

Sommertogt 2024

Søndag d. 2/6

Forberedelserne havde været i gang længe, bl.a. blev der torsdag høstet årets kartofler. I fire plantekasser blev der høstet 7 kg kartofler, lige klar til at komme med ombord.



Men nu var det selve dagen. Huset blev lukket af, nøglerne afleveret til vores søde nabo, og så kørte vi til Ballen. Provianten blev stuvet af vejen, så køleboksen var godt og vel fyldt, vores faste fortøjninger blev taget af og lagt op i bilen sammen med cockpits presenningen, og så var det tid til den årlige skilsmisse. Chefen blev efterladt på kajen kl 12. Hun stod for at køre bilen hjem i carporten, mens jeg sejlede Pipaluk ud af havnen, ud i en frisk NW'lig – selvfølgelig med modstrøm i Sundet.



For en fuld genua gik det trods modstrømmen med god fart til Strandhuse, hvor jeg samlede chefen op igen kl 13.



Lykkeligt genforenede fik vi en velfortjent frokost på vej gennem sundet, hvorefter Chefen fik tildelt en frivagt.

Ude ved Grasten blev motoren igen stoppet, og så gik det for fuld genua mod dagens mål, Lundeberg. Dejlig sejlads, vinden med og diset solskin. Det var tydeligt at det var sommer, og det var søndag, der var masser af mennesker på strandene og masser af skiwe på vandet.



Da vi var udfør Elsehoved, kunne vi se, at den sydligste af de i alt 4 Tursejlerbøjer, der ligger ved Lundeberg, dels var ledig, og dels var i læ af skoven. Det blev vores mål. Det var ikke verdens mest beskyttede ankerplads her direkte på åben kyst, men med en vejrmelding der lovede stabil NW'lig, var der totalt læ.

Klokken var godt 15, da vi fangede bøjen efter svimlende 19 sm, så den stod på eftermiddagsthe og i dagens anledning kage!!!! indeni vi indledte badesæsonen 2024 – vandet var køligt (15,5 °C), men ikke skræmmende, så det var dejligt, og med en varm skyller bagefter var dagens hygiejne også tilgodeset.



Natten blev stille og fin, men desværre betyder ”stille”, at alene vægten af fortøjningen var nok til at trække os i irriterende tæt nærkontakt med bøjen. Det betød at den af og til bankede på skroget, og selvfølgelig ude i forskibet, hvor vi tilfældigvis lå og sov 😊.

Mandag d. 3/6

Da skipperen skulle op i et presserende ærinde kl 6, var der jo sådan set ingen grund til at blive liggende længere. Vinden var relativt svag NW'lig og vejrudsigten lovede, at den skulle friske op sidst på eftermiddagen. Det var klart og relativt skyet, men ingen udsigt til regn.

Kl 06.10 smed jeg fortøjningen til bøjen. Chefen havde fået bevilget første frivagt og blev liggende – den forhandling var relativt hurtigt overstået!!.

Jeg rullede genuaen ud, men lod motoren trække med, dels var der lige knap luft nok til, at vi kunne holde en fornuftig fart, og dels betød motoren, at vi havde strøm til, at autopiloten (”Maren” i daglig tale) kunne tage sig af styringen – en stor bekvemmelighed. Temperaturen var helt anderledes end i går, det krævede lange bukser, trøje og jakke!!

Turen gik over mod Lohals, gennem ”Smørstakken” – sådan hedder den vestligste gennemsejling ved Vresen, op langs Langeland og rundt om Hov.



I Langelandsbælt var strømmen hård sydgående, så vi blev forsat ca. 20 grader i forhold til den rette kurs. Den hårde strøm gav en del strømsø, så Chefen klagede over, at det havde været svært at blive hængende i køjen. Ved vagtskiftet blev der spist morgenmad og så fik Skipperen lov til at gå omkuld. Passagen af storskibsruten var problemløs, der var kun 2 Containerskibe i sigte, en nord- og en sydgående.



Turen gik ind mellem Omø og Agersø, og så ellers mod SØ mod Storstrømmen. Vinden var flovet en del, søen lagde sig og vi fortsatte for genua og motor. Det er langt mere behageligt end at sejle med et storsejl, der hele tiden truer med at bomme – og så kan Maren styre!!!!



Ved Storstrømsbroen var byggeriet af den nye bro skredet godt frem, i forhold til da vi var her for 2 år siden. Nu var alle piller på plads, og der var overligger på en del af vejen fra begge sider. Gennemsejlingen var ikke helt let at gennemskue, men da vi kom tættere på, blev det jo logisk nok, med røde, grønne og midtfarvands afmærkninger, der stod så bare en pille midt i det hele 😊😊



Med medstrøm og medvind gik det strygende ind gennem Bøgestrømmen, gennem Farøbroen og gennem dagens 4'ede bro – Dr. Alexandrines bro til Møn. Det var derinde i Kalvehave, at vi i 2015 hentede Pipaluk.



Vi rundede hjørnet ved Kalvehave og ganske som vi havde læst, så lå der to fine gule bøjer med læ for den W'lige. Vi snupede den ene og kl 15.20 lå vi efter 57 sm stille.

Vi fik eftermiddagsthe og besluttede at dagens bad – undtagelsesvis!!!! – ikke behøvede at foregå i havet, men at vi kunne nøjes med et varmt bad under bruseren i cockpittet.

Aftensmad og hygge!!

Tirsdag d. 4/6

Det blev en rolig nat ved en "sød" bøj. Den kom ind og gjorde lidt opmærksom på sig selv sidst på natten, men kun lidt forsigtig "puffen" af selve bøjen, og ikke som de "aggressive" bøjer, der ligger og banker med stål-øjet ☺



Klokken 05.30 var skipperen (som sædvanlig) lige oppe og tog et overblik. Det medførte, at kl. 05.50 smed vi los fra bøjen og sejlede for motor ud i en nærmest blikstille Bøgestrøm. Det er et farvand, hvor man ikke skal stole på ekkoloddet. Det ene øjeblik viste det 1 m, for så at ramme 2.3 – højden på tangen nede på bunden giver "falske" ekkoer. Da vi kom ud til udsejlingen, vidste vi, at den var sandet til i løbet af vinteren, og at der var rapporteret om dybder under 2 m. Da det samtidig er rent sand, så kan man både se og måle dybden, og der var ikke meget vand!!!!!! Der lå et uddybningsfartøj helt ude i enden af renden, og det var ved at grave sig vej ind til det tilsandede område, men da uddybningsfartøjet i sig selv havde en dybgang på 3.2 m, så var de nødt til at starte der, hvor de kunne flyde og så grave sig vej indad!!



Han svingede lige kranen ind så vi kunne komme forbi.

Morgenmaden blev indtaget på vejen ud af Bøgestrømmen og Chefen fik tildelt den første frivagt og forsvandt med besked om, at jeg måtte vække hende 2,5 time senere – kl 9.30, til dagens (lakrids)pibe og en ø!!

Det passede med at min frivagt så gik fra kl 10 til 12.30, og efter frokost fik Chefen så frivagt fra 13 til 15 – som passede med thetid, hvorefter jeg holdt fri frem til 17.30





Planen, da vi startede, var Sverige - over omkring Ystad (Abbekås eller Kåseberga), men det endelige mål afhang helt af vejrudviklingen. Vi sejlede lige foran en front, der var på vej indover fra vest og som efterhånden gav regn over Danmark og som ville blive efterfulgt af hård W og SW'lig vind. Foran fronten lå vi og hyggede os i svag W og efterhånden SW'lig, sol og stort set skyfrit. Der var så lidt vind, så motoren fik lov at trække med hele vejen, suppleret af genuaen når der var nok til at den kunne blæse sig ud. Da vi mødtes ved 17.30 vagtskiftet, var vi enige om at lejligheden var for god til ikke at udnytte, så målet blev sat til Simrishamn, så ville vi være "rundt om hjørnet", og omme hvor vi havde læland for en frisk W'lig senere på ugen.

Dagens bad blev klaret i cockpittet, og dagens ret var nem, der var frikadeller og varm kartoffelsalat der bare lige skulle varmes. Maden blev indtaget mens vi rundede Sandhammaren der er Sverige's sø'lige hjørne.





Vejret holdt, og mens solen nærmede sig horisonten sejlede vi kl 21.20 efter 90 sm, ind i Simrishamn havn og fandt en ledig plads i internationalt selskab. Der lå Tyskere, Hollændere, en Englænder, en Schweitzer og Danskere, de eneste der stort set manglede, var Svenskere. Vi fik plads ved siden af en Monsun 31 (Freja) fra Svendborg, med Skipperens gamle bekendte ombord.

Så var det ellers op med kalechen, en ledning i land og så blev der lovet ”fri fjernsyn” til besætningen!!!! Havnepengene for 2 dage blev betalt – det er dejligt med den svenske krone’s værdi – på den måde blev 270 sv kr til 180 danske 😊😊😊

Onsdag d. 5/6

Udover frit fjernsyn bød Simrishamn OGSÅ på retten til at sove længe, da vejret nu skulle indhente os. Frontpassage med regn og efterfølgende opfriskende SW’lig.

Det kom som lovet, så kl 11 blev der indkaldt til samling med en lille forfriskning i Pipaluk for naboerne fra Svendborg. De var erfarne ”østkystsejlere”, så der var lidt anbefalinger fra dem – deres mål for sommeren var Stockholm (de havde hjemme sagt, at det var ABBA museet!!!).



Efter frokost og et nødvendigt hvil, var sommeren vendt tilbage, dog i en noget blæsende udgave, men vi lå godt og gik på opdagelse i Simrishamn. En by der i byggestil minder meget om mindre danske byer som Rudkøbing og Faaborg. Det var tydeligt at det var gammelt dansk land her.



Kirken var lukket, men heldigvis var der masser af cafeer der reklamerede med ”fika”, som jo er en uundværlig del af den svenske kultur. Da vi gerne ville falde ind, så blev det kaffe og kage til os også!!

Indkøb i ICA og så tilbage ombord til et større planlægningsmøde, hvor kort og vejrmedling blev studeret over et glas rosé, inden dagens madlavning, spisning og bad (includeret i havnepengene!!).

Torsdag d. 6/6

Vækkeuret var sat til 06.15, og mens vi gjorde os klar kogte thevandet og der blev smurt morgenmad, så kl 06.50 gled vi ud af havnehullet i smukt solskinsvejr og svag W'lig. Alle sejl blev sat, og så snart vi kom fri af land, blev motoren slukket, og så var der dømt "sejlskiw". Vinden var noget vekslende, sommetider var den lige til den friske side og andre gange flovede den. Det var prægtig sejlads, med kurs nærmest stik N (2 grader). Der begyndte at komme skyer på himlen, men vores vejrvindue holdt som lovet, og vi fór afsted (højeste fart 8 kn ned af en bølge!!!). Det var KOLDT, jeg fortrød, at jeg ikke var startet i "overlevelseshænder", mens Chefen, efter hendes frivagt, kom ud iført børnehænder.



Kl 11.20 anløb vi Åhus efter 25 sm, og fandt os en go' plads mellem bomme, med verdens underligste fortøjningssystem. Det var ringe monteret på bommene, så forfortøjningen gik agterud og agterfortøjningerne gik fremefter!!. Samtidig var de anbragt, så de nærmest var umulige at nå ned til fra dækket. Heldigvis var der en rar tysker der sprang til og hjalp os. Da Freja kom ind lige kort efter, ved siden af os, kunne vi jo så hjemmefant dirigere ☺ ☺ ☺

Havnepengebetalingen foregik som i Simrishamn via en hjemmeside – det er s'gu noget bøvl, men det lykkedes. Den vellykkede havnemanøvre blev fejret med en fortøjningsøl i Freja!!



Frokost og middagssøvn mens det regnede og blæste, og så en gedigen travetur ind langs "Helgeåen" – der er Sydsveriges største, over broen og over i byen – den var nærmest uddød.

Byen er i øvrigt voldsomt præget af at være hjemsted for det firma der producerer "Absolut Vodka". Der var en svensker, der fortalte at de to store blå tanke på N'siden af havnenovre ved fabrikken indeholder vodka, der mangler bare en hane ud mod fortovet!!!



Det var Sveriges nationaldag og alt var lukket, men byen var da hyggelig. Nu var vi nået så langt op i Sverige, så der var begyndt at dukke træhuse op. Vi var forbi kirken og resterne af klosteret og hospitalet fra 1100-tallet, og sørme om ikke vi fandt det lokale bryghus og fik to glas øl og en gang "fish and chips", inden vi gik ned til åen, forbi et ishuse!!! og tilbage til Pipaluk.

Skipperen hyggede sig med at skille storsejlsfaldspillet ad og smøre det, mens Chefen fik første badetid. Derefter var det omvendt, der var jo ingen opvask!!!! Der blev igen dømt fjernsyn i den noget kølige aften, hvor der var masser af strøm fra land 😊😊😊

Fredag d. 7/6

Vækkeuret ringede som "sædvanlig" kl 06.15, og 06.45 var vi på vej ud af havnen med the på kanden og smurte morgenmadder. Det er ikke vores ubetingede hobby at sejle på det

tidspunkt, men vejret var i øjeblikket sådan, at det var fint vejr om morgenen med relativt svag vind, mens det om eftermiddagen trak med byger og vinden friskede op til det ubehagelige. Da vi ikke gider sejle i blæsevejr og/eller regnvejr, var der altså dømt relativt tidlig morgen afgang - igen!!

Vinden var svag SW'lig, og solen skinnede fra en stort set skyfri himmel. Det blev motorsejlads. Da vi med vores 5,5 kn sejlede lige så stærkt som vinden, gav det ingen mening at sætte sejl.



Der blev kun et par korte frivagter, inden vi kl 10.15 efter kun 19 sm ankom til Hanö. Det er den ø, der har givet "Hanöbugten" sit navn. Hanöbugten omtales også som Østersøens "Biscayen", da der kan være relativt ubehageligt i blæsevejr.

Havnen var nærmest tom og vi fik en luksusplads i det inderste hjørne med næsen op til bolværket. Desværre var der "slime-lines" – altså de der rædsler, der ligger nede på bunden og som man så trækker op og bruger som agterfortøjning. De er dog nemmere, end at vi skulle have et hækanker ud.



P.g.a. af de underlige svenske alkoholregler var formiddagsforfriskningen udskudt til efter ankomst. Det gik så over i en tidlig frokost og middagssøvn, inden vi ved 14.30 tiden gik på opdagelse på den spændende ø – med eget flag, et omvendt Dannebrog med en hane i 😊😊



Der havde oprindeligt ikke været fastboende på øen, men fiskerne havde brugt den om sommeren. Under Napoleonskrigene var øen besat af Englænderne fra 1810 til 1812, hvilket en gammel engelsk kirkegård vidner om.



Derefter kom de første faste indbyggere i 1830'erne, og i begyndelsen af 1900-tallet var det en vigtig fiskerihavn, og der var relativt mange indbyggere. I dag bor der ca. 30 personer fast, men de øvrige mange huse er sommerhuse og er i vældig god stand. Øen er bilfri, og det meste af den er naturreservat, hvor ca. 200 stk. dåvildt udgør de største dyr. Her er det byen der er omgivet af hegn for at holde dyrene ude.



Vi gik en lang tur ud til nordenden og besteg derfra øens højeste punkt på 60 m, hvor fyrtårnet ligger. Der er en helt speciel natur, med store områder med klipper og lav græsvækst og områder med forblæste "skove" af avnbøg.





Øen afspejler derudover de skiftende vandstande i Østersøens historie, fra den første tid som ferskvandssø stemmet op af indlandsisen, hvor vandniveauet for 14.000 år siden var knap 60 m højere end i dag, og hvor kun lige toppen af øen var over havoverfladen. Derefter gennem isafsmeltning, landforhøjning, oceanernes havstigninger etc. frem til dagens havniveau og Østersøens status som brakvandshav.



Vi var tilbage i havnen kl 17.15 og trængte i den grad til en forfriskning inden madlavning, badning etc.

Heldigvis lader det til at Skipperens akillesener, som ellers i den grad har drillet, er blevet ”gode igen”, jeg kunne i hvert fald klare denne tur over stok og sten uden smerter. Nu er det så Chefens knæ der driller lidt – vi er s’gu ikke hvad vi var engang!!!!

Det var noget køligt og ganske blæsende, så kalechen kom op inden spisetid. Dagens menu stod på tærte bagt i Omniaen, med blandet salat, og bagefter så vi ingen grund til ikke at nyde strømmen fra land og se lidt flimner!!!



Aftenen i sluttede overraskende. Vores naboskipper, havde fortalt at han faktisk kendte en del til Danmark, idet han var musiker og havde spillet trækbasun i Aarhus Symfoniorkester. Ham og hans far, der lå i det næste skiw, de stillede sig op på molen, og kl 21 spillede de solen ned på trompet og trækbasun – det lød forrygende i den noget forblæste havn og udløste klapsalver fra skiwene.



Lørdag d. 8/6

Dagen startede klokken meget tidligt, idet vækkeuret larmede kl 05.00. Vejrudsigten fortalte, at vi skulle udnytte formiddagens rimelige vejr til at komme videre til Karlskrona, hvor vi derefter ville blæse inde søndag. Vi sejlede derfor ud af havnen kl 05.50.

Da det havde blæst en del i går og i nat, var der temmelig meget sø, så vi gjorde fuldt søklar, inden vi stak næsen ud, og i havnehullet rullede vi genuaen ud. Turen gik nord om Hanö og mellem den og ”Melkvarnan”, som er et skær der ligger NØ for øen. Derefter blev kursen sat direkte ind i skærgården lidt Ø for Karlskrona ved Hasslöen, hvor der er en bro, som vi skulle have lukket op.



Det var en noget rullende tur, alt for meget sø og for lidt luft lige i røven, så vi kunne kun lige holde genuaen fuld. Frivagten havde derfor noget arbejde med at holde sig i køjen!!! Vagthavende havde nok at gøre med at holde varmen, der var dømt overlevelseshæder, og vandtemperaturen var faldet til 11 °C, fra de 15.5 vi havde ved Lundeborg!!

Vi var ved broen kl 09.35 og næste åbning var kl 10, så vi måtte lige vente lidt, inden han på slaget 10.00 ringede med klokken, lukkede bommene og svingede broen til side for os.



Det var dejligt at være inde i læ bag øerne, og så gik det i zigzag mellem skær, med og uden fæstningstårne, ind til havnen i Karlskrona, hvor vi kl 11.20 efter 31 sm fik en fin plads ved en "finger" i en "færgelejeparkering".





Det var efterhånden blevet noget grumset i vejret, så kalechen kom op inden frokost og en VELFORTJENT middagssøvn – frivagten på turen var blevet brugt til at udvikle sugekopper på ryggen for at blive liggende i køjen, i stedet for at sove!!!

Landlov fra kl 15 med jagt på den svenske specialitet ”fika”. Vi fandt en passende cafe, gik ind og bad på vores mest formfuldendte svenske om ”två fika”. Den unge mand havde besluttet, at os kunne han ikke forstå, så han begyndte at snakke engelsk 😊😊😊

Efter kaffepausen fortsatte vi rundt i byen og endte oppe på torvet, der er præget af 3 monumentale bygninger - 2 kirker og retsbygningen. Begge kirker var åbne og vi besøgte dem begge – først ”trefoldighedskirken” der har en meget særpræget opstilling af bænke. Kirken er bygget i korsform og alle stolerækker vender ind mod midten. Bagefter besøgte vi Frederikskyrkan, der er helt anderledes, med løse stole.



