## Die etwas andere Reise

Mit dem Motorboot von Worms nach Südnorwegen und zurück Reisebericht von Yvonne Becker

Mein Mann Hellmuth (59) und ich (53) hatten unsere Sommertörns in den letzten 17 Jahren immer an der Adria verbracht, hauptsächlich in Kroatien. Da die Kroaten mit ihren Preisen aber immer unverschämter geworden sind, wollten wir diesmal woanders hin fahren, aber wohin? Wir hatten im vergangenen Herbst eine Autoreise nach Norwegen gemacht und waren total begeistert von der Landschaft. Da reifte der Entschluss, Norwegen per Boot zu erkunden.



Unser Boot, eine Windy 37 mit zwei Diesel- Inbordern à 285 PS mit Liegeplatz in Worms am Rhein, hat ihren Geburtsort in Südnorwegen, und so wollten wir diese Werft, die wir bereits kannten, bei der Gelegenheit besuchen. Am liebsten wollten wir dann weiter an die Westküste von Norwegen fahren, vielleicht sogar bis Bergen.

## Reiseplanung

Uns war schon klar, dass die Nord- und Ostsee als Fahrgebiet nicht mit dem Mittelmeer zu vergleichen sind und planten deshalb besonders sorgfältig, zumal wir dort oben ja blutige Anfänger sein würden. Allein die Auswahl der geplanten Fahrroute dauerte ziemlich lange. Als Anreise zum Meer entschieden wir uns für die deutschen Kanäle ab Duisburg. Kanäle in dieser Länge waren mir bisher äußerst suspekt, weil man so langsam fahren muss. Vorsichtshalber wollten wir erst an der Elbmündung in Otterndorf die Nordsee erreichen, weil wir nicht wussten, ob das Wetter dann so gut sein würde, an der Westseite von Dänemark Richtung Skagerrak fahren zu können. Von Otterndorf aus könnten wir dann ohne Risiko den Nordostseekanal erreichen und damit die Ostsee, die ja viel ruhiger sein sollte.

Nachdem wir uns einen neuen Plotter von Garmin mit Touchscreen angeschafft und eingebaut hatten, da es für unseren alten Robertson keine Karten mehr gab, alle See- und Hafenhandbücher sowie Seekarten von allen eventuell zu befahrenden Strecken auf Nord – und Ostsee sowie Skagerrak und norwegische Küsten bis Bergen besorgt hatten, rückte der Abreisetag immer näher.

#### **Die Hinreise**

Am Dienstag, den 3. Juni war es dann soweit: Wir starteten zu unserem neuesten Abenteuer, für das wir uns 8 Wochen Zeit nehmen wollten. Bei wechselhaftem aber trockenem Wetter brachten wir die erste Etappe den Rhein hinunter bis Duisburg in 5 1/2 Stunden hinter uns, tankten und übernachteten in der Marina Duisburg im Innenhafen. Am nächsten Morgen warteten wir auf einen Bekannten, der uns eine Wetterinfobox brachte, die wir zu Hause nicht mehr bekommen hatten. Wir haben zwar schon lange einen Navtexempfänger an Bord, aber diese Box sollte die Wetterberichte viel ausführlicher anzeigen, was uns wichtig erschien. Gegen Mittag konnten wir dann losfahren. Schnell erreichten wir die erste von für diesen Tag 5 geplanten Schleusen im Rhein-Herne- Kanal. Unser Tagesziel sollte Henrichenburg sein. An einigen Schleusen mussten wir recht lange warten, und zu allem Überfluss kam gegen Abend ein Unwetter auf uns hernieder, dass wir zeitweise vor lauter Regen kaum noch Sicht bis zum Kanalufer hatten. Mit dem letzten Tageslicht erreichten wir im strömenden Regen den Yachthafen Henrichenburg am alten Schiffshebewerk und machten fest. Weil das Clubhaus und damit das Clubgelände verschlossen



war, blieben wir an Bord.

Am nächsten Morgen war das Wetter wieder schön. Wir besichtigten das Schiffshebewerk, was sehr interessant war, und fuhren gegen 13 Uhr los. Nun befuhren wir den Dortmund-Ems-Kanal und hatten

bis zum Tagesziel Münster keine Schleusen vor uns. 12 km/h sind nun wirklich nicht viel; wir fuhren sie mit nur einer Maschine und wechselten uns beim Fahren ab. Gegen 18 Uhr wollten wir in Münster an der Stadtmauer festmachen, aber die Pollerabstände dort sind so weit auseinander, dass wir bis zum YC Münster weiterfuhren und dort zwischen Dalben festmachten. Diesmal machten wir einen Landgang und fanden ein uriges Lokal, wo wir unseren Hunger stillten.

Am 4. Tag unserer Reise kamen wir gut voran, es war herrliches Wetter. Wieder wechselten wir Motoren und Fahrer ab und machten am frühen Abend im alten Fahrwasser vor der Schleuse Rodde an einem einsamen Steg für die Nacht fest. Hier war es richtig idyllisch, und mein Mann nahm sein erstes Bad im Kanal.

Der nächste Tag war wieder herrlicher Sonnenschein. Da wir am Vortag etwas viel Sonne auf den Pelz bekommen hatten, fuhren wir heute mit Sonnendach. Sieben Schleusen brachten wir hinter uns, bis wir in Meppen mit dem YC Hase-Ems in der alten Fahrt einen wunderschönen Übernachtungshafen fanden. Der Hafenmeister war supernett und das Essen im clubeigenen Restaurant vorzüglich. Da machten auch die paar Regentropfen am späteren Abend nichts aus.

Heute war Sonntag, und sonntags wird nur bis 14 Uhr geschleust. Das wussten wir, und hatten uns vorgenommen, nach der nur einen Schleuse auf dem DEK in den Küstenkanal abzubiegen und dort schleusenlos bis Oldenburg zu kommen. Aber ich hatte eine Schleuse in der Einfahrt des Küstenkanals übersehen! Eigentlich war diese Schleuse (Dörpen) nicht mehr rechtzeitig zu erreichen. Ich rief den Schleusenwärter per Handy an und fragte, bis wann wir da sein müssten, um noch geschleust zu werden. Er sagte: "wenn Ihr bis 13.45 Uhr in der Kammer seid, schleuse ich Euch." Naja, was soll ich erzählen, wir waren um 13.45 Uhr in der Kammer! Nun lagen 60 km fast schnurgerader Küstenkanal vor uns. Besonders abwechslungsreich war das nicht, aber wir kamen in 5 Stunden beim Yachtcharter Oldenburg direkt am Kanal an, und machten längsseits an der Spundwand fest. Die Chefin der Firma war überaus freundlich, und wir duschten in den schönsten und saubersten Duschen des ganzen Urlaubs. Für Landgang hatten wir keine Lust mehr.



Der nächste Tag brachte uns nach der Seeschleuse Oldenburg in Tidengewässer, was für uns etwas Neues und Besonderes war. Nachdem die Cäcilienbrücke in der Stadt für uns angehoben und wir sie passiert hatten, machten wir beim Oldenburger Yachtclub, der mitten in der Stadt liegt, fest. Es lagen inzwischen 692 Kilometer hinter uns, davon 354 auf Kanälen. Das Wetter war immer noch super, und wir verbrachten fast den ganzen Tag in der schönen Stadt. Besonders gefielen mir die alten Häuser.

Es war bewölkt und windig, als wir am nächsten Morgen die Hunte und dann die Weser – letztere endlich mal wieder in Gleitfahrt – abwärts fuhren bis

Bremerhaven. Hier wollten wir tanken und mussten dafür in den hintersten Zipfel des Fischereihafens fahren, was das Passieren einer Schleuse erforderlich machte. Beim Warten auf die Schleusung in der noch offenen Kammer bei sehr heftigem Wind fing es auch noch an zu regnen! In der Schleusenkammer befand sich an einer Wand ein merkwürdiger Schwimmponton, nur 10 cm über der Wasseroberfläche, der laut Buch "Schlengel" genannt wird und angeblich nicht

betreten werden darf. Das Anlegen gestaltete sich als schwieriges Unterfangen, das Festmachen ohne Aussteigen so tief unten noch mehr. Aber schließlich hatten wir die Schleuse geschafft und legten an der Tankstelle des YC Bremerhaven an. Leider konnten wir nur 40 Liter Diesel bunkern, dann war der Tank der Tankstelle leer. Nachschub sollte es erst in 2 Tagen geben. Man meinte, so viel würde hier nur selten getankt, komisch! Wir ließen uns also einen Übernachtungsliegeplatz zuweisen. Es war richtig stürmischer Wind, als ich rückwärts in die Box einparken wollte. Was mir noch niemals passierte: Ich benötigte sage und schreibe fünf Versuche, bis das Boot in der Box war. Aber bei 7 bft. Wind brauchte ich mich nicht zu schämen, meinte mein Mann, Andere hätten dies wohl gar nicht geschafft! Das ging mir runter wie Öl. Am Nachmittag holten wir die Fahrräder aus dem Motorraum und fuhren in die Stadt. Das war vielleicht anstrengend, gegen den heftigen Wind zu strampeln, wo wir doch sonst nie Fahrrad fahren. Als wir nach ca. 6 km die Innenstadt erreichten, wollte ich nur noch ausruhen und essen, weil es nun wieder anfing zu regnen. Nach dem guten Essen kamen wir ohne Regen und mit dem Wind im Rücken schnell wieder zurück an Bord. Total erschossen fielen wir in die Koje.



Weil wir auf Sprit warteten, lag heute ein Ruhetag vor uns. Wir faulenzten den halben Tag und fuhren am Nachmittag per Taxi in die Stadt, weil es regnete. Hier besuchten wir das Schifffahrtsmuseum und gingen danach noch shoppen und essen. Ein weiteres Taxi brachte uns zurück in den Hafen. Inzwischen hatten wir

erfahren, dass es am City Port im Geeste Fluss noch eine Tankstelle geben sollte, was nicht in unserem Reiseführer vermerkt war. Deshalb verließen wir am nächsten Morgen bei Regen den Fischereihafen über die ominöse Schleuse und fanden die Tankstelle, wo wir auch sofort bedient wurden. Jetzt waren unsere Tanks wieder voll. Wir beführen nun planmäßig die Geeste flussaufwärts, kurz unterbrochen vom Passieren eines Sperrwerks mit nur 20 cm Höhenunterschied. Nun befanden wir uns wieder in tidenfreiem Wasser. Nach einer Weile bogen wir in den 80 km langen Hadelner Kanal ab, offiziell "Schifffahrtsweg Elbe-Weser" genannt. Das Wetter hatte sich gebessert, und wir genossen jeden Meter des landschaftlich traumhaft schönen Kanals, auch wenn wir nur 8 km/h fahren durften. Mehr war auch nicht nötig und wenig sinnvoll, denn der Kanal ist sehr schmal, nur ca. 20 Meter breit und die Ränder kunstvoll mit Holzpfählen abgesteckt, die mit Naturreisig abgedichtet sind.

Dahinter gibt es Schilf, Wiesen, Wald und ein paar Schafe, sonst nichts, also Natur pur. Eine Schleuse galt es heute noch zu passieren, und diese war in Lintig, eine Selbstbedienungsschleuse. Anscheinend bedienten wir sie richtig, denn alles klappte reibungslos, selbst das Bezahlen von 8,- Euro am Automaten, was uns die Benutzung dieser und der nächsten Schleuse sowie die Benutzung des Kanals selbst erlaubte. Am frühen Abend machten wir in Bad Bederkesa längsseits am Kanalrand für die Nacht fest. Es gab Wasser und Strom sowie Duschen, alles an der sehr gepflegten Uferböschung. In den Ort war es nicht weit, wo Hellmuth eine Riesenscholle (600g) zu essen bekam, die sehr lecker war.



Unser 11. Reisetag war auch unser vorläufig letzter Binnentag. Wir verließen Bad Bederkesa und fuhren bei leichter Bewölkung weiter in dem schönen Kanal. Manchmal war der Wald so dicht am Wasser, dass die Baumwipfel sich wie ein Tunnel über dem Kanal wölbten. Ein Hindernis gab es heute zu bewältigen, nämlich eine Eisenbahnbrücke, die in nur 2,70m Durchfahrtshöhe etwa 5km vor dem Kanalende über den Kanal führt. Nach unserer Messung des Bootes sind wir am Geräteträger 2,60 m hoch, wenn wir den Lichtmast entfernen und das Verdeck abmachen. Das bedeutet 10 cm Luft. Um es kurz zu machen: es reichte mit sogar 15 cm Abstand! Kurz darauf erreichten wir bei Otterndorf die Seeschleuse zur Elbe. Da diese Schleuse nur zu bestimmten Zeiten schleust, was vom Tidenstand auf der Elbe abhängt, war für uns heute Schluss. Wir machten neben der Schleuse am Steg der Kreuzerabteilung fest. Inzwischen war die Sonne raus gekommen und wir brannten darauf, die Nordsee, bzw. Elbmündung zu sehen, die direkt hinter dem Deich war. Also ließen wir das Boot offen liegen und marschierten über den Deich. Was man vorher nicht bemerkt hatte, blies uns nun als erstes ins Gesicht: heftiger Wind! Der Ausblick auf die Elbe, die hier fast an der Mündung sehr breit ist, war toll. Es war gerade Niedrigwasser, und ein großer Teil der Wasserfläche um den Seglerhafen Otterndorf bestand aus Schlick.

Nachdem wir wieder am Boot waren, machten wir das Verdeck drauf, denn es zog sich wieder zu. Wir fuhren mit den Fahrrädern ein bisschen am Elbstrand entlang spazieren und aßen dann im Restaurant Elbterrassen direkt am Wasser sehr gut zu Abend.

Am nächsten Morgen fragten wir den Schleusenwärter, wann er uns schleusen könnte. Er meinte, dass es um 14.00 Uhr – also 2 Stunden nach Hochwasser – wegen unserer Höhe am günstigsten wäre. Dazu muss man erklären, dass gleich hinter dem elbseitigen Schleusentor ein oben halbrunder Tunnel unter dem

Deich durchführt, der im günstigsten Fall 2,70 m hoch ist. Wegen der Rundung hatte ich Bedenken, ob das für uns reichen würde. Zusammen mit weiteren Sportbooten fuhren wir also um 14 Uhr ohne Verdeck bei pünktlich einsetzendem Regen in die Schleuse ein und wurden sofort geschleust. Dann gab der Schleusenwärter die Reihenfolge der ausfahrenden Boote an. Wir kamen als vorletzte dran. Es war natürlich mal wieder ziemlich windig, aber der Regen hatte wenigstens wieder aufgehört. Voll konzentriert steuerte ich die Mitte des Tunnelbogens an und bemühte mich, möglichst gerade durchzufahren und mich

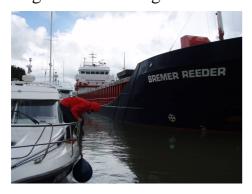


nicht vom Wind versetzen zu lassen, wofür ich eine gewisse. Geschwindigkeit brauchte. Zeit zum Zurücksehen hatte ich nicht. Wir kamen ohne Berührung des Geräteträgers an die Tunneldecke durch. Da war ich aber froh. Im Seglerhafen Otterndorf suchten wir uns

einen schönen Platz längsseits am Schwimmsteg aus und machten fest. Wieder nahmen wir die Fahrräder und erkundeten den wunderschönen Ort. An den alten Fachwerkhäusern konnte ich mich gar nicht satt sehen. Spät abends kamen wir zurück an Bord. Der Wetterbericht sagte kein gutes Wetter für die nächsten Tage voraus, vor allem viel Wind. Da für den nächsten Tag Besuch aus meiner alten Heimat Remscheid angesagt war, hätten wir sowieso nicht weiterfahren können.

Unsere Freunde, die in Otterndorf ein Ferienhaus haben, holten uns am nächsten Morgen mit dem Auto ab und fuhren mit uns durch die schöne Umgebung. Mit der Elbfähre kamen wir so auch nach Glückstadt, wo es nach Aussage unserer Freunde die besten Matjes geben sollte. So war es dann auch. Am späten Abend waren wir wieder an Bord und mussten nach Auswertung der neuesten Daten aus unserer Wetterbox schweren Herzens die Nordsee als Route nach Norwegen begraben, denn es war keine Besserung der Windverhältnisse in Sicht. Am Morgen des 16. Juni fuhren wir also bereits um 9 Uhr mit dem Wind und auflaufendem Wasser, genauso, wie man uns geraten hatte, elbaufwärts nach Brunsbüttel, um über den Nordostseekanal in die Ostsee zu gelangen. Da man in den Schleusenvorhafen erst nach Freigabe einfahren darf, mussten wir zusammen mit anderen Sportbooten im freien Wasser der Elbe kreuzen und

warten. Das war wegen Wind, Wellen und inzwischen wieder einsetzendem Regen ziemlich ungemütlich.



Nach 1 Stunde durften wir dann in die alte Schleuse einfahren, in der bereits ein kleines Seeschiff backbord festgemacht hatte. Wir Sportboote fuhren nun steuerbord daran vorbei nach vorne und machten an dem uns nun schon bekannten Schlengel fest. Diesen durfte man aber betreten, was die Sache sehr vereinfachte. Der Schleusenvorgang selbst dauerte ca. 30 Minuten, dann durften die

Sportboote als erstes ausfahren. Nun lagen fast 100 Kilometer NOK vor uns. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h kam uns nun sogar recht flott vor, waren wir doch viele Tage noch langsamer gefahren. Mit kurzen Unterbrechungen regnete es den ganzen Tag. Was uns da an Seeschiffen begegnete, war äußerst faszinierend. Die dicken Pötte wirkten auf dem eigentlich gar nicht so schmalen Kanal wie Elefanten im Porzellanladen. Erstaunlicherweise machten sie nur wenig Schwell. Gegen 16 Uhr erreichten wir den Rendsburger Nebenarm und machten beim Regattaverein Rendsburg mal wieder bei wolkenbruchartigem Regen fest. Bis Kiel hätten wir es heute nicht mehr bei Tage geschafft, und nachts dürfen Sportboote den NOK nicht befahren. Später kam die Sonne raus, und wir schauten uns zu Fuß die Stadt an, die sehr schön war. In der Altstadt beendeten wir den ereignisreichen Tag mit einem guten Essen.

Die Sonne schien am nächsten Morgen. Gutgelaunt brachen wir gegen 11 Uhr auf. Nach 2 ½ Stunden Fahrt erreichten wir die Schleuse Kiel –Holtenau, vor der wir eine gute Stunde warten mussten, diesmal aber festgemacht an einem Sportbootanleger. Dann durften alle Sportboote ohne Großschiff in die alte Schleuse einfahren. Ich ging ins



Schleusenbüro und bezahlte eine Gebühr von 18 Euro, die alles beinhaltete. Gegen 15 Uhr hatten wir die Ostsee erreicht, und sie war spiegelglatt!!!! Ich wäre ja gerne in Kiel über Nacht geblieben, weil wir beide die Stadt noch nicht kennen, aber mein Mann meinte, die Gelegenheit sollten wir nutzen, und gleich weiter bis Dänemark fahren, solange das Wasser so ruhig sei. Da musste ich ihm Recht geben. Wir planten also ab, fuhren langsam die Kieler Bucht hinaus, vorbei am Ehrendenkmal in Laboe und dann in Gleitfahrt Richtung Insel Langeland, wo mein Mann den Hafen Rudköbing an der Westseite als Übernachtungsziel ausgesucht hatte. Bis zur Südspitze von Langeland ging alles prima, dann kam ein Flachwassergebiet, welches aber mit Pricken gekennzeichnet war. Es ging im Zickzackkurs zwischen den Inseln Aerö, Fünen und Langeland vorwärts. Mir war das Ganze nicht geheuer, weil ich manchmal nicht so recht erkennen konnte, wo es nun weiterging. Als in Aerö eine kleine Fähre ablegte und unseren Wunschkurs nahm, hängten wir uns hintendran. So kamen wir um 17.30 Uhr sicher in Rudköbing an und suchten uns einen passenden Liegeplatz zwischen Dalben. Wir empfanden es als sehr hilfreich, dass in Dänemark alle freien Liegeplätze mit grünen, die nicht freien mit roten Schildchen versehen sind, so dass man sofort weiß, wo man hin kann. Die Abendsonne tauchte den Hafen und die bunten Häuser in ein herrliches Licht, welches irgendwie kontrastreicher und intensiver wirkte, als bei uns. Wir aßen an Bord und liefen erst später in den Ort, der recht hübsch, aber irgendwie wie ausgestorben wirkte. Obwohl es schon spät war, als wir wieder an Bord kamen, fiel uns auf, wie hell es noch war.

Auch am nächsten Morgen war wieder herrliches Wetter. Schon um 9.20 Uhr legten wir ab und wollten nach Ballen auf der Ostseite der Insel Samsö, wo man laut Hafenhandbuch auch tanken kann. Das waren 64 Seemeilen. Zuerst war die See recht ruhig, und wir fuhren durch den großen Belt. Dann spürten wir den fast achterlichen Wind stärker, und die Gischt machte uns etwas nass. Nach 2 Stunden hatten wir Ballen erreicht, und fuhren gleich an die Tankstelle wo wir erfuhren, dass diese nur morgens von 8-9 und abends ab 18.30 Uhr geöffnet hat. Damit hatte sich ein Weiterfahren für heute erledigt, und wir suchten uns einen freien Platz an der Innenseite der Außenmole längsseits, weil wir Dalbenplätze nicht so sehr mögen, da das An -und Ablegen dort so langwierig ist, und wir ja abends tanken und danach wieder an den Liegeplatz mussten. Im Laufe des

Tages füllte sich der Hafen bis auf den letzten Platz. Ein nettes Seglerehepaar, das hinter uns lag, verteidigte unseren Liegeplatz, solange wir abends tankten. Inzwischen war es so stürmisch geworden, dass ein Weiterfahren für uns am nächsten Tag nicht in Frage kam. Das bedeutete einen unfreiwilligen Ruhetag, an dem wir nicht allzu viel unternahmen.

Der Wetterbericht kündigte für die nächsten Tage eine weitere drastische Verschlechterung mit Sturmstärken an, was uns dazu veranlasste, am Freitag Ballen zu verlassen und trotz 5-6 bft. aus SW bis W. so weit wie möglich nach Norden zu kommen. Wir waren nun 17 Tage unterwegs, und wenn wir wirklich bis Norwegen kommen wollten, dann sollten wir nicht zu sehr trödeln. Hellmuth hatte vorgeschlagen, vielleicht bis Grenaa zu fahren, wenn es ging. Vorsichtshalber ließen wir das Verdeck drauf, obwohl die Sonne schien. Das erste Stück konnten wir sehr gut gleiten, bis wir die Windabdeckung von Samsö verließen. Dann wurde es ruppig. Grenaa liegt am östlichsten Zipfel vom Festland, wo man auch dicht unter Land fahren konnte, was den Seegang verringerte. Ich naives Huhn schlug vor, weiter bis zum Limfjord zu fahren, weil ich mir einbildete, wenn wir die große Alborg- Bucht dicht unter Land ausfahren würden, hätten wir kaum Seegang. Das war aber ein Denkfehler, denn diese Bucht besteht fast komplett aus Flachwasser, weshalb wir den direkten Weg, weitab vom Land nehmen mussten. Mit jeder Meile wurde der Seegang schlimmer. Ich verfluchte mich, diese dumme Idee gehabt zu haben. Vor lauter Gischt war kaum etwas zu sehen. Wir sind doch kein U-Boot! Zum Umkehren war es aber nun zu spät. Der Wind frischte auf, und der Himmel wurde beängstigend dunkel, aber da hatten wir den Hafen Hals am Nordende der östlichen Limfjord-Einfahrt erreicht. Als Hellmuth im Vorhafen die Fender und Leinen richten wollte, kamen plötzlich Orkanböen auf, die von einem Wolkenbruch gefolgt wurden. Ich konnte das Boot kaum gegen den Wind stellen, brauchte den ganzen Vorhafen dafür. Der Sturm machte mit dem Boot, was er wollte. Zum Glück dauerte der Spuk nicht lange. Der Wind ging zurück auf das "normale" Maß von 6 bft., und wir nahmen einen von noch zwei freien Dalbenplätzen. Ich kam auch gut rückwärts rein mit Wind direkt von vorne. Unser Nachbar, der besorgt mit zusätzlichen Fendern raus geschossen kam, brauchte nichts zu tun. Jetzt waren wir fast 100 Seemeilen weiter gekommen, aber es war ein Höllenritt gewesen.



An eine Weiterfahrt war erstmal nicht zu denken. Der angekündigte Sturm kam tatsächlich, und zwar mit Höhepunkt am 3. Tag mit im Hafen selbst gemessenen 9-10 bft. Wind!!! Selbst das alljährlich im Norden traditionelle Anzünden eines riesigen Scheiterhaufens zur Sonnenwendfeier am 23. Juni konnte nicht stattfinden, was noch nie vorgekommen war. An diesem Tag trauten wir uns nicht, das



Boot alleine zu lassen, aus Angst, die Leinen oder gar das Verdeck könnten reißen, oder herumfliegende Teile könnten das Boot treffen. Welch ein Glück, dass wir mit dem Bug zum Wind lagen. Jeden Tag studierten wir die Wetterdaten aus unserer Wetterbox, die zu unserem Gebetbuch geworden war. Endlich wurde Besserung vorausgesagt, aber nur für einen Tag. Wir brauchten unbedingt gutes Wetter, denn die nächste Etappe sollte über das Skagerrak führen. Wir waren nun drei Wochen unterwegs. Wenn wir jetzt nicht fahren könnten, wäre das Ziel Norwegen gestorben.

Am Morgen des 5. Tages in Hals tankten wir und fuhren los. Es waren 3-4 bft.

aus NE gemeldet, vorübergehend umlaufend. Das war unsere Chance! Wir wollten zunächst bis zum Nordostzipfel von Dänemark fahren, und dort entscheiden, ob das Skagerrak für uns befahrbar wäre, wenn nicht, könnten wir zurück nach Skagen fahren. Die 62 sm bis zum Kap verliefen relativ gut. Als wir "um die Ecke" kamen, standen Wellenberge vor uns, aber es waren wirklich nur 3 bft. Wind. Eigentlich wäre es vernünftig gewesen, umzukehren, aber ich dachte: jetzt



oder nie, und fuhr weiter, gab das Ruder aber an Hellmuth ab, der solche Berge besser abreiten kann. Es lagen rund 90 Seemeilen ohne Land vor uns. Wir kämpften uns durch die Wellen, immer darauf bedacht, bloß immer den Bug oben zu halten, damit ja keine Welle das Boot überrollte. Das war sehr anstrengend. Erstaunlicherweise ließen Wind und Wellen nach einer Weile nach, in der Mitte des Skagerrak war es sogar zeitweise windstill, sodass wir in Gleitfahrt, zeitweise mit 33 Knoten(!), die nun nur noch vorhandene Dünung abreiten konnten. Die Sonne kam heraus, als wir das norwegische Festland in Sichtweite hatten. Die letzten 10 Meilen wurde es wieder ungemütlich, der Wind kam wieder auf, und es gab Dünung aus NW und NE, was Kreuzseen verursachte. Dann hatten wir die Einfahrt nach Arendal, unserem Tagesziel, erreicht. Norwegen empfing uns mit strahlendblauem Himmel. Wir fanden auch die Durchfahrt zwischen den vielen Untiefen hindurch. Nach fast 6 Stunden Fahrt machten wir um 15.15 Uhr im Sporthafen von Arendal direkt vor dem Rathaus fest. Wir freuten uns wie Christoph Columbus, als er Amerika entdeckt hatte. 1109 Seemeilen seit Worms lagen hinter uns. Boot und Motoren hatten brav durchgehalten. Ich gab dem Boot ein paar Streicheleinheiten in Form von Entsalzen mit viel Süßwasser. Am Abend gingen wir in die Stadt Geld wechseln und gemütlich essen. Das hatten wir uns verdient! Gegen 22 Uhr waren wir wieder an Bord und

bestaunten die herrliche Kulisse im Abendlicht. Die Sonne ging erst gegen 22.45



Uhr unter, aber danach wurde es nicht dunkel. Es war immer noch Dämmerung, als wir gegen 0.30 Uhr in die Koje gingen!

#### In Norwegen

Gegen Mittag des neuen Tages kam Karl-Audun, einer der Chefs der Windy-Werft zu uns an

Bord, um uns den Weg zur Werft zu zeigen, die im Nidelv Fluss ihren Sitz hat. Es war nicht weit, aber unterwegs gab es eine schwierige Untiefe und eine Engstelle mit starker Strömung, auf die er uns aufmerksam machen wollte. Als wir bei "Windy" ankamen, standen alle, die wir kannten zur Begrüßung auf der Terrasse des neu erbauten Bürogebäudes. Da "Windy" auch eine eigene Steganlage hat, hatten wir kein Liegeplatzproblem. Schnell verging der Tag mit Erzählen über unsere bisherige Reise.

Der nächste Tag war Putztag! Es kamen auch immer mal wieder Mitarbeiter der Werft, um sich mit uns zu unterhalten. Für den Abend hatte die Geschäftsleitung als Auftakt zum Ferienbeginn alle Mitarbeiter zu einem Grillfest am Steg eingeladen. Wir nahmen auch daran teil. Zu fortgeschrittener Stunde legte ein

kleines Fahrgastschiff an, um die Leute nach Arendal in die Stadt zu bringen, die dort noch weiter feiern wollten. Wir fuhren auch mit. Es war ein super Abend.



Heute war Samstag und das Werk geschlossen. Wir wollten uns ein wenig in der



Umgebung umschauen und fuhren den Fluss abwärts Richtung Meer. Da der Nidelv drei Mündungsarme hat, wählten wir den mittleren, den wir noch nicht kannten. Es war herrliches Wetter, aber es wehte ein starker kalter Wind. Als wir die Schären vor der Küste erreicht hatten, sahen wir das Boot von Reidar, einem Windy-Mitarbeiter, an einem Felsen liegen und fuhren dorthin. Nun konnten wir zum ersten

Mal das Anlegen an einer Felswand per Heckanker ausprobieren. Es klappte gut. Sogleich erkundeten wir die kleine Insel und kletterten auf den Felsen herum. Der Ausblick war toll. Da Hellmuth kein Englisch spricht, und Reidar kein Deutsch, war die Unterhaltung zwischen den beiden Männern etwas schwierig, aber nicht unmöglich. Nach einer Weile legten wir wieder ab, weil wir in

Arendal noch tanken wollten. Wir fühlten uns noch etwas unsicher in diesem von Untiefen wimmelnden Gewässer, verließen uns hauptsächlich auf den neuen Plotter, denn auf den Papier-Sportbootkarten konnte man vor lauter Kreuzen nur mit Lupe überhaupt etwas erkennen. Ohne einen Felsen zu treffen, fanden wir nach längerem Suchen etwas



außerhalb von Arendal die Tankstelle und füllten unsere Tanks. Der Rückweg zu "Windy" war dann kein Problem mehr.

Am darauf folgenden Sonntag hatte sich Karl-Audun eine 42er Windy ausgeliehen und wollte mit uns im Schlepptau eine Sightseeing-Tour nach Osten machen. Wir folgten seinem Boot genau im Kielwasser, damit wir ja nirgends auflaufen konnten. Es war eine herrliche Fahrt durch die Schären bis Lyngör. Immer wieder machte unser Reiseführer Abstecher zu besonders schönen Buchten und Durchfahrten. Alleine hätten wir uns nie getraut, diese anzusteuern, weil sie abseits der normalen Strecken lagen. Schließlich machten wir in Gjeving einen Stopp zum Mittagessen. Gerade als wir das Essen bestellt hatten, kam ein kurzer Regenschauer, und wir mussten schnell die Boote zumachen, bevor das Essen serviert wurde. Dann traten wir die Rückfahrt an und erreichten gegen Abend wieder unseren vorübergehenden Heimathafen bei "Windy".



aus

Es war der Sonntag des Endspiels der Fußball-EM, und Hellmuth wollte das Spiel unbedingt sehen. Da wir am Steg keinen Fernsehempfang hatten, trugen wir den Fernseher und alles, was wir sonst noch brauchten, auf die Terrasse des Büros und sahen dort das Endspiel, dick eingemummt, denn abends war es doch sehr kühl.

Am heutigen Montag sollte unsere Party

Windy-Leute, die wir am Steg die zu

freundlich!!!! So ging ein schöner Abend zu Ende.

steigen, denn wir hatten alle kannten, zu einem Grillfest eingeladen. Zum Grillen braucht man Fleisch, also fuhr mich Birgit, die Sekretärin von Karl-Audun, zu einem Supermarkt, der zu Fuß nicht zu erreichen war. Wieder zurück an Bord machte ich verschiedene Salate, und um 17 Uhr kamen ersten Gäste. Wir hatten auch 2 kleine Grill von

Hause mitgebracht, selbst die Holzkohle war Deutschland mit dabei. Hellmuth kümmerte sich um das Grillen, ich um die Getränke. Da ich Pappteller und Becher vorbereitet hatte, bekamen wir nun alle ein Problem, denn es war so windig, dass sogar gefüllte Teller und Becher manchmal vom Wind weggeweht wurden. Das tat aber der Stimmung keinen Abbruch. Die 5-Liter-Fässer Bier leerten sich schnell, und der Schnaps fand reißenden Absatz. So sind sie halt, die Norweger, aber sehr, sehr

Der letzte Tag bei "Windy" war angebrochen. Wir holten bei Reidar unsere neue Matratze für die Bugkabine ab, die wir bestellt hatten, und tauschten sie gleich gegen die alte aus. Am Nachmittag bekamen wir noch eine Exklusivführung durch die Fertigungshallen, wo unter anderem auch unser Modell gebaut wird, was uns natürlich besonders interessierte. Danach war es zu spät zum Abfahren, und so blieben wir noch eine Nacht.

Bei herrlichem Sonnenschein, es war richtig warm, legten wir am Mittwoch, den 2. Juli ab in Richtung Westen. Diesmal benutzten wir den dritten, uns noch unbekannten Mündungsarm des Nidelv. Es war stellenweise sehr eng im Fahrwasser. Mit dem Plotter kamen wir inzwischen sehr gut zurecht, und zoomten die gefährlichen Stellen ganz nah heran, was sehr hilfreich war. Nur einmal ganz kurz mussten wir die Schären verlassen, um dann gleich wieder in sie einzubiegen. Es war eine wunderschöne Strecke, die wir komplett in

Verdrängerfahrt zurücklegten. Bereits nach 12 Seemeilen erreichten wir am frühen Nachmittag unser Tagesziel Grimstad. Im Gästehafen direkt in der Stadt machten wir an einem Seitensteg fest und sonnten uns! Erst später machten wir einen ausgiebigen Stadtbummel und grillten abends in der Plicht einen Teil des übrig gebliebenen Fleisches vom Grillfest. Wieder faszinierte uns, wie lange es abends hell bleibt. Ich konnte um Mitternacht noch ohne Licht in der Plicht lesen.

Nun ging es weiter nach Lillesand. Kai, auch ein Freund bei "Windy", hatte uns

ein paar schöne Schleichwege in die Seekarte eingetragen, denen wir nun folgten. Es war ein sehr windiger Tag. Das verursachte hohe Wellen auf dem kurzen Stück durch offenes Meer, durch das wir fahren mussten, um zu unserem Ziel zu gelangen. Die Landschaft um uns herum war traumhaft schön. In einer engen Durchfahrt machten wir mit Heckanker an einem Felsen fest.



Hellmuth war sogar bis zum Bauch im Wasser, traute sich aber wegen der riesigen Quallen, die hier leider überall rum schwimmen, nicht ganz rein.

Außerdem war die Wassertemperatur von ca. 16 Grad nicht gerade badefreundlich. Allzu lange blieben wir aber nicht,

denn wir wollten nicht Gefahr laufen, in Lillesand keinen Platz mehr zu bekommen. Als



wir um ½ 4 Uhr ankamen, fuhr gerade ein Boot vom Längssteg weg, und wir konnten diesen letzten Platz belegen. Glück gehabt! Die Ferienzeit hatte in Norwegen gerade begonnen, und es war viel Betrieb. Lillesand ist ein sehr bekanntes und beliebtes Städtchen. Im Hafen wimmelte es von Makrelen, die in Schwärmen herumwuselten. So was hatte ich noch nie gesehen. Wir machten einen ausgedehnten Spaziergang und gingen nach längerer Zeit mal



wieder essen.

Heute war die letzte Etappe in Norwegen geplant, die uns nach Kristiansand führen sollte. Es war der wärmste Tag des



Urlaubs und keine Wolke am Himmel. Unser Weg führte uns durch die "Blindleia", dem schönsten Küstenabschnitt in ganz Norwegen. Ein Sommerhaus neben dem anderen ist hier aufgereiht, und eines schöner als das andere. Natürlich hat jedes Haus auch einen eigenen Bootsanleger, manche sogar Bootsgaragen. Auch heute mussten wir zweimal die geschützten Schären verlassen und jeweils ein kurzes Stück auf das Skagerrak hinaus. Da es wie jeden Tag sehr windig war, schafften wir das nicht trocken. Nach 3 Stunden Fahrt erreichten wir den riesigen Sund von Kristiansand und den Sportboothafen mit Tankstelle. Wir füllten unsere Tanks, weil es von hier aus zurück nach



Dänemark gehen würde. Wir bekamen auch einen schönen Liegeplatz direkt hinter der Tankstelle, sehr nah beim Zentrum. Es war so warm, dass ich zum ersten Mal die Klimaanlage in Betrieb setzte. Gegen Abend machten wir einen Erkundungsspaziergang und fanden ganz in der Nähe die Fiskebrygga (Fischbrücke), wo es wegen Wochenende (Freitag) und

Traumwetter zuging, wie im Taubenschlag, was Boote und Menschen betraf. Hier aßen wir auch sehr gut zu Abend, mussten aber eine ½ Stunde auf einen freien Tisch warten.

Geplant war, am Sonntag, den 6.Juli die Heimreise anzutreten und das Skagerrak zu überqueren, wenn das Wetter dies zuließ, denn wir hatten für die Hinreise drei Wochen benötigt und rechneten für die Rückfahrt mit der selben Zeit. Wir wollten es etwas langsamer angehen lassen mit kürzeren Etappen in Dänemark. Leider schlug das Wetter um. Es regnete zwei Tage lang fast ohne Pause, und der Wind nahm weiterhin nicht ab, im Gegenteil. Es verging kein Tag ohne mindestens 5-6 bft. So langsam nervte es. Es würde doch mal ein Tag mit weniger Wind kommen? Jeden Tag lasen wir frustriert die Wettervorhersagen, bis für den Mittwoch ab 12 Uhr einen halben Tag lang wenig Wind angekündigt wurde. Danach war wieder Starkwind gemeldet.

#### Die Rückreise

Also starteten wir am Mittwochmorgen mit geschlossenem Verdeck unsere Überfahrt. Es war uns klar, dass das Meer nach so langer Zeit mit Starkwind nicht ruhig sein würde, obwohl nur 3 bft. gemeldet waren, die aber aus NE, also schräg von backbord voraus, da wir südöstlichen Kurs zu fahren hatten. Als wir aus dem Sund von Kristiansand raus auf s Skagerrak kamen, erschrak ich dann doch über die Höhe der Wellen. Mit 15 Knoten kämpften wir uns vorwärts. Wenn das so bliebe, würden wir für die 100 Seemeilen bis zum Kap von Skagen

fast 7 Stunden brauchen, ein grauenvoller Gedanke! Wir wechselten uns beim Fahren ab, weil es auf die Dauer sehr anstrengend war, so konzentriert jede einzelne Welle anzupeilen und entsprechend anzufahren. Nach der Hälfte der



Strecke wurde es Gott sei Dank etwas besser, und dann noch besser. Als wir am Kap in das Kattegat einbogen, war auf einmal der Wind komplett weg. Nur noch eine lange Dünung zog sich über die Ostsee. Damit hatten wir nicht gerechnet. Wir änderten unsere Pläne und nahmen Kurs auf die große Insel Laesö, die mitten im Kattegat zwischen der schwedischen und dänischen

Küste liegt. Um 15 Uhr erreichten wir den Hafen Vesterö und hatten Glück, den allerletzten Muringplatz zu ergattern. Der Hafen war proppenvoll. Wir machten erstmal unser Boot auf, denn es war sehr warm. Mit viel Süßwasser entfernte ich die Salzkruste. Am Abend saßen wir bei gutem Essen draußen oberhalb des Hafens in einem schönen Restaurant und erholten uns von der anstrengenden Fahrt von 142 Seemeilen.



Wir wollten es ja langsamer angehen lassen. Deshalb blieben wir zwei weitere Tage auf der wirklich schönen Insel mit tollen Sandstränden und Dünen. Hellmuth

nahm sogar ein richtiges Bad in der Ostsee und wärmte sich danach im

warmen Sand wieder auf. Mit dem Fahrrad unternahmen wir schöne Touren, wenn es auch nicht mehr so sonnig war.

Am 12. Juli fuhren wir weiter nach Süden. Es waren südliche Winde um 4 bft. gemeldet, und wir hatten somit den Wind von vorne. Das klappte zunächst sehr gut. Mit über 30 Knoten glitten wir dahin, aber



die Wellen wurden höher, und das Boot begann zu schlagen. Wir nahmen immer mehr Gas weg, aber es wurde nicht besser, weil der Wind immer mehr zunahm, und mit ihm auch der Seegang. In Norwegen gibt es nur gefärbten Diesel, den man nicht im Tank haben darf, wenn man in Deutschland einreist. Deshalb wollten wir die Tanks so leer wie möglich fahren, bevor wir das nächste Mal tankten. Nach unseren Berechnungen war die Stadt Ebeltoft am Festland dafür ein günstiger Zielort, den wir mit ca. 100 Litern Rest in den Tanks sicher erreichen würden. Anscheinend war aber der eine Tank beim letzten Tanken nicht ganz voll gewesen, denn er zeigte viel früher "leer" an, als der andere. Während ich mich durch die nun sehr aufgewühlte See kämpfte, warf ich immer wieder besorgte Blicke auf die Tankuhr. Schließlich erreichten wir nach 104 Seemeilen gegen 13 Uhr Ebeltoft nach einer wahren Materialschlacht für unser armes Boot. Der Hafen war rappelvoll und die Tankstelle geschlossen. Ich ging auf den Badesteg und spritzte mit der Heckdusche unser hinteres Verdeck frei vom Salzwasser, bevor wir Fender und Leinen vorbereiteten. Dabei sah ich, wie sich plötzlich unsere Gangway mit dem angebundenen Schlauchboot wie von Geisterhand nach oben zu bewegen versuchte, was aber nicht ging, weil das Schlauchboot auch mit der Badeplattform fest verbunden ist. Als ich Hellmuth dies mitteilte, roch es in der Plicht auch schon verschmort. Ich übernahm wieder das Steuer, während mein Mann versuchte, die richtige Sicherung zu finden und auszuschalten. Es stellte sich aber heraus, dass die Gangway an der Hauptsicherung hing, die wir uns nicht auszuschalten trauten, solange die Motoren liefen. Wir befanden uns ja immer noch bei starkem Wind in der engen Hafeneinfahrt. Es wäre fatal gewesen, wenn nach Abschalten der Hauptsicherung die Maschinen vielleicht mit ausgegangen wären. Also beschlossen wir, uns an die Tankstelle zu legen, da wir ohne Sprit sowieso nicht weiterfahren konnten. Danach schaltete Hellmuth die Hauptsicherung aus. Inzwischen stank es fürchterlich verschmort. Als Hellmuth den Motorraum



geöffnet hatte und sich darin in die Ecke vorgearbeitet hatte, wo sich der Motor für die Gangway befand, sah er die Bescherung: Alle Kabel, die mit der Gangway und ihrer Elektronik zu tun hatten, waren verschmort! Wenn das unterwegs passiert wäre bei dem Seegang, hätte es bestimmt einen Kabelbrand gegeben, weil wir es viel zu spät bemerkt hätten. Was dann passiert wäre,

will ich mir lieber gar nicht ausmalen. Mein Mann reparierte 8 Stunden lang und konnte mit an Bord vorhandenem Material tatsächlich die Gangway wieder in Gang setzen. Die Ursache für den Kurzschluss war ganz simpel gewesen: Ein Gumminippel am Bedienteil im freien Teil des Bootshecks war undicht geworden, und hier war Wasser in die Elektrik eingedrungen. Dies dichtete ich mit Fahrradflickzeug ab. Als alles fertig war, zeigte die Uhr 21.30 und der Tag war gelaufen.

Am nächsten Morgen tankten wir und bekamen nachträglich den nächsten Schock: In dem leereren Tank hatten sich nur noch 22 (!!!!!) Liter befunden, im volleren noch 41 Liter. Na super, Seegang ohne Ende, Kabelbrand im Motorraum und dann noch ohne Sprit............ Aber es war ja gut gegangen. Das passiert uns nie mehr, egal was der deutsche Zoll zu gefärbtem Diesel sagt. Dafür riskieren wir doch nicht unser Leben! Nachdem wir das Boot von der Tankstelle in eine nun freigewordene Box verlegt hatten, blieben wir diesen Tag noch hier.



In Ebeltoft liegt das größte Holzschiff der Welt als Museumsschiff im Trockendock. Das wollten wir uns ansehen. Bei Sonnenschein liefen wir durch das hübsche Städtchen und bestaunten dann die riesige Fregatte "Jylland", die sowohl unter Segel, wie auch mit Motorkraft betrieben worden war. Wir besichtigten erst die Ausstellung im Gebäude, dann jeden Winkel und jedes Deck

auf dem Schiff. Es war wahnsinnig interessant.

Nun mussten wir aber weiter fahren. Es war wie immer sehr windig, was wohl auch die nächsten Tage so bleiben würde. Bei bedecktem Himmel fuhren wir schon um 9 Uhr los. Draußen war alles weiß von Schaumkronen. Das konnte ja lustig werden. In der Hoffnung, im kleinen Belt etwas ruhiger fahren zu können,

nahmen wir diese Route, obwohl sie etwas weiter war. Die Rechnung ging auch auf, zumindest was den Seegang betraf. Der Wind blies mit 4-5, später 6 bft. aus SW. Um den farbigen Dieselanteil weiter zu verringern, wollten wir noch mal in Dänemark tanken und hatten uns dafür Sönderborg in der Flensburger Förde ausgesucht. Das letzte Stück,



als wir in die Förde abbogen und nun den Wind von vorne hatten, war wieder richtig schlimm. Nach 127 Seemeilen machten wir im Gästehafen, einer riesigen Marina außerhalb der Stadt, erst mal an der Tankstelle fest. Es stellte sich heraus, dass die Tankstelle eine SB-Station war, die man nur mit Bargeld füttern konnte (dän. Kronen oder Euro). Nachdem ich die Bedienungsanleitung studiert hatte, schob ich erst einmal drei 50 Euroscheine in den Schlitz, aber es kam kein Diesel. Das Geld kam aber auch nicht wieder zurück! Was nun? Die angegebene Telefonnummer war nicht besetzt und das Hafenmeisterbüro noch geschlossen. Wir probierten es noch mal, aber diesmal mit nur einem 50er. Das klappte, aber nach 29,4 ltr. war das Geld verbraucht, und wir mussten die ganze Prozedur von neuem beginnen. Nach neun mal 50 Euro füttern waren die Tanks weitgehend

voll. Ich hatte mir selbst einen freien Liegeplatz reserviert, indem ich das grüne Schildchen von grün auf rot gedreht hatte, denn der Tankvorgang dauerte ewig, und der Hafen war inzwischen fast voll. Beim späteren Bezahlen im Hafenbüro reklamierte mein Mann das fehlende Geld, und man versprach ihm, dass das am nächsten Morgen geklärt werden würde, und falls er recht hätte, er sein Geld zurück bekommen würde. Inzwischen hatte es angefangen zu regnen. Wir liefen trotzdem in die ca. 2km entfernte Stadt, die auch recht hübsch war. Nach langem Suchen fanden wir noch ein Lokal mit 2 freien Plätzen zum Abendessen.

Am nächsten Morgen bekam Hellmuth tatsächlich das Geld zurück! Ich hatte mir vorgestellt, dass die nächste Etappe nach Neustadt durch den Fehmarnsund nicht mehr schlimm werden könnte. Das Bisschen Kieler Bucht wäre wohl auch bei Wind ein Klacks. Wie gewaltig ich mich da irrte, stellte sich heraus, als wir Sönderborg verließen. Wind wie immer SW 5-6 bft. laut Wetterbericht, es waren aber 7bft. Erst kamen die Wellenberge aus der Flensburger Förde, dann aus der Kieler Bucht, immer schräg von steuerbord achtern. Es war ein Hexenkessel. Außerdem war die Sicht durch dunkle tief hängende Wolken alles andere als gut. Wenigstens blieben die Wolken dicht. Wir drohten immer von hinten von den Wellen überrollt zu werden, konnten aber wegen der Wellenhöhe unmöglich schneller fahren. Zusätzlich streifte unser Kurs ein militärisches Schieß-Übungsgebiet, an dem ausgerechnet heute tatsächlich scharf geschossen wurde. Aus dem vermeintlichen "Klacks" wurde die schlimmste Fahrt des ganzen Urlaubs, sogar noch schlimmer als die 9 bft. vor Jahren im Golf von Patras.



Ich war der glücklichste Mensch, als wir nach 2 ½ Stunden Fahrt endlich den Fehmarnsund passiert hatten. Dahinter war das Meer unter Land viel ruhiger, sodass wir sogar wieder gleiten konnten. Freunde von uns, die ihren festen Liegeplatz in der Ancora Marina Neustadt haben, hatten uns einen Platz reserviert, und der Sohn geleitete uns mit dem Schlauchboot zu unserem Liegeplatz. Später kam noch ein weiteres Boot aus Worms dazu.

WAS FÜR EIN HÖLLENRITT!!! Nach der Begrüßung hatte ich eine ganze Weile zu tun, das Boot innen und außen zu entsalzen, denn das Wasser war auch durch die Ritzen und Reißverschlüsse in die Plicht eingedrungen.

Wegen unserer Freunde blieben wir noch einen weiteren Tag in Neustadt und wurden von ihnen mit dem Auto spazieren gefahren. Das Wetter war sowieso nicht so gut zum Boot fahren geeignet.

Am Donnerstag, den 17. Juli verabschiedeten wir uns von unseren Freunden, planten trotz drohendem Regen ab, und fuhren die letzten 10 Seemeilen in schneller Gleitfahrt bis Travemünde offen. Kaum in der Trave angekommen planten wir wieder zu, gerade noch rechtzeitig vor dem Regenguss. Im Regen fuhren wir langsam die Trave aufwärts bis Lübeck, wo wir übernachten wollten. Wir bekamen auch noch einen schönen Liegeplatz in der Hansa-Marina, nachdem unser Vordermann sein Boot etwas nach vorne verholt hatte, damit es für uns reichte. Es hörte auch auf zu regnen, sodass wir den ganzen restlichen Tag ungestört mit der Besichtigung der schönen Stadt Lübeck zubringen konnten. Erst spät am Abend kehrten wir zurück an Bord.

Der nun folgende Tag, der uns mit 7 Schleusen durch den Elbe-Lübeck-Kanal führte, war nicht besonders aufregend und auch ziemlich nass. Erst um 19.30 Uhr machten wir in der Marina Lauenburg fest, und mussten uns beeilen, dass wir dort noch was zu essen bekamen. Die Unterhaltung mit den Wirtsleuten war sehr nett. Hellmuth marschierte später im Dunkeln noch durch die Stadt, ich war zu müde dazu. Außerdem regnete es immer noch.

Am nächsten Morgen regnete es immer noch, als wir nach dem Tanken auf die Elbe, und auf ihr flussabwärts fuhren. Wir wollten einen Abstecher nach Hamburg machen. Einmal im Leben muss man mit dem eigenen Boot in Hamburg gewesen sein, vor allem dann, wenn man so nahe davor ist. Also passierten wir die Elbschleuse Geesthacht – ohne Wartezeit – und fuhren, nun

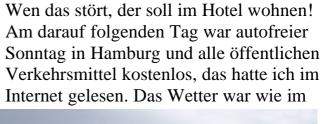


wieder im Tidengewässer, über die Norderelbe Richtung City-Port an den Landungsbrücken. Dabei kamen wir auch an der Aida Aura vorbei. Als wir den Hafen erreichten, goss es in Strömen, und es wehte eine sehr steife Brise. Beim Einparken hatte ich zusätzlich mit der starken Strömung durch auflaufendes Wasser zu kämpfen, konnte aber trotzdem sauber anlegen. Nun warteten wir erst einmal das Ende des Schauers ab. Es war auch richtig kalt geworden. Es hörte tatsächlich auf zu regnen, aber nur so lange, bis wir gerade ausgehfertig das Boot verlassen wollten. Da goss es wieder wie aus Eimern. Wir ließen uns nicht abschrecken und liefen trotzdem am Michel vorbei zur Alster und ans Rathaus. Unterwegs kehrten wir zum Shoppen hier und da ein. Im Friesenkeller aßen wir gut zu Abend und fuhren dann mit der U-Bahn zurück zum Boot.

Selbst nachts beruhigte sich das Wasser im Hafen nicht, es schaukelte uns in den Schlaf und weckte uns morgens wieder auf. Aber egal, das gehörte für uns dazu.

April, mal Sonne, mal Regen im Wechsel. Wir liefen zu den Landungsbrücken, wo die ganze Stadt unterwegs zu sein schien. Wir sahen, wie die Leute sich auf die HVV

Linienschiffe drängten. Das







könnte interessant sein, dachten wir, und bestiegen auch eines. Mit diesem fuhren wir elbabwärts, stiegen auch mal aus und in ein anderes wieder ein und kamen auf diese Weise viel rum. Es war wie eine Stadtrundfahrt auf dem Wasser. Wenn es mal regnete, konnte man unter Deck gehen, wenn die Sonne wieder raus kam, ging man wieder ins Freie. Es war ein herrlicher Nachmittag. Wir bekamen auch mit,

wie die MS Europa an den Landungsbrücken vorbei fuhr. Mit der U-Bahn fuhren wir später noch zum Hauptbahnhof, bummelten dort ein wenig rum, aßen zu Abend und fuhren mit der U-Bahn wieder ans Boot. Wir waren ja schon oft in Hamburg gewesen, meist im Frühjahr oder Herbst, aber so viel Regen hatten wir noch nie gehabt und kälter war es im Herbst auch nie gewesen.

Montags war der Tag der Weiterfahrt gekommen. Mit auflaufendem Wasser wollten wir Hamburg verlassen. Das bedeutete Ausschlafen, denn Niedrigwasser



war erst um 14 Uhr. Leider regnete es wieder, als wir Hamburg den Rücken kehrten. Die Schleuse Geesthacht passierten wir wieder ohne Wartezeit. Das Fahren nach Landmarken auf der Elbe, die meist nicht betonnt ist, macht Spaß, wenn man weiß, wie es geht. Man fährt im Zickzackkurs von einem Ufer zum anderen immer auf die Landmarken zu und ändert dann wieder den Kurs auf die andere Seite. Schnell hatten wir den Elbe-Seiten-Kanal erreicht und bogen in ihn ein. Nach einer guten halben Stunde erreichten wir das Schiffshebewerk in Lüneburg. Auch hier durften wir sofort einfahren. Das Bauwerk ist gigantisch und bringt einen in der Badewanne in nur 15

Minuten 38 Meter nach oben. Das Liegebecken von Lüneburg ist mit seinen Spundwänden nicht sehr einladend. Deshalb fuhren wir weiter. So kamen wir erst gegen 19.30 im YC Uelzen an, und machten – immer noch bei Regen – an einem freien Dalbenplatz rückwärts fest. Gutes Essen gab es anschließend im Clubhaus, wo wir die einzigen Gäste waren.

Als wir aufwachten, war strahlender Sonnenschein, endlich! Nach gemütlichem Frühstück fuhren wir erst kurz vor 12 Uhr los und passierten nach 1 Stunde Wartezeit die Schleuse Uelzen. Auf der Weiterfahrt putzte und wachste ich den Geräteträger und vor der Windschutzscheibe. Ansonsten wechselten wir uns beim Fahren ab. Um ½ 6 Uhr bogen wir ab in den Mittellandkanal. Wie sich

herausstellte, war meine Auswahl, im BMC Braunschweig zu übernachten, sehr gut. Der Hafen mit seiner Gartenanlage ist ein





Schmuckstück. Da das Clubhaus geschlossen und der Ort wohl weiter entfernt war, benutzten wir den clubeigenen Grillplatz, um unser Essen selbst zuzubereiten. So eine liebevoll eingerichtete und gepflegte Clubanlage hatte ich noch nicht gesehen.

Das Teilstück des MLK, das wir befahren mussten, war 230 km lang. 15 km davon hatten wir gestern schon hinter uns gebracht, heute wollten wir 70 km weiter kommen und in Seelze im Stichkanal Hannover-Linden übernachten. Bis auf eine Schleuse in Anderten gab es keine besonderen Vorkommnisse. Im Yacht-Hafen Seelze, wo wir um 17.40 Uhr anlegten, wurden wir überaus freundlich empfangen. Dies war kein Club, sondern ein kommerziell geführter Hafen. Im dazu gehörenden Restaurant war das Essen besonders gut.

Der MLK zog sich wie Kaugummi. Heute gab es nicht einmal eine Schleuse, die Abwechslung hätte bringen können. Es war ein heißer Tag, und da wir nach Westen fuhren, schien uns nachmittags die Sonne immer ins Gesicht. Der diesmal wünschenswert gewesene Wind kam nur schwach von achtern und war daher nicht spürbar. Um 17 Uhr hatten wir deshalb keine Lust mehr und machten im MYC Lübbecke fest. Der Hafen hat ziemlich flaches Wasser, aber das Clubhaus sah toll aus. Ich wollte einkaufen gehen, aber man riet mir ab, es sei zu weit. Deshalb aßen wir im Clubrestaurant.

Es würde ein heißer Tag werden. Das merkten wir bereits morgens bei der Abfahrt. Nach 1 ½ Stunden Fahrt hielten wir in Bad Essen an einer Sportboot-Liegestelle an, weil es von hier aus nicht weit zu Einkaufsmöglichkeiten sein sollte. Mit dem Roller fuhr ich über die Kanalbrücke und fand gleich darauf einen Aldi, wo ich einkaufte. Hellmuth war an Bord geblieben. Nach einer Stunde Aufenthalt fuhren wir weiter. Wir waren immer noch auf dem MLK.



Wieder wurde es am späten Nachmittag so heiß, so dass wir in der Marina Recke Schluss machten. An diesem Freitagabend fand hier ein Grillabend statt, an dem wir uns beteiligen konnten. Besonders die selbst gemachten Salate waren sehr gut. Es war ein netter Abend. Die Klimaanlage lief, bis wir schlafen gingen.

Inzwischen schrieben wir den 26. Juli. Spätestens am 31. Juli wollten wir wieder zu Hause sein. Um 10.45 Uhr fuhren wir los. Nach 1 Stunde Fahrt erreichten wir endlich den Dortmund-Ems-Kanal und hatten ab jetzt bekannte Strecke vor uns. Da wir bereits auf der Hinfahrt in die Marina Fuestrup hereingeschaut und sie als schön empfunden hatten, wollten wir dort übernachten. Schon um 14 Uhr



waren wir da. Es war sowieso viel zu heiß, um noch weiter zu fahren. Es wehte kein Lüftchen, und so taten wir einfach nichts nach dem Anlegen. Später ging ich zum Hafenmeister bezahlen, und er bot mir an, frische Brötchen für den nächsten Morgen zu besorgen, was ich gerne annahm. Gegen Abend kam dann ein Gewitter,

was etwas Abkühlung brachte. Zum Glück hatten wir unser Essen <u>im</u> Lokal und nicht draußen bestellt, sonst wären wir ziemlich nass geworden.

Am nächsten Morgen war das Wetter wieder schön. Um 11 Uhr fuhren wir los, hatten kaum Wartezeit an der Schleuse Münster, nur im Stadtkanal ging es hinter einem Frachter sehr langsam voran. Später konnte ich ihn überholen. Da der Wind heute von vorne kam, war es angenehmer zu fahren. Um 16.30 Uhr bogen wir in die alte Fahrt Olfen ab, weil ich mir dort einen schönen



Übernachtungshafen erhoffte. Der Hafen übertraf unsere Erwartungen. Ganz idyllisch im Grünen lag die Anlage. Da niemand da war, machten wir uns an Bord kaltes Essen, denn zum Kochen war es viel zu heiß. Das Gewitter, welches gegen Abend kam, brachte unglaubliche Regenmassen mit sich, dauerte aber nicht allzu lange. Nachts war eine himmlische Ruhe.

Nach gemütlichem Frühstück fuhren wir ab. Als erstes passierten wir die Baustelle im DEK, wegen der am nächsten Tag der Kanal für 1 Tag gesperrt werden sollte. Nach 1 ½ Stunden verließen wir den DEK und bogen in den Rhein-Herne-Kanal ab. Kurze Zeit später, es war gerade erst ½ 1 Uhr mittags, kamen wir zum AMC Castrop Rauxel, wo wir tanken wollten, das erste Mal seit Lauenburg. Das war vor 557 Kilometern gewesen. Der nette Hafenmeister und gleichzeitig Tankwart bediente uns sofort. Es gingen 543 Liter Diesel in die Tanks, was einem sagenhaften Verbrauch von unter 1 Liter pro km entspricht. So wenig hatten wir noch nie gebraucht, allerdings fahren wir sonst auch nicht so langsam und nicht mit nur 1 Maschine. Weil es wieder so heiß war, blieben

wir gleich dort zum
Übernachten. Die
Klimaanlage lief auf
Hochtouren. Wir ruhten uns
aus vom Faulenzen. Gegen
Abend holte Hellmuth den
Gasgrill raus, stellte ihn im
Schatten auf einen Tisch auf
dem Clubgelände, und dann
machten wir gemütliches
Picknick im Grünen. Das
war mal was anderes. Das
Essen war besser als

Hellmuths Gesichtsausdruck!



Der nächste Tag sollte der letzte Kanaltag sein. Wir hofften, alle 5 Schleusen zu schaffen und den Rhein zu erreichen. Deshalb fuhren wir etwas früher los als sonst, nämlich um kurz vor 9 Uhr. Gemeinsam mit einem weiteren Sportboot klappte das Schleusen zunächst hervorragend. Leider begann es ab Oberhausen zu regnen. Da die Schleuse Duisburg-Meiderich gesperrt war, mussten wir die

Ruhrschleuse benutzen. Hier war sehr viel Berufsschifffahrt. Wir mussten ziemlich lange warten. Um 16.30 Uhr durften wir endlich in die 300 Meter lange Schleuse einfahren. Es hörte wieder auf zu regnen, als wir aus der Schleuse kamen und planten gleich ab, denn auf dem Rhein wollten wir "oben ohne" fahren. Dann waren wir auf dem Rhein. Die 37 Kilometer bis Düsseldorf schafften wir in ¾ Stunde. Ich konnte



förmlich hören, wie die Motoren jubelten, endlich wieder Leistung zeigen zu dürfen. In der Marina Düsseldorf suchten wir uns einen schönen Liegeplatz aus und machten fest. Frau Gast, die Betreiberin des Hafens, freute sich sehr, uns endlich einmal wieder zu sehen. Der obligatorische Landgang in die Altstadt folgte bald darauf.



Um 11 Uhr morgens verließen wir Düsseldorf. Es war herrliches Wetter, und wir genossen das schnelle Fahren. Nach 45 Minuten passierten wir bereits Köln und kamen mit wenig Wellen von Berufsschiffen sehr gut voran. Der Planet brannte vom Himmel, was wir sogar trotz Fahrtwind nach einer Weile merkten.

Wir wollten uns nicht am letzten Tag solch einen Sonnenbrand holen, dass wir zu Grillhähnchen würden. Außerdem waren für den Nachmittag starke Gewitter gemeldet. Aus diesem Grund beschlossen wir, in St Goar noch



einen Übernachtungsstopp einzulegen. Um 14.35 Uhr liefen wir in der Funboat-Marina ein, die unter neuer Leitung steht. Frauke, die neue Hafenmeisterin, ist sehr nett. Sie berichtete uns von einer Unwetterwarnung für den Abend. Der Regen kam schon am späten Nachmittag. Ein Gewitter nach dem anderen zog über uns hinweg, und einige kamen zurück, es war schlimm. Mit Regenschirmen bewaffnet liefen wir trotzdem zum Essen in den Ort. Die Gewitter dauerten bis spät in die Nacht an.



Am letzten Morgen unserer Reise, dem 31. Juli, schien wieder die Sonne. Bevor wir frühstückten, trocknete ich das Boot. Als wir um ¼ vor 11 Uhr ablegten, war

es schon wieder sehr heiß. Die letzten 115 Kilometer bis Worms lagen vor uns. Mit einem lachenden und einem weinenden Auge fuhr ich los. Heute würde unser Urlaub unwiderruflich zu Ende gehen. Andererseits lag eine wunderschöne Strecke vor uns, darauf freute ich mich. Das Unwetter vom Vortag hatte Spuren hinterlassen. Bis zur Nahemündung bei Bingen war der Rhein halbseitig schlammig braun verfärbt. Das schlammige Wasser vermischte sich aber nicht mit dem übrigen Rheinwasser, was sehr komisch aussah. Durch



das Gebirge und auch sonst hatten wir Glück, denn es herrschte kaum Schiffsverkehr. So erreichten wir noch schneller als gedacht unser Endziel, die Marina Worms. Um 13 Uhr liefen wir ein und fuhren erstmal an die Tankstelle. Erst mit vollen Tanks machten wir an unserem Liegeplatz fest. Die letzte Nacht des Urlaubs verbrachten wir auch noch auf dem Boot, bevor wir am Morgen des 1. August von unserem Sohn abgeholt wurden und nach Hause fuhren.

#### **Schlusswort**

Im Nachhinein würden wir sagen, dass nirgendwo sonst das Wetter zum Gelingen einer Reise so wichtig ist, wie im Norden. Man kann nicht sagen, dass das Wetter wirklich schlecht war, im Gegenteil. Es regnete nicht übermäßig oft oder viel, gemessen an der langen Zeit, die wir unterwegs waren. Selbst in Norwegen hatten wir viele Sonnentage. Aber der ständige starke Wind hätte uns beinahe zum Abbruch gezwungen und hat uns sehr viel Zeit gekostet. So war das Fahren auf dem Meer nur geprägt von dem Gedanken, möglichst schnell weiter zu kommen, solange es überhaupt möglich war. Dieser Druck war das

Einzige, was uns gestört hat. Alle Strapazen der Hin-und Rückreise waren es wert, denn die Tage in Norwegen waren unvergesslich schön.

# Die Reise-Etappen

	Strecke	km	sm	Schleuse
03.06.08	Worms-Duisburg Marina	338,2		
04.06.08	Duisburg-Rhein-Herne-Kanal, DEK Henrichenburg	45,6		5
05.06.08	Henrichenburg-Münster MYC	56,4		
06.06.08	Münster-Rodde	58,5		2
07.06.08	Rodde-YC Hase Ems Meppen	59,6		7
08.06.08	Meppen- Oldenburg Yachtcharter Hafen i. Küstenkanal	117,8		4
09.06.08	Oldenburg Yachtcharterhafen-Oldenburg YC Stadthfn.	5,2		1
10.06.08	Oldenburg-Bremerhaven Fischereihafen Marina	60,1		1
12.06.08	Bremerhaven-Geeste-Hadelner Kanal- Bad Bederkesa	35,5		3
13.06.08	Bad Bederkesa-Otterndorf Steganlage Kreuzerabt. Oberw.	31,5		
14.06.08	Otterndorf Oberw. Schleuse-Otterndorf Tidenhafen	1,1		1
16.06.08	Otterndorf-Brunsbüttel NO-Rendsburg	101,8		1
17.06.08	Rendsburg-Kiel Holtenau-Rudköbing Langeland Dänemark	36,2	51,8	1
18.06.08	Rudköbing-Ballen Samsö	,-	64,2	
20.06.08	Ballen-Hals Limfjord Osteinfahrt		94,7	
25.06.08	Hals- Stadthafen Arendal Norwegen		151,0	
26.06.08	Arendal-Skarpnes im Nidely Fluss		3,0	
28.06.08	Skarpnes-Spazierfahrt aufs Meer und zurück		18,4	
29.06.08	Skarpnes-Skilsund-Lingör-Gjeving-Skarpnes		67,2	
02.07.08	Skarpnes-Grimstad		11,9	
03.07.08	Grimstad-Lillesand		12,8	
04.07.08	Lillesand-Kristiansand		22.0	
09.07.08	Kristiansand-Vesterö Laesö Dänemark		142,0	
12.07.08	Vesterö-Ebeltoft		104,1	
14.07.08	Ebeltoft-Mommark-Sönderborg		127,0	
15.07.08	Sönderborg-Fehmarnsund-Neustadt		95,7	
17.07.08	Neustadt-Travemünde-Lübeck		24,4	
18.07.08	Lübeck-Lauenburg Marina	68,7	,	7
19.07.08	Lauenburg-Hamburg Cityport	54,8		1
21.07.08	Hamburg-Elbe Seitenkanal-Uelzen YC	104,2		2
22.07.08	Uelzen-Mittellandkanal-BMC Braunschweig	80,8		1
23.07.08	Braunschweig-Seelze Yachthafen	70,4		1
24.07.08	Seelze-YC Lübbecke	72,1		
25.07.08	Lübbecke-Marina Recke	68,1		
26.07.08	Recke-DEK Marina Fuestrup	41,5		
27.07.08	Fuestrup-Olfen YC DEK	52,4		1
28.07.08	Olfen-AMC Castrop Rauxel	22,1		
29.07.08	Castrop Rauxel-Rhein-Hernekanal-Ruhr-Düsseldorf Marina	79,8		5
30.07.08	Düsseldorf- St. Goar Fun Boat Marina	186,3		
31.07.08	St.Goar- MYC Worms	115,3		
31.07.00	Zwischensumme		990,2	44
	990,2 sm mal 1,852 =	1964,0 1833,9	990,2	44



# Die Reise in Zahlen

Gesamtreisetage: 60, aufgeteilt in 40

Fahrtage und 20 Liegetage

Schleusen: 44

Betriebsstunden: 142

Gesamtstrecke in km: 3798 Spritverbrauch: 4525 ltr. Verbrauch pro km: 1.19 ltr.

### Die Kosten:

Bücher und Seekarten (elektronische

und Papier): ca. 2500 Euro

Diesel: ca. 7300 Euro

Liegegebühren: ca. 800 Euro Restaurantbesuche: ca. 1400 Euro Mitgenommener Proviant: ca. 1000

Euro

Sonstiges: ca. 1800 Euro

<u>Gesamtausgaben:</u> ca. 14800 Euro, das sind 247 Euro pro Tag

Das sind pro Kopf 123,50 Euro In einem Mittelklassehotel inkl. Vollpension zahlt man sicher nicht weniger!

