält sich vorn und achtern mit Bootshaken und/oder Tampen an den Klampen fest und hangelt sich langsam hoch, es gibt keine Strömung in der Schleuse.

Beeindruckend ist die Schleusenhöhe und die rohe Felswand einseitig in der Kammer.

Weitere 4 Schleusen stehen heute noch auf dem Programm bis **Trollhättan-Akersberg**, wo wir im Yachthafen direkt neben der Schleuse festmachen. Dieser Platz ist es wert, Pause zu machen.

Auftragende Felswände an beiden Seiten und der Blick abwärts in die Schlucht über mehrere Schleusenstufen ist schon gewaltig.



Schleusen aus 3 Generationen sind hier dicht beieinander zu besichtigen, die ersten beiden Gruppen außer Betrieb, alle aus hartem Fels gesprengt. Wir beobachten extra für diesen Kanal gebaute Schiffe beim Schleusen, die kaum eine Handbreit Raum freilassen an den Seiten und doch nicht entlangschrammen.

Am Samstag schauen wir uns die Wasserfälle von Trollhättan an, die für ca. eine Stunde geöffnet werden und in gewaltigen Kaskaden das Wasser in die Schlucht des Altarms an den Schleusen vorbei leiten.

So. 26. Juni: noch eine Schleuse bis Vänersborg am Vänern, jetzt kann wieder gesegelt werden. Der See ist zwar ein Binnengewässer, aber seglerisch ernst zu nehmen wie die offene See. Bei W 5-6 und überwiegend sonnigem Wetter segeln wir nur mit der Genua. Heutiges Ziel ist der Hafen von Schloss **Läckö**, gelegen im Ekens Schärengarten, der den westlichen Teil vom östlichen Teil des Vänern trennt. Die Durchfahrt ist schwierig, eng und unübersichtlich, und ohne gute Seekarten schwer zu finden. Ein Plotter leistet gute Hilfe.

Beim Festmachen haben wir Probleme, Seitenwind 6-7 und dann an der Heckboje und Steg festmachen. Mit 2 Personen und unserem Schiff kaum zu schaffen. Die Heckboje erreichen wir nicht und treiben in Lee auf eine andere Yacht, zum Glück gut von uns abgefendert. In Luv lag ein flacher Fels unter Wasser, das wussten wir noch vom letzten Mal. Mit langen Leinen und Hilfe mehrerer Segler konnten wir das Boot in die richtige Position ziehen. Alle hatten Verständnis für das misslungene Manöver.

Mo. 27. Juni: die zweite Etappe auf dem Vänern steht heute bei W 4, zunehmend 6-7 an. Ziel ist Sjötorp, der Beginn des Göta-Kanals am westlichen Ende. Das Ablegen gelingt trotz Bedenken und der Schwierigkeiten am Vortag ausgezeichnet. Wir segeln wieder nur unter Genua, 45 qm sind bei dem Wind auch genug. Die Durchfahrten durch die Schären sind verwirrend, aber dank Plotter zu finden. Trotz Betonung ist die Einfahrt nach Sjötorp schlecht zu sehen bei dem Wind.

Leider finden wir keinen Platz zum Festmachen im Vorhafen zur Schleuse, bei Wind und Seegang trauen wir uns nicht in enge Lücken zu gehen und kurven mehrmals im Hafen, als die Schleuse geöffnet wird. Ein Absetzen meiner Bootsfrau vor der Schleuse zum Entgegennehmen der Leinen in der Schleuse ist unmöglich.

Nach Einfahrt in die Schleuse ist die freundliche Schleusenwärterin gerne bereit zu helfen. Zum Hochschleusen hat sich folgende Technik sehr bewährt: Eine lange Vorleine mit Auge wird über einen Block am Vorschiff nach achtern auf die Genua-Winsch geführt, an Land etwas vorlich das Auge auf die Klampe oder einen Ring gelegt, die Achterleine senkrecht nach oben auf die Klampe gelegt und an Bord belegt. Das Boot wird direkt über der Wasserlinie gut abgefendert, am besten zusätzlich mit Fenderbrett. Beim Fluten der Schleuse schießt das Wasser mit kräftigem Schwall in die Kammer und der Skipper hat nun nur noch die Aufgabe, durch Holen der Vorleine über die Winsch das Boot auf Position zu halten. Eine Person muss jeweils vor jeder Schleuse an einem Steg abgesetzt werden, um in der Schleuse die Leinen entgegen zu nehmen. Da wir nur zu Zweit sind, übernimmt Helga diese Aufgabe. Es funktioniert alles völlig stressfrei und unproblematisch, im Übrigen ist das Schleusen-Personal, überwiegend Studentinnen und Studenten, äußerst freundlich und hilfsbereit.

Hier an der ersten Schleuse ist auch die Kanalgebühr fällig, die zwar auf den ersten Blick hoch ist, aber freies Liegen an allen Kanal-Liegeplätzen beinhaltet.

Wir passieren heute noch die nächste 2-Stufen-Schleuse und machen am Liegeplatz **Sjötorp ovre** fest.

Seit unserer Abfahrt in Göteborg begleitet uns sonniges Wetter, das uns auch die nächsten Wochen treu bleibt, abgesehen von seltenen kurzen Regenschauern.

Di. 28. Juni: gemütlich zockeln wir mit etwa 4 Knoten Fahrt Richtung Osten, wie von Geisterhand öffnen sich vor uns Roll-, Klapp- oder Drehbrücken. Sie sind alle kamera-überwacht und von den Schleusen aus gesteuert. Von den Schleusen werden wir gleich zu den nächsten gemeldet, so dass wir kaum Wartezeiten haben. Heute überwinden wir 16 Schleusen aufwärts, die zum Teil als Mehrstufenschleusen gebaut sind und machen fest in **Hajstorp**. Da wir noch früh in der Saison sind und entgegen dem Trend die Strecke von West nach Ost fahren, sind wir fast allein in den Schleusen und Liegeplätzen.

Mi. 29. Juni: noch eine Schleuse in Tatorp und wir haben den Viken (See) erreicht, wir befinden uns mit unserem Boot auf 92 Meter über dem Meeresspiegel. Nach Durchfahrt des langgestreckten Sees beginnt eine der interessantesten Strecken des Göta-Kanals, der Spetsnäskanalen, der Nässjön und der Billströmmen. Letzterer ist so eng und kurvenreich, dass sich nicht einmal Yachten begegnen dürfen. Vor Einfahrt müssen Schall-Signale gegeben werden, damit jeweils nur eine Richtung befahren wird.



Auf dem Götakanal verkehren auch kleine Kreuzfahrt-Schiffe zwischen Stockholm und Göteborg, echte Oldtimer, die auf diesem engen Kanalabschnitt von Crewmitgliedern an Land mit der Spring um die Kurven gezogen werden. Wir nehmen uns die Zeit und begleiten am nächsten Tag ein Schiff zu Fuß durch diese Passage.



In Forsvik führt uns die erste Schleuse abwärts in den Bottensjön, wir fahren noch bis zum Gasthafen von **Karlsborg**.

Do. 30. Juni: heute steht die Überquerung des Vättern auf unserem Plan, man könnte wieder mal segeln, wenn: ja wenn wir Wind hätten. Leider müssen wir motoren; aber bei dem schönen Wetter ist auch das nicht so schlimm. Eigentlich sollte man ein paar Tage auf dem Vättern verbringen, interessante Orte bieten sich an; doch wir wollen weiter und fahren bis **Motala**, 17,6 sm quer über den See.

Das Kanal- und Schifffahrts-Museum gibt Aufschluss über den Bau des Götakanals, aber das kennen wir schon von unserer ersten Tour.

Fr. 1. Juli: nach 6 Schleusen, davon eine 5-stufig, sind wir auf dem Boren. Beim Festmachen in **Borensberg** erwischt uns plötzlich ein kräftiger Regenschauer, der uns völlig durchnässt, danach ist wieder schönes Wetter.

Sa. 2. Juli: in einer der nächsten Schleusen drängelt sich nach uns eine große englische Motoryacht neben uns und quetscht uns so fest, dass wir kaum noch abwärts gleiten können. Der Skipper im Blazer, seine Lady im schicken Hosenkostüm und weißen Handschuhen, beim Festmachen muss das Schleusenpersonal helfen. Wir werden von der Lady angemockert, dass unsere 5 Fender auf ihrer Seite zu wenig sind - sie selbst haben keine auf dieser Seite.

Als wir notwendigerweise zuerst auslaufen wollen, werfen die Herrschaften ihre Leinen los und pressen uns vom Winddruck so gegen die Schleusenwand, dass wir uns keinen Zentimeter bewegen können. Völliges Unverständnis ihrerseits, wir warten in aller Ruhe ab, bis die Lady wieder festgemacht hat und ziehen uns dann langsam aus der Schleuse. Bei der nächsten Schleuse, die wir wieder gemeinsam befahren, scheint man etwas dazugelernt zu haben, es geht doch!

Vor der letzten Schleuse für heute haben wir 80 Minuten Wartezeit, weil ein Passagierschiff hochschleusen will. Die Carl Johan-Schleuse ist 7-stufig und führt uns zügig von einer Kammer in die nächste abwärts, die Motoryacht ist nicht dabei. Heute haben wir 16 Schleusen geschafft, fühlen

uns aber recht wohl.

Die Nacht verbringen wir unterhalb der Schleusentreppe im jetzt sehr vollen Gasthafen **Berg nedre** am Roxen.

Am Spätnachmittag überfallen uns 2 kräftige Regenschauer, danach haben wir wieder schönes Wetter.



So. 3. Juli: heute lassen wir es ganz ruhig angehen, haben wir doch durch den langgestreckten Roxen bis **Norsholm** nur eine Schleuse.

Mo. 4. Juli: nach weiteren 11 Schleusen abwärts und einem See, dem Asplagen, erreichen wir das hübsche Städtchen **Söderköping**. Die Steganlage ist direkt gegenüber einer hohen bewaldeten Felsformation gelegen. Der einzige freie Platz ist für ein Schiff reserviert, allerdings erst ab 10:00 Uhr am nächsten Morgen. Das reicht für uns, auf Grund der Reservierung legt sich auch niemand längsseits. Ein ausgiebiger Spaziergang durch den gepflegten Ort rundet diesen Tag ab.

An diesem Platz waren wir bei unserer letzten Fahrt mit einem pensionierten schwedischen Lehrer-Ehepaar ins Gespräch gekommen. Sie hatten früher Deutsch unterrichtet und freuten sich, mal wieder Deutsch sprechen zu können. Wir erfuhren viele interessante Dinge über Schwedens „Scheidungsgraben“, wie der Götakanal von schwedischen Bootfahrern gerne genannt wird. Offenbar gibt es doch bei etlichen Ehepaaren wegen der Schleusungen Auseinandersetzungen, was wir eigentlich gar nicht nachvollziehen können. Das Lehrerpaa bedauerte, dass die Schweden so ungern Deutsch sprechen. Auch wir machen immer wieder die Erfahrung, dass man in Schweden mit Deutsch nicht sehr weit kommt, - wenn man sich unterhalten will, dann auf Englisch.

Di. 5. Juli: die letzte Etappe des Götakanals liegt vor uns, noch 3 Schleusen, dann haben wir bei Mem die Ostsee erreicht.

6 Schleusen auf dem Trollhätte-Kanal aufwärts, 20 Schleusen auf dem Götakanal aufwärts und 38 Schleusen abwärts, 52 Roll-, Dreh-, Klapp- und 3 Hochbrücken liegen hinter uns.

Landschaftlich sind die Kanäle und die Seen so schön, dass man den ganzen Sommer dort verbringen sollte, aber wir wollen ja auch noch wieder zurück.

Hinter der Schleuse bei Mem beginnt das reizvolle Schärengbiet Ostschwedens. Leider können wir noch nicht segeln; denn E 3-5 steht genau gegenan. Die westliche Route nach Süden können wir

nicht nehmen, weil eine Brücke mit 15 Metern Durchfahrtshöhe den Weg versperrt. Wir benötigen wenigstens 18 Meter. Also laufen wir erstmal Richtung Nordost zum großen Naturhafen/ Gästehafen **Arkösund**.

Mi. 6. Juli: um die schöne Wetterlage zu nutzen, fahren wir bei E 2-4 mit Südkurs durch die Schären. Mit Seekarte für die größere Übersicht und Plotter für die genaue Position manövrieren wir uns durch das Labyrinth kleiner und größerer Inseln, die fast alle bewaldet sind, ab und zu mit Ferienhäusern besetzt. Oft sieht man erst hinter der nächsten Insel, wo das Fahrwasser weitergeht. Wer sich hier auskennt, wie die meisten Schweden, segelt auch ausserhalb der Fahrwasser zwischen den Schären. Wir halten uns doch lieber an den Fahrwegen; denn wiederholt beobachten wir, wie sich Segler auf den knapp überspülten Felsen festfahren. Bei leichten Winden haben wir genügend Zeit zum Schauen, bei starken Winden ist man immerhin vor größerem Seegang geschützt. Wer sucht, findet hier viele schöne geschützte Plätze zum Ankern oder Festmachen an den Felsen mit Heckanker, wobei letzteres bei 2 Personen an Bord manchmal etwas schwieriger werden kann, (siehe unser Erlebnis an der Westküste).

Eigentlich wollen wir Fyrudden anlaufen, finden aber nicht einen freien Platz im Hafen, also segeln wir weiter bis zur uns bekannten Ankerbucht **Baatviken**. Von 3 Seiten geschlossen, nur nach Süden etwas offen, lassen wir auf 3-4 Metern Wassertiefe den Anker fallen, mit uns liegen noch 6 Yachten in der Bucht.

Do. 7. Juli: ein leichter NE 2-4 lässt uns nur unter Genua weiter durch die verwundenen Fahrwasser der Schären gleiten, immer ein Blick voraus, ein Blick auf den Plotter an der Steuersäule und ein Blick in die sehr präzise schwedische Seekarte, die - obwohl schon 9 Jahre alt - noch immer stimmt, es verändert sich hier kaum etwas, (die Plotterkarten sind allerdings neu). Unser nächster Hafen ist **Klitemala**.

Fr. 8. Juli: der Wind bleibt schwach, NNE 1-3, warmes sonniges Wetter, wir setzen heute Groß und Genua, die Schären werden etwas offener und wir verlassen das Gebiet bei Krakelund. Wir haben wieder offene See, nach der Konzentration im engen Fahrwasser ist das jetzt recht erholsam. An Backbord sehen wir Öland, wir nähern uns dem Kalmarsund. Um zu unserem nächsten Hafen **Paskallavik**, hinter Oskarshamn gelegen, zu kommen, müssen wir wieder Schärenfahrwasser benutzen.

Sa. 9. Juli: NNE 3-4, nach etwa 10 Seemeilen verlassen wir wieder die Schären und segeln Richtung Kalmar. Circa 7 sm vorher liegt ein kleiner Hafen **Revsudden**, den wir noch von früher kennen. Nur wenige Gastplätze, ganz schlicht und einfach, das mögen wir lieber als Komfort. Hier sind wir mal bei Sturm eingelaufen, schafften es nicht im Hafen zu drehen, konnten gerade noch eine Boje fassen und dann den Sturm abwettern, um uns schließlich mit Leinen an den Liegeplatz zu verholen.

So. 10. Juli: jetzt geht es durch den engsten Teil des Kalmar-Sunds, bei widrigen Winden kann das eine Tortur werden; aber heute bei NE 3-4 ist das ein Vergnügen. Wie lange ist das Wetter noch auf unserer Seite? Unser nächster Hafen ist **Bergkvara**, etwa auf halber Strecke bis Utklippan.



Mo. 11. Juli: NE-NNE 2-4, viel Fahrt machen wir nicht; aber es reicht, um **Utklippan** zu erreichen, eine kleine Felseninsel mit Schutzhafen nordöstlich vor der Hanö-Bucht gelegen. Wir lieben diese Insel, die außer Natur nichts bietet. Sie ist auch ein gutes Sprungbrett für die Überquerung der Hanöbucht. Bis Simrishamn oder Skillinge sind es immerhin rund 57 Seemeilen über offene See. Beim Hafenmeister kann man meistens guten Räucherfisch erwerben, und er ist auch einem guten Tropfen nicht abgeneigt.

Di. 12. Juli: gut das wir so flott durchgesegelt sind, das Wetter ändert sich. Zunächst NW 2, dann S 3-5, wir müssen zeitweise die Maschine mitlaufen lassen und erreichen nach ca. 10 Stunden **Skillinge**, wo wir unseren Lieblingsplatz an der Pier mitten im Ort noch frei finden. Skillinge liegt etwa 10 sm südlich von Simrishamn, und ist für den Törn am nächsten Tag günstiger.

Mi.13. Juli: jetzt haben wir die Lage, die wir nicht wollten, WSW 3-5, wir müssen aufkreuzen, es wird zeitweise eine ruppige Fahrt nach **Ystad**. Auf dieser Strecke passiert uns das immer wieder; aber die rund 30 sm sind schließlich auch geschafft.

Do. 14. Juli: es geht weiter, unser Ziel ist Klintholm, zunächst ist der Wind NW 3-4, dreht aber bald auf SSW 3, das ist nicht ganz passend und die Maschine muss helfen, es sind ja 56 Seemeilen. Der Hafen **Klintholm** ist voll und wir müssen im Päckchen liegen. Dafür dürfen wir das höchste Liegegeld von Dänemark zahlen. Ideal gelegen ist der Hafen allerdings für die Besichtigung der Kreidefelsen Mönsklint, die man bequem mit dem Bus erreichen kann. Da wir die bereits kennen, lassen wir den Abstecher aus.

Abgesehen von ungünstigem Wind, hat sich das Wetter noch ganz gut gehalten.

Fr. 15. Juli: heute ist nur ein kleiner Schlag in den Grönsund zu schaffen, S 3-5, wir segeln nur mit teilweise eingerollter Genua. Vor dem Grönsund sind ausgedehnte Flachs, man muss sich sehr genau an die Betonung halten. Bei ungünstigem Starkwind kann das Einlaufen gefährlich werden. Wir finden im Yachthafen von **Stubbeköbing** noch einen guten Liegeplatz. Abends erreicht uns ein kurzes Gewitter, es gibt aber noch einen schönen Sonnenuntergang, den ein Trompeter auf der Mole mit dem Zapfenstreich begleitet. Ein Gang durch den kleinen Ort rundet den Tag ab. Die nächsten 2 Tage müssen wir Pause einlegen wegen Starkwind bis 8 Bft.



Mo. 18. Juli: das Smaland Fahrwasser bei westlichen Winden gegenan zu segeln ist kein Vergnügen; wir haben W-NW 4-5, später etwas abnehmend. 45 Seemeilen aufkreuzen dauert uns zu lange, so setzen wir nur das Groß und lassen die Maschine mitlaufen und erreichen **Spodsbjerg**. Wegen Starkwind bis 7 Bft aus SW-W legen wir 3 Tage Pause ein, - wenn man nicht unbedingt weiter muss!

Fr. 22. Juli: NW 3-5, na wenn das nicht passt? Wir haben mit Groß und Baumfock eine flotte Fahrt nach Kiel-Holtenau, und weil es so schön läuft, gleich einschleusen und weiter bis zur **Rader-Insel Rendsburg**. Bei der Yachtwerft Schreiber fühlen wir uns immer gut aufgehoben.

Sa. 23. Juli: Regenwetter, wir fahren nur bis zur Liegestelle am **Gieselaukanal**. Hier treffen wir „Jonathan“ vom WSC, wir werden gemeinsam weiterfahren.

So. 24. Juli: 4 Stunden bis Brunsbüttel, wir sind noch zu früh zum Ausschleusen und machen an der Ausweich-Liegestelle fest. Nach dem Schleusen in die Elbe ist nichts mit Segeln bei NW 3. Dieses Mal laufen wir beim Segelverein im Überseehafen in **Cuxhaven** ein.

Mo. 25. Juli: SE-NW 2-4, wir legen um 6:35 Uhr ab zur letzten Etappe unseres Urlaubs. Zeitweise

muss wieder unsere Maschine helfen, man hat ja nur ein bestimmtes Zeitfenster. Um 14:15 machen wir auf unserem Liegeplatz im Hooksmeer fest.

Fast 7 Wochen waren wir unterwegs, wobei wir sehr viel Glück mit dem Wetter hatten. Ganz bewusst wählten wir den Weg von West nach Ost, da in dieser Richtung das Hochschleusen einfacher ist, und vor allem von hier aus weniger Yachten unterwegs sind. Es empfiehlt sich auf jedem Fall bereits Anfang Juni zu starten, es sei denn, man liebt volle Schleusen und Häfen. Zum Schluss noch ein paar Daten:

Hooksiel – Göteborg:	379 Seemeilen, 12 Tage einschl. 2 Tage Pause
Göteborg – Mem (Ostküste)	222 Seemeilen, 15 Tage einschl. 4 Tage Pause
Mem – Hooksiel	571 Seemeilen, 20 Tage einschl. 5 Tage Pause
Gesamt:	1172 Seemeilen

Kanalgebühren Trollhätte-Kanal: 600 SKR = ca. 63 € keine Hafengebühren

Kanalgebühren Götakanal: 3800 SKR = ca. 400 € keine Hafengebühren