I den sidstnævnte faldt vi i snak med en ung mand, der tilsyneladende var opsynsmand og så en ældre smådement mand. Der fik vi svar på vores store spørgsmål – hvorfor der lå to så store kirker klos op ad hinanden. Trefoldighedskirken var bygget af den tyske menighed, som en tysk kirke i begyndelsen af 1700-tallet. Det forklarede det lidt ”brødre menighedsagtige” tilsnit. Den tyske menighed var langsomt forsvundet (opsuget i den svenske befolkning), og så var kirken blevet en svensk folkekirke. Den lange samtale kunne vi faktisk føre på svensk/dansk (”svansk” som vi kalder det), så det gav lidt oprejsning😊😊



Lidt indkøb på vejen hjem, og så et godt og nærende måltid samt badning – tænk det var med i prisen på 220 SEK (145 DKK), ligesom strøm fra land var med.

Vinden var som lovet efterhånden opfriskende, men vi var klar til en indeblæsningsdag.

Søndag d. 9/6

Så var det en uge siden vi forlod Ballen!! Dagen var som lovet blæsende, men den megen regn som faldt i Danmark ved frontpassagen, blev vi ikke ramt af. Et par byger i nat, men dagen i dag var med sol.

Vejret var museumsvejr, så vi afsatte dagen til Marinemuseet, der ligger på Stumholmen. Stumholmen var indtil 1980'erne marinebase lige som vores Holmen i København, men blev derefter til en bo/kultur/museums ø.

Helt generelt blev Karlskrona anlagt i 1680, fordi svenskerne var bagud på "point". Isen brød op meget tidligere i København end i Stockholm, hvorfor den danske flåde kunne sejle ud meget tidligere end den svenske. Da så svenskerne fik fingre i Blekinge i 1658, var de hurtige til at anlægge en flådebase her i hjørnet af Blekinge skærgården.



Vi var på museet ved 11-tiden og gik ved lukketid kl 17. Et meget spændende museum – det kan godt anbefales. Det er den svenske flådes historie, fra 1500-tallet hvor de køber de første krigsskibe af Hanseforbundet, for derefter gennem 300 år at føre krig med Danmark (og alle andre) om overherredømmet i Østersøen.

Det var også historien om et land, der altid har taget deres forsvar alvorligt og som har været indstillet på at forsvare deres neutralitet i nyere tid. Der var U-bådhallen med den første Svenske ubåd fra 1904 og den første ”elektroniske” Ubåd fra 1978. Den nye kunne vi kom ind i at se, både oppe og nede.



At de så havde et sted, hvor man kunne prøve at skyde med en forladerkanon (elektronisk!!) og forsøge at ramme et DANSK orlogsskib, det synes jeg måske var lidt upassende ☺ ☺

Museet havde en cafe, hvor de havde ”lunchbuffet”. I anledning af weekenden, så var det en ”Blekingebuffet”, hvor der udover kötbullar og søndagssteg med potatismos, salatbar etc. også var stegt sild, raggmunkar (en kartoffelklatkage) med tykke skiver bacon og kropkakor (dybest set en kugle af kartoffelmos omkring et kødfyld). Herlige specialiteter som Brdr. Price har beskrevet, men som vi aldrig har smagt før. Frokosten kostede 156 SEK (lige godt 100 DKK), med alt det vand vi kunne drikke, det var bestemt til at leve med, og så slap vi for varm mad og dermed opvask i dag også ☺ ☺

I anledning af den hårde dag og søndagen blev der udskænket et glas snaps til besætningen til rugbrødet, der udgjorde aftensmaden ☺ ☺

Mandag d. 10/6

Stadig blæsevejr, så der blev sovet længe og spist ”rigtig” morgenmad (Skipperens mening!!!!), med bacon (hjemmerøget selvfølgelig) og røræg – MUMS

Så en formiddagsgåtur tværs gennem byen, til den nuværende marinebase og et besøg i byens 3’die store kirke – Admiralskirken. Bygget af træ og beliggende i nærheden af residensboligen – der ligger ved ”kongekajen”.



Vi passerede den gamle kæmpe kasserne, med det gamle hovedkvarter og kommandørbolig, samt det gamle marinehospital med 1000 sengepladser – ingen tvivl om at alt i Karlskrona var anlagt med marinen som formål.





Frokost og et middagshvil i Pípaluk, og så en provianteringstur ind i byen langs den gamle jernbane, der på et tidspunkt havde gået gennem en tunnel og ned til marinehavnen.

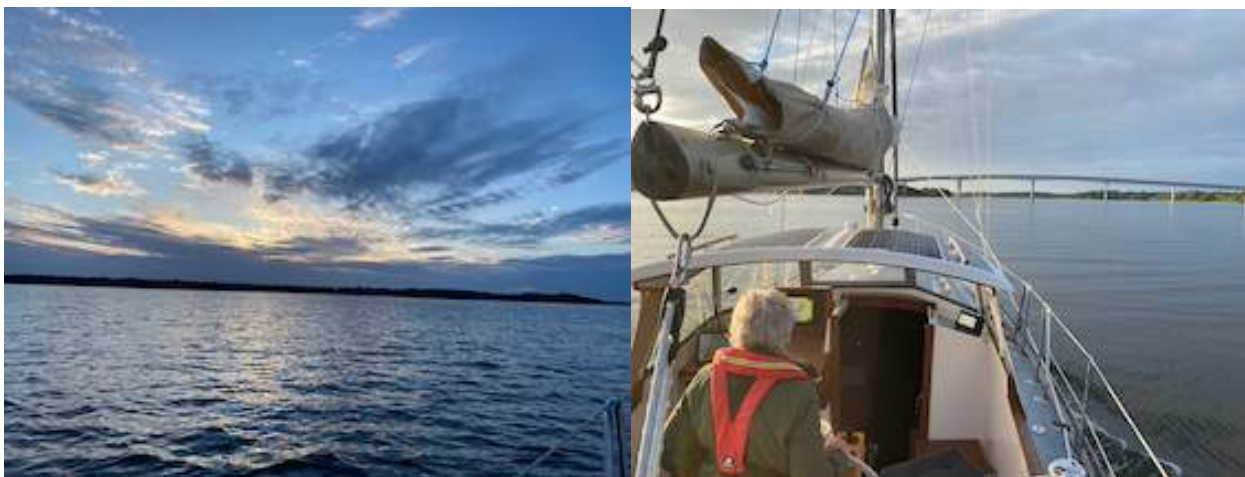


Aftensmad og ”palaver” – der så ud til at ville komme et vejrvindue fra klokken meget tidligt i morgen og frem over formiddagen, inden regnbygerne ville komme og vinden til eftermiddag ville friske op. Det betød planlagt afgang ved 4’tiden, når det var blevet lyst nok, til at vi kunne finde vej ud ad ”bagdøren”, ud i Kalmarsund.

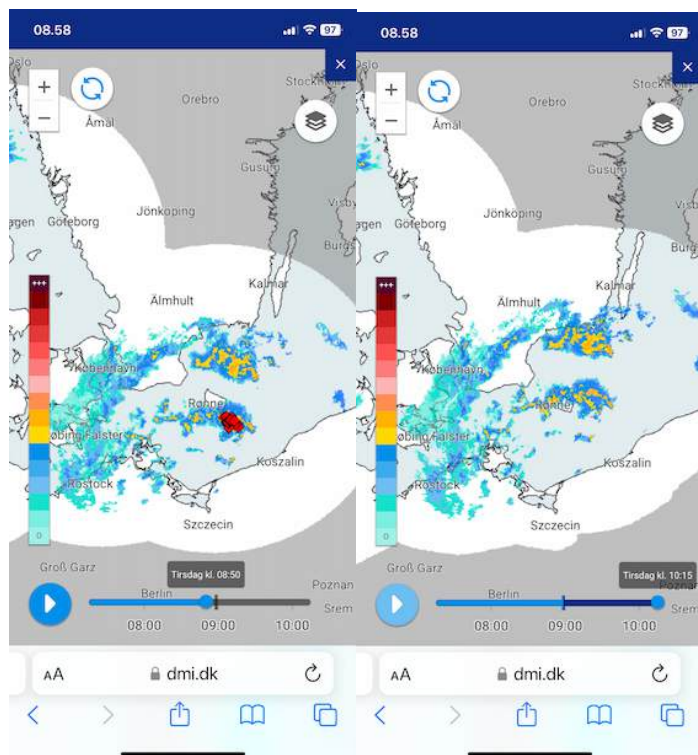
Kalechen blev derfor pakket sammen, og alt blev gjort klar til hurtig afgang.

Tirsdag d. 11/6

Vækkeuret ringede kl 03.45. Det var lyst, stille og lidt sol ind under skydækket. Kl 04.15 smed vi los og dampede ud gennem den delvist sprængte sejrende, ud gennem skærgården til Kalmarsund. Sejlrenden var blevet lavet for at have en bagindsejling til flådebasen dengang i 1700-tallet. I dag er der en bro på 18 m over, og dybden holder ca. 3 m hele vejen. Renden snor sig gennem naturlige løb og går snorlige gennem de sprængte stykker.



Vel ude i Kalmarsund blev kursen sat mod nord, mens vi hele tiden havde opmærksomheden på det tiltagende skydække der voksede op fra syd, og ikke mindst på vejrradarens billeder.



Vejrradaren afslørede, at vi ikke ville kunne nå Kalmar, før det ville blive ”nusset”.

Valget blev derfor at bruge alternativ 1 – Kristianobel, så efter 27 sm anløb vi kl 09.25 en næsten tom havn til 275 SEK incl. el og bad.

Chefen havde trukket nitten. Hun havde haft vagten, fra vi i fællesskab havde bragt skuden sikkert ud gennem skærgården, og til vi var 4 sm fra Kristianobel, mens jeg havde haft frivagt i køjen. Forventningen var, at vi skulle bytte kl 9 på vej mod Kalmar☺☺. Derfor blev der – som aflad - dekretet hvil, mens det som ventet gav sig til at regne 10 min efter, at vi var kommet i havn!!

Efter frokost var det klaret op, og vi kunne gå på opdagelse i historien.

Kristianobel blev grundlagt af Christian d. 4 (derfor navnet, der betyder ”Kristians by”) i 1600 som den første renæssance by i Norden. Den blev anlagt på en klippeø som en fæstning, der skulle holde svenskerne i Kalmar i skak og regulere trafikken ned gennem Kalmarsund. Det var den yderste forpost af Danmark, her i det yderste af Blekinge – det gav selvfølgelig ballade☺☺

Chr. d. 4 havde planer om, at byen skulle blive en stor handelsby, men det kneb med at få de planer til at lykkes. Allerede i 1611 gik svenskerne til angreb og plyndrede og ødelagde byen. Den blev genopbygget, men i 1658 mistede vi jo, som vi alle husker, Skåne, Halland og Blekinge. Det forhindrede dog ikke, at vi i 1676 generobrede byen for dog igen at miste den i 1677. Svenskerne brød sig ikke om den, og brændte hele lortet ned og brugte en del af byggematerialerne i Karlskrona.



I dag er det en lille landsby med 107 indbyggere, der ligger indenfor de genopbyggede mure. Der er en stor kirke – som desværre var optaget af et eller andet arrangement, så vi kunne ikke komme indenfor, men måtte nøjes med kirkegården. Derudover en lille by med træhuse og en lille landhandel, hvor vi fik det franskbrød som vi manglede.

Det var for øvrigt glædeligt at opdage, at de ved kirken og i byen flagede med både Dannebrog og det svenske flag. Vi blev enige om, at det nok var et godt sted at starte vores mission, der gik ud på at tage Skåne, Halland og Blekinge tilbage☺. Det havde vi fortalt en svensker på

Hanö, og da han så lidt forskrækket ud, havde vi kunnet berolige ham med, at det ikke skulle ske ved hjælp af våbenmagt, men udelukkende ved brug af diplomati og alkohol, og så blev han straks venligere stemt for planen 😊 😊.



Vi nåede lige at komme ombord igen inden der kom en kraftig byge, men igen undgik vi at blive våde!!!!

Det var tydeligt, at det var før sæsonen, det lokale spisested åbnede først på hverdage fra d. 15/6 og cafeen nede på havnen havde kun åbent fra 11 til 17. Dagens middag blev derfor tilberedt og indtaget ombord på Pipaluk.

Onsdag d. 12/6

Vejrudsigten sagde, at vi skulle sove længe – helt til kl. 06.00. Afgang 06.25 for motor ud på et rimeligt stille Kalmarsund, og kurs mod nord. Det var solskin og letskyet – dejligt vejr, men dagens vejr truede!!!! Som lovet friskede det op af S, så den var lige i røven – igen!!!!, men med genuaen rullet ud og motoren med gik det strygende og Maren kunne styre. Chefen ønskede IKKE at gentage fadæsen fra i går, hvor hun ikke fik sin frivagt, så Skipperen startede til rors (sammen med Maren) 😊 😊.



Turen blev planmæssig og i rigtig frisk S'lig kom vi skummende op til Kalmar. Tankanlægget lå inde til stb, inden selve havnen, så vi fik lige fyldt tanken inden vi gik i havn – der er ikke noget så beroligende som fyldte tanke!!!

Vi fandt et ”færgeleje”, og havde det sædvanlige cirkus med at få fat i øjerne på bommene, der her ikke var ”gåbare”. Det lykkedes efter en del banden!!

I havn kl 11.20 efter 29 sm. Frokost og middagshvil inden vi efter kaffe og the gik på bytur op i den gamle fæstningsby, der stadig har en del af sine volde og mure. Vi startede med at besøge den lokale bådudstyrpusher og sådan kom ”kaptajn klo” ind i vores liv – en finurlig opfindelse, der skulle kunne fange et fortøjningsøje og trække fortøjningen igennem – vi håber det virker!! Vi fik beset domkirken, men desværre indhentede dagens vejr os nu, så det begyndte at regne. Det passede dog med, at vi alligevel skulle handle, og i modsætning til mange andre byer er der faktisk et rigt handelsliv i den gamle by, så vi forsvandt ind i ”Baronen” der er det lokale bycenter.



Efter indkøb tilbage til Pípaluk, hvor de nu noget fugtige håndklæder, stadig hang ude til "tørring"!!!! Aftensmæden var nem, det var fusionen af rester fra de seneste dage ☺☺

Aftenen bød for øvrigt på nogle heftige regnbyger, så det blev indendørs sysler. Det var så koldt og fugtigt så vi startede oliefyret – midt i juni!!!!!!!

Torsdag d. 13/6

Vejret fortsatte sin irriterende rytme, med sejlvejr frem til middag, og så opfriskende til det "ubehagelige" og regnbyger om eftermiddagen. Det var derfor igen en frisk morgenafgang kl 06.25 med en pladdervåd kaleche. Det er ikke vores hobby at pakke sådan en sammen, men vi var nødt til det ☹️

Solen skinnede fra en relativt skyfri himmel, vinden var svag SSW'lig og dermed – igen – lige i røven, da vi sejlede ud af havnen og op gennem Kalmarsundbroen.



Vi var dog optimister og satte både storsejl og genua!! Flere gange troede vi, at NU skulle vi være sejlskiw, men ak, når motoren blev stoppet, faldt farten ned til under 4 kn, og det rækker vores tålmodighed absolut ikke til på længere stræk. Motoren fik derfor lov til at trække lidt med hele vejen – og så kunne Maren jo passende styre.

Turen gik op gennem Kalmarsund og vi fik organiseret det sådan, at vi BEGGE fik en frivagt inden vi drejede ind i skærgården. Det var passende, for "eftermiddagsluften" begyndte at melde sig, og så var det dejligt at komme ind i læ af land.



Vi passerede Mönsterås bruk, som er verdens mest moderne producent af cellulosefibre, el, varme og bioethanol. Anlægget omdanner 750.000 tons træ hvert år – det var også stort at se til fra søen!!



Så gik det ellers rundt og i zigzag ind i skærgården til den lille by Påskallavik, der jo som vi alle husker, har givet navn til "Påskallavikporfyr", en af de såkaldte "ledeblokke", der afslører isens bevægelsesretning i istiden. Stenarten findes kun her i området, og når man finder den i jorden i Danmark, så ved man, at isen har trukket den med herovre fra.



Påskallavik er i dag en vældig lille landsby, men den har en fortid som industricentrum i begyndelsen af 1800-tallet, med skibsværft, papirfabrik, savværk, mekanisk værksted, garveri og rederivirksomhed. Det eneste der er tilbage fra den epoke, er havnen med et pakhus. Vi var eneste gæst da vi ankom kl 12.10 efter 37 sm. Der kom dog yderlige et par danskere, en svensker, en tysker og en hollænder ind i løbet af eftermiddagen. 250 SEK incl. el og bad er bestemt OK.

Vi havde udover den opfriskende vind også lige fået lidt dråber af eftermiddagsvejret på vejen ind!!



Selve downtown Påskalavik består af en ”dagligbrugs” (COOP) og en mekaniker, og ellers villabebyggelse. Vi besøgte 50% af forretningslivet i byen!!!

Aftensmad, og så trak der en vældig sort byge op, lige som kalechen endelig var blevet tør. Altså blev den pakket sammen, og vi trak ned i kahytten og lod det regne!!

Dagens palaver – den var kort, vi var fuldstændig enige om, at med en vejrudsigt der lovede rolige vindforhold og tørvejr, var der kun en løsning – op kl 0400 og afgang mod Visby på Gotland ☺☺

Fredag d. 14/6

Som sagt så gjort, vækkeuret ringede kl 03.45 og 04.10 sejlede vi ud i den smukkeste solopgang, med meget svag vind.





Det blev motorsejlad hele vejen, der kom lidt luft, men den var meget ujævn og som sædvanlig nærmest lige i røven, så genuaen blev rullet ud, men motoren trak med. Dejlig enkel sejlad – der var enkelte tværgående lastfartøjer, men alle de lystfartøjer der var på træk, var på vej samme vej som os.



Maren styrede og vi havde 2 timers vagter, det passede med formiddagsforfriskning kl 9.30 og frokostbuffet kl 12, og kl 15 nærmede vi os havnen i Visby.



Sammen med os kom der en færge, vi troede, at vi kunne nå i havn før ham, men tabte kapløbet. Den næste færge var tæt bagved, så på et tidspunkt var der optræk til ”færge sandwich med Pipalukfyld”. Vi trak ud til siden mens nr. 1 kom i havn, og kunne så lige smutte ind før nr. 2 kom for tæt på!!



Vi fik en fin plads med snuden i vinden og til KUN 490 SEK!!!! Ville man så ovenikøbet have strøm så kostede det 69 SEK oveni – det kunne vi godt leve uden – det var rent sørøveri!!! Det var sådan rigtig ”gør det selv” indtjening via hjemmesiden ”dockspot”, og med trussel om bøder på 3000 SEK hvis ikke man havde betalt 30 min efter ankomst. Når man så havde betalt, så fik man en kode, som vi så naivt troede ville give adgang til toilet og bad. Så enkelt skulle det ikke være – adgangen til toilet og bad krævede et kort, som havnemesteren stod for at udlevere. Ham ringede vi til, da havnekontoret var permanent lukket. Vi fik fat i ham og så skulle vi finde et eller andet sted på havnen for at få udleveret kort. Det var simpelthen Ebberød Bank – tænk hvis de havde haft en sød ung pige, der sad på kontoret, bød velkommen, tog mod betaling og uddelte kort – hvor ville det være enkelt og imødekommende!!!

Nå vi holdt så lige en gang fika – vi havde købt et par kager i Påkalavik, og de blev nu til dagens søde indslag. Derefter var der landlov, op og se på Visby. Det er en by der har rødder tilbage i stenalderen. Gotland var centrum for handelen i Østersøen i vikingetiden, hvad enormt rige fund og utallige runesten vidner om. Den fik sin bymur i 1270, da den blev en del af ”Hansen” – det tyske byforbund, og den blev erobret af Kong Valdemar Atterdag i 1371, hvorefter den var

dansk indtil 1645. En ø og en by der emmer af historie, og som vores søn ville have sagt, da han var teenager, så var den fyldt med gammelt lort ☺ ☺



En hurtig orienterende rundgang i byen, hvor Chefen sponserede aftensmad efter Skipperens chok over havnepengene, og så ned ombord til planlægning af heldags turen rundt i Visby og omegn i morgen.

Lørdag d. 15/6

Det var timet og tilrettelagt, mens Danmark druknede i regn, havde vi solskin og frisk-hård SØ'lig. Vi lå på den rigtige side af øen – i læ, og havde afsat dagen til den store Visby rundtur. Vi sov længe og kl 8 steg Skipperen i land for at finde frisk bagermorgenbrød. Kortet havde afsløret, at kun 400 m væk skulle der være en butik, der hed "Brødværket" – det lød hammer lovende. Desværre var de 400 m vist "højdemeter", det var oppe i det højeste og fjerneste hjørne af byen, og da jeg endelig havde slidt mig derop – ja så var der lukket!!!

Vi havde så tidligere, ”nede i byen”, passeret noget, der lignede en bager, så den gik jeg på jagt efter, og sandelig i labyrinten af gader, stræder og gyder fandt jeg butikken. Det var et sted hvor man gik ind og fik en sandwich, men hurra de havde nogle enkelte franskbrød og et meget beskedent udvalg af – meget små – morgenboller. Efter 3 kvarter kunne jeg i triumf bringe byttet tilbage til Pipaluk, hvor Chefen havde gjort klar til ”morgenmadsfest”.

Dagen var ellers afsat til virkelig at gå til bunds i Visby, så vi startede med den store ”murvandring” rundt ved den enormt velbevarede ringmur. Den strækker sig 3,4 km rundt om hele den gamle del af byen. Den blev påbegyndt i 1100-tallet, og blev fra starten bygget op i 5,5 m’s højde, men blev senere forhøjet med 2,5 m. Det er et imponerende bygningsværk, og det er overvældende i sin størrelse. Der er ingen tvivl om, at det har været en sindssygt rig og betydningsfuld by, dengang man gjorde sig så store anstrengelser for at beskytte den.





Rigdommen understreges også af det store antal kirke(ruiner), der er i byen. De fleste blev overflødige efter reformationen og fik lov at forfalde. Vi besøgte flere af dem, bl.a. den byzantinske kirke, der understregede de nære handelsforbindelser Visby havde med Rusland helt tilbage fra Vikingetiden

Vi endte på det store torv og fik lunch, så behøvede vi ikke varm mad til aften.

Efter frokost var vi styrkede til at besøge domkirken, vi nåede lige ind inden der skulle være bryllup!!



Vi holdt et lille hvil i Pipaluk, inden vi – udstyret til indkøb – gik ud til den anden ende af muren, hvorfra vi fulgte den opad til det hjørne hvor jeg havde været i morges. Der udenfor muren lå et ICA, hvor vi fik suppleret beholdningerne op, inden vi krydsede ind gennem byen tilbage til Pipaluk. Her fik vi pakket den nu helt tørre kaleche sammen og fik tanket vand og fyldt vand i vaskemaskinen, så vi var klar til endnu en tidlig afgang i morgen. Aftenen og den første del af natten bød i øvrigt på et kraftigt regnvejr, resterne af det der havde ”druknet” Danmark det meste af dagen.

Søndag d. 16/6

Vækkeuret ringede kl 03.45 – som sædvanlig ☺☺ og kl 04.15 sejlede vi ud af havnen. Alt dryppede af fugt, men himlen var ved at klare op og solen skinnede på os.





Lige udenfor havnen blev kursen sat mod nord og indsejlingen til skærgården ved Landsort. Starteren på motoren havde sagt underligt og haft tiltagende svært ved at tørne motoren, så vi valgte det sikre – ind til civilisationen i Södertälje og få løst problemet. Det var ellers fristende at leve livet i skærgården, men et endeligt nedbrud på starteren kunne være relativt uoverskueligt derude, det er ikke helt nemt at skubbe Pipaluk i gang!!



Kursen som sagt mod Landsort. Vinden var meget svag oven på gårsdagens blæsevejr, og det blev en ualmindelig ”vaskemaskinevenlig” tur – hun rullede som en ”fransk havneluder i Marseille”, og vi havde fornemmelsen af at slå begge stødlistene i – samtidig!!! Det betød til gengæld, at det tøj vi havde puttet i vaskemaskinen i går, det fik en ordentlig omgang. Vinden var ganske svag, og lige i røven. En overgang kunne vi bære genuaen og det roligede lidt på bevægelserne, men så flovede det yderligere og vi måtte bjærge den, og så var det ren motorsejlads. Uroen blev ikke bedre af, at der rullede en tværgående dønning ind – formentlig fra den intensive storskibstrafik ude øst om Gotland.



Bortset fra det var det en dejlig tur, med 2 timers vagter, så det passede rimeligt med de foreskrevne møder kl 10, 12 og 15. Frivagten havde dog lidt udfordringer med at holde sig i køjen, og kun ved hjælp af en udsøgt ”diagonal kilet teknik” lykkedes det at blive hængende og få sovet lidt. Det var samtidig blevet ”varmt” i solen, så den der havde vagten kunne faktisk få lidt sol på kroppen op ad dagen.



Efter meget præcist 10 timer passerede vi fyret på Landsort kl 16.15 og så var vi i skærgården. Derfra var der yderligere små 10 sm ind til den ø, som vi på kortet havde udset os til natlogi. En dejlig skovomkranset bugt, hvor der så allerede lå 2 svenskere – de er da også over det hele!!!



Kl 17.55 raslede ankeret ud efter 77 sm i flot solskins- og tørvejr, mens der igen var varsel om skybrud i Danmark. Så blev vasketøjet gjort færdigt, der blev spist og dagen sluttede med et bad i cockpittet.



Mandag d. 17/6

Chefens fødselsdag – selvfølgelig fik hun lov til at sove længe!! Først kl 7 begyndte jeg at tale til hende. Derefter det store morgenbord i cockpittet i morgensol fra en skyfri himmel.

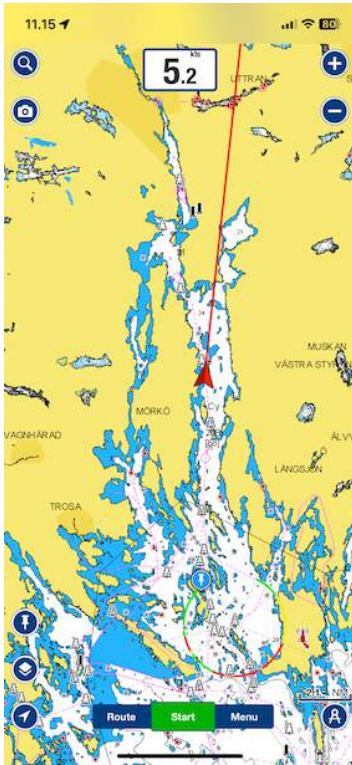


Laaaangsom afgang hvor jeg ved motorstart prøvede at sikre at stelforbindelsen var optimal ved at tage to startkabler og forbinde dem parallelt med den eksisterende stelforbindelse over til motoren. Det lød som om starteren var "gladere" og ikke lød så anstrengt – måske det bare var et kontaktproblem – det ville jo være dejligt meget billigere og nemmere at håndtere 😊 😊

Vi lettede ankeret kl 9.35, og da vi drejede ud af vores "beskyttede" hjørne, kunne vi se at tågen lå tæt lige udenfor skærgården. Vi havde i går sejlet parallelt med en tågebanke et stykke af vejen, og generelt havde det være noget diset, men det her var bare en helt hvid dyne der var trukket over. Det var godt at vi ikke skulle den vej, men kunne dreje videre ind i skærgården med kurs mod Södertälje.



Vinden var svag – og som den havde været siden vi forlod Ballen – lige i røven. Vi satte en genua og den kunne sådan lige holde sig udspilet – et stykke tid. Så blev den rullet sammen, for så at blive rullet ud igen 1 time senere, og sådan blev vi underholdt.



Det var dejlig sejlads mellem mere og mere skovbevoksede øer og næs, trafikken var rimelig, men der kom dog 4-5 fragtskibe imod os, selv om slusen inde ved Södertälje var lukket for storskibstrafik på grund af ombygning. Vi var på fuld elektronisk navigation – for første gang havde vi helt fravalgt papirsøkort. Sidste år havde vi faktisk ikke brugt dem, så denne gang var det helt uden specialkort (på papir) over resten af vejen nordover.





Der var meget snævre stræk, og andre hvor der var mere plads. Det var "Stuga Sverige", der hvor de svenskere der har råd, havde deres "hytter" ved vandet, den ene mere idyllisk end den anden, og med anløbsbroen foran så de kunne tage deres "skærgårds jeep" og sejle direkte ud til stugan på øen eller næsset.





Efter passage af 4 broer – alle i en højde så de ikke krævede brooplukning for os, kom vi ind i downtown Södertälje hvor gästhamnen ligger. Vi startede lige med at fylde dieseltanken op inden vi fandt et passende ”færgeleje” hvor vi landede kl 13.50 efter 22 sm. Vores ny erhvervelse ”Kaptajn Klo” kom i anvendelse, og så var det jo voldsomt meget nemmere at fange øjerne på bommene. Næste udfordring var så indbetaling af havnepenge og udlevering af koden til lågen ved broen (jo det var storby havn!!) og bad/toilet. Det var så endnu et ”skan koden og betal på nettet system” men dog kun til 250 SEK + 50 for strøm (når nu det var Chefens fødselsdag!!!). Der blev bevilget et lille hvil, så motoren kunne køle af, inden Skipperen gik i ”mekanikermode”.

Der blev udgydt 3 l besværgelser, 1/2 l Skippersved og tilsat et lille drys eder, hvorefter stelforbindelsen til motoren var optimeret på alle punkter. Et forsigtigt startforsøg lød ret overbevisende, men den ultimative test ville komme i morgen med kold motor.

Chefen gik op for at forsøge sig med badefaciliteterne, derefter var det vanen tro min tur og så havde Chefen erklæret, at i anledning af at det var hendes fødselsdag, så nægtede hun at vaske op – altså ville hun give mad i byen ☺☺☺

En travetur i downtown Södertälje – det var ikke mange etniske svenskere, der boede i den bydel! Maden blev indisk – en restaurant inde i et indkøbscenter, der så ud til at være ved at lukke. Vi spurgte forsigtigt om de havde åbent, og ja ja – no problemos. Vi fik go’ indisk mad, og da vi så gik, viste det sig at centeret faktisk havde lukket, men der var heldigvis en sidedør, som man kunne åbne indefra ☺☺☺ - restauranten lukkede også lige bag os.



Videre ned til kirken og så forsøgte vi at følge kanalen tilbage til Pipaluk, men der var et monster ombygningsprojekt i gang – det havde vi læst om, men det betød at den sti vi fulgte, den blev smallere og smallere, men i stedet for at opgive og gå tilbage, så besteg vi en relativt høj skrænt for at komme op til noget, vi kunne gå på.



Vi var nede og fik et overblik over slusen, der er Skandinaviens største. Den var dog ikke imponerende set i forhold til sluserne ved Trollhättan, men der var nok fordi løftehøjden her var meget beskednen.

Tilbage i Pipaluk var der dømt frit fjernsyn, da vi havde strøm fra land☺☺

Tirsdag d. 18/6

En dag hvor der kunne soves længe – helt til 07.30, det var slusen der dirigerede afgangstidspunktet, og den havde første åbning kl 09.15. Vi fik altså vores skønhedssøvn og først kl 08.50 lod vi fortøjningerne gå – i øvrigt samtidig med de tyske fartøjer, som vi lå sammen med.



Vejret var letskyet, men med masser af sol, da vi langsomt tøffede ud til slusen. Vejbroen åbnede og sluseportene gik op kl 09.00, og kl 09.15 startede slusningen. Der var på grund af byggearbejdet kun slusning hver anden time, så det var med at være klar.



Det var for øvrigt en hammer nem slusning, vi holdt bare fast i det tovværk, der var anbragt i slusen og ventede på, at vi blidt og forsigtigt blev løftet en lille meter, inden vi kl 09.25 sejlede ud i ferskvandet på den anden side – vi var officielt på Mälaren, Sveriges 3'die største sø. Det havde kostet 0 kr. De var så snedige, så det at blive sluset op var gratis, men det koster at komme ud igen 😊😊😊



Lige efter slusen er der en bro, der holder 13.8 m i højden, det var lige til den lave side, da vi skal have 14 m for med sikkerhed at gå under. Vi havde dog læst, at den på de midterste 10 m i bredden skulle holde 15 m, så vi var forberedt på lidt "fin-navigation". De havde imidlertid koordineret det, så da vi nærmede os broen, så gik den lige så stille op, og vi kunne sammen med resten af armadaen sejle igennem.



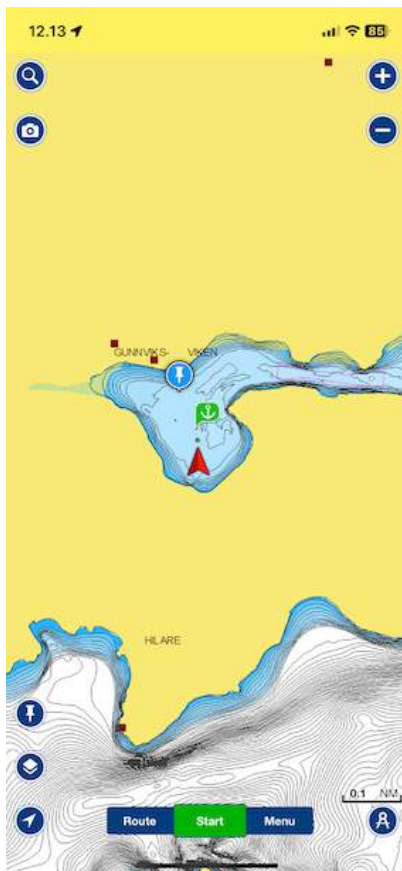
Så gik det ellers for motor op af det smalle sund, som er en del af Mälaren. Dybest set er Mälaren et kæmpe indlands skærgårdsområde, og ikke som Vänaren og Vätteren store åbne søer. Mälaren er en labyrint af øer og snævre løb. De øvrige deltagere i sluseflotillen drejede skarpt til stb, da vi var ude af den snævre fjord og forsvandt i retning af Stockholm. Vi vendte snuden den anden vej og drog på opdagelse i labyrinten. Ud og ind mellem øer og halvøer, mellem stugor og helårshuse og så den allestedsnærværende skov. De har altså mange træer i Sverige!!



En af fordelene ved en ferskvandsskærgård er, at selv de mindste skær har tæt træbevoksning, så når man ser træer stå ude midt i vandet, så er det altså bare et af de skær som vi i saltvandsskærgården kan have svært ved at se.



Sejladsen var spændende, men også anstrengende på en helt anden måde, end en tur ligeud i åbent hav. Her var der dømt håndstyring og fuld opmærksomhed fra vagthavende – ikke noget med at læse eller gætte kryds og tværs. Vi kørte derfor ”flydende vagtskifte” og tog max 1 time ad gangen, og frivagten var i cockpittet hele tiden og fulgte også med på kortet. Det er en sejlads, der passer med korte distancer, så allerede kl 12.00, efter kun 15 sm lod vi ankeret gå i Lövnäsviken, en perfekt dyb ankerbugt. Den var helt tom da vi kom, men i løbet af eftermiddagen kom 2 sejlere mere, de lagde sig dog med fin afstand.



Vi kunne se, både på himlen og på vejrradaren, at dagens regn og torden var ved at bygge op inde over Sverige, og ved 15-tiden – netop midt i eftermiddags fika'en kom den. Masser af blæst og piskende regn – men fordelene ved at ligge for anker er bl.a. at skuden bare drejer, så vi hele tiden har vinden i næsen og dermed læ i cockpittet. Der var torden i bygen, men heldigvis lidt på afstand. Da bygen var overstået, sænkede freden sig igen, og vi kunne sidde og se lappedykkere med en enkelt ælling, høre 2 spætter signalere og bare nyde freden. Vi havde snakket om at ro i land, men der var ingen indbydende landingssteder. De flader stykke var beklædt med tætte siv, og der hvor der ikke var siv, var der stejle klipper, så vi sad bare og nød sceneriet, læste og slappede af.



Til aften var der bud efter vores hjemmedyrkede kartofler, og nu kunne vi godt mærke, at de ikke var helt friskopgravede, de slap nødigt huden, og blev derfor serveret delvis med skind på 😊😊

Bad i varmt vand i cockpittet, søvandet var brunt og totalt uigennemsigtigt og for øvrigt kun 14 grader varmt, så det fristede ikke rigtigt!!

Onsdag d. 19/6

Efter en helt stille nat i vores bugt vågnede vi til solskin og fuglefløjt kl 07.30. Vi gav os god tid med morgenmaden og først kl 9.35 halede vi ankeret op af det fine ler/mudder, der var på bunden – her var det godt, at jeg havde fået en ny impeller i spulepumpen, så kæden kunne blive spulet af på vejen op 😊😊😊

Dagens tur var ikke lang, så derfor tog vi den ”snævre vej” syd- og vestpå til Mariefred, idet vi havde første læresætning for navigation i ferskvandssøer for øje - ”hvis der vokser træer på det, så sejl ikke over det”. De sparer altså herligt mange penge til båker og den slags, fordi der kan vokse træer på selv ganske små skær!!



Vi landede direkte ved promenadekajen kl 10.55 efter hele 8 sm's sejlads for motor. Vejret havde været noget skyet, men tørt, men prognosen sagde regn- og tordenbyger sidst på eftermiddagen.





Vi lå med den flotteste udsigt til Gripsholm slot, og meget kort op til byens gågade – en gammel hyggelig by med en voldsomt stor kirke.





Vi sprang i land og tog byturen og indkøbene inden frokost. Ganske som forudsagt, ved 13-tiden, kom de første byger indover, så det passede med et middagshvil. Efter en gang friske svenske jordbær med fløde var der dømt historisk udflugt til Gripsholm slot. Allerede i 1300-tallet blev den første befæstning bygget på "slotsøen" af en lensherre der hed "Grip", men i 1537 satte kongen gang i byggeriet af en egentlig fæstning. Det hyrede han en Polsk ekspert til, og fik en meget stærk fæstning, bygget efter de mest moderne principper i en tid hvor kanoner og andre skydevåben var blevet almindelige. Væggene var derfor 6 m tykke forneden, for at kunne modstå kanonild – helt anderledes end de relativt tynde mure på Gotland fra 11-1200-tallet.

Allerede i slutningen af 1600-tallet var slottets tid som fæstning udtjent og ombygningen til lystslot begyndte. Det blev om- og tilbygget helt frem til 1800-tallet, og selv i dag har kongehuset brugsretten til slottet.





Slottet lukkede for besøgende kl 16, men vi nåede lige at komme ind gennem slotsgårdene, og gik så en tur rundt om slottet og i slotshaven. Turen endte på Mariefred's banegård, hvor Östra Södermanland Järnväg eksisterer, som en museums smalsporsbane (sporvidde 600mm) med masser af vogne og damplokomotiver (der desværre var lukke inde). Marifred er også hjemhavn for et dampdrevet skib, og de holder en dampfestival hvert år den første weekend i juni!!



Vi nåede lige tilbage til havnen, inden de lovede kraftige regn og tordenbyger begyndte at tårne sig op, og Chefen ville velvilligt sponseret et par burgere fra havnegrillen til aften. Vi nåede lige at få dem med ombord, da "helvede" brød løs, det regnede, blæste, haglede og tordnede i én pærevælling, så vi var glade for at vi havde fortøjninger i land og i øvrigt lå "rigtigt" i forhold til vindretningen. Der kom så meget regn og hagl, så dæksafløbene ikke kunne følge med OG det dryppede lidt ned i skipperens køje fra forlugen, der ikke havde været 100% spændt ☹☹



Bygerne drev over og efterlod lidt smådryppen, men vi trak ned og nød det at vi havde strøm fra land, så der var dømt frit fjernsyn.

Vejret stilnede af og til køjetid var det klaret helt op og en næsten fuld måne stod og spejlede sig.



Torsdag d. 20/6

Vækkeuret ringede kl 07.15, gårsdagens palaver havde vist, at vi skulle sejle enten kl 06.30, kl 08.30 eller kl 10.30 og ikke på noget andet tidspunkt. Der var nemlig ikke mindre end 2 broer

på turen, som vi skulle have lukket op. Den første "Ställerholmbron" var 12 sm fremme og den åbnede 8.20, 9.20, 10.20 o.s.v., men udfordringen var, at derefter var der 5,5 sm til den næste bro "Tosteröbron", og den åbnede kun hver anden time, altså 9.10, 11.10, 13.10 etc. For at få det puslespil til at gå op, med vores normale fart på 5 kn, så skulle vi altså afsted kl 08.30 – da 06.30 forekom umenneskeligt, og 10.30 var for sent 😊 😊



Vejret var flot men meget blæsende – opfriskende til 12-14 m/s af W. Vi benyttede lige lejligheden det første stykke til at få luften storsejlet, det var godt fuldt af vand fra uvejret i går.

Da vi kom ud på det sidste stræk om mod første bro, blev det bjerget, da vinden var lige i næsen og vældig frisk.



Vi var ved første bro i fin tid og havde lidt ventetid, inden han på slaget 11.20 lukkede os igennem. Derefter endnu et stykke i strid modvind og med hvide toppe på bølgerne op til bro nr 2, som åbnede lige så planmæssigt kl 13.10.



Derefter lå Strängnäs lige på bb side Det viste sig, at det VAR kirketårnet derfra, som vi havde kunnet se i de sidste par timer. En monsterstor domkirke der virkelig var bygget, så vorherre kunne få øje på den!!



Gästhamnen lå ikke alt for godt, der var kun bøjlepladser med vinden lige i røven, men vi måtte jo nøjes, da alle de andre pladser i havnen var færgelejer, og de var alle "Forhyrade". Selv om de var ledige, så kunne vi sandelig ikke ligge på dem – vi kommer ALDRIG til at forstå det underlige svenske system.



Udover at vi havde vinden lige på, så var en del af pladserne også forhåndsreserveret – endnu en moderne opfindelse som vi ALDRIG kommer til at forstå nytten af ☹️☹️☹️. Dagens distance løb op i 19 sm.

Vi tog lige et lille hvil, inden vi begav os ud på opdagelse i Strängnäs. Byen er totalt domineret af domkirken, der blev påbegyndt i 1100-tallet – og som senere er blevet om- og tilbygget. Byen var i den katolske tid et kirkeligt kraftcenter, og da reformationen blev gennemført i Sverige – svenskerkongen skyldte rigtigt mange penge til den katolske kirke, og med et snuptag kunne han blive gældfri OG inddrage alle de værdier som kirker og klostre havde puget sammen, What not to like!!!

Men altså reformationen betød, at kirken mistede sin magt i Strängnäs – skulle man jo tro!!, Men nej, alle kirkebureaukraterne var her jo stadig, og de kloge af dem styrede så bare for kongen i stedet for paven. Strängnäs beholdt altså sit præsteseminarium, sine skoler, sin biskop og sit administrative centrum. Det var godt for byen, da der hverken var malm eller andet, der kunne understøtte en industriel udvikling.



Efter den åndelige føde i kirken var det tid til et besøg i en velbeliggende ICA – det er det de kan i de små byer, der er stadig indkøbsmuligheder i centrum. Derefter gjorde Chefen alvor af, at vi skulle have is i stedet for fika, og sådan gik den dag.



Aftensmad ombord, den daglige afvaskning i baderummene og så hygge ombord, mens svenskerne begyndte at strømme til, klar til midsommerfejringen i morgen fredag. Vi holdt palaver for at finde en rolig ankerbugt, hvor der ikke var nogen svenskere. De er OK, så længe de er ædru, men det er de IKKE til midsommer, og når de først har drukket alt, hvad de har fra Systembolaget, så kan nogen af dem godt betragte en dansk båd som et omkringsejlende spritdepot, og den stemning bryder vi os ikke om.



Fredag d. 21/6

Svenskernes midsommer! Dagen bød på sol fra en skyfri himmel, og svage omløbende vinde, men de havde lovet SØ'lig, så vi havde udset os en bugt på en tilsyneladende ubeboet ø. En bugt der ikke var anbefalet som ankerbugt nogen steder, og derfor et sted som vi regnede med at kunne have for os selv 😊😊



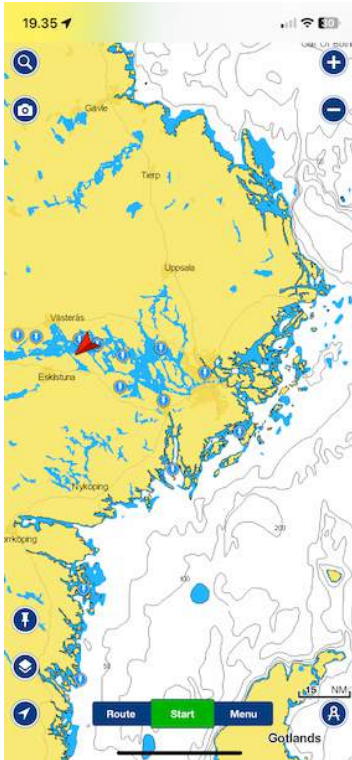
Vi sov længe og afgang var først kl 10. Det blev – igen – for motor op af det smalle sund. Vi kunne se, at forberedelserne til midsommerfejringen var i gang alle steder, der var folk i stuga'erne og der var sat festtelte op og dækket op til aftenens kalas. Det var tydeligt at dagen i dag var en fridag for svenskerne.



Vi tøffede stille afsted og rundede Tallgås inden vi fandt vores udvalgte bugt på Hallingön. Der lå et par lokale med stævnen ind til klipperne og dæl'me, lige der hvor vi skulle have ligget, lå der en svensker – det var ikke i orden, men vi måtte jo så lægge os lidt længere ude.



Ankeret var i bunden 11.55 efter hele 9 sm!!!!



Vinden var meget svag og drejede hele kompasset rundt, inden den til aften fandt over i SØ som lovet.

Vi søsatte Nuka og roede en tur i land. Der var landgangsmulighed der, hvor de to lokale lå. Der var faktisk støbt en lille lav kaj, som kun de lokale kendte til, den var ikke vist på kortet. Vi sagde hej til dem og ønskede en god midsommer, inden vi gik på opdagelse inde på øen. Den var naturreservat, og kajen var tydeligvis anlagt for at kunne fragte kreaturer over på græsning. De var ikke kommet endnu, så gærdet stod åbent og græsset var højt. Der var modne vilde jordbær og alt hvad der kunne flyve, svirre, bide og stikke af insekter. Vi hilste på myrerne i en tue, så en lille dåhjordt og gik ellers tværs over øen.





Vel tilbage i Pipaluk var det tid til dagens bad. Igen blev det i cockpittet. De indfødte bader godt nok med stor fornøjelse i søen, og den er angivelig også ren nok, men når man ikke kan se mere end 15 cm ned, så frister det altså ikke så meget!!

Sammen med badet var der en grundig inspektion for flåter, det var bestemt ”flåtområde” og med den TBE smitte, som man har heroppe, tog vi ingen chancer.

Midsommeraftensmaden blev indtaget i solen i cockpittet i fred og ro – det var helt klart den rigtige beslutning, at gå for anker langt væk fra tummel og larm!!

Aftenen sluttede med den flotteste midsommer solnedgang, her fotograferet kl 22.00. Da vi er så langt østpå, så er solopgang 03.31 og solnedgang 22.08, hvor det i f.eks. Skagen ville være 04.13 og solnedgang 22.25. Men vi skal heller ikke længere end ud til Ålandsøerne, før vi rykker til en ny tidszone.



Vi lå dejligt stille i vores bugt, og det var kun besætningen fra en motorbåd, der havde kastet sig ud i ”dødsdruk”. Der lød voldsomt berusede mandsstemmer over midnat, ellers var der helt stille.

Lørdag d. 22/6

Vækkeuret var sat til kl 07.00, meeen Skipper syntes ikke at Chefen skulle ligge og kede sig, når nu han var vågen kl 6, så 06.45 blev hun kaldt op til varm the og skåret brød – jovist kan man da charme lidt 😊😊

Gårsdagens palaver var endt med enighed om, at vi ikke gad sejle længere vestpå i Mälaren, men heller ville aflægge et besøg i Upsala. Det betød, at vi skulle igennem en enkelt bro med åbningstid hver fulde time, og med knap 6 sm til broen skulle vi derfor sejle 07.45 for at være klar til kl 9.00 åbningen.

Vi startede på at lette ankeret kl 07.30, og kæden var smurt ind i det fineste ler vi endnu havde mødt. Det var lyst og lugtede ikke, men det sat forrygende godt fast. Der var vi RIGTIGT glade for spulepumpen. Det meste blev spulet af og ankeret kom på plads, og så sneg vi os ud fra vores bugt.



Der lå en enkelt klippe lige midt i indsejlingen, og den var så lille, så der ikke kunne vokse et træ på den. Den var faktisk så lille, så der skulle zoomes helt ind på kortet for overhovedet at se den, men den var der og den var bedst at komme udenom.



Så gik det ellers for motor i overskyet vejr, med svag SØ'lig vind igennem den sindsyge labyrint af øer, skær, næs og fjorde som udgør Mäleren, og vi må da indrømme, at det er mere charmerende i solskin ☺



Broen åbnede på slaget 9.00 og vi kom igennem sammen med en lokal trimaran.



Videre i labyrinten indtil vi kl 13.20 lod ankeret gå i Eldgarnssundet, hvor der ifølge vores beregning skulle være læ for alle vinde, også den lovede vinddrejning om i N. Det var samtidig en fredelig vig uden den store tilstrømning – vi var alene, så der var ikke mere vi kunne bede om 😊😊





Eftermiddagen fortsatte med det grå, lidt ”tunge” vejr, og vi fik 7 dråber regn. Det var de sidste rester af det lavtryk, der havde givet 60 mm regn i Jylland. Selve lavtrykscenteret passerede hen over Gotland, og der var kraftig blæst over Hanøbugten og Østersøen, men vi lå på ”den rigtige” side.

Bugten indbød ikke til de store landgangsøvelser, så vi tog bare en slapperdag ombord, hvor vi fik ordnet alle de små praktisk ting, som smøring af pumpehåndtaget på toilettet, efterfyldning af hydraulikolie på ratpumpen, spændt Skipperens læsebriller, byttet rundt på et par af gardinerne, sat nyt batteri i uret og den slags ☺☺.

Smådrypperiet fortsatte det meste af aftenen, så det passede med indendørs hygge ☺ og palaver. Kursen var jo sat mod Uppsala, og vejen var spærret af minimum 2 oplukkelige broer. Den første ved Stäket, faktisk var der her 3 broer, men de to af dem kunne ikke åbnes. Heldigvis var den laveste på 15.2 m (17,1m i et sidefag) en go’ meter højere end vores mast på 14 m. Stäket broen åbnede første gang kl 09.30 og derefter 1 gang i timen – klokken xx.30. Med 8.1 sm frem til den fortalte en hurtig hovedregning, at vi skulle sejle kl. 07.30!!

Søndag d. 23/6

Natten var helt stille og overskyet, vækkeuret ringede kl 06.45, hurtig morgen”buffet” og kl 07.15 begyndte vi at hale ankeret op, så vi kl 07.25 kunne sejle ud af vores beskyttede bugt. Vejret var gråt og vinden var svag fra forskellige retninger, så det var IGEN motorsejlads herinde i labyrinten. Der var mange ”klubøer”, hvor diverse sejlklubber havde etableret broer, og hvor de lokale lå tæt, ingen tvivl om at de havde fejret midsommer på deres øer.





Vi ankom i fin stil til vores første bro, og fangede en pullert yderst i afviserværket. Vinden var svag men imod og der var lidt modgående strøm, så vi blev holdt fri.



Præcis kl 09.30 ringede han med klokken, lukkede bommene og drejede broen rundt så vi kunne komme opad mod Uppsala. Sammen med os blev en tysk sejler lukket igennem. Da vi så kom ind på den anden side, havde vi 13.4 sm op til Erikssundbroen og lidt hurtigt hovedregning viste, at hvis vi lige gav motoren ”lidt mere at leve af”, så ville vi kunne nå åbningen der kl 12.00. Vi gik så op til 1600 omdrejninger og dermed øgede vi farten til 6 kn (fra de 1400 omdr og 5.4 kn vi normalt sejler). Derved skulle vi nå frem til broen lige 5 minutter i 12!!





En flot tur op gennem snævre passager, og brede fjordstrøg, forbi slotte og herregårde, flotte helårsvillaer, stuga'er og landbrug, indtil vi kl 11.53 nåede broen og fangede en pullert med et spring. Vi nåede lige at trække vejret lettede, så ringede klokken og 12.00 drejede broen. Der lå en motorbåd på den anden side (broen var kun 2.7 m lukket), de fik grønt lys først. Vi ventede på dem inden det sidste stræk op mod Uppsala, nu i vores sædvanlige fart ☺☺



Man kan sejle helt op i centrum af Uppsala ad Fyrtsåen, meeen det ville betyde, at vi skulle igennem yderligere 5 oplukkelige broer, for at komme til at ligge langskibs ved en kaj lige i centrum af en stor by – var det fristende – nej vel. Vi gik derfor ind i Lystbådehavnen på Skarholmen.

Det var en meget stor lystbådehavn i flere afdelingen. I den første afdeling vi prøvede, fik vi at vide, at der kunne vi sandelig ikke ligge, det var kun ”forhyrade pladser”, men inde i den anden afdeling var der gästhamn – jeps, der var 2 pladser, men de var heldigvis ledige begge to, og tænk der var PÆLEPLADSER, lige som vi er vant til i Danmark ☺ ☺. To agterfortøjninger med pælestik, og to forfortøjninger i land, så var vi på plads. Ikke noget ”tovtrækning” med en bøjse ude agter, ingen behov for Kaptajn Klo i et fæргеleje med underligt anbragte øjer og ingen smattet ”slimeline” på dækket. Bare en pæl i hvert hjørne, det tog 5 minutter, så var vi på plads

- kl 13.20 – HURRA!!!! At der så ovenikøbet voksede åkander rundt om pælen bidrog bare til hyggen!!



Jeg sprang i land for at finde ud af det med havnepenge. Der var et havnekontor, det var godt nok lukket, men der kom en hyggelig havnemester og låste op, og tænk han kunne godt forstå mit defekte svensk 😊😊 At prisen så også var meget meget positiv – 200 SEK for en nat incl, el, bad og alt. Det var et fund, jeg skyndte mig at betale for 2 nætter med det samme, da planen var at tage bussen ind til byen. Da så ovenikøbet der stod en fryser med ispinde inde på havnekontoret, så var lykken jo gjort efter 32 sm's sejlads.

Resten af dagen gik med afslapning ovenpå den noget anstrengende sejlads, der igen bød på 1 times vagter, håndstyring og hele besætningen i cockpittet.

Dagens ret var pizza – javist, lavet i Omnia'en 😊



Mandag d. 24/6

Så kom sommeren tilbage til Sverige. Dagen startede stille og med sol fra en skyfri himmel!!

I aften havde Skipperen, i protest mod det elendige svenske franskbrød, kastet sig ud i bagningens svære kunst!! Kort sagt, en brødblanding til "grove morgenboller" var sat over. For at spare tid (og arbejde ☺☺) blev den færdige dej hældt direkte i Omnia'en og stillet til hævnning nattet over. Det havde virket!!! Brøddej'en var hævet så meget, så den havde løftet låget, og var flydt ned i hullet i formen. Det var kort sagt noget gris☹☹☹

Indholdet blev dog fanget, samlet og sat over, så kl 8 kunne Chefen vækkes til nybagt brød – MED KERNER I – uhhmm det var godt☺☺



Dagen var afsat til besøg og udforskning af Uppsala, så kl 10 skiftede vi transportmiddel til en bus, der bragte os ind til centrum af byen. Vi begyndte udforskningen på gågaden, hvor Chefen fandt en H&M og besluttede, at nu skulle hun finde et par shorts – det havde hun ikke ment var nødvendigt at tage med hjemmefra☺☺☺.



Jeg blev derfor afleveret på en bænk i gågaden, inden Chefen forvandt ind i butikken. Der gik LAAANG tid, men da der hverken ankom politi eller ambulance til butikken, regnede jeg med at alt var godt. Jeg kom dog i tvivl, om hun var flygtet ud ad en bagdør, så jeg begyndte at

overveje en erstatning for hende, og der gik da nogle stykker på gågaden, der helt klart havde kvalifikationerne 😊😊😊

Nå alt fik trods alt en ende, det tog den tid det tog, men jeg kender mænd, der kunne have bygget en førstesal på huset på kortere tid!!!!

Lykkeligt genforenede var det blevet tid til frokost. I Sverige er det sådan at medarbejderne i mindre firmaer sædvanligvis går ud og spiser frokost. Det betyder, at der findes et væld af cafeer o.lign der har "lunch erbydende". Hurtig billig mad til frokost. Vi fik en hakkebøf med tilbehør og dagens fisk med kartoffelmos til Chefen. Incl. salatbuffet med brød og smør, alt det vand man kan drikke (eller en sodavand), kaffe og the – 135 SEK pr. person.



Frokosten blev indtaget på cafe Linné, og Carl von Linné er virkelig et bysbarn, som de er stolte af. Hans navn går igen alle steder, og faktisk har han et stort gravmonument i domkirken. Vi husker jo alle den store videnskabsmand Carl von Linné (født 1707, død 1778). Han var, som det var reglen dengang, bredt uddannet som læge, botaniker og zoolog, og han blev skaberen af den moderne opdeling af verden i dyre-, plante- og mineralriget. Han lavede opdelingen i arter, slægter og familier og begyndt systematisk at navngive de planter i Sverige, som han indsamlede på sine mange rejser.



Uppsala er hjemsted for Skandinaviens ældste universitet og Skandinaviens største domkirke, den er Sveriges 4'ede største by, med 167.000 indbyggere. Byen er præget af sine mange gamle videnskabelige og kirkelige institutioner og af mængden af studerende. Det er en moderne storby, men inde omkring åen midt i byen er der hyggeligt og fredfyldt med masser af cafeer og udeliv.

Uppsala rummer desuden et slot bygget af Gustav Wasa, som vi husker fra Gripsholm Slot - samme arkitekt – han elskede runde kanontårne.



Vi brugte en hel lang dag inde i byen, og sluttede med at købe ind, da ulempen ved at ligge i lystbådehavnen helt ude på Skärholmen er en absolut mangel på indkøb indenfor rækkevidde.

Bussystemet fungerede i øvrigt fremragende, og for 27 SEK pr. hoved (pensionistpris!!) kunne vi køre hvorhen vi ville i 75 min.

Vel hjemme i Pipaluk kl 17 var det tid til at få benene op, holde palaver, gå i bad, fylde vandtanken op, spise til aften o.s.v.

Midt i sommervarmen kom vi til at snakke om, hvordan vintrene forløber heroppe, og i mangel af indfødte som vi kunne spørge, så spurgte vi Google. Der er is på den østlige del af Mälaren (Skarven) i gennemsnit (1963 til 2022) 105 dage om året. Normalt fryser søen til i midten af december (det tidligste 29 nov), og normalt er is opbrudt i begyndelsen af april, men i 1985 først d. 5 maj (den vinter var med rekordlang isdækning – 149 dage). Til gengæld var der slet ikke is på i vinteren 2019-20!!

Tirsdag d. 25/6

Det var den første bro på turen ("Erikssundsbroen"), der bestemte afgangstiden. Vækkeuret ringede kl 07.00 og morgenmaden blev indtaget som buffet, så vi kl 07.50 forlod havnen i ganske svag SØ'lig og sol fra en skyfri himmel. Turen var den samme, som da vi sejlede op til Uppsala, men denne gang bare i omvendt rækkefølge, så navigationen var nem, vi skulle bare følge vores "gamle" spor – modsat - på kortplotteren.



Det var en rigtig smuk tur gennem meget uberørt landskab, faktisk imponerende så tæt på Stockholm. Vi må bare erkende at svenskerne har ufattelig meget natur.



Hist og her har de så anlagt en lille lystbådehavn.



Vi var ved broen kl 9.50, fangede lige ventepladsen og kl 10.00 ringede klokken, bommene gik i, og broen gik op.



Vi havde nu 13.4 sm ned til den næste bro, vi skulle have lukket op ("Stäksbroen"). Det var den distance, som vi på vejen op klarede på 2,5 time, så det passede med broåbningen. Vi havde dog besluttet ikke at ræse nedad, bl.a. fordi der på vejen var et "Sjömack" – altså en tankstation, hvor vi ville fylde dieseltanken op. Det langsommere tempo gjorde, at vi også kunne finde ud af, hvad det var, der stod på de mange gule skilte, der var sat op på træerne inde på vestsiden et meget langt stykke. Vi havde spottet dem på vejen op, men havde dengang haft travlt med at nå broen, så vi kom ikke tæt nok på til at læse dem. Det viste sig at det var "Adgang Forbudt – Militærområde", en advarsel der blev understreget af, at der i det fjerne lød skudsalver fra automatvåben!!!



Vi tog altså turen i lidt mageligere tempo, i opfriskende SØ'lig vind – det var søbrisen, der som på kommando friskede op i løbet af formiddagen – og flovede igen til aften.



Der var en svensk sejler, der var ved at tanke, da vi kom, så der var lige 5 minutters ventetid, men vi havde tid nok. Kl 12.45 var vi nede ved broen, der havde næste åbning kl 13.30, så vi fangede lige gelænderet på afviserværket til bb, idet svenskeren lå på "den gode plads" til stb. Mens vi lå og ventede, kom et par motorbåde, der kunne gå under den 2.7 m høje lukkede bro. Broåbning på slaget 13.30 og så var det ellers bare snuden mod SØ, op imod den efterhånden temmelig friske søbrise. Vi havde udset os en bugt i Färingsö (Hilleshögviken). Vi drejede ind oppe i den "bebyggede ende", og gik så helt ned i bunden, hvor der ville være læ for nærmest alle vinde. Kl 15.05 gik ankeret ud efter 31 sm.



Resten af dagen gik med at dase i solen, og nyde en afslappet dag, inden vi igen skulle gøre klar til storbyoplevelser de kommende dage.

Aftensmaden bød på den berømte ”torsketærte”, denne gang lavet i Omnia’en.



Onsdag d. 26/6

Vi vågnede igen til næsten fuldstændig havblik og sol fra en skyfri himmel. Dagens etape var kun på 14 sm, og bød på en bro der åbnede hver fulde time, dog ikke kl 8 og 9

(morgenmyldretid). Det betød, at vi først stod op til ”direktørtid” = 07.30, og vi sad ned og spiste morgenmad ved bordet i cockpittet!!!



Kl 08.45 var ankeret oppe og skyllet fri for det superfine lyse mudder, der er på bunden alle steder her.

Turen gik, som sædvanlig for motor, i svag S'lig vind mod Stockholm's centrum, hvor vi havde fundet – og fået anbefalet Stockholm Segel Selskabet's havn, direkte under Västerbroen. Den ligger voldsomt centralt for besøg i Stockholm centrum, med udsigt til ”Gamla Stan” og i gåafstand derind.





Vi snoede os derfor afsted mellem øerne ind mod mere og mere bymæssig bebyggelse og nærmede os broen, der havde en oplyst gennemsejlingshøjde på 12 m, så vi var forberedt på at skulle vente på åbning. Da vi kom tættere på, kunne vi se at der helt inde ved land var markeret en gennemsejlingshøjde på 13,9 m. Vores mastetop er 12,85 m over havet, og så er der div. antenner og andet ovenpå, så vi regner altid 14 m som minimum, meeeeee ”hvo intet

vover intet vinder”, så vi listede meget langsom nærmere og vupti – vi kom under – uden at røre!!!!!!



Så slap vi for at ligge og vente ½ time, og for at forstyrre trafikken på motorvejen☺☺☺

På vejen ind mod centrum mødte vi vores gamle ”veninde” – Diana, hende havde vi mødt utallige gange på Götakanalen, og faktisk sluset sammen med hende i Trollhättan. Hun var åbenbart på et af de lange krydstogter fra Stockholm og helt til Göteborg.



Kl 12.25 drejede vi ind i marinaen, der ligger direkte under Västbroen, ifølge havnelodsen skulle der være 7!!! gæstepladser – jo jo man kan jo IKKE ligge på de lokales pladser, selvom de er ude at sejle☹☹☹. Der var tilsyneladende 2 ledige, og der kom en sød ”havnepige” springende, og spurgte om vi havde booket på forhånd – BOOKET!!!!!! - det har fanden skabt. Heldigvis var der heller ikke andre, der havde booket, så vi kunne godt få en plads i et ”færgeleje”, hvor ”kaptajn klo” gjorde nytte. Man skulle så betale via ”Dock-spot” APP’en. Det fungerede jo selvfølgelig ikke, men ved hjælp af havnepigen fik vi det mingeleret på plads. Det viste sig at vi med en længde på 10.5 m ikke (ifølge systemet!!!) kunne ligge på den plads som vi så faktisk lå på, men ved at skrive 9.50 m, så kunne vi godt ligge der!!!! Vi betalte for 3 nætter – 300 SEK pr. nat, det var en helt OK pris så tæt på centrum. Til gengæld skulle de have 100 SEK for el pr. nat, så det droppede vi – solen skinnede jo!!



Frokost og et hvil i de varmeste timer. Så erobrede Chefen en vaskemaskine og flåede køjetøjet af – 40 SEK for vaskemaskine og tørretumbler – så forstår man måske ikke helt at el koster 100 SEK pr. døgn???

Efter vaskemaskinen var startet, gik vi en tur hen langs vandet. Alle Stockholms indbyggere var vist taget til vandet direkte efter arbejde, men det var også knusende godt sommervejr med 28 grader og solskin, og kun en let S'lig brise. Stockholm er altså fantastisk godt beliggende på en masse øer, og derfor med en masse vand, som kan bruges til at bade i.



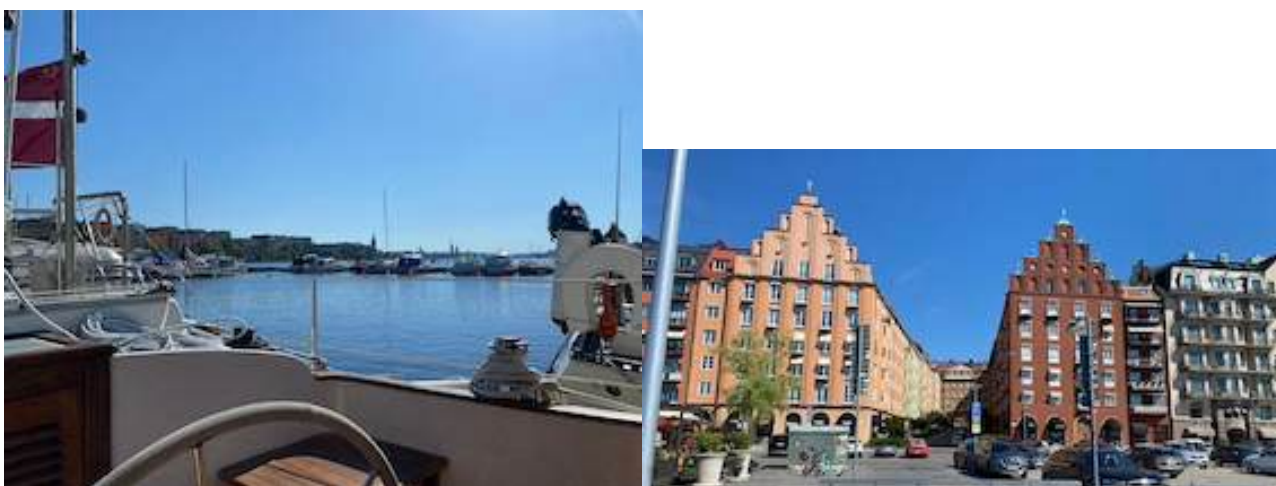
Turen udløste dagens 2'den is – det var virkelig sommer☺☺

Sent om aftenen kom en varmluftsballon lydløst glidende ind over byen.



Torsdag d. 27/6

Dagen startede med sol fra en skyfri himmel og udsigt til 28 grader og bagende sol – lige den perfekte dag til at tage den helt store udvidede vandretur ind til Gamla Stan☺☺. Vi tog den lidt med ro fra morgenstunden, fik morgenmad ved bordet i cockpittet og al ting, så først ved 10-tiden hoppede vi op i sandalerne og begav os på vej.



Havnen vi lå i var på sydsiden af Kungsholm, så turen gik ad vandrestien langs med vandet ind til Stockholm's rådhus, hvor Nobelprisuddelingene foregår.



Derfra over på Riddersholm som er den egentlige allerførste kerne i Stockholm, med Ridderholm's kirken, der blev bygget som en del af et kloster (grundlagt 1260).



Så over broen til Gamla Stan. Stockholm ligger ufatteligt smukt med masser af vand og fordelt på en masse øer, det giver nogle infrastrukturmæssige problemer, så aldrig har vi da oplevet så mange og så komplicerede broforløb!!!



Gamla Stan overlevede mirakuløst det massive byggeboom i 1970'erne, hvor rigtig meget af Stockholm blev revet ned og "byfornyet" i beton og stål. Det meste af Stockholm er derfor (i vores øjne) som alle andre storbyer, men Gamla Stan er helt sin egen, med snævre gader og endnu snævrere gyder og passager.



Der var masser af turister (ikke mindre end 3 krydstogtskibe i havnen), så der var grupper på byvandring over det hele. I Gamla Stan fik vi i en sidegade en gang af det sædvanlige "lunch tilbud" – marineret kylling med stegte kartofler, salatbar, fri tilgang til vand og saftevand, kaffe og småkager 135 SEK – det er altså en go' tradition!!



I Gamla Stan ligger, Den Tyske Kirke, Storkyrkan, Nobelstiftelsen, Stortorget (det var der, den danske konge (Chr 2) huggede hovederne af alle de svenske adelsfolk i 1520) og kongeslottet som markante indslag – vi var omkring dem alle.



Lige udenfor ligger – på en ø for sig selv (Helgelandsholmen) – Sveriges Riksdag.



Så den vej gik vi, inden vi gik ud i det moderne Stockholm's glas og stålbygninger og op ad gågaden Drottninggaden op til Sergels Torg med by-teateret.

Efter en lille forfriskning vendte vi de trætte ben mod Pipaluk, dog via Klara Kirke, der ligger som en "levning" af gammelt, mellem alle de høje moderne bygninger. Det var noget helt andet end de store "fine" kirker omkring Gamla Stan, hvor de kunne forlange entre af alle turisterne. Her var det tydeligt, at det her var de ydmyge eksistenser, der havde deres gang. Der var madudlevering og der sad nogle stykker i kirken, som tydeligvis ikke havde andre steder at gå hen.



Vi rundede lige den Kongelige Mynt på vejen også, og endte nede på strandpromenaden der ledte os tilbage til Pipaluk, Vi vidste at "havnepigen" solgte is, så der var lige pause hos hende oppe i skyggen, inden vi kl 16.30 totalt udmattede landede i Pipaluk med benene oppe. Nu kunne vi bestemt sætte "flueben" ved Stockholm city.

Aftensmaden blev hvad køleboksen formåede af pålæg, vi havde jo fået dagens hovedmåltid inde i byen.

Fredag d. 28/6

Vi vågnede til endnu en dag med sol fra en skyfri himmel, vinden var dog noget friskere end den havde været de foregående dage, og den var i SØ, som optakt til den frontpassage der ventede os. I går var der uvejr med skybrud, torden og hagl i Danmark, og den front så ud til at skulle ramme os sidst på dagen i dag.

Dagen var afsat til besøg på Vasamuseet. Ved siden af Gamla Stan er det nok den største enkeltattraktion i Stockholm. Museet lå noget længere ude østpå, så der blev bevilget offentlig transport😊😊

Kl. 9.30 forlod vi Pipaluk og gik de få hundrede meter op til Västerbroplan, hvor vi ifølge SL-app'en skulle finde bus 54, køre til Kungsträdgården, og der skifte til sporvognslinje 7 direkte ud til Museumsøen. Billetterne blev ligeledes købt via app'en – 2x26 SEK for sådan et par gamlinge 😊😊

Øen Djurgården er museum's og forlystelsescentret i Stockholm, der ligger forlystelsesparken Gröna Lund, og med det "Nordiske Museum" i spidsen, en perlerække af museer. Det er også her den anden centrale lystbådehavn i Stockholm ligger – Wasa hamnen. Vi havde set at havnepengene der er 500 SEK – næsten det dobbelte af her hvor vi lå, der er desuden væsentlig mere uro, både i havnen og på land. Grunden til at vi lå billigt og fredeligt er, at vores havn lå oppe i Mälaren, og vi derfor var spærret af fra verdenshavet af slusen. Det forhindrer den store tilstrømning af gæstesejlere.

På det tidligere marineværft, som blev forladt i 60'erne er der i dag park og museer. Ved den gamle marinekirkegård er der desuden et monument for de 852, der omkom da færgen Estonia forliste i Østersøen i september 1994, her er alle 852 navne hugget ind, og vi kunne finde adskillige danske!!.



Vores primære mål var perlen blandt museerne, nemlig Vasamuseet der rummer ”regalskibet Vasa” ,der sank på sin jomfrurejse i 1628. Det nåede kun ca. 1 sm ud i havnen før det kæntrede og sank på 30 m vand. Det menes at 30-50 mennesker omkom ved forliset (der blev fundet 25 skeletter ved bjergningen). Man fik bjærget de fleste af de 64 kanoner umiddelbart efter forliset, men var nødt til at lade resten ligge, og det blev siden glemt. I 1954-56 var der en privatmand, der gav sig til at lede efter det, og fandt det, umiddelbart før der var planer om at dumpe overskudsmaterialer på stedet☺☺☺

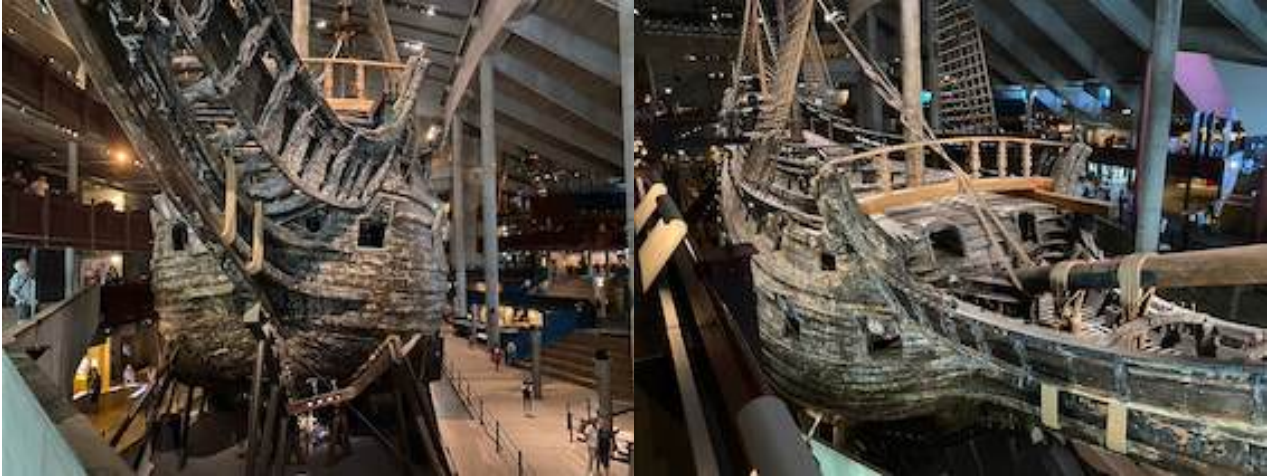
Hævningen begyndte i 1957, og i 1961 blev skibet sammen med 14.000 løse dele hentet op fra havbunden. Vasa blev slæbt ind i en gammel tørdok på det forladte marineværft, hvor der så blev opført en museumsbygning omkring det. Konserveringen varede til 1979 og museet var færdigt i 1990.

I dag står Vasa 98% intakt inde i museumshallen, det er et forrygende syn, og museet indeholder en væld af fortællinger om skibet og tiden. Der er bla. lavet en 1:1 rekonstruktion af det meste af 2’det kanondæk, og i det hele taget er det et fantastisk museum, som afgjort er et besøg værd!!!



Og hvorfor kæntrede skuden så – den var simpelthen ikke stabil nok. Kongen havde forlangt at få et pragtskib med 2 kanondæk, ét mere end man var vant til at bygge. Desværre - eller heldigvis for os, der nu næsten 400 år senere kan beundre pragtværket - havde man ingen erfaring med så høje skibstyper og fik bygget den for smal og for lav. Der var derfor ikke bæreevne nok til al den ballast, der skulle have været ombord, for at holde den på ret køl, for så havde de underste kanonporte været alt for tæt ved vandlinjen. Ved det efterfølgende

søforhør slog man fast, at der var 3 skyldige – kongen og flådens øverste – der begge var i Polen, og skibsbygmesteren - der (heldigvis ☺) var død året før. Sagen blev lukket (i stilhed!!) – som sådan nogen gør, når det er helt i toppen af hierarkiet ansvaret ligger.



Det mest utrolige er, at inden afsejlingen havde flådechefen lavet stabilitetstest af skibet. 30 mand blev sat til at løbe i samlet flok fra side til side på øverste dæk. Efter 3 ture frem og tilbage krængede skibet så meget, så han af sikkerhedsgrunde afbrød testen!!!!



Dagen gik på museet, frokosten blev indtaget i cafeen, og vi holdt lidt øje med vejrradaren undervejs. Ved 15'tiden kunne vi se at fronten nærmede sig, og vi valgte at vende næsen hjemad. Igen med de offentlige transportmidler. Der var en Hemköb i behagelig afstand af havnen, så vi fik lige fyldt køleboksen op, klar til flere dage i skærgården.

Eftermiddags fika'en blev en bakke friske jordbær med 40% fløde!!!! – svenske mejerier tænker åbenbart IKKE på folkesundheden ☺.

De første dråber faldt ved 17.30 tiden, men der var vi kommet tilbage ombord. Vinden gik i SW, og vi lå vindret!!

Lørdag d. 29/6

Så sluttede vores storbyferie, vinden var gået i W, den var frisk, det var køligt, men solskin og flot vejr.



Vi forlod vores plads kl 9.05, det skulle nemlig passe med en lidt "tvivlsom" bro, der åbnede kl xx.30. Broen var tvivlsom, fordi det så ud til at den bestod af to broer, hvoraf den ene var 14.7 m, men den anden kun 13.4. Så vi ville tilsyneladende kunne sejle under den første, men ikke den anden. Vi valgte derfor at ramme broåbningstiden kl 09.30, da der kun var godt 2 sm derom.



Ved nærmere eftersyn løste mysteriet sig. De to broer var selvfølgelig lige høje, men ude i gennemsejlingsfaget var der kun 13.4 m, til gengæld var der et sidefag med 14.7 m, som vi glade strøg igennem, mens et par "høje" sejlbåde lå og ventede på broåbningen 😊😊😊



Efter de lave broer kom et par broer på 25 m, og så nåede vi slusen, der holdt Mälarens ferske vande adskilt fra Østersøens brakvand. Porten lukkede op, og vi kunne sejle lige ind og holde fast i det tovværk, der var anbragt der til formålet. Så kom der en venlig mand med en betalingsterminal anbragt på en pind, den rakte han ned, og så var det bare at sige ja tak til at betale 320 SEK for at blive sluset 1 m ned til Østersøniveau. Da vi og de to motorbåde der også lå i kammeret havde betalt blev vi sluset ned, broen åbnede og porten ud til verden gik op.



Allerede i det relativt smalle sejløb ud mod Stockholms havn kunne vi mærke forskellen på trafikintensiteten, der var havnerundfarter, færger, en slæbebåd og adskillige lystfartøjer og langs bolværket lå masser af "hus"både.



Et par sm længere fremme lå den sidste forhindring i form af en 11 m bro, der lukkede op xx.30, så vi havde lige 30 minutters ventetid ved en granitkaj, hvor der var noget uro fra forbisejlende trafik.



Ventetiden fik ende, broen gik (delvist) op, vi havde lagt alle Stockholm's broer bag os, og vi kom ud i "virkeligheden", nu på den anden side af "Gamle Stan", ude i saltvandet.



Det var et kulturchock!!!! Der var en sindssyg trafik, alt hvad der kunne flyde, var ude at sejle – lokale færger og rutebåde på kryds og tværs, speedbåde, motorbåde, taxibåde, arbejdsfartøjer, sejlbåde og kajakker og vandscootere. Vi kom lige i myldretiden – det var sommer, det var lørdag, og den svenske ferie startede i dag. Alle skulle i skærgården, der ligger uden for Stockholm. Der er kun 10.000 fastboende i det virvar af 24.000 øer, knolde og skær der strækker sig 40 sm ud i Østersøen og 75 sm nord/syd, men der er 50.000 sommerhuse, og

alle ejere har mindst en speedbåd, og de var alle sammen på vej derud netop nu – sådan følte det!!!!



Det var rimeligt stressende sådan lige at finde sin plads i det kaos, og samtidig finde vej i labyrinten. Da samtidig vinden var frisk W'lig, og dermed med, så blev genuaen ruller ud og motoren stoppet.



En fin sejltur ud og ind mellem øer og skær og med flere med- mod- og tværgående skiwe end vi havde set de sidste 4 uger tilsammen, bragte os ud til den udvalgte ankerplads. Ind mellem Kalvholmen, Lilla Betsön og Mörholmen havde vi spottet en lille vig, som så ud til at opfylde vores krav – ikke en anbefalet ankerplads (dem sejlede vi forbi et par stykke af, hvor der nærmest var trængsel!!), læ for alle vinde og så lidt bebyggelse som muligt. Der var kun lige godt 2 m vand i vigen, men det var jo nok til os, og det gjorde at trængslen var til at overse. Kl. 13.30 havde vi fundet os til rette, med lige netop svajeplads.



Vinden aftog i løbet af aftenen, og da solen forsvandt bag træerne, var det næsten vindstille i vores skovsø 😊😊

Aftenpalaveren var ikke helt enkel. Der var et lavtryk på vej lige imod os, med regn (der først gav skybrud i Danmark!!) og en del blæst, og da lavtrykscentret skulle lige hen over hovedet på os, ville vi få blæst fra alle verdenshjørner i løbet af de næste 1,5 døgn. Vi havde altså brug for et anker”hul”, med læ 360 grader rundt, men samtidig havde vi brug for at kunne være der senest til middag, da det var der regnen var forudsagt at ville ramme. Jo længere væk, jo før skulle vi stå op 😞😞

Chefens forslag vandt, men det var så lige 36 sm væk!!!!

Søndag d. 30/6

Så var det præcis 4 uger siden vi tog afsted!! Det fejrede vi med at stå op 05.30. Kl. 05.45 var ankeret oppe og vi var på vej ud af vores lille private ankerbugt – uden morgenmad først. Det var solskin, køligt og næsten stille og starteren brokkede sig (IGEN!!), da den skulle trække motoren i gang 😞😞.



På turen passerede vi "den anbefalede ankerplads" ved øerne – hold da op der var trængsel, godt vi fandt vores eget lille hul.



Turen gik op ad "hovedvejen" ind til Stockholm, så vi mødte en parade af færger og et enkelt krydstogtskib. Heldigvis var der smuthuller, der hvor løbet var snævest, så vi undgik de helt tætte passager af de store drenge.





Genuaen blev sat, da vinden friskede lidt fra SØ, og for motor og genua pløjede vi os vej NØ på gennem skærgården. Vi fulgte ”hovedvejen”, men svenskerne var bestemt ikke vågne, og derfor var sejladsen så nem, så vi begge nåede at få en go’ times frivagt, inden vi rundede det yderste af fastlandet og drejede over på en nordlig kurs indenfor øerne.

Der var ingen tvivl om at vejret var ved at indhente os, himlen blev mere og mere overskyet og grå, men vi var foran det – endnu!!

Kl 12 præcis gik ankeret i bunden i bugten på Vaddö, og den var virkelig perfekt til den noget truende vejrmelding. Den var lukket hele vejen rundt, havde en fornuftig bund med 3,5 m som det dybeste, og det grundede op på en fornuftig måde hele vejen rundt, uden skjulte skær og skidt. Der lå et par ydmyge hytter inde i bugten, men ingen kæmpevillaer med 40 fods

speedbåde på hydrauliske lifte. Der var kort sagt fredeligt, og vi var helt alene. De første regndråber kom, samtidig med at ankeret løb ud – det kunne ikke være timet bedre.



I anledning af de strabadser besætningen havde gennemgået, og til fejring af vores første måneds togt lod skipperen beredvilligt – for 2’den gang på denne tur!!! - udsænke en snaps til frokosten, hvorefter middagssøvnen blev helt uundværlig 😊😊😊

En noget ramponeret tysk B31 fra Berlin kom listende ind og lagde sig i passende afstand, de havde også set mulighederne her i hullet 😊



Så gav det sig ellers til at regne og regne og regne, så eftermiddagen bød på indendørs sysler og aftensmaden kom til at bestå af sådan tilfældigt skrabsammen.



Dagens bad i cockpittet krævede nogen overvindelse, men vi havde varmt vand i tanken, det ville ikke være tilfældet i morgen aften, hvis vi blev tvunget til at blive hængende her 2 døgn.

Det regnede hele aftenen og hele natten.

Mandag d. 1/7

Det regnede fra morgenstunden, men det stilnede af ved 8-tiden, så Chefen fik sin skønhedssøvn. Kl. 8.30 var det blevet tørvejr og vinden var som forudsagt drejet 270 grader rundt fra vi kom i gård, men det var den perfekte ankerbugt. Ankeret lå som støbt til bunden, også selv om det havde "pewet" lidt i riggen i nattens løb. Der blev budt på morgenmad – ved bordet i cockpittet!!!! og gårsdagens beslutning om at blive hængende en dag mere og vente på lejlighed til Åland blev lige diskuteret. Vi lå mere eller mindre udfør en lang smal fjord der førte ind til Norrtälje, så beslutningen blev, at vi kunne bruge dagen på en tur ind til byen, og så i morgen gå ud for anker og vente på lejlighed til at gå de 42 sm til Åland onsdag, hvor det så bedst ud på prognoserne.

Kl 10.10 fik vi halet ankeret op, og spulet det og kæden rent for det grå leragtige lag, der også her udgjorde bunden. Igen kunne vi konstatere, at det faktisk ikke lugtede, i modsætning til det slam, der i f.eks. Agtrup Vig ved Kolding stinker af råddenskab.

Vi startede motoren, og starteren havde igen tiltagende besvær med at slæbe motoren i gang, så vi begyndte seriøst at tvivle på, at det "kun" var stelforbindelsen, det var galt med ☹️☹️

På vej ud af vores hul satte vi storsejl i den relativt svage NW'lige. Ikke så meget fordi vi troede, at vi kunne sejle for sejl, men mere fordi sejlet var fyldt med vand, der blev ved med at dryppe ud af presenningen og ned i hovedet på os i cockpitet!!.

På vej over mod fjorden ind til Norrtälje begyndte der ligefrem at komme huller i skyerne, og solen tittede frem.



Helt inde i bunden af fjorden ligger byen. Der var gästhamn på sydsiden af fjorden lige inden den for længst opgivne industrihavn, hvor der nu – surprise!!!! – er bygget højhuse til boliger.

Der var et Sjømack, så vi fyldte lige dieseltanken inden vi fandt en bøjleplads, med snuden i vinden og i læ af en finsk motorbåd. Det var det sædvanlige cirkus med at betale for havnepladsen på ”Dockspot”, hvor man også kunne reservere plads. Det så det dog heldigvis ikke ud til, at der var mange der havde gjort, faktisk var der voldsomt mange tomme pladser.

Kl 13.10 var vi på plads efter forrygende 13 sm til rimelige 300 SEK. De ville så til gengæld have 80 SEK for strøm – det ventede vi lige med at tage stilling til, da solen jo skinnede nydeligt.

Så kom vi til den tunge del af festen – startmotoren!!!! Vi ville jo gerne have været på vej til Åland, men med en startmotor der kun måske ville holde, var der kun en løsning – vi måtte finde en ny, så vi ikke havnede i en eller anden gudsforladt bugt i den Ålandske skærgård (der får den Stockholmske til at lige strøget i København!!), med en motor som ikke kunne startes.

Chancen for at få den repareret var desværre forpasset, da vi havde nået d. 1/7 og fra den dato er Sverige ”stängt”, der holder de alle sammen ferie, så der var kun en mulighed tilbage – finde en ny.

Heldigvis havde jeg lavet lidt forarbejde og vidste, at det var den samme starter, der blev anvendt på en række Mitsubishi og Nissan trucks og på gravemaskiner etc. (grundmotoren er en Mitsubishi, der er mariniseret). Jeg var derfor lige på besøg i havnekontoret, og fik dem til at indvilge i at tage imod pakken, hvorefter jeg gik på nettet og fandt en – FORHÅBENTLIG – troværdig netbutik, der lovede hurtig levering og bestilte en starter. Så måtte vi håbe at det

med leveringstiden holdt, så vi ikke skulle gro fast her i Norrtälje. Der var kun at krydse fingre og så bruge et par dage på at opdage, hvad byen med 17.000 indbyggere havde at byde på!!

Aftensmad i aftensol og så var der dømt "vekselbad" – damernes afløb var stoppet, så der var indført kønsbestemt badning inde hos mændene – fra xx.30 til xx.00 var det for damer, fra xx.00 til xx.30 var det for herrer.

Det blev for øvrigt en flot og stille aften, hvor sommeren var vendt tilbage.



Tirsdag d.2/7

Vågnede til solskin og sommergejr, med morgenbord i cockpittet i morgensol – luksus. Det der så var mindre luksus, var at netbutikken i en mail havde meddelt, at de havde modtaget ordren, og at der var en leveringstid på mellem 4 og 8 arbejdsdage!!!! – det var længe at ligge i Norrtälje. Vi begyndte derfor at overveje muligheden for leje af bil, cykler, kajaker eller????

Første punkt på dagsordenen var at gå ud og se på Norrtälje. Første stop på sådan en tur var selvfølgelig servicebygningen med toiletter og bad, og mens Chefen var inde for sig selv, stod jeg og betragtede standen med bykort og reklamer for firmaer. Der spottede jeg at Mekonomen – det store bilreservedelsfirma som vi også har i Danmark, havde intet mindre end en fysisk butik i udkanten af Norrtälje. Dagens udflugt skulle derfor pludselig gå ud til udkanten af byen!!!

Det viste sig at butikken var blevet oprettet i april måned 2024 – hvor heldig kan man være. Der stod en rar mand ved disken og takket være mine søgning på nettet og hans lagersystem fandt han den rigtige starter, og han fortalte, at den kunne han have I MORGEN EFTERMIDDAG. Han så lidt forbavset ud, da jeg erklærede at jeg elskede ham 😊😊😊😊

Tilbage var så at få annulleret ordren i netbutikken, men det lykkedes heldigvis også, så pludselig så opholdet i Norrtälje ud til at blive meget kortere!!!



Så gik vi på opdagelse i byen. Den gamle del af byen lå på begge sider af åen, og der var lidt gågader og alting – faktisk en hyggelig lille by. Chefen mente at vi skulle finde et lunchtilbud, og dem var der flere af, så det blev et 125 SEK's tilbud, med en go' burger til Skipperen og en tilsvarende go' og rigelig kyllingesalat til Chefen, som sædvanlig med ikke alkoholiske drikkevarer og kaffe bagefter – det er altså en genial institution!!!



Turen gik langs de moderne rædsler på nordsiden af åen hjem til Pipaluk og et hvil efterfulgt af hjemlige sysler og et par stykker rugbrød til aftensmad.



Vejret var blevet lidt mere grumset til aften, med sorte skyer der trak vindretningen hele kompasset rundt, men uden nedbør.

Onsdag d. 3/7

Nedbør var der så til gengæld i byerne onsdag. Det startede med en heftig byge fra morgenstunden, så Skipperen kl 04.48 sprang ud for at redde håndklædet, der havde hængt ude til tørring natten over.

Så regnede det mere eller mindre uafbrudt til omkring kl 8, hvorefter det så gav mening at vække Chefen, spise morgenmad og gøre klar til endnu en udforskning af Norrtälje.

Et nærmere studie afslørede, at Norrtälje er en meget gammel by, med aner helt tilbage i vikingetiden. Den var oprindeligt en fiske- og handelsplads og fik i 1622 købstadsprivilegier. Vandkraften i åen blev allerede fra starten udnyttet til f.eks. våbenproduktion, savværk og mølleri. I 1719 blev byen totalt ødelagt af russerne, og området sank hen i fattigdom, der mere

eller mindre varede til begyndelsen af 1800-tallet, hvor man fandt ud af, at sol og badning var godt for helbredet. Der var faktisk en læge, der fandt ud af at lige nøjagtigt her i bugten ved Norrtälje, var der noget fantastisk helbredende slam på bunden. Når det så ovenikøbet blev kombineret med dampene fra sølvgran, så var det nærmest et vidundermiddel for folk med gigt og dårlige nerver. Så begyndte folk fra Stockholm at strømme til, med dampbåd eller med smalsporsbanen (Roslagsbanen). Der blev bygget varmtvandsbade og koldt vands bade og anlagt strandpromenade og "Societetsparken", samt plantet 1000 af de helsebringende grantræer i "Granparken", hvor der også blev opstillet bænke. Der var vældig aktivitet, og i 1849 blev al det baden for meget for byrådet, der forbød svømning i åen mellem 07.00 og 20.00, da det ikke var godt for byens indbyggere med al den "nøgne hud" på de mænd og børn der svømmede der – kvinderne holdt sig åbenbart tækkeligt til badeanstalterne!!!!

Festen sluttede i 1940 og det meste er i dag revet ned, men de to parker findes stadig. Som et kuriosum kan det nævnes, at badning igen blev forbudt i 1960'erne, men der var det på grund af forurening!!

Byen centrum var vældig hyggeligt, og der var enkelte gamle huse der havde undgået diverse brande, og kiggede man til den rigtige side, så kunne man helt undgå at se de moderne rædsler!!



Vi krydsede omkring i byen og sugede det hele til os, men så kom den næste byge op på himlen og det krævede øjeblikkelig handling, for at vi ikke skulle blive våde. Heldigvis huskede vi fra i går, at der lå en kineserrestaurant med lunchtilbud på buffet til 140 SEK, og den nåede vi lige inden det begyndte at regne – så var dagens varme mad også i hus uden de store anstrengelser!!



Efter regnbygen og frokost gik turen til den bynære ICA, hvor der blev handlet ind til nogle dage i skærgården. Indkøbene blev transporteret ombord, og så ringede jeg til Mekonomen, for at høre om starteren skulle være kommet, og jo den var lige kommet med posten😊😊😊

Så sprang jeg op i skoene igen og tog turen ud til butikken efter vores længe savnede reservestarter – HURRA😊😊😊. Chefen benyttede sig af mit fravær til lige at fange de største nullermænd.

Da jeg var i butikken, kom der lige en ordentlig byge igen, så det gav lidt ventetid inden jeg vovede mig ud.

På vejen tilbage kom jeg lige forbi havnekontoret hvor de solgte is, så med sådan 2 i hånden vendte jeg tilbage til Pipaluk, noget fattigere men MEGET gladere.



Aftensmaden var et stykke rugbrød indtaget mellem bygerne i sporadisk aftensol i cockpittet, og ja der blev bevilget en snaps i dagens festlige anledning!! Da nu formuen alligevel var ved at

blive bortødet, blev der også bevilget landstrøm formedelst 80 SEK, så der kunne komme gang i fjernsynet denne kølige og noget fugtige sommeraften.

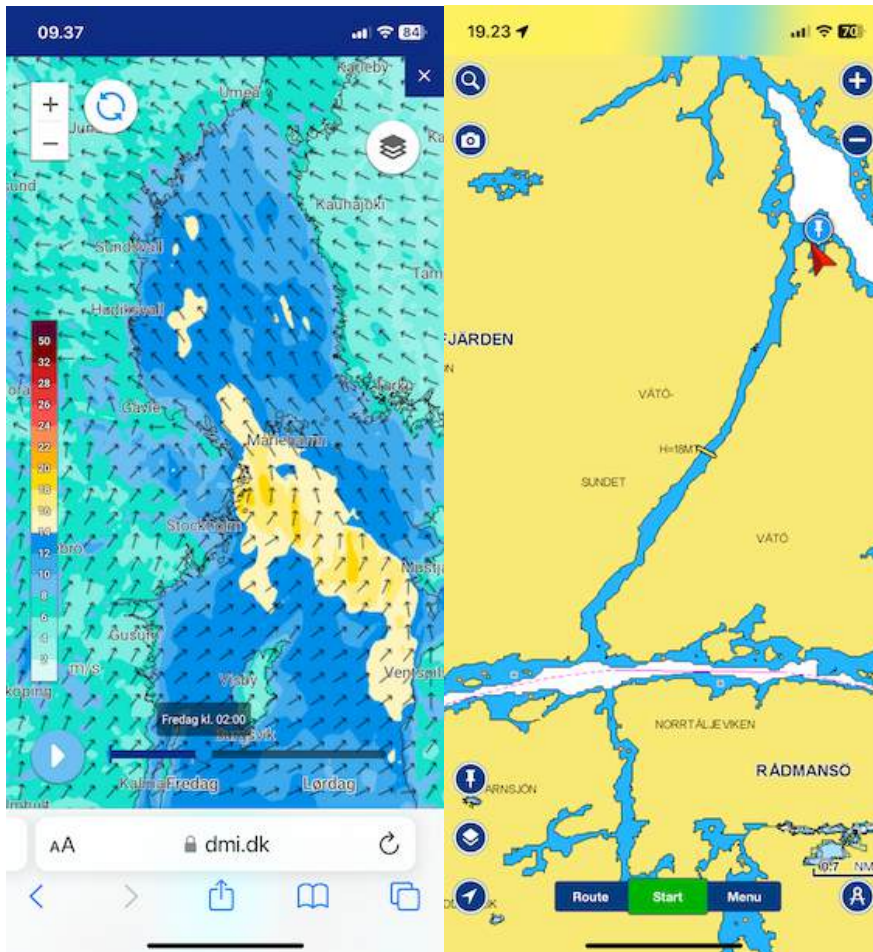
Torsdag d. 4/7

Regn igen i nattens løb, men pænt vejr da vi vågnede og spiste morgenmad i morgensolen. Missionen i Norrtälje var jo sådan set fuldbragt, så vi tankede vand, afleverede affald og gjorde søklar. Da så motoren skulle startes sagde Wroo.... klik klik, der døde starteren endegyldigt!!!

Hold da op hvor var vi heldige, tænk at det ikke var sket en af de foregående dage, hvor vi lå ude i mylderet af øer i skærgården. Nu var det så bare at få Skipperen anbragt i ”sydfynsk bedestilling” og få listet den gamle starter ud og den nye på plads. Desværre har man endnu ikke fundet ud af at anbringe starteren ovenpå motoren, så den ligefrem er tilgængelig!! Jeg blev en smule bleg, da det viste sig, at den nye starter var noget større end den gamle, men heldigvis passede den i montagehullerne, og den kunne lige præcis være der på længden. Efter de nødvendige eder, og de obligatoriske tab af værktøj ned under motoren, lykkedes det at få samlet det hele og få ledningerne på plads, og så skulle der testes – WROOOAM sagde det. Hold da op der fik motoren godt nok et spark, så den sprang i gang. Det var tydeligt, at den gamle starter havde været døende i længere tid!



Så var det endelig afgang kl 10.50, men vi havde på gårsdagens palaver konstateret, at det ikke var lige nu vi skulle over til Åland, så vi havde besluttet at tage den så indenskærs som muligt nordpå gennem et par meget smalle sund, mens vi lod det blæse af ude i Ålandshavet.



Første etape var kun på 11 sm gennem Vätösundet op til en ankerplads. En enkelt 18 m bro var intet problem og vejret var rimeligt. Det viste sig at vores udvalgte ankerplads levede op til de fleste af vores kriterier – skov der gav læ, svajeplass, ubebygget, ingen elkabler og ingen lumske skær. Det eneste problem var at der var rigeligt dybt – også mere end kortet sagde, så vi endte på 5 m vand, men kunne ikke komme længere ind, hvis vi skulle have svajeplass.





Vi havde ankeret i bunden 12.45 og frokosten var udskudt til vi kunne sidde ved bordet i cockpittet.



Som lovet kom der byger i løbet af eftermiddagen og det fløjtede noget i riggen, men vi lå fast og godt. Der kom en enkelt svensker, men da han så at vi havde taget ”kongepladsen”, så sejlede han igen.

Aftensmad, aftensbad i cockpittet og kahytshygge.

Fredag d. 5/7

Som sædvanlig flovede det af til natten og bygerne faldt sammen, så det blev en stille og rolig nat, og en morgen med sol – ikke fra en skyfri himmel, men alligevel.

Aftenpalaveren havde resulteret i, at vi ville fortsætte nordpå gennem det smalleste vi overhovedet kunne opdrive, nemlig Vädö kanalen. Oprindeligt en fjord og en sprække i klippen. Helt tilbage i tiden var passagen sejlbart, men i middelalderen lukkede den på grund af tilsanding og landhævning. I 1600-tallet lod Kong Carl Gustav den udgrave, men den lukkede igen, så næste uddybning skete fra 1819 til indvielsen i 1840. Kanalen giver en sikker og vejruafhængig indenskærs passage på et stykke af kysten, hvor der ikke er en ydre skærgård ud i Ålandshavet til beskyttelse.



I dag holder kanalen minimum 2 m, der er to broer der skal lukkes op, og en fast bro på 18 m. Det var en meget smuk sejlads, i solskin og letskyet.

Broerne gav afsejlingstidspunktet, der var 6,3 sm til den første og den åbnede kl xx.30, så kl 7.45 startede vi motoren!!!!, halede vi ankeret op, satte storsejlet og sejlede deropad, klar i god tid til broåbning kl 9.30. Den næste bro lå så yderligere 2,4 sm fremme, og med en hastighedsbegrænsning i kanalen på 5 kn passede det fuldstændig med at den åbnede kl xx.00, så vi sejlede stort set lige igennem☺☺





For at holde dagsetapen ”passende” var vi enige om at gå i havn i Grisslehamn helt oppe i nordenden af Vaddö, efter 19 sm (der var heller ingen oplagte ankerpladser). Det passede lige med frokost!! Gästhamnen var en del af campingpladsen, med reception, reservering, autocampere i læssevis, minigolf og alt, det kostede så også lige 400 SEK!!

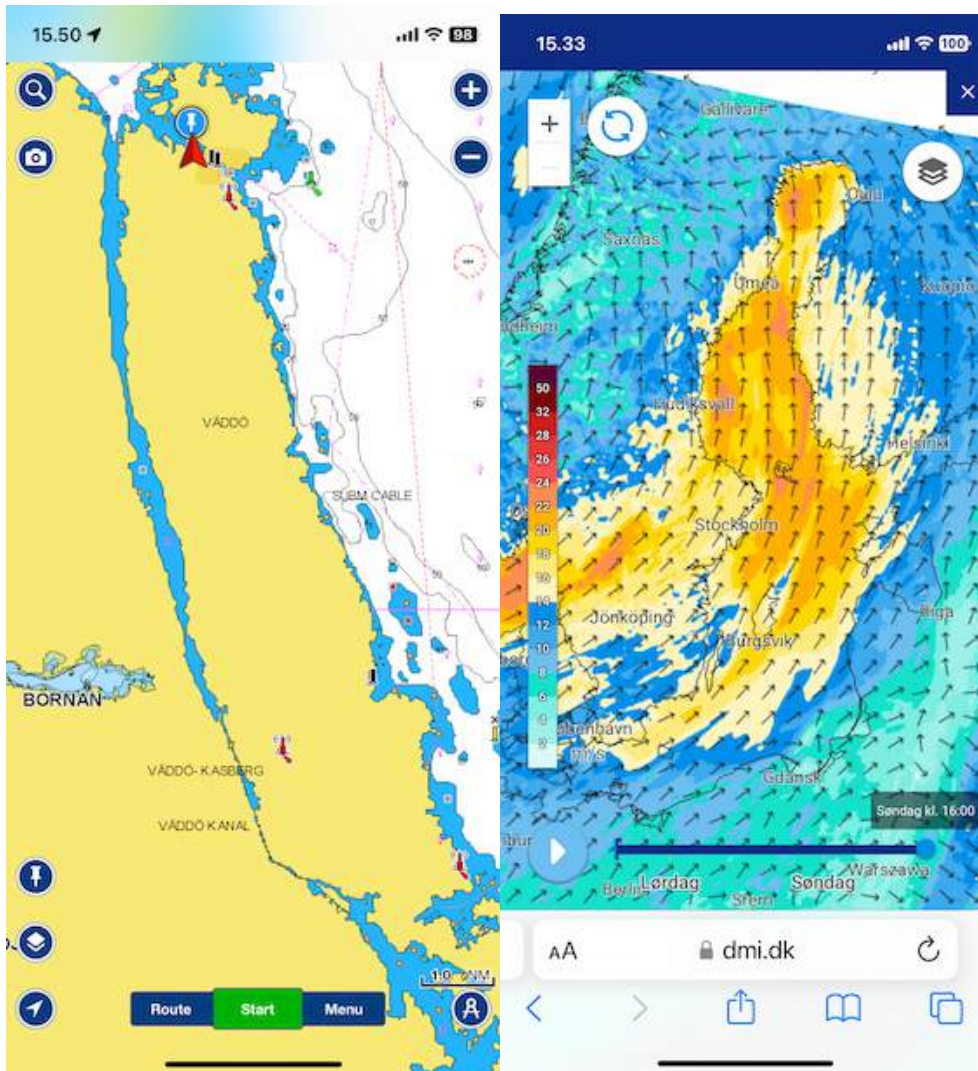
I løbet af eftermiddagen begyndte dagens regnbyger at tårne sig op, og vi fik lige et par lyn også, men vi kom i land uden at blive våde og fik besigtiget Grissleholm grundigt. Det er det sted i Sverige som ligger tættest på Åland, og byen har 2 havne, en der vender ud mod Ålandshavet og så den ”indenskærs” som vi lå i. Vi gik de få hundrede meter gennem ”byen” med en lille lokal ICA og et par spisesteder, over til ”oceanhavnen” – det var en gammel fiskerihavn, der så lidt forsømt ud, og så var der færgehavnen med den korte rute til Åland (1,5 time).



Det havde altid været overfartssted og en postrute til Åland, og helt tilbage i 1600-tallet begyndte man at konkurrere om, hvem der hurtigst kunne ro og sejle posten den godt 20 sm lange tur til/fra Åland. Konkurrencen findes stadig og blev i år afholdt i juni måned (kunne vi se på opslag), og den foregår i gamle træ sejl- og robåde.

På vejen tilbage fra gåturen faldt vi ind på et lille lokalt madhus, og jeg fik en lektion i svensk. Löjflundar er ikke en særlig tilberedning af helleflynder – det er ”løje filet”, og løjen er en sild, så det var altså stegt sild med kartoffelmos, smeltet smør og tyttebær – men pyt det var lokalt og smagte godt 😊😊

Bygerne faldt som sædvanlig sammen til aften, så det blev stille og solskin – igen 😊, men vindstyrken i vejrprognosen til aftenens palaver var liiidt kedelig 😞😞



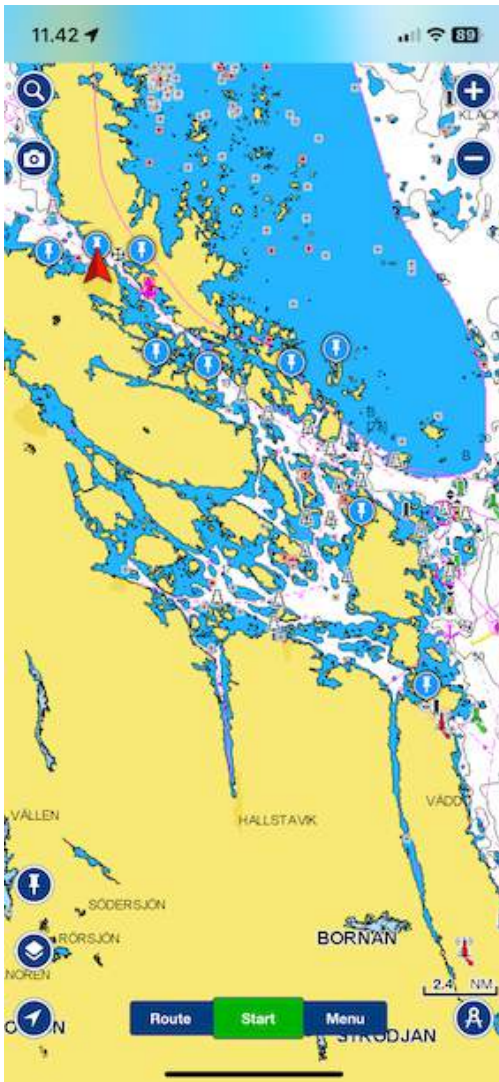
Lørdag d. 6/7

Gårdagens aftenpalaver resulterede i, at vi besluttede at bruge ventetiden på et passende vejrvindue til Åland, til at tage helt op i enden af skærgården og besøge det eneste sted på den svenske østkyst, hvor man kan se solen gå ned i havet. Da samtidig vejrudsigten lovede ubehageligt regnvejr lørdag aften og nat og et endnu mere ubehageligt blæsevejr søndag, var der enighed om behovet for en havn med læ for S'lige vindretninger. Målet blev derfor Öregrund. Distancen var 18 sm, og for at have maximale chancer for at få en go' plads var det derfor afgang kl 07.45.



Vejret var OK, vinden var jv-fr af SSW, så det var agten for tværs, det var noget skyet med enkelte solstrejf, det var koldt!!, men det var tørvejr - i modsætning til Danmark, der samtidig blev hærget af voldsom regn og torden og efterfølgende storm fra SW!!!!

Turen gik for genua og motoren til hjælp i de snævre passager, hvor vinden har en beklagelig tendens til lige at trække imod. Skærgården blev mere åben, og det sund vi sejlede i endte med at brede sig ud, der hvor Öregrund lå lige på den NØ'lige runding.



Vi var i havn ret præcist kl 12 og fandt en dejlig ”færgelejeplads”. Vi blev modtaget af to unge mænd med gule veste, hvoraf det fremgik at de var ”Hamnvård” – de tog imod fortøjninger, og det var i det hele taget service i højeste potens. Da vi var kommet på plads, gik jeg op på havnekontoret – tænk rigtige levende mennesker, der tog mod betaling og kunne svare på

spørgsmål. Man kunne heller ikke booke plads i havnen – FANTASTISK!!! – og man skulle ikke betale gennem en eller anden tåbelig hjemmeside. Det var en rigtig dejlig oplevelse, og de fik meget ros fra mig for den måde at håndtere det på. Prisen var 300 SEK/nat, og i anledning af det kommende lortevejr blev der bevilget strøm fra land til 75 SEK/nat.



Efter frokost og middagshvil var det tid til at besigtige Öregrund, der er en lille fisker- og lodsby med ca. 1500 indbyggere. Byen er berømt for sine mange fine gamle træhuse, der har overlevet brandene i fortiden. Der er en fin forhenværende fiskerihavn, som i dag er gæstehavn, og det er en turistmagnet, med masser af spisesteder og isboder, men bestemt hyggelig.



Der er i byen både en pænt stor COOP og en ICA-nära, så alle behov kunne opfyldes. For at det ikke skulle være løgn, så var der også et marked med boder på havnen i anledning af, at det var lørdag og ”sommer”.



Vi fik naboer, med et meget mærkeligt flag, så vi kastede os selvfølgelig over dem og skulle have en forklaring. Det er Roslagen's flag, altså det område som vi befandt os i her. De kom fra Uppsala og var på en 14 dages tur, som skulle ende i Gävle, hvor de ville efterlade skuden i 14 dage og så komme og sejle den hjem igen. Fruen ombord var ikke i den "pensionsmodne" alder endnu i modsætning til hendes mand, så hun skulle hjem og arbejde 😊😊



En tur rundt i byen, med en is der udgjorde dagens fika, og så spiste vi ombord, badede og passede de hjemlige sysler inden dagens TV-underholdning i det optrækkende regnvejr, der med knap et døgn's forsinkelse nu var ved at nå frem fra Danmark. Kalechen var oppe og vi var klar, og skulle det blive helt galt, kunne vi da starte oliefyret – i juli måned☹☹

Aftenens underholdning var så livemusik oppe i teltet oppe på kajen, men det stoppede kl 02.00 og da det pisregnede på det tidspunkt, faldt der hurtigt ro over gemytterne.

Søndag d. 7/7

Regnen holdt op hen ad morgenstunden, og så begyndte det at blæse. Det var solskin og det blæste en halv pelikan – helt som lovet, og det var jo årsagen til at vi lå her stadigvæk. Snuden i vinden og færgelejobomme på begge sider. De lå voldsomt meget mere uroligt inde i selve havnebassinet, hvor der var hækbøjer og slimelines, så de lå og kørte fra side til side.



Skipperen overgik sig selv og hentede frisk morgenbrød, eller hvad man nu kan kalde de vattede, blege stykker brød, der nærmest skulle trækkes tilbage i facon efter at være skåret over. Konsistensen af brødet tydede på at svenskere ingen tænder har 😊😊😊

Sådan en søndag i blæsevejr i en lille svensk by var stille – meget stille. Resterne fra gårsdagens festligheder i form af festteltet skulle pilles ned, og det så ud som om, det var nogle af deltagerne, der skulle gøre det – en af dem måtte i hvert fald lige have tømt maven – ovenud – udover molen!!!

Ellers var der hygge ombord i læ under kalechen, frokost og så tog Skipperen en tur op i Hembygsgården og så samlingen af lokale artefakter. Der var rigtig mange minder om tiden, hvor man faktisk havde bygget fyrskibe her på værftet, og hvor mange af besætningerne var herfra. Der havde været brug for mange fyrskibe her langs med kysten, med de enorme mængder af skær langt ud i havet. Som et minde var der opstillet plader fra stævnen på en 15.000 t Finsk tanker, der i 1985 med usvigelig sikkerhed havde ramt præcis det skær, hvor man var ved at bygge et bundfast fyr. Da man fik trukket skuden fri og skulle til at fortsætte arbejdet med fyret, havde man fundet 24 mm stålplader fra stævnen på tankeren, der var krøllet helt sammen og kilet ind i klippen. De var nu blevet et kunstværk på museet!!



Stedet havde også været en vigtig udskibningshavn for jern, der blev brudt inde på "fastlandet", det mindede den gamle officielle jernvægt om, den havde haft sin plads på havnen



Chefen havde i mellemtiden været lidt henne ad kysten og studeret byens historie fra grundlæggelsen i 1400-tallet, over russernes totale ødelæggelse i 1719 til opblomstringen i 1800-tallet da borgerskabet i Stockholm var begyndt at interessere sig for badning – også her.



Det var kort sagt en fin dag i solskin, men voldsomt blæsende. Chefen sponserede aftensmad på havnekroen, rigtig god mad og til en fornuftig pris.

Ingen opvask, dagens bad og dagens palaver.

Mandag d. 8/7

Dagen startede med sol og meget mindre vind end i går. Der blev serveret sen morgenmad i cockpittet under kalechen, for det var køligt. Det føltes som om, der var ”kulde” i dørken nede i kahytten, og det viste sig da også at vandtemperaturen lå på kun 11.5 °C – det er s’gu ikke OK midt i juli, men måske meget normalt i det her område??

Der blev udrustet en ekspedition op i COOP for storindkøb, da de næste dage ville byde på skærgårdsovernatninger.

Kl 10.40 var køleboksen fyldt til randen, vandtanken ligeså og vi lod fortøjningerne gå efter et rigtigt godt ophold.



Vi kom ud af havnen og fik sat en genua og stoppet motoren, og så gik det ellers for sejl SØ på ned mod den sydlige udsejlingsmulighed i det her område. Vi havde spottet en helt lukket ankerbugt, som vi ville bruge som natlogi inden hoppet over til Åland.

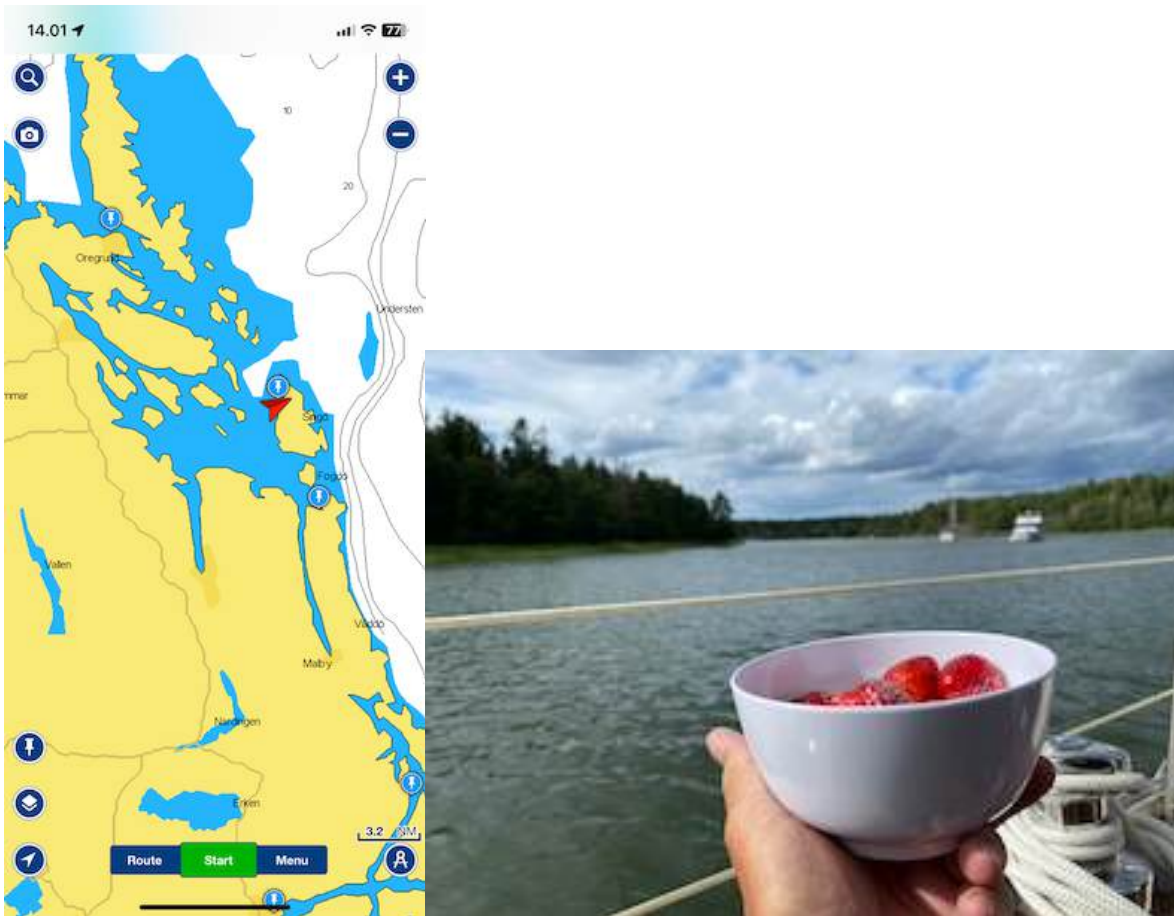


Det var en dejlig men kold sejlads, hvor vi kunne holde ca. 6 kn for genuaen alene, og hvor vi så oveni havde op til 1 kn medstrøm. Det første stykke var tilbage i vores gamle spor, inden vi drejede mere Ø over mod Singö, hvor vi listede rundt om et par usynlige skær og ind bag Prästholmen. På det officielle kort var der bare "blåt" uden dybdeangivelser i bugten, og det ville ikke have været et sted, hvor vi havde vovet os ind, men ifølge Garmin's fantastiske "sonarkort", så var der masser af vand – til os. Det passede og ganske langsomt fik vi snoet os helt ned i bunden af bugten, hvor vi kl 13.55 lod ankeret gå på perfekte 3 m i en helt lukket bugt, med skov hele vejen rundt. Der lå et par havarerede bådskure og længere inde et i lidt bedre stand, men det var også, sammen med 2 kajaker der var trukket på land, de eneste

tegn på menneskelig aktivitet. Til gengæld var der en ternekoloni på et skær, og de kom nysgerrigt og tog os i øjesyn oppe fra radarantennen. Dagens etape var på kun 13 sm, men det havde til en afveksling været for sejl!!



Da vi sad og nød dagens fika i form af friske svenske jordbær med fløde, kom der en kæmpe motorbåd ind i bugten. Han troede han kunne gå længere ind end os, men det kunne han ikke, og han endte med at ankre længere ud. Ankeret var dog for lille og kæden for kort til det kæmpe vindfang han havde, så han drev et par gange med ankeret og endte med at sejle, sammen med en sejlbåd der var kommet ind lidt senere, og som han åbenbart kendte. Vi endte derfor igen helt alene her i den svenske natur, her på den yderste ø i skærgården ud mod Ålandshavet.



Bemærk at på billederne med skærmdumps fra Navionics, der angiver de blå cirkler med noget hvidt indeni, de steder hvor vi har overnattet

Ved 20-tiden kom de sidste rester af dagens regn og tordenbyger fra Danmark op på himlen, men der var kraften gået af dem, og det blev bare til overskyet vejr.

Tirsdag d. 9/7

Skipperen vågnede som sædvanligt kl. alt for tidligt, med det resultat at vores planlagte ”ståen op” kl 6 blev til afsejling kl 05.40, men hvad pokker når jeg ikke kan sove, så er der jo ingen grund til at Chefen ligger og går glip af en smuk morgen..... 😊😊😊

Det VAR en smuk morgen, letskyet og sol, men køligt grænsende til koldt, så der var dømt termokeddeldragt, selv om solen skinnede – MIDT I JULI!!!!!!



Vi snoede os ud gennem mylderet af små øer og skær, bl.a. gennem hjørnet af det område, hvor der på kortet står – ”de kendte skær ned til 6 m er afsat, men derudover er området uopmålt” – ja tak for kaffe, men vi kom igennem uden problemer.

Der er stort set øer og skær hele vejen mellem Sverige og Åland, på nær et relativt smalt område, hvor der er dybder ned til 240 m. Det område er så gjort til trafiksepareringsområde for de store skibe, og et sådant område skal vi som lystsejlere passere vinkelret, så vi må ikke ligge og sejle ”på langs” i feltet. Det var lidt ærgerligt, men da vi jo har AIS sender, så ville myndighederne kunne se og registrere vores adfærd, så det blev til en lille omvej vinkelret over feltet. Der var to hollandske fragtskibe, der var ved at nærme sig fra hver sin side, men ikke noget der generede os.



Pludselig var vi i Finsk farvand, det betød at uret skulle stilles en time frem, det er første gang vi har prøvet det i Pipaluk. Det havde så den herlige effekt, at Chefen der havde frivagt på det tidspunkt, nu lige pludselig havde fået en times frivagt ekstra, et faktum jeg ikke var sen til at påpege, da hun blev kaldt ud 😊😊😊



I vagtskiftet blev det svenske gæsteflag byttet ud med Ålandsøernes flag.

Vi snoede os videre mellem skær og øer. Det var altså underligt, at der her langt væk fra det faste land pludselig lå en lille klippe og stak hovedet ovenfor, og at bølgerne slog ind over usynlige skær. Nogle af skærene var forsynet med båker og/eller fyr, mens andre bare "var" der!!



Vi havde genuaen oppe, i starter var det mest for et syns skyld, men efterhånden friskede den af SW.

Da vi nærmede os det nordligste hjørne af Åland kom vi ind i bølgelæ, og vi var i vores yndlingssituation, fladt vand, slæk på skøderne, sejlluft og solskin!!



Vi rundede nordspidsen af Åland og kom dermed til vores hidtil nordligste position nogensinde 60°26,84 N, derfra gik det igen lidt sydpå, ned i den bugt vi havde udset os – Djupviken. Ank kl 12.45 efter 41 sm. Det var en rigtig fin bugt ind i højlandet, med træer og totalt læ. Desværre er der en udpræget mangel på rigtig gode ankerbugte på Åland, da der

ligger en gudsjammerlig masse skær alle steder. Det betyder så også, at der er lidt sammenstimling i de gode af slagsen, og her endte vi med at ligge 10 til nat. 4 lå med stævnen ind i klipperne og 6 for svaj. Der var to svenskere, os fra Danmark og resten var finner.

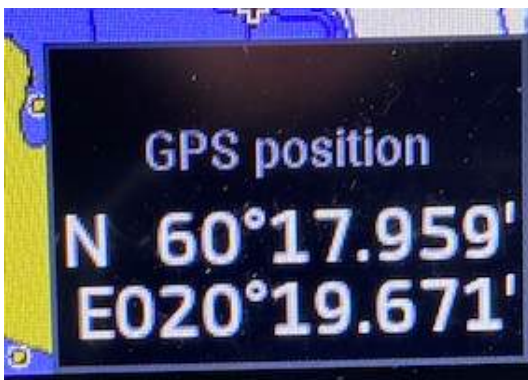


Det var som sagt en rigtig fin bugt, der var solskin fra en skyfri himmel, totalt læ og solen gik først ned kl 23.15.

Onsdag d. 10/7

Da vi lige så stille trak ankeret op kl 06.40, var det stille og sol fra en skyfri himmel, og antallet af ankerliggere var vokset til 15 stk, men alle havde placeret sig ”respektfuldt”.

Vi listede ud for motor og fulgte kysten af ”Fasta Åland” rundt mod SØ. På det stykke passerede vi vores østligste punkt nogensinde på $20^{\circ}19.671'$ Ø. Herfra ville kurserne fremover være mest omkring SW og pege i retning af Ballen, hvor de indtil nu havde peget mod NØ, så nu kunne vi sige, at vi havde vendt næsen hjemad!!



Det var koldt i vinden, når solen ikke var på, men et kig på Google Earth afslørede, at vi faktisk befandt os lige så langt mod nord som de sydlige bygder i Grønland, så det var vel OK, at det var lidt køligt 😊😊😊

Klipperne vi passerede bar tydeligt præg af at være blevet grundigt skuret af isen i Istiden, de var runde og glatte undtagen nogle steder på sydsiderne, hvor isen bare var gledet henover.



Derudover var det et landskab med ufattelige mængder af lave øer med trævækst, når de var inde i læ, og masser af skær der stak op overalt. Afmærkningen var i orden og kortene passede, så der var ingen navigationsproblemer, men bare et krav om konstant opmærksomhed.



Kl 11.30 fangede vi en hækbøje og fik stævnen i land ved broen på ”Putte’s camping” i bunden af Notviken efter 24 sm. Formedes 16 EUR betalt til Putte ham selv, kunne vi ligge en nat, og bruge bad og toiletter, få vand og komme af med affald – dog skulle der 1 EUR i automaten for at få 4 min varmt vand. Der var i øvrigt 300 m op til toiletbygningen og 500 m op til reception og iskiosk gennem en noget tom campingplads. Værten fortalte, at hvis han var heldig, så ville der komme ryk-ind fra næste fredag og med lidt held så i 3 uger – det var sæsonen på Åland!!! Vi følte os i den grad hensat til vores campingtur på Island sidste år 😊😊



Det viste sig, at vi ved et tilfælde var landet lige midt i en af Ålands største seværdigheder, den russiske fæstning i Bomarsund. Vi måtte lige læse lidt op på den Finsk/Ålandske historie for helt at forstå, hvad det var vi var havnet i.

Finland var en del af Sverige tilbage fra ca. 1150 (da Sverige opstod som samlet kongerige) til 1809, hvor Finland blev erobret af Rusland – som allerede dengang forsøgte at bemægtige sig sine nabolande med vold og magt!!! Russerne gik over det frose hav og angreb og erobrede også Åland, selv om svenskerne havde fjernet og ødelagt så meget som muligt.

Åland blev den vestligste bastion i det russiske imperium, og her startede så fæstningen ved Bomarsund's historie. Her skulle centrum i Åland være, og her byggede russerne deres hovedstad/befæstning. Et kæmpe anlæg der aldrig nåede at blive helt færdigt, før det i 1854 i forbindelse med Krimkrigen blev angrebet og erobret af en engelsk/fransk flådestyrke. Det der gjorde fortet sårbart, var at det dels ikke var helt færdigt, og dels at det var planlagt i en tid med sejlfartøjer. Nu var det imidlertid dampfartøjer, og de kunne gå gennem de snævre sund og angribe fortet "bagfra". Ødelæggelsen af fæstningen og russernes nederlag på Krim medførte at Åland i 1856 blev erklæret demilitariseret zone. Fortet blev revet delvist ned og gjort ubrugeligt.



Det forhindrede dog ikke russerne i igen i 1914-18 at bygge et mindre forsvarsværk på Åland, det blev dog nedkæmpet af tyskerne, så russerne endegyldigt trak sig fra øerne. Finland blev i øvrigt selvstændigt i 1917 og i den forbindelse ønskede 95 % af Ålændingene at komme tilbage til Sverige. Det ønske gik i hårdknude og i 1920 blev det i Folkeforbundet besluttet, at Åland skulle tilhøre Finland, men have vidtgående selvstyre. Åland skulle derudover være demilitariseret zone.



Åland er siden blevet en del af EU og har ligesom Finland EUR som valuta, men Åland har opretholdt en særstatus rent momsmæssigt, da der kun er to indtægtskilder på øerne for de ca. 30.000 indbyggere – turister og færgefart med todfri indkøb undervejs!!



Vi tilbragte eftermiddagen med at vandre rundt i historien, og det var virkelig et kolossalt projekt. Der var dog ikke så meget tilbage, da en del af materialerne blev brugt til kirkebyggeri i Helsinki.

Eftermiddagen blev som lovet noget blæsende kunne vi høre i trætoppene over vores beskyttede bugt. I løbet af eftermiddagen blev der for øvrigt trængsel ved broen, alle finner på nær Pipaluk og et skiw fra Tjekkiet!!!!

Og aftenpalaveren ?? – udsigt til regn det meste af dagen i morgen, fra tidlig morgen til mindst kl 16, og så var det jo udelukket at sejle!!!!. Så blev kalechen rejst, og der blev aftalt – sovning til naturlig (Chefen's ☺☺☺) ”vågnetid”. Men aftenen her i skovsøen var dejlig!!

Torsdag d. 11/7

Vejret blev nøjagtigt som forudsagt regn og blæst fra morgenstunden, aftagende vind og regn stort set uafbrudt hele dagen, så det var IKKE vejr til at sejle, slet ikke da regndisen hang tungt og reducerede udsigten til et gråt slør!!

Og Chefens naturlige ”vågnetid”, thjae – dagens første måltid blev frokost kl 12, til hvilken Skipperen lod udskænke såvel øl som snaps – det var bestemt ikke vejr til andet!!!!

På grund af den fraværende sol gav solcellerne ikke meget strøm, og vi måtte trække kablet i land (formedelst 5 EUR). Desværre var vores Internetforbindelse så sløv, så den ikke tillod streaming af levende billeder. Der havde vi så selvfølgelig en plan B, idet fjernsynet indeholder en DVD afspiller, og vi medbragte et passende udvalg af film til netop en lejlighed som denne – regn og ingen netforbindelse!!



Ca. halvdelen af vores naboer ved broen sejlede, og der kom lidt færre ind, så det var generelt en meget stille dag på kontoret, og vejret var heller ikke til de lange traveture i land. Det var godt at vi havde været på opdagelse i går.

Chefen havde bestemt, at vi skulle op og se hvad Putte's cafe bød på, men da tidspunktet nærmede sig, så regnede det stadig, så Skipperen måtte i kødgryderne og Chefen vaske op.

Heldigvis stoppede regnen – næsten, så vi kunne komme op i bad inden køjetid.

Og sådan gik den dag.

Fredag d. 12/7

Vi vågnede til noget helt andet vejr, det var lunt – nærmest lummer, stille og solskin. Så det var vejr til at sejle igen. Med respekt for dagens korte distance (13 sm) blev det til morgenmad under en drivvåd kaleche, som vi så efterfølgende nødtvunget måtte pakke sammen.

Vi startede kl 9.40 og på vej ud fra pladsen så vi at der var kommet en Najad – ”Matronen” fra Faaborg ind i aftenens løb. Det var den første dansker vi havde set i godt 1 uge.



Afsejlingstidspunktet var for øvrigt valg så passende, så vi var til søs kl 10 og skipperen dermed var berettiget til en pibe!!!



Så gik det ellers for motor ud af vigen og rundt om et par øer, inden vi passerede en trækfærge og kom ud i den store bugt midt i fasta Åland – Lumparn.



Vi skulle over i det NØ'lige hjørne for at finde dagens fjord Slottssundet, der ledte op til Kastelholms Slott og gæstehavn.



Der var masser af ledige pladser, og vi snupede en med en bølge agter, i øvrigt en bølge som vi så delte med en Schweizisk HR 352. De var lige ved at skulle sejle, og fru en ombord beklagede sig højtlydt over, at nu blokerede vores svenskerkrog så for deres. Jeg påpegede stilfærdigt, at i det øjeblik de slækkede lidt på deres agterfortøjning, så ville deres krog lige så elegant synke ned under vores. Det havde fru en noget vanskeligt ved at forstå, og de havde da også noget hyr med at få bjerget deres krog. Chefen stod oppe på fordækket under denne interessante manøvre og fik øjenkontakt med en finsk dame i et skiw på den anden side af Schweizeren. Hun måtte simpelthen vende ryggen til, for at hendes grin ikke skulle blive pinligt. Til sidst lykkedes det dog for Schweizeren at komme fri og afsted, men jeg blev enig med finnen om, at det egentligt var utroligt, at de havde klaret at komme ud af reservatet nede i alperne 😊😊



Det var et dejligt sted, med en levende havnefoged der kom og tog i mod forfortøjningerne og som også tog mod betaling af de 38 EUR !!! som opholdet kostede. Det var så incl. vand, strøm, bad og badstue der var varm fra 16-20.

Vi var sejlet fra den ene trestjernede seværdighed til den anden. Her lå de på rad og række. Vi startede i frilandsmuseet Jan Karlsgården, der havde samlet gamle bygninger fra hele Åland.



Så kiggede vi lige over på Åland Destillery og på Fængselsmuseet, inden vi hastede ned til Kastelholm Slott, der havde åbent til kl. 17. Vi var der kl. 16.40 og da vi skulle betale for entreen, spurgte den rare mand, om vi vidste at de lukkede om 20 min. Det vidste vi godt, men hva' fa'en skulle vi gøre, vi ville jo gerne nå at se det. Det syntes han var i orden, og så ville han ikke have penge for billetterne, så vi strøg ind og igennem slottet. Kasteholm slot er der eneste fæstningsbyggeri fra middelalderen på Åland. Det blev opført i midten af 1300-tallet som magtsymbol og center for den svenske kongemagt på Åland. Slottet blev for øvrigt erobret af den danske flåde i 1507!! en brand lagde i 1745 slottet i ruiner, og så blev ruinen brugt som stenbrud for egnens bønder, frem til slutningen af 1800-tallet hvor en restaurering blev påbegyndt. Slottet er i dag delvis under tag og rummer udstillinger.



Nu havde vi således på to dage ordnet alle seværdigheder på Åland (uden for Mariehamn) på nær skolemuseet, der ligger på en ø ad H... til ovre østpå.

Som et kuriosum kan nævnes, at en af de andre ting som Ålændinge fