

Algemeen.

Het maken van een grote reis zoals in ons geval naar Stockholm vereist een goede voorbereiding zodat men enigszins weet wat er te verwachten is.

De reis duurt ca 4 maanden en dat geeft de nodige zaken te regelen aan het thuisfront denk b.v. aan volmacht voor financiële zaken. Het is zaak om in grote lijnen de route te bepalen die men wil varen. In ons geval zijn we via Göteborg en Götakanaal gegaan. Het Götakanaal hebben we heen en terug gedaan. Er zijn ook mogelijkheden om via de Oost en Zuidkant van Zweden terug te gaan.



Op de eilanden in Denemarken en Zweden zijn niet altijd winkels en de mogelijkheid om extra proviand voor een paar dagen mee te nemen moet overwogen worden.

In Denemarken en Zweden is het vaak de gewoonte om af te meren aan de wal (rotsen) kop voor en aan een hekanker. De lokale schepen hebben bijna allemaal een extra hekanker. Zelf hebben we een los anker met 5 meter voorloperketting en 30 m ankerlijn. Ook zijn er veel plaatsen met vooraf neergelegde hekankerboeien. Hierop is dan een oog gemaakt waaraan dan de achterlijn bevestigd moet worden.

In Zweden en Noorwegen gelden speciale regels voor het meebrengen van huisdieren. Er moet aangetoond worden dat het huisdier voldoende beschermd is tegen Rabies en dat moet met een bloedonderzoek aangetoond worden. Verdere informatie bij de diverse consulaten.

Veiligheid.

In het gebied van de eilanden van Denemarken en de oversteek vanuit Kiel en op het Kattegat kunnen de wind en de golven grote invloed hebben op de voortgang van de tocht. Tijdsdruk mag absoluut geen rol spelen omdat dan de kans bestaat dat er met te slechte omstandigheden gevaren gaat worden.

Als voorbereiding moet b.v. de brandstoftank gecontroleerd worden door een beetje brandstof af te tappen en te controleren op vuil en water. Door het varen op groot water kan er vuil loskomen waardoor filters verstopt kunnen raken.

In het gebied zijn veel zeer snel varende veerboten aanwezig. Extra aandacht hiervoor is een vereiste.

Reddingsmiddelen.

Het is niet te hopen dat deze nodig zijn maar het is aan te bevelen om een set noodseinen aan boord te hebben en te weten hoe deze te gebruiken in geval van nood. O.a lichtfakkels flairs en stakellichten.

Uiteraard is het gebruik van zwemvesten noodzakelijk. Een dinghy of een bijboot is een extra mogelijkheid.

Zeewaardigheid.

Het is gebleken dat het schip veel meer kan hebben dan we zouden verwachten, maar het is de zeewaardigheid van de bemanning die het varen bepaald. Voor ons was de limiet ca Bf 4-5 afhankelijk van de golfrichting. Het moest voor ons wel comfortabel blijven anders bleven we nog een paar dagen liggen.

Zeekaarten en reisboeken.

Voor de reis naar Zweden zijn er diverse kaarten en boeken nodig:

Boeken: Vaarwijzer Scandinavië en de Oostzee
Törnführer Dänemark van Jan Werner (2 delen)
Vom Rhein zur Nord und Ostsee
ANWB Goud Denemarken (toeristische gids)
Zweden: Naturhäfen und Ankerplätze West-Schweden

Lokale gidsen In de meeste jachthavens van Denemarken zijn gratis gidsen te verkrijgen met informatie over havens, weerberichten en wat er verder interessant is.
Er zijn 4 gidsen "Sejlerens Marina Guide 1 – 4"

Nederland: Binnenlandse kaarten (ANWB)
1800-serie waddenzee Oost i.v.m Ems

Duitsland Voor het Noordelijke binnenwater zijn er geen kaarten, echter gebruik gemaakt van het boek Vom Rhein zur Nord und Ostsee
Sportschiffahrtskarten no 4 Die Elbe & kanalverbindungen (i.v.m. terugreis via Lübeck)
Die Schlei

Denemarken Denemarken Serie 1
Denemarken Serie 2
Denemarken Serie 3

Zweden Westkust
Sportbootkaart Westkust
Zeekaart nr 9313 Vinga - Göteborg
Göta kanal & Trollhätte Kanal

Zweden Oostkust
Mälaren (i.v.m. Södertälje kanaal)
Stockholms Skärgård
Oostkusten

In verband met het varen door het scherengebied (een gebied met veel kleine eilandjes, rotsen die net wel of net niet boven water komen) is het aan te raden om behalve papieren kaarten ook de elektronische kaarten aan te schaffen. Deze kunnen op een laptop gezet worden zodat (gekoppeld met de GPS) de locatie van het schip gevolgd kan worden. Toch bij grote oversteken de voortgang plotten op de papieren kaart zodat bij uitval van de electronica de laatste positie bekend is.

Weerberichten en getij.

In Duitsland is de DP-07-Seefunk via de marifoon de beste manier voor een goed weerbericht. Deze is tot in Denemarken te ontvangen. Bij de jachthavens informeren voor de juiste marifoon kanalen. Bij onze reis gaf Kiel Radio op ch 23 de beste ontvangst. In Denemarken hebben we de weerberichten van Lyngby radio gebruikt. Aankondiging op kanaal 16 daarna op de werkkanalen van het dichtstbijzijnde station. Langs de Oostkant van Denemarken en langs de kust van Zweden is Stockholm Radio de beste manier.

De uitvaart uit Delfzijl naar de Ems is bij NW wind en afgaand getij nogal woelig. Bij NW 4-5 en afgaand tij is echt wel de grens.

Het varen over de Ems is het best om 1 hr na LW uit te varen om goed de vloed stroom mee te hebben tot aan de eerste sluis Herbrum.

In Oldenburg in de Stadthafen is het met LW niet mogelijk om aan de steigers af te meren. Pas met opkomend tij aan het steiger kunnen komen. Met LW borrelt het onder het schip omdat de kiel in de modder komt en er dan bellen vrij komen.

Uit Oldenburg vertrekken ca 1 uur na HW i.v.m. hoogte passage van de spoorbrug. Op de Hunte komt de stroom dan goed door. De hoogste snelheid hebben we hier gehaald nl ruim 18 km/uur. Bij Elsfeth op de Weser staat er dan nog steeds afgaande stroom tot aan Bremerhafen, invaart Geeste.

In Denemarken wordt de stroom niet alleen door het getij maar ook door de heersende wind bepaald. Zie hiervoor de uitleg in de Vaarwijzer Scandinavië en de Oostzee

Reparatie en Reservedelen:

Voor een grote reis is het aan te raden om voldoende reservematerialen mee te nemen.

Aangezien er onderweg ook olie verversst moet worden moet daar ook rekening mee gehouden worden.

Aangezien er niet overal een monteur voorhanden is, is het raadzaam een uitgebreide set gereedschap aan boord te hebben. In de meeste havens is wel een gedeelte bestemd voor vissersschepen en daar is vaak wel informatie te krijgen voor wat betreft reparatie en onderdelen.

Aanbevolen reservedelen:

V-snaren

Koelwaterslangen en voor degene met natte uitlaat ook de waaier van de koelwaterpompen.

Slangklemmen in diverse maten

Brandstof filters, zowel grof als fijn

Oliefilters

Voldoende olie om een keer te verversen. (reisduur is ca 400 draaiuren)

Batterijen

Reserve lampen

Extra set membranen en kleppen voor toilet pomp, vuilwaterpomp etc.,

Extra landvasten, ook extra lange lijnen i.v.m. de sluisen in Zweden ca 30 m

Route overzicht.

In de periode dat we deze reis gemaakt hebben was Middelharnis onze ligplaats en de route is daarop gebaseerd.

Heenreis

Deel 1. Nederland

Vertrek vanuit Middelharnis, Haringvliet, Spui, Oude Maas, Nieuwe Maas, Hollandsche IJssel, Merwede kanaal, Amsterdam- Rijnkanaal, Vecht, IJmeer, Gooimeer, Randmeer, naar Drentse Hoofd vaart, via Groningen en Delfzijl naar Ems

Deel 2. Duitsland

Vanuit Delfzijl naar de Ems, Küstenkanal tot Oldenburg, Untere Hunte naar Elsfeth, Unterweser naar Bremerhaven, Schifffahrtsweg Elbe – Weser (Geeste), UnterElbe naar Brunsbüttel, Nord-Ostsee Kanaal naar Holtenau, Kieler Hafen naar Laboe,

Deel 3. Denemarken

Oversteek naar Æro, haven Marstal, Svendborg Sund, boven Langeland langs naar Omø, Smålands vaarwater naar Vordingborg en Kalvehave. Door Stege Bucht naar Fakse Bucht, Sund (Kopenhagen), tot aan Helsingør

Deel 4. Zweden

Kattegat naar Göteborg met onderweg diverse stopplaatsen, Göta Alv, Trolhätta kanaal, Vänern, Göta kanaal, Vättern, Vervolg Göta kanaal tot Mem. Slätbaken uit en via scherengebied naar Södertälje kanaal en naar de Mälaren aan de Oostzijde van Stockholm. Door de sluis naar het centrum van Stockholm afgemeerd in Djurgårdsbrunnviken.

Terugreis

Deel 5. Zweden

De terugreis door Zweden is in omgekeerde volgorde gegaan, maar wel dezelfde route.

Deel 6. Denemarken

Van Helsingør via de Sund naar de Fakse Bucht en Stege Bucht. Na Vordingborg naar het zuiden gegaan naar de Guldborg Sund. Overgestoken naar Fehmarn.

Deel 7. Duitsland

Langs Fehmarn in Mecklenburger Bucht, naar Travemünde, Lübeck, Elbe Lubeck kanaal, Elbe Seiten kanaal, Mittellandkanaal, Dortmund-Ems Kanal, Wesel-Dattelnkanaal, Rijn

Deel 8. Nederland

Rijn, Pannerdens Kanaal, Nederrijn, Lek, Noord, Oude Maas, Spui, Haringvliet.

Deel 1. Nederland

Vertrokken op Dinsdag 11 mei naar de jachthaven van Middelharnis en alles in gereedheid gebracht voor het vertrek voor de volgende dag.

Woensdag 12 mei.

Om 09.00 uur vertrokken uit Middelharnis en via het Spui, Oude Maas en de Nieuwe Maas naar Rotterdam gevaren. Hoogwater HvH was om 10.09 uur en eigenlijk waren we te laat vertrokken en hebben het gehele traject het begin van de eb tegen gehad.

In Rotterdam nog enkele zaken geregeld en verder gegaan via de Hollandse IJssel.

In Oudewater blijven liggen voor de overnachting.

Donderdag 13 mei.

Vanuit Oudewater vertrokken en de gehele Hollandsche IJssel af gevaren en via een stuk Merwede Kanaal naar het Amsterdam Rijnkanaal. Bij Maarssen overgegaan op de Vecht. In Maarssen afgemeerd t.h.v. Goudestein (drogisterij museum).

Vrijdag 14 mei.

Zoals te verwachten was, is het varen over de Vecht altijd een mooie tocht. Zeker het gedeelte tussen Maarssen en Loenen. Via de Grote Zeesluis in Muiden geschut naar het IJmeer en via het Gooimeer naar Huizen gevaren.

Zaterdag 15 mei.

Vandaag een korte vaartocht gemaakt van Huizen naar Spakenburg / Bunschoten. In het toegangskanaal aan de Oostkant afgemeerd.

Doordat er een uitvarende botter verlagende werden er twee jachten voor ons geschampt en de tegemoetkomende botter geramd, die bijna de aan de Westkant liggende jachten ramde. Even een stuk problematiek waarvan wij gelukkig gevrijwaard gebleven zijn.

Op de werf in Spakenburg ligt een wel heel bijzonder mooie botter in aanbouw, maar ook een heel oude, in zeer slechte staat verkerende, om opgekalefaterd te worden.

De paling in Spakenburg smaakt verrukkelijk.

Zondag 16 mei.

Van Spakenburg naar Elburg over de Randmeren is niet direct een stuk vaarwater om lyrisch van te worden, maar er zijn toch wel stukjes bij die de moeite waard zijn. In het toegangskanaal naar Elburg afgemeerd en dat gaf de mogelijkheid om de zijkanten en de spiegel eens een goede beurt te geven want het vuil van het havenkanaal van Middelharnis zat er nog aan. Het blinkt weer. Het nadeel van het buitenkanaal is de hoeveelheid reigers op de steiger en op de boten. Er lag een Boarnstream Classic afgemeerd bij het reparatie bedrijf en de kap zat helemaal onder de reigerpoep. Ik ben wel benieuwd of de eigenaar dit er naderhand nog af heeft weten te krijgen.

Maandag 17 mei.

Na eerst de dauw van de boot gewassen te hebben en dekhuis en dek weer geboend te hebben zijn we op ons gemak verder gegaan en zijn in Kampen afgemeerd in de Nieuwe Buitenhaven. Later kwamen we er achter dat de ligplaatsen in de Oude Buitenhaven wat gemakkelijker zijn. Ondanks de naam zijn de afmeersteigers in de Oude Buitenhaven een stuk nieuwer dan in de Nieuwe Buitenhaven.

Dinsdag 18 mei.

Gevaren naar de Drentse Hoofdvaart bij Havelte en achter de Haveltebrug afgemeerd. Dit is een plek niet ver van het dorp Havelte, echter zonder voorzieningen. Hier is afmeren toegestaan voor een onbeperkte periode al was het voor de hele zomer. Wij blijven hier liggen voor de jaarclub van onze Golden Retriever Britt op zaterdag. De omgeving biedt voldoende variatie om hier een aantal dagen door te brengen.

Woensdag 19 mei – 22 mei

Afgemeerd in Havelte.

Zondag 23 mei.

Aangezien de sluizen en bruggen op Zondag niet bediend worden zijn we nog een dag in Havelte gebleven.

Maandag 24 mei.

Eindelijk kunnen we weer verder varen en hebben daar ook gebruik van gemaakt en zijn zolang doorgedaan als kon i.v.m. de brugbedieningen. Overnacht in Hogersmilde. Daar lagen we onder een bomen rij en de volgende dag was het aan boord een grote kleefpartij van afgevallen of opgewaaide druppeltjes die een vette kleefmassa achterlieten.

Dinsdag 25 mei.

Gevaren tot in Groningen, met onderweg de nodige wachttijden omdat er geen bruggen bediend werden.

Woensdag 26 mei.

In Groningen gebleven om de hydrofoor te vervangen. 's Middags nog door Groningen gewandeld. De stad heeft een atmosfeer die bepaald wordt door het grote aantal fietsen en door de studenten. Van beide soorten zijn er meer dan genoeg in de stad.

Donderdag 27 mei.

Vandaag een flinke ruk gemaakt. Om met het getij de Ems op te varen moesten we met LW (11.45) in Delfzijl zijn en daarom om 08.30 vertrokken uit Groningen. Een goede voortgang gemaakt op het Eemskanaal en precies op tijd door de zeesluis in Delfzijl.

Deel 2 Duitsland.

Vervolg Donderdag 27 mei.

Na het schutten en het begin op de Ems was het met Noord Bf 5 toch een beetje knobbelig, maar zonder probleem. Op de Ems kwam er langzaam een meegaande stroom van ca 5 km / uur want een voortgang die soms tot boven de 17 km / uur opliep. Door de goede voortgang besloten om door te gaan naar het Küstenkanal en af te meren in Dörpen voor de overnachting. Wel een lange dag want we lagen pas om 20.00 uur afgemeerd.

Vrijdag 28 mei

Van Dörpen gevaren via het Küstenkanal. Dit is een kanaal met heel veel lange rechte stukken. Voor de schoonheid en variatie in het landschap moet je hier niet varen. Het is puur een kanaal om van A naar B te gaan, in dit geval van Dörpen naar Oldenburg. Hier afgemeerd in de stadhaven. Hier kom je met laag water niet aan de steigers en vaar je door de modder. Met het opkomen van het tij pas volledig af kunnen meren. Om ca 5 uur 's avonds was het laag water en om 6 uur lagen we afgemeerd. De andere morgen om half zes begon het onder het schip te borrelen omdat de kiel in de modder begon te komen en de gasbellen naar boven kwamen. Dat is na een uur of wat weer over zodra het water weer zover gekomen is dat er geen bodemcontact meer is.

Zaterdag 29 mei

Na Oldenburg bekeken te hebben zijn we een uur na HW vertrokken i.v.m de doorvaarthoogte onder de spoorbrug van Oldenburg. We passeerden met 10 cm ruimte boven de GPS antenne. Op de Hunte kwam het tij goed door en ondanks een snelheidsbeperking van 10 km per uur zijn we tot de hoogste snelheid tot nu toe gekomen nl 18,2 km / uur. Dan schiet het lekker op en konden we beslissen om niet bij Elsfeth naar binnen te gaan maar door te gaan naar Bremerhaven.

Het gehele stuk over de UnterWeser hebben we de stroom mee gehad. In Bremerhaven was het de bedoeling om in de jachthaven City Port te blijven voor de nacht maar deze was vanwege het Pinksterweekeind geheel vol, 3 - 4 rijen dik en dat is met de hond niet leuk om die over al de boten te tillen, daarom doorgegaan de Geeste



Geeste

(Schiffartsweg Elbe Weser) op. Hier was het heel laag water met droogliggende steigers aan beide kanten en pas achter de sluis hebben we een plaats gevonden bij de WSV LTS (Leher Turnerschaft von 1898). Hier lagen we in een heel rustig stuk. Alleen op de ligplaats, geen voorzieningen, alleen elektriciteit, verder alles op slot ook de toegangspoort.

Zondag 30 mei.

Het stuk Geeste en Schiffartsweg Elbe-Weser tot aan Bederkesa is heel mooi om te varen. Aan de stuurboordzijde is een natuurgebied van de vogelbescherming. Bederkesa zelf is een verzamelplaats van bootjes, kuuroord en dagjesmensen. Veel komen daarheen voor een wandeling rond de Bederkesaer See. Zelf ook nog een wandeling gemaakt door de plaats zelf en omgeving.

Ook nog een SK kotter gezien (SK 156) van een Duitser die deze zelf afgebouwd had. Het schip en de afwerking zagen er heel mooi uit. Door omstandigheden wilde hij het schip verkopen en had er 130,000 Euro voor gevraagd. Maar nog niet verkocht.

Maandag 31 mei.

Van Bederkesa naar Otterndorf gegaan. Doordat de sluis bij Otterndorf alleen maar bediend wordt vanaf 2 uur na HW moeten wachten en beslist dat we niet verder de Elbe opgaan naar Brunsbüttel ook i.v.m de tegenstroom op de Elbe omdat deze afstand dan nog eens 3 uur zou duren. Met stroom mee is dit een tocht van een uur.

Deze beslissing was maar goed ook omdat er een fikse onweersbui geweest is inclusief hagelstenen.

Langs het steiger liggen de schepen aan de grond en dik in de modder.

Dinsdag 1 juni.

's Morgens was het mistig en hebben we gewacht tot het zicht beter geworden was. Bovendien moet er zeker gewacht worden tot 3 uur na LW i.v.m. de doorvaart van de haven naar de Elbe. Van een jacht waarmee we in de sluis van Otterndorf gelegen hadden kwam de schipper aanbieden om voor te varen in geval van weer opkomende mist, aangezien hij lokaal bekend was en bovendien een radar aan boord had. Ter hoogte van de sluis afscheid genomen met een armzwaai en een bedankje.

De sluis bij Brunsbüttel gaf geen probleem. In de sluis liggen drijvende balken waaraan voor jachten ringen

aangebracht zijn. De drijvende balken zijn wel laag en daarom oppassen dat de fenders er niet bovenop komen te liggen. Een kras in de verf is zo gemaakt en kan beter voorkomen worden.



Veer in Nord-Ostsee-kanal

Vandaag doorgevaren tot Rendsburg. Achterin de haven eerst volledig afgebunkerd en daar voor de nacht blijven liggen. 's Avonds in de stad gewandeld en met muziek binnengehaald. Er was een schuttersfeest van een gilde dat al sinds 1600 bestaat en de eerste dag werd afgesloten met muziek.

Woensdag 2 juni.

Van Rendsburg naar Laboe gevaren (in de Kieler Förde, noord van Kiel) Hier is een nieuwe jachthaven in ontwikkeling en werden we zeer attent ontvangen. Met een vertegenwoordiger van Baltic Bay een praatje gemaakt en goede tips ontvangen waar te gaan in Denemarken. Bovendien kwam hij 's avonds nog langs met het weerbericht van de volgende dag omdat het een twijfelgeval was (BF 5-6) om wel of niet over te steken naar Denemarken. In elk geval is de weersvoorspelling goed, afnemend tot 2-3 Bf.

In de jachthaven een echtpaar ontmoet die een SK kotter van 10 m besteld hadden en daarom wel zeer nieuwsgierig waren hoe deze bij ons beviel. Uiteraard een enthousiast verhaal gehouden en wat tips gegeven over indeling en motor koeling.

In verband met de oversteek en als een stuk veiligheid de rubberboot opgeblazen.

Donderdag 3 juni

Overgestoken van Laboe naar Marstal op het eiland Ærø. Bij het begin van de oversteek waren de golven ongeveer een meter hoog en daarom niet helemaal comfortabel. Na verloop van ongeveer 3 uur waren de golven al een heel stuk minder en daarmee voor de bemanning ook rustiger. Alles bij elkaar is het een oversteek van 5 uur.

Voor het schip is er niets aan de hand want het water was nog niet tegen de ramen geweest. Ook geen water aan dek gehad.

Deel 3 Denemarken.

Vervolg Donderdag 3 juni.

Marstal op het eiland Ærø is een leuk plaatsje met veel gekleurde huizen, waarvan sommige een respectabele leeftijd hadden van bouwjaar 1778. Bij de VVV geweest om wat informatie te krijgen en het eerste waar er over geïnformeerd werd was een harmonicafestival dat op de jachthaven gegeven wordt. Een soort concours van groepen uit het hele land. Dus een groot feest, zeker voor een kleine gemeenschap zoals in Marstal.

Vrijdag 4 juni

In Marstal gebleven waar het nogal fors geregend heeft. Dat was tot diep in de middag en we zijn toen maar niet meer vertrokken. 's Avonds was er dan de grote happening voor Marstal en de rest van het eiland en dat was te merken ook. De happening duurt drie dagen en er waren er al bij die om half tien 's avonds al niet meer op hun benen konden staan van de drank. Dat duurt dan nog tot en met Zondag.

Zaterdag 5 juni.



Ærøskøbing

Een korte vaardag gemaakt naar Ærøskøbing. Dit is een schilderachtige plaatsje met allemaal kleine geverfde huisjes van een respectabele leeftijd. Nu was de haven nog niet vol maar 's zomers ligt het hier afgeladen vol. Nu is het een heel mooi gezicht, met lege klinkerstraatjes. Wel zo nu en dan een groep die langs komt als de veerboot naar Svendborg aankomt. Die veerdienst heet hier Ærøfærgerne. Verder is het een heel stille plaats. De jachthaven is goed uitgerust en redelijk groot. Het plaatsje doet aan als een soort openluchtmuseum. In vergelijking tot gisteren is het vandaag een dag uitgelezen weer. In de straatjes van Ærøskøbing was het best heet.

Zondag 6 juni.

Het eerste stuk van de oversteek van Ærøskøbing naar Svendborg was weer een beetje robberig met een beetje dwarsgolf. Zodra we tussen de eilanden waren werden de scheepsbeweging minder. In eerste instantie was het de bedoeling om tot Svendborg te gaan, maar met een goede windrichting en weinig deining zijn we doorgegaan tot Lohals op het eiland Langeland. Daar nog lekker een eind kunnen wandelen.

Maandag 7 juni.

Vandaag eerst het weerbericht afgewacht en beslist om niet verder te gaan dan Omø omdat er een toenemende wind opgegeven was tot windkracht 5 Bf uit ZW ruimend naar NW. Dat is dan in eerste instantie een dwars inkomende golf en die is onaangenaam. Bovendien is het volgende eiland 2 uur varen verder en niet wetend hoe de weersomstandigheden zich ontwikkelen niet verder gegaan.

Op Omø rondgelopen maar dat eiland is heel snel bekeken. Er is een winkel op 1,5 km afstand dus 3 km voor een pak melk en een brood. Verder zijn er nauwelijks mogelijkheden om geld uit te geven en dat is dan volgens de havenmeester een ideale plaats om afgewaaid te liggen. Geen winkels, geen uitgaven.

Omø heeft 190 inwoners, een school met 2 leerkrachten en 15 kinderen, de namen zijn veel Christiansen, Johansen, Jensen, en Andersen. Oftewel vergelijkbaar met Ouddorp Grinwis en Tanis.

Dinsdag 8 juni.

Voordat we konden vertrekken eerst gewacht totdat de golven vanuit de Grote Belt wat minder geworden waren. Er stond nog wel een NW 4-5 en dat geeft vanuit de Grote belt toch een behoorlijke golfpatroon. We zijn pas om 12 uur vertrokken en het eerste stuk vanuit Omø was nogal ruw totdat we op een ZO koers konden gaan varen en dan komen de golven van achter en dat vaart toch een stuk prettiger.

Een flinke ruk gemaakt want we zijn doorgevaren tot aan Vordingborg. Dit jaar doen we grote slagen omdat we een doel hebben om naar Stockholm te gaan, maar het is zeker een gebied om naar terug te gaan en dan op het gemak de eilanden wat beter bekijken. Dat is iets voor de komende jaren.

Vandaag zijn we de 1000 km gepasseerd en ook de 100 uur, dus een vaargemiddelde van 10 km per uur gemeten op de GPS.

Een zeer onrustige nacht aangezien de wind met kracht 5 uit het ZO kwam en de haven op die richting onbeschermd is. Bovendien lagen we dwarszee aan lagerwal. Dus grote klappen tegen de achterkant, extra fenders gezet en vanaf zes uur niet meer geslapen, maar dat was niet alleen voor mij, maar ook de achterbuurman was steeds bezig met verhangen van de fenders.

Bovendien hadden we een fender minder aangezien er een op een spijker in het steiger lek geraakt was.

Woensdag 9 juni.

Nadat we eerst de water hoeveelheid weer volledig aangevuld hadden zijn we rap weggegaan omdat het tot middernacht nog Bf 5 dwars in zou zijn en daar had ik geen zin in. Verder gevaren naar Kalvehaven. Hier lagen we beschut naast de bunkerplaats. De plaatsen in de jachthaven waren veel te smal.

De supermarkt is op 100 m en als uitvalsbasis naar de Fakse Bucht is dit een uitstekende plaats.

Nadat we in Bovensmilde een gasfles hadden gewisseld was dit nu ook weer nodig. Ik ben benieuwd of het in Denemarken zal lukken om een nieuwe gasfles te krijgen. De mogelijkheden zijn daarvoor nogal beperkt zoals we gehoord hebben en ik heb ze in de jachthavens eigenlijk alleen maar met campinggas zien lopen.

Donderdag 10 juni.

Na een uitstekende nachtrust zijn we op pad gegaan de Fakse Bucht in. Hier viel het met de weersomstandigheden heel goed mee. Zodra we door het ondiepe gedeelte heen waren en koers zetten naar Rødvig was de koers onaangenaam ten opzichte van de golven vanwege een NW wind. Daarom eerst een stuk Noord gestuurd en korter onder de wal naar Oost. Dat was om te varen veel rustiger. Later in de middag bleek dat de wind omgelopen was tot ZW maar toen waren we al in de haven. Een goede ligplaats aan de kade aan de binnenzijde van de stenendam. Bij de locale shop geprobeerd om gas te krijgen maar daar hadden ze alleen de Duitse flessen. De beheerder zou morgen proberen om iets te vinden.

Vrijdag 11 juni.

Geen gas, het kan wel eens moeilijk worden om onze voorraad aangevuld te krijgen.

Met een heel rustige zee vertrokken en onderweg beslist om door te varen tot in Kopenhagen. Vlakbij Kopenhagen begint de wind flink op te steken, maar daar hebben we verder geen last van gehad omdat we al in het havengebied waren. Afgemeerd in de Christians haven in de stad waar nauwelijks plek meer was. Gelukkig ging er een boot weg en konden we langs de kade afmeren met een andere Nederlandse boot naast ons. (De vroegere eigenaar van de jachthaven van Workum Sibolt en Trudy)

Zaterdag 12 juni.

Eerst met onze hond Britt naar de dierenarts geweest voor de laatste officiële papieren voor Zweden.

Het papierwerk om Britt mee te mogen nemen naar Zweden is nu dan eindelijk rond.

Verder een haven rondvaart door Kopenhagen gemaakt om het gebied te leren kennen. De rest van de dag zijn we zelf langs de bezienswaardigheden gelopen.

Zondag 13 juni.

In Kopenhagen gebleven.



Kopenhagen

Maandag 14 juni.

Vertrokken uit Kopenhagen met een waarschuwing voor ZW 7 voor later op de dag. Aangezien er langs de kust van Kopenhagen naar Helsingør nogal wat jachthavens zijn en we met een ZW wind de bescherming van de kust hebben en we helemaal onder de kust langs kunnen varen zijn we doorgeslagen naar Helsingør. Gedurende het laatste uur werd de waarschuwing aangepast naar NW 8 en we waren blij dat de haven van Helsingør in zicht kwam. Na het rondvaren van de bocht bij het Kronberg kasteel kregen we het even moeilijk over een lengte van 300 m totdat we in de

haven waren.

Hier op een keurig plekje gelegen langszij een vast steiger.



Helsingør Kronberg kasteel

Dinsdag 15 juni.

Waarschuwing NW Bf 8. We hebben afgewaaid gelegen want er stonden buiten op het Kattegat grote golven. Toch waren er nog zeilboten die in en uit voeren, dit zijn dan de zgn. die-hards, maar de meeste zeilers die we gesproken hebben liepen ook te wachten op een wat comfortabele wind.

Toch nog gasflessen gevonden, weliswaar de Duitse versie van de grijze flessen maar we hebben er maar 2 van gekocht, de flessen komen wel een andere keer van pas, misschien als we later een rondje Duitsland maken. Daarna een rondje langs en rond kasteel Kronberg gemaakt, een heel gaaf kasteel (gerestaureerd) uit 1584.

Woensdag 16 juni.

Waarschuwing NW Bf 8 in de namiddag afnemend naar ZW 6. Er is vannacht veel wind geweest tot uitschieters tot Bf 9. Buiten staan er nog steeds flinke golven die zelfs over de havendam spatten. We zijn dus blijven liggen en hebben de machinekamer weer eens onder handen genomen. Alles weer gecontroleerd, bijgevuld en schoongemaakt.

De wind is gaan liggen en het ziet er naar uit dat we morgen oversteken naar Helsingborg voor de invoer van Britt in Zweden.

Deel 4 Zweden

Donderdag 17 juni.

Overgestoken naar Helsingborg en in de jachthaven bij de havenmeester naar de douane laten bellen voor het invoeren van Britt.

In eerste instantie zouden ze met een half uur aan boord komen, maar later werd er via de havenmeester meegedeeld dat er niemand ter beschikking was en dat we verder konden gaan met de reis verder in Zweden en voor het geval er problemen zouden zijn kregen we een naam en een telefoonnummer mee dat dan gebeld kon worden.

Verder gevaren en niet verder gekomen dan Höganäs i.v.m toenemende golven.

Vrijdag 18 juni.

Aangezien het weerbericht er goed uitzag zijn we vroeg opgestaan en om half zeven begonnen met losmaken.

Doorgevaren tot Traslövsläge wat een trip is van 8 uur en een goede 100 km, wat mogelijk was door een goede stroom mee. Deze sprong hebben we gemaakt om gebruik te maken van het goede weer om 2 oversteken te maken tussen Kullen - Hallands Vaderö en Hallands Vaderö - Halmstad.

Bij Traslövsläge begon de zeegang weer toe te nemen en hebben we het voor gezien gehouden.

Zaterdag 19 juni.

Ook vandaag weer een lange dag gemaakt echter met minder stroom mee. De zeegang was in het begin meer dan gisteren en nog even getwijfeld of we een haven in zouden gaan, niet voor het schip, maar omdat het voor jezelf

onaangenaam aanvoelt. We zijn toch doorgegaan en later werd het wat aangenamer, zeker toen we tussen de eilanden voeren bij Vrangö. Afgemeerd in Göteborg in de Lilla Bommens haven aan de rivier kant aangezien de haven vol lag. Een dag vol met regen en bovendien aan de overkant van het water een rock festival. Oorverdovend aan onze kant van het water en daarom gehoorsbeschadigend vlak bij de boxen op het festival terrein. Toch, ondanks de regen, nog een klein rondje door Göteborg gelopen langs de museum kade met allerlei oude schepen.

Zondag 20 juni.

Vanuit Göteborg vertrokken met regen en dat is met buien de hele dag gebleven. We zijn het Trollhätte kanaal opgevaren. Een heel mooi vaarwater maar tussen Göteborg en Trollhättan is er alleen bij Kungälv op ca 20 km een overnachting plaats, bij Lilla Edet zou een jachthaven zijn maar daar was niets te vinden, en moesten we dus door naar Trollhättan. De overnachtings plaats daar maakte alles weer goed. Het is een ligplaats onder aan de oude sluizen trap en de ligplaats is in de oude invaart.



Ligplaats Trollhätte aan oude

sluis

Prima stek om te liggen met een soort van park naast de deur. Heerlijk rustig zodat dit wel een groot verschil met Göteborg was, ongeveer 30 decibel. 's Avonds nog een rondje gelopen over het oude sluisencomplex en dan neem je toch je pet af aangezien deze sluisentrapp in 1840 gebouwd is. Daarna overgelopen naar de nieuwe sluisentrapp. Een 4 trappen sluisen complex met een hoogte verschil van 32,50 m. Hier ging nog een Nederlands schip de sluis in en dat schip was precies op maat en vulde de sluis geheel. Maatwerk. Dit schip ging laden in Vänersborg en door naar Rusland.

Maandag 21 juni.



Trollhätte sluis

Voordat we door de sluisentrap konden moesten we eerst nog een uur wachten aangezien er eerst een vrachtschip de sluis in moest en vrachtschepen gaan voor

We zijn gekomen tot aan Vänersborg als laatste stopplaats voor de Vänern, het derde grote meer van Europa, een meer van 140 km lang en 70 km breed. We rekenen voor de oversteek over het meer naar de ingang van het Göta kanaal bij Sjötorp drie dagen te doen. Mits het weer mee werkt uiteraard.

Vanuit de jachthaven zagen we hetzelfde schip van gisteren weer geladen naar Göteborg varen, dus veel rust hebben die ook niet.

De jachthaven hier is uitstekend alleen de diesel is wat aan de dure kant ruim 1 Euro per liter. Maar de ICA (supermarkt) vlakbij maakte weer een heleboel goed om flink voorraad in te slaan.

Dinsdag 22 juni.

De hele morgen heeft het geregend, maar dat was voor het eerste stuk van de oversteek over de Vänern niet zo erg aangezien de oever alleen maar vanuit de verte te zien was. Toen we ten Noorden van Kållandsö in de Kallands Skärgård aankwamen was het weer helemaal opgeknapt en dat is maar goed ook want dit is een heel erg mooi gebied. Het vaarwater gaat hier vlak langs rotsen en op een bepaald moment is er eenrichting verkeer en is de doorvaart breedte niet meer dan 7 meter. Bij een eiland aan een steiger afgemeerd en daar was het héééééél rustig. Hier hoorde je het donderende geweld van het ritselen van de bladeren van de bomen. Dit was een heel mooi plekje om te overnachten.



Mistaude ligplaats

Woensdag 23 juni.

Mede in verband met een weerbericht dat een verslechtering opgaf naar Bf ZO 7 zo tegen de avond en voor donderdag zijn we toch maar doorgedaan tot Sjötorp en het Göta kanaal ingegaan. De trip was niet al te lang en we hebben er 6 uur over gedaan. Na de eerste drie sluizen zijn we in Sjötorp in de boven haven blijven overnachten. Niet dat het er druk is maar toch een heel verschil met gisteren.

Donderdag 24 Juni.

Het was weer echt sluizenweer vandaag. Het Kanaal volgend hebben we vandaag 19 sluizen gedaan, waarvan 18 met regen. Tegen dat we in Hasjtorp waren werd het weer droog maar toen hadden we er wel weer genoeg van. De locatie om te liggen in Hasjtorp was goed, zonder elektriciteit, maar er kan wel een sauna genomen worden, als je die eerst aansteekt en verwarmd met houtblokken.

De Zweden plukken allerlei veldbloemen want dat hoort bij het midzomer feest.

Vrijdag 25 Juni.

Midzomerfeest in Zweden met regen in het begin van de dag. De tocht van Hasjtorp naar Forsvik is een heel mooi stuk van het kanaal. Het gaat op een aantal plaatsen door een gesprongen gedeelte door de rotsen en heeft dan een minimale breedte met een-richtingverkeer.



Billstrommen

Ondanks dat het voor de Zweden een lang weekend is, is het op het water helemaal nog niet druk. Als we op een dag 5 schepen tegenkomen is het een drukke dag. Maar ons is verzekerd dat het nog wel drukker wordt als ook de vakanties in Zweden beginnen. De locatie in Forsvik is beperkt maar de omgeving is heel mooi om door te wandelen, zeker het gebied waar langs gevaren wordt.

Zaterdag 26 juni.

Een zijsprong gemaakt naar Vadstena. Deze plaats ligt niet op de route van het Göta kanaal maar de locatie is heel erg mooi en op het moment als we terug door het kanaal gaan is er veel meer drukte. In Vadstena is de afmeerplek in de slotgracht van het kasteel. Eindelijk konden we de boot afmeren aan de Gracht.

Van Forsvik via Karlsborg, waar we voor de brug moesten wachten aangezien deze op tijd draaide, naar de Vättern. Bij het opendraaien van de brug gingen ook de hemelsluizen gelijk mee want vanaf Karlsborg heeft het een uur lang gegoten. Gelukkig was het verder die dag droog zodat we toch nog door Vadstena konden wandelen. Vadstena heeft de oudste kloosterkerk van Zweden en dan uiteraard het slot. Deze stad is voor de Zweden heel belangrijk voor de geschiedenis van het land.



Vadstena

Zondag 27 juni.

Van Vadstena weer naar de route van het Göta kanaal gegaan via Motala. Dit eerste stuk was nog over de Vättern maar toen we met het schutten van de sluis begonnen werd het weer sluizenweer. Gedurende de sluizenrap bij Borensult was het een grote plensbui. Deze sluizenrap van 5 sluisen is heel mooi om te nemen maar we hebben er nog geen foto's van kunnen nemen in verband met het sluizenweer. Dat komt op de terugweg wel weer. Verder voorbij Borensberg gevaren tot Ruda, een lokatie waar het Göta kanaal vlak naast de Norrbysjön uitkomt waar er behalve een steiger ook een mooie picknick en zwemplaats is. Het Norrbysjön ligt ongeveer 30 m lager dan het Göta kanaal.

Maandag 28 juni.

Het Göta kanaal verder afgevaren en de sluizenrap van Berg genomen.



Berg sluizenrap



Berg sluizentrap

De hoofdsluis zijn 7 sluizen aaneengesloten, maar daarvoor zijn er al 4 dubbelsluizen geweest. Deze sluizen gaven geen problemen en met 4 boten werd er rustig geschut. De trappensluis met 7 sluizen was wat moeilijker aangezien er een zeilboot afgehaakt was en daarvoor in de plaats kwam een motorboot die zich naast ons in de sluis moest wringen. In de laatste sluis van de sluis trap kreeg hij problemen met over de sluisdeur stromend water want hij moest wat verder naar achter blijven omdat zijn touwen te kort waren.



Berg sluizentrap

Het overstromend water is naar binnen gekomen want na de sluis is hij direct afgemeerd en hebben we hem niet verder meer gezien. Vandaag ondanks alle sluizen geen sluizenweer maar een lekker zonnetje. Na het afmeren in Norsholm de machinekamer weer eens ingedoken aangezien er een vreemd geluid was bijgekomen. Bleken er een aantal bouten van het uitlaatspruitstuk los te zitten. Vastgezet en hopelijk verder geen problemen.

Dinsdag 29 juni

Van Norsholm gevaren tot Mem, de laatste stopplaats voor het Slätbaken, wat de inham naar de Oostzee is.

Het Göta kanaal is op een sluis na afgerond en nu op weg naar de Mälaren en de Stockholm Skärgård. In eerste instantie wilden we in Söderköping blijven liggen maar daar was het ons al veel te druk en vandaar dat we doorgedaan zijn naar Mem.

In Mem nog onthaald op een "motorfeest". Aan het eind van de middag kwamen er steeds meer "big twins" die vlak bij de boot parkeerden. Op een zeker moment stonden er wel 150 motoren van dikke Harleys tot een 1954 Excelsior en een 1956 BMW. Bovendien van allerlei slag mensen maar geen Angels, wel tatoeages, geen ruig feest, maar een bandje met beschaafde Elvis en country muziek. Alles bij elkaar best een leuk aanzien en om half tien was alles weer stil.

Woensdag 30 juni.



Slätbaken

Vandaag het Slätbaken uitgevaren en door het skären gebied gevaren richting van het Södertälje kanaal. De omgeving is prachtig mooi en hier kan bij wijze van spreken maanden gevaren worden en dan verveeld het nog steeds niet. Gevaren tot Oxelösund. Hier bleek dat bij controle van het uitlaatspruitstuk dat de boutkop afgebroken was. Om deze bout te vervangen moest het waterreservoir eraf en moesten het inlaatspruitstuk en het uitlaatspruitstuk gedemonteerd worden. Na demontage kon gelukkig het restant van de bout eruit gedraaid worden. Bout vervangen en daarna alles weer gemonteerd en gevuld. Alles bij elkaar een reparatie van een uur of vier en de kosten van een nieuwe bout. Hierdoor niet veel van de omgeving gezien. Misschien komen we hier nog weer eens op de terugweg.

Donderdag 1 juli.

Van Oxelösund uit is het gebied wat meer open dan het gebied waar we gisteren gevaren hebben. Dit gebied is echt voor zeilers, alleen hebben we de meeste op de motor zien varen, volledig nog in de winterpakken met mutsen en hoofdkappen en ook zuidwesters want het was gisteren weer een dag droog geweest en vandaag dus weer regen ondanks dat het begin van de dag warm was.

Direct na een heel smalle doorvaart weer op groot water op weg naar Skansholmen werden we ingehaald door een zeeschip (snelvarende Autocarrier) dat ik helemaal niet gezien had. Gelukkig konden we nog uitwijken en heeft dit incident geen gevolgen gehad. Nadat we door het scherengebied gevaren waren hebben we ons niet gerealiseerd dat op dit vaarwater ook nog zeeschepen varen.

In de jachthaven van Skansholmen zijn we voor de nacht gebleven. Ook hier is het weer het eind van de wereld want een dorp ligt pas weer op 5 km afstand. Hier is wel een camping, een restaurant en een kioskachtige winkel. Verder niets.

De reparatie van gisteren gecontroleerd en niets bijzonders gevonden.

Vrijdag 2 juli.

Na het vertrek uit Skansholmen hoorden we bij een bepaald toerental een onbekend geluid. Tijdens het varen alles

gecontroleerd en geconstateerd dat er door de aanhechting tussen de koelwatertank en het uitlaatspruitstuk van de BB motor iets water lekte. Besloten om niet door te gaan naar de Mälaren of Stockholm maar in Södertälje te blijven en eerst de reparatie uit te voeren. Het inlaat- en uitlaatspruitstuk gedemonteerd en bij de lasaanhechting tussen tank en uitlaatbocht was de las gescheurd. Via de havenmeester een lasser gevonden die ook een adres wist voor nieuwe pakkingen. In een uur tijd was alles gelast en daarna alles weer gemonteerd. Na controle was alles weer werkend zonder lekkage.

Zaterdag 3 juli.

Vanuit Södertälje vertrokken en via het kanaal naar de Mälaren. Via een aantal mooie doorvaarten tussen eilanden door zijn we naar Stockholm verder gegaan. Via de lage bruggen met een doorvaarthoogte van 3.00 m naar de Johan Slussen gegaan. Een rondje door de stad gevaren, o.a. voor Gamla Stan en het Koninklijk paleis langs, via het Wasa museum, Skeppsholmen en Kastellholmen langs het Gröna Lunds Tivoli (grote kermis met veel gegil) naar de Djurgårdsbrunnviken en hier in de jachthaven afgemeerd. We werden verwezen naar het eind van het steiger wat ongeveer 500 m lang is.

Dus eindelijk is Stockholm bereikt, we hebben 2000 km gevaren in 200 uur.

Na het eten nog een eindje door de stad gelopen en de eerste indrukken opgedaan.

Zondag 4 juli.

Eerst naar het Vasa Museum geweest. Het regende vanmorgen en het is dan niet zo leuk om door de stad te lopen en omdat er iemand bij de hond moet blijven, want die mag niet in het museum, is Bep thuisgebleven. Daarna nog rondgelopen over Blasieholmen, Skeppsholmen en Kastellholmen. Hier liggen langs de waterkant allerlei oude schepen, sommige zijn mooi maar andere zijn compleet afbraak. Op Skeppsholmen zijn diverse musea en een daarvan is het Nya Moderna Museet met allerlei vrouwen figuren ervoor, dezelfde type figuren als voor de Kunsthal aan de Westzeedijk in Rotterdam.

Maandag 5 juli.

Na eerst weer de ochtend buien afgewacht te hebben zijn we vandaag naar Gamla Stan (Oude Stad) gegaan. Dat is een route waarbij je ook over het Slottsbacken komt en dat is voor het Koninklijk Paleis langs. Door de smalle straatjes van Gamla Stan gelopen en daarna via het Riksdaghuset en een winkelstraat naar het Centrum. Via het Humlegården park en de Strandvägen weer terug.

Dinsdag 6 juli.

Vandaag weer naar Gamla Stan en het Kungliga Slottet voor de wisseling van de wacht van het paleis. In vergelijking met Kopenhagen was hier wel muziek bij en veel meer ceremonie. Dit was heel leuk om te zien.



Koninklijk Paleis



Wisseling van de wacht

Daarna nog een rondrit met de bus door Stockholm en dan blijkt dat we een heel groot gedeelte gezien hebben. Na vier dagen in de stad te hebben gelopen van het ene gebouw naar het andere en van de ene wijk naar de andere vinden we dat we er voorlopig weer genoeg van hebben en gaan we weer verder de Stockholm Skärgård in.

Woensdag 7 juli.



Nacka Kanal

Vandaag de Stockholm Skärgård ingegaan. Het is een heel mooi gebied maar moeilijk dat op een foto te krijgen. In de Napoleonviken, een van de mooiste natuurlijke havens van Zweden, kan via anker en landvasten aan bomen overnacht worden, maar met de hond is dat niet zo handig en zijn we verder gegaan. Uiteindelijk in de jachthaven van Dalarö terechtgekomen.

Donderdag 8 juli.

Vanuit Dalarö zijn we via het meer open gedeelte van de Skärgård naar Nynäshamn gevaren. We hebben vandaag niet zoveel gevaren.

Vrijdag 9 juli.

Vanuit Dalarö naar Oxelosund gevaren. De gekozen route ging door het Dragets kanaal dat 1,5 m diep is en niet



Dragets Kanal

meer dan 8 m breed. De rotsen onder water zijn goed te zien en daarom best wel een reden om voorzichtig door dit kanaal te varen. Bovendien stond er in het kanaal best wat stroom waardoor er geen navigatiefout gemaakt kan worden zonder schade op te lopen. Gelukkig zijn we het kanaal gepasseerd zonder schade.



Vaarwater naar Oxelosund

In Oxelosund was de gasthaven volledig vol i.v.m. de slechte weersvoorspelling. Een plaats gezocht in de tegenover liggende jachthaven en een keurig plekje gevonden afgemeerd aan een steiger. Wel vers water voorziening maar geen elektriciteit, maar ook geen havengeld.

Na aankomst de olie van de motoren ververst, want dat was na ruim 200 uur wel nodig.

Zaterdag 10 juli

Rustig in de jachthaven blijven liggen aangezien de voorspelling naar Bf 8 gaat. Het gebied is hier mooi genoeg om in rond te wandelen.

Zondag 11 juli.

Nog steeds rustig in de jachthaven blijven liggen aangezien de voorspelling nog steeds naar Bf 6 gaat, maar nu weer uit de verkeerde richting.

Maandag 12 juli.

Eindelijk is de weersvoorspelling voldoende gezakt om de oversteek naar Mem te maken. Het is maar een open gedeelte van ca 2 uur maar tussendoor zijn er nog steeds stukken open Oostzee. Zonder probleem in Mem aangekomen en daar blijven liggen voor de nacht.

Dinsdag 13 juli.

Toen we uit Mem vertrokken was het nog zonnig maar dat veranderde bij de nadering van de eerste sluis, want toen begon de lucht al weer te dreigen. De rest van de dag veel regen gehad maar dat was ook logisch want er stonden vandaag weer diverse sluizen op het programma. Met 4 draaiuren toch een volledige dag van 8 uur bezig geweest om 9 enkele en 2 dubbele sluizen te nemen. Met de nodige wachttijd in de sluizen, omdat het verderop te druk is en het schutten dan stagneert. Ondanks dat het niet de bedoeling was toch weer in Norsholm gebleven voor de nacht. Direct na het afmeren was het weer droog en hebben we toch nog wat kunnen wandelen.

Woensdag 14 juli.

Vertrokken met goed weer. De bruggen en de sluis bij Norsholm gaven deze keer niet zoveel vertraging want we werden gelijk doorgesluisd.

Over de Roxen naar de sluizen van Berg. Hier liggen zeven sluizen achter elkaar en hier stroopt het doorschutten nogal. Er lagen 12 boten voor ons maar al bij al is het wachten nog meegevallen omdat het een soort een-richting verkeer is en we na 3 gevulde sluis kamers mee naar boven geschut werden. In Berg aan de bovenkant van de sluizen trap blijven liggen aangezien de laatste trap weer niet droog genomen kon worden. Bovendien is het in bedwang houden van de boot met het snel instromende water best zwaar werk. Het systeem is uitgelegd op lichte zeilboten en dan zijn we met onze boot aan de zware kant. Het duurde ook even voor we aan het sluispersoneel duidelijk gemaakt hadden dat we twee man aan boord nodig hebben om de boot in bedwang te houden. Bij de zeilboten moet er een persoon aan de wal zijn voor het vastmaken van de lijnen. De zeilboot wordt dan door middel van de zeillier gecontroleerd. Dat kan bij ons niet en daarom blijven we met twee personen aan boord.

Donderdag 15 juli.

Na het vertrek uit Berg zijn er kort na elkaar 4 dubbelsluizen, die zo kort op elkaar zijn dat het bijna een 8 traps sluis is. Na het passeren van de sluizen zijn we nog een aantal kilometers doorgevaren, maar hebben een vroege stop gemaakt in Ruda. Dit is hetzelfde steiger als waar we op de heenweg gelegen hebben en we wisten dat het daar erg rustig zou zijn.

Vrijdag 16 juli.

Van Ruda verder gevaren en in Motala blijven liggen voor de overnachting. Weinig bijzonders gebeurd vandaag.

Zaterdag 17 juli.

In Motala is er een motormuseum en vanmorgen waren er een heleboel motoren uitgesteld. Niet alleen wegmotoren zoals een werkende oude Indian, maar ook motoren op schaal en oude werkende motoren. Wel leuk om daar even bij te kijken. Na wat spullen gekocht te hebben om te kunnen vissen zijn we verder gegaan de Vättern op. Hier op de Vättern nog geprobeerd om tijdens het varen te vissen maar in verband met de hoge golven is dat niet veel geworden omdat er ook op de golfrichting gestuurd moet worden. Een rustig plekje gevonden in Forsvik. In Forsvik is de bouw van het Göta kanaal begonnen samen met Motala. De bouw is begonnen in 1813 met het opzetten van werkplaatsen, ijzergieterij, fabrieken voor sluisdeuren etc. en in Motala een werf met dok voor het maken van alle schepen die er nodig waren. Het is het begin van de zware industrie in Zweden en dan is het jammer om te zien wat er nu van over is, namelijk niets anders dan een museum. Forsvik is namelijk een uitgestorven dorp, zoals zovele plaatsen aan het Göta kanaal. Uitgestorven nadat het vrachtverkeer over het kanaal gestopt is en nu bestaat het kanaal alleen nog voor het toerisme. In het Zweedse vakantie seizoen is het hier best druk behalve met boten ook met excusies, toervaarten, fietstochten, campers en kampeerders. Van de opbrengst van al deze activiteiten wordt het kanaal in stand gehouden als een nationaal erfgoed.

Zondag 18 juli.

Van Forsvik naar Töreboda.

Door het tegelijkertijd de was doen en het slingeren op de golven zijn we er gisteren op de Vättern achter gekomen dat er nogal wat vuil in de watertank zweeft, wat bezonken is als het rustig is. Daarom in Töreboda de watertank geheel afgetapt en weer opnieuw gevuld.

Maandag 19 juli.

Het stuk van Töreboda naar Sjötorp heeft 19 sluizen die naar beneden schutten en de meeste daarvan zijn met regenbuien genomen, net zo als op de heenweg, toen was het hier ook zo nat. Het omlaag schutten gaat vele malen lichter dan omhoog. Nu behoeven alleen de landvasten maar afgevierd worden en bovendien lagen we voorin de sluizen zodat we geen probleem hadden met de hoge kant.

Nu zijn we in Sjötorp in het tussen-bassin blijven liggen. En we moeten nu nog maar een sluis nemen en dan gaan we de Vänern weer op.

Dinsdag 20 juli.

Vanuit Sjötorp vertrokken en de Vänern opgegaan. Het was te merken dat het groot water is in plaats van kanaal varen. De windsterkte was Bf 5 maar toch al wel dat zo nu en dan de scheepsbel uit zichzelf begon te bellen. We zijn blijven liggen in Mistaudde, het steiger waar we op de heenweg alleen lagen. Nu was het dringen om er tussen te komen want er lagen wel tien boten. Er wordt hier afgemeerd met de kop of kont naar het steiger en op een eigen anker.

Woensdag 21 juli.

Omdat het rustig weer was met een windkracht Bf 3-4 zijn we het resterende gedeelte van de Vänern in een keer overgestoken en weer in Vänersborg blijven overnachten. De voorzieningen zijn hier goed en de watersportwinkel is welvoorzien. Eindelijk weer patronen voor schroefasvet gevonden, want er waren nog maar 4 patronen aan boord en met de afstand nog te gaan, begon de voorraad toch wat bedenkelijk te worden. Door het varen van grote afstanden gaat er ook meer vet doorheen dan gedacht.

Donderdag 22 juli.

Vanuit Vänersborg met regen vertrokken nadat we eerst diesel getankt hadden. De sluizen bij Trollhättan moesten ook in de stromende regen genomen worden. In de eerste sluis liep er een landvast klem in het kluisgat en moest het mes er aan te pas komen om de lijn door te snijden. Dat is een kwestie van één haal want als de lijn strak staat, bovendien met een gedeelte gewicht van de boot er in is dat zo gebeurd. Overnacht op dezelfde locatie als de heenreis, nl de oude sluis van Trollhättan, in Åkervass. Hier een wandeling gemaakt naar de krachtcentrale en dan heb je uitzicht op de waterval van Trollhättan. Deze wordt op woensdag, zaterdag en zondag in werking gezet door het water van de krachtcentrale over te laten lopen over de waterval. Zelf hebben we dit niet gezien aangezien wij hier op donderdag waren. De wandeling is een mooi stuk om te lopen, langs het water.

Vrijdag 23 juli

Eindelijk daar was ie dan de zon. Heerlijk gevaren tot aan Kungälv. Hier is onderaan de Bohus fastning de jachthaven, die niet veel plaats heeft en niet veel waterdiepte. Het invaren is al een beetje zoeken en dan met het invaren in de "box" wordt er nogal wat modderwater opgewoeld. Verder hier uitstekend gelegen. 's Middags hebben we de Bohus fastning bezocht en een wandeling rondom het slotpark gemaakt.

Zaterdag 24 juli.

Vanmorgen met regen vertrokken en het goot in Gotenborg net als de heenreis. Doorgevaren tot aan het eiland Donsö, midden in de archipel. Daar was de regen inmiddels opgehouden en scheen de zon weer. Op Donsö een uitstekende wandeling gemaakt over een natuurpad wat door een beschermd natuurgebied ging. Prachtig mooie uitzichten over de eilanden in de verte.

Hier op het eiland rijden maar een paar auto's en veel driewiel brommer bakfietsen. Daar wordt van alles op getransporteerd van vis, en boodschappen tot de hele familie inclusief Opa en Oma voorop. Niet in een zitje of zadel maar in een platte bak van ca 1m x 1m met een opstaande rand van 10 cm. Een transport mobiel heeft een opstaande rand van 50 cm dat is dan ook voor de kleine kinderen. Alhoewel ze de kinderen ook op de platte bak vervoeren



De Donsömobiel

.Zondag 25 juli.

In verband met de wind zijn we op Donsö gebleven en zijn weer aan het wandelen geweest.



Donsö

Maandag 26 juli.

Vertrokken uit Donsö met een goed weerbericht van 2-8 m/sec dat is windkracht 3-4 Bf. Het varen in de golven was op de grens van comfortabel en na uitluisteren van het weerbericht van 09.33 uur toch beslist om door te gaan. We zijn tot Glommen gekomen en dat was evengoed een vaardag van 8 uur en dat is meer dan genoeg, maar met een lang stuk zoals van Gotenborg tot Helsingör is het beter om de kans waar te nemen en per dag zover mogelijk te komen. Tot nu toe zijn de meeste havenplaatsen waar we geweest zijn ook vissershavens en de activiteiten vissen is hier een grote bedrijfstak. Zowel kleinschalige éénmans bootjes als grote hektrawlers. Vanaf Gotenborg zijn er heel veel kwallen in het Kattegat, hele velden ook overal in de havens. Het doorspoelen van het toilet met buitenwater is dan ook niet aan te raden want de kwallen komen in delen door de pomp en dat is me een stank. Vandaar dat we spoelen met zoet water.

Dinsdag 27 juli.

Nog steeds een weerbericht van 2-8 m/sec maar toch doorgegaan naar Torekov. Dit is een drukke haven- en vissersplaats. Druk niet alleen met de jachten maar ook met camping, dagjesmensen en toeristen. Het is dan ook een drukte van belang rondom de haven met ijssalons, visrestaurants etc. Een van de redenen van de drukte is ook het veer naar Hallands Väderö, een eiland voor de kust van Torekov. Hier gaan heel veel mensen heen want het is een bekend natuurgebied.

Wat hier een typische gewoonte is, is dat men gewoon in badjas over straat loopt tot zelfs in het winkelcentrum en naar de post. In badjas gaat men naar het strand of naar het "warm badhuset" . 's Middags en 's avonds een flinke wandeling gemaakt door het aan de haven grenzende natuurgebied.

De haven wordt volgestouwd op de manier van de Sixhaven en de boten liggen dan ook 3 of 4 dik naast elkaar. We lagen zelf in de doorvaart van de haven en hebben er maar een naast ons gehad. Omdat deze mensen nog een dag hier zouden blijven, hadden die niet zo'n haast om ons er tussen uit te laten. Maar uiteindelijk toch weer geregeld. De plaats waar wij gelegen hebben moest voor de nacht vrij blijven aangezien de vissersvloot die nacht binnen zou komen.

Deel 5. Denemarken. Terugreis.

Woensdag 28 juli.

Vandaag zijn we naar Helsingör gegaan, niet zozeer omdat we dat een mooie stad vonden maar hier is een winkel op de camping die gas heeft en we hadden een lege fles en hebben die voor alle zekerheid nog omgeruild. De haven was heel erg druk. Zelf hadden we nog een plek aan een steiger maar we kregen nog 2 boten langszij en met een daarvan waren we niet zo blij. Dat was een oude zeilboot uit Nyhavn (Kopenhagen) met een vreemd stel kerels aan boord. Om 2 uur 's nachts waren ze druk in de weer om de elektriciteit kabel binnen te halen en waarvoor ??? Wij weten het niet, maar dat gebeurde wel op ons voordek en dus boven ons hoofd. Een slechte nacht gehad daardoor.

Donderdag 29 juli.

Na diesel getankt te hebben konden we eindelijk op pad en zijn met heel vlak water en een lekker zonnetje gevaren tot aan Vallensbæk. Een grote jachthaven voorbij Kopenhagen maar een heel rustige jachthaven, wat een verademing is na de drukte van de jachthavens van de vorige dagen. Het was wel een lange dag maar door de rust wel de moeite waard.

Vrijdag 30 juli.

Vanuit Vallensbæk de Koge Bucht ingegaan richting Rødvig en tijdens de overtocht de hengel uitgelegd bij gereduceerde snelheid en 2 vissen (geep) gevangen van ca 65 cm lang.

Rødvig was weer een haven die afgeladen was met boten tot 5 dik aan toe, maar wij konden doorvaren naar een ondieper gedeelte en hebben rustig gelegen met alleen een Duitse boot naast ons die heel vroeg al weer vertrokken was.

Zaterdag 31 juli.

Weer een dag mooi weer in elk geval gedurende de vaartocht van Rødvig naar Kalvehave via de Fakse Bucht. Later in de middag heeft het nog flink geregend en in de verte heeft het geonweerd, maar daarna nog langs de kust en door de bossen gelopen.



Sunset in Kalvehave.

Heel Kalvehave is 's avonds uitgelopen, inclusief invaliden en kreupelen, want er lag een jacht van 22 meter in de haven. 's Middags was de havenmeester al langs gekomen dat we een eindje moesten verhalen in verband met de lengte en breedte van dat jacht (type: kleintje Flavio Briatore van Formule 1 Renault)

Zondag 1 augustus.

Het weer was deze dag wel een beetje vreemd. Uit elke wolk viel er regen en daarna was het weer warm. Het water is zo helder dat tot 4 meter diepte het zeewier op de bodem zichtbaar is. In het begin is dat wel even schrikken als je ineens de bodem ziet, maar met een controle op het echolood is de schrik weer over en is het kijken en genieten wat er te zien is. Verder geen bijzonderheden over de tocht en in de jachthaven van Nykøbing een rustige plek gevonden.

Deel 6. Duitsland. Terugreis.

Maandag 2 augustus.

Het weer was heel goed en daarom naar Fehmarn overgestoken zonder nog een tussenstop in Denemarken te maken. Bij het uitvaren van de Guldborg Sund was er ineens geen zicht meer door een dichte zeemist. Dat net terwijl er nog door de laatste smalle doorvaart gevaren moest worden, voordat er om een gigantisch groot windmolenpark gevaren moest worden. Met de kaarten op de computer en de GPS is het toch een uitkomst om zonder radar verder te kunnen varen.

Op Fehmarn in de jachthaven van Burgtiefe gebleven voor de overnachting. Dit is een heel groot complex met een grote jachthaven, camping, vakantiehuizen en restaurants. Het geheel is opgezet voor het strand aan de zuidkant van Fehmarn. Het eiland schijnt een geliefd vakantie oord van de Duitsers te zijn, wat aan de drukte te zien is bij het varen langs het strand.

Dinsdag 3 augustus.

Weer een heel goede dag met veel zon en weinig wind. Van Fehmarn vertrokken en op dieper water de boot laten drijven en rust gehouden. Gestopt in Grömitz, een zelfde groot vakantie gebeuren als in Fehmarn met zelfs nog een duurdere jachthaven. De prijzen zijn hier niet mis want voor een overnachting betaal je ongeveer 20 Euro. Na afmeren, havenmeester etc. een wandeling gemaakt langs het rustige gedeelte van het strand

Woensdag 4 augustus.

Vandaag richting Trave. Na binnenkomst op de Trave bij Travemünden was het overal vreselijk druk en zijn we maar doorgevaren naar Lübeck. Daar bij de Lübecker Motorboot Club een ligplaats gevonden. Vanwege de oude stad en de vele bezienswaardigheden hebben we voor drie nachten geboekt. 's Avonds nog wat door de stad gelopen en zo te zien zijn er voldoende bezienswaardigheden voor de komende dagen.

Donderdag 5 en vrijdag 6 augustus.

In Lübeck eerst wat door de stad gelopen richting rondvaartboten en een rondvaart door de stadsgrachten gemaakt. Deze kwam ook langs de jachthaven en daarna als de schipper van de rondvaartboot ons aan boord zag werd er gezwaaid als herkenning.



Lübeck

Het is een oude Hansestad die na de oorlog geheel gerestaureerd is.

Er zijn veel doorgangen in de stad, dat zijn steegjes die naar de achterhuizen gaan. De kooplieden woonden in de

huizen aan de voorzijde en de bedienden in de achterhuizen.

De torens van de Dom worden door een stalen bint gekoppeld om te voorkomen dat ze verder uit het lood gaan staan. Nu staan ze 1,5 m uit het lood.

Verder dus veel oude gebouwen en oude gevels.

Zaterdag 7 augustus.

Verder gevaren over het Elbe - Lübeck kanaal naar Mölln. Hier bij een jachthaven afgemeerd aan het begin van de Möllner See. Heel rustig gelegen. Met de bijboot een rondvaart door de Möllner See en de Stadt See gemaakt.

Zondag 8 augustus.

Naar het eind van het Elbe - Lübeck kanaal gevaren, naar Lauenburg. Hier in de jachthaven eerst weer eens vol geladen met diesel en na twee keer verkast te zijn konden we eindelijk op de derde locatie blijven liggen. Bij de andere twee plaatsen werd er gebeld dat de vaste ligplaats houders weer terugkwamen en dus hun plek nodig hadden. 's Avonds, nadat de temperatuur een beetje gezakt was door Lauenburg gelopen en het is een heel mooi oud stadje. Het is nu een doods stadje maar vroeger, met de scheepvaart over de Elbe en het overslaan van goederen naar het Elbe - Lübeck kanaal, is te zien dat het hier een drukke bedoening geweest is.

Vanaf 2 augustus is het nu al warm en vandaag was het rond de 30 graden. Volgens de weersberichten gaat dit nog wel een paar dagen door. Zoals vandaag eindelijk 5 sluizen gedaan zonder regen maar nu weer wel in de volle zon.

Maandag 9 augustus.

Heet, boven de 30 graden, in een kanaal van 115 km lang, het Elbe - Seiten - Kanal.

Hierin zitten 2 kunstwerken nl het Doppelsenkrechtschiffsbewerk Lüneburg - Scharnebeck met een "hub" van 38 m en de sluis Uelzen met een hoogteverschil van 23 m.



Scharnebeck

Daarna door de sluis bij Uelzen met een hoogteverschil van 23 m wat zonder problemen ging aangezien de sluis uitgerust is met drijfbolders. Afgemeerd in Bad Bodenteich op een plek zonder elektriciteit.

Dinsdag 10 augustus.

Vandaag het Elbe - Seiten - Kanal verder uitgevaren en begonnen aan het Mittellandkanal.

Afgemeerd in Fallersleben in een heel rustige jachthaven.

Het is nog steeds heet en daardoor weinig lust om iets te ondernemen. Met zulke dagen is het aan boord nog het prettigste en daarom wordt er veel doorgevaren, zoals vandaag 6 uur. Binnen is het dan redelijk koel en ook buiten sturen is dan te warm.

Woensdag 11 augustus.

Begonnen aan het uitvaren van het voor ons nog 235 km lange Mittellandkanal, de totale lengte van het kanaal is ca. 340 km en gaat dan nog weer verder naar Berlijn en Polen. Op het kanaal varen veel Poolse schepen en ook uit

Tsjecho- Slowakije.

Vandaag de Hindenburgsluis bij Anderten genomen. Deze sluis heeft een hoogte verschil van 15 m, maar zonder drijfbody's, dus hard werken geblazen met telkens oversteken van de meerdraden. De zijwanden van de sluis zijn door de loop van de tijd met een dikke laag mergel / cement bedekt en dat vind je aan de fenders en aan het schip.

Bij Hannover een paar km het zijkanaal Misburg ingevaren en afgemeerd bij de Hannover Motorboot club.

Een heel rustig plekje met een vriendelijke havenmeester. De omgeving wordt gedomineerd door de cementfabriek en het water lijkt, door de mergel ondergrond, ook verdund cement water.

Donderdag 12 augustus.

Vandaag niet meer dan 3 uur gevaren en gestopt in Idensen. Om met de afstand tussen de jachthavens over de rest van het Mittellandkanal goed uit te komen is het beter per dag ca 4 uur te varen, aangezien anders de tussenafstand te groot wordt.

Ook Idensen is een rustige haven, met de mogelijkheid om in de omgeving wat te wandelen. Een Nederlands jacht wat later binnengekomen was, bleek een SK kotter te zijn met bouwnummer SK 200 te zijn. Dit schip had een achterkajuit.

Vrijdag 13 augustus.

Vandaag zijn we over het Wasserstraßenkreuz Minden gevaren en een paar km verderop gestopt in de jachthaven van Minden.



Wasserstraßenkreuz Minden

Na de financiële verplichtingen in de jachthaven hebben we de fietsen in elkaar gezet en zijn naar het Wasserstraßenkreuz Minden gefietst. Onderweg heeft het behoorlijk geregend, maar toch was de fietstocht de moeite waard om het kreuz wat beter te zien.

Zaterdag 14 augustus.

Het Mittellandkanal verder afgevaren tot km 62 in Bad Essen. 's Middags de fietsen weer in elkaar gezet en een rondje door de omgeving gefietst. Ons was aangeraden om naar Schloß Ippenburg en Schloß Hünnefeld te gaan, maar dat viel een beetje tegen. Teneerste is het privé eigendom en staan er overal bordjes met geen toegang, privé, bovendien was datgene wat dan nog toegankelijk was verboden voor honden. Daarom verder door de omgeving gefietst en bij een zweefvlieg, sportvlieg en modelvliegveld terecht gekomen. De modelvliegtuigen waar mee gevlogen werd waren bijna net zo groot als de vliegtuigjes voor de rondvluchten. Wel een uitstekende accommodatie voor een modelvliegclub.

Zondag 15 augustus.

We hadden besloten om nog een dag in Bad Essen te blijven en zijn door de omgeving gaan wandelen. Bad Essen is een kuuroord en door de bossen lopen allerlei wandelroutes. Veel klinieken gezien en volgens ons mag je daar pas weg als je aan kunt tonen dat je alle routes gelopen hebt. In het stadje zijn er de nodige therapeuten, heilgymnasten en ander medisch allerlei. Binnen in de klinieken zal waarschijnlijk niet gerookt mogen worden, maar direct buiten de poort staan, strategisch opgesteld, 2 sigaretten automaten. Het stadje ligt net aan de rand van het Teutoburger Wald en de omgeving is mooi om doorheen te lopen. Het stadje zelf is een vakwerkplaats, want heel veel huizen zijn in vakwerk. Als het al niet oud is, is het vakwerk er wel opgeschilderd.

In het park is een labyrint waar allerlei toestellen opgesteld staan, die gebaseerd zijn op de zintuigen, horen, zien voelen, ruiken etc.

Maandag 16 augustus.

Naar Recke gevaren en eigenlijk is er over deze dag niet veel te melden.

Dinsdag 17 augustus.

Van Recke naar Bergeshövede gevaren aan het einde van het Mittelland kanaal. Daarna verder gevaren op het Dortmund-Ems kanaal naar Fuestrup. De Marina van Fuestrup is heel mooi aangelegd en is voor een kanaal marina heel groot. In een oude arm van het kanaal zijn over een lengte van 400 m aan beide zijden ongeveer 140 afmeerplekken aangelegd. De verbinding tussen beide kanten is een veerpont die zelf bedient moet worden. Ook is er plaats voor campers en kampeeders.

Woensdag 18 augustus.

Van Fuestrup naar Marina Kanalstadt Datteln gevaren. Vandaag een sluis gepasseerd en hier was een Duitse boot die kans zag om dwars in de sluis te komen, eerst de achterkant inclusief davit tegen de sluismuur, daarna volaan vooruit en de kop tegen de andere sluismuur inclusief de preekstoel. Bij het uitvaren maar rustig gewacht totdat deze boot uit de sluis gevaren was.

Het Dortmund-Ems kanaal is wel een heel druk bevaren kanaal met diverse bouwwerken van nieuwe damwand tot complete verbredingen. Bij zo'n bouwwerk is het eenrichting verkeer en is er veel marifoonverkeer.

De Marina Kanalstadt Datteln is maar een kleine haven met weinig faciliteiten maar voor ons voldoende.

Donderdag 19 augustus.

Vandaag weer een stuk Dortmund-Ems kanaal gevaren met de nodige bouwwerken. Het beste is dan om achter een binnenvaarder te blijven hangen, want er zijn veel stukken van eenrichting verkeer en de binnenvaart regelt dan de doorvaart onderling.

In elk geval vandaag tot aan het oude "Hebwerk Henrichenburg" gevaren, niet veel kilometers maar wel een hele morgen gevaren en de middag rond het Museum Henrichenburg gewandeld. Er zijn daar dus de oude scheepslift, de oude sluis, de nieuwe scheepslift die ook al weer vervangen is door een nieuwe sluis.



Henrichenburg"

oude "Hebwerk

De jachthaven waar we afgemeerd zijn ligt aan de oude scheepslift en is heel rustig.

Het Dortmund-Ems kanaal is nu ook weer achter de rug en we gaan morgen beginnen aan het Datteln - Wesel kanaal. Bij Henrichenburg lag de SK 200 uit Zutphen en de eigenaar had wat beschrijvingen van het gedeelte van de Rijn tot aan de Nederlandse grens en die heb ik met de camera opgenomen en via downloaden op de computer weer uitgeprint en dat is de enige beschrijving die er volgens zeggen is van het stuk van de Rijn dat we nodig hebben.

In verschillende winkels gevraagd voor de kaarten van de Rijn en er worden verschillende antwoorden gegeven van :

- daar zijn geen kaarten van

-daar is alleen een routebeschrijving van

-daar zijn wel kaarten van maar die hebben we niet en moeten die bestellen.

In elk geval als we een volgende keer de Rijn afvaren moeten we vooraf de kaarten hebben want het valt tegen wat er in

het buitenland aan watersport artikelen te krijgen is.

Vrijdag 20 augustus.

Vandaag zijn we over het Datteln - Wesel kanaal naar Dorsten gevaren. Dit is een stuk kanaal met 4 sluizen die redelijk snel gingen omdat we achter een binnenvaarder aan konden varen en gelijk geschut werden in de kleine sluizen. Vanwege de binnenvaart een slechte nachtrust gehad vanwege het langskomende binnenvaart verkeer met de nodige golfbeweging.

Zaterdag 21 augustus.

De rest van het Datteln - Wesel kanaal ging minder voorspoedig dan de sluizen van gisteren. Vandaag de eerste sluis viel nog wel mee, want daar konden we met 2 bootjes in een sluis van 212 m lengte meeschutten omdat er beneden de sluis 2 binnenvaarders lagen te wachten.

Dit voordeel hebben we bij de tweede sluis volledig ingeleverd want hier hebben we 2 uur liggen wachten voordat we met 2 andere binnenvaarders mee mochten schutten. Hierna het varen voor vandaag voor gezien gehouden en gestopt in de jachthaven van Wesel op Rijn kp 816 en daarmee de Duitse kanalen voor gezien gehouden.

Na afmeren een rondwandeling rond de Auer See gemaakt die volgens de borden 6 km zou zijn maar in ons gevoel hebben we toch zeker 8 km gelopen. Daardoor waren we wat laat weer terug en zijn in het clubhuis wezen eten. Het eten was niet denderend maar dat kun je van een clubhuis ook niet verwachten. De prijs was er ook naar want het komt niet veel meer voor dat men voor 16,80 kan eten met soep vooraf, wijn en orange jus erbij en koffie toe.

Zondag 22 augustus.

Vandaag Nederland weer binnengevaren via de Rijn en daarna via Pannerdens kanaal naar een kleine jachthaven "Loowaard" in een zandwinput "het gat van Moorlag".

Maandag 23 augustus.

Gewekt door het geluid van een opstartende zuiger in de zandwinput. Verder gevaren naar Wageningen, via de sluis bij Driel. Hier moeten schutten aangezien de stuwen gesloten zijn vanwege lage waterstanden.

Dinsdag 24 augustus.

Verder de Rijn afgevaren en via de sluis bij Maurik de Lek opgevaren.

Woensdag 25 augustus.

Vandaag zijn we verder de Lek afgevaren tot aan Ridderkerk in de jachthaven bij St Joris. In een keer doorvaren naar Middelharnis is te ver en vandaar nog een keer een tussenstop.

Donderdag 26 augustus.

Laatste etappe van de reis. Het laatste stuk over het Haringvliet was weer knap hobbelig aangezien er een NW wind stond met een sterkte van Bf 6.

Afgemeerd op het vertrouwde plekje, de boot leeggemaakt, de auto volgeladen, het elektrisch aangesloten en op weg naar huis.

Cor en Bep van den Berg

En niet te vergeten "Britt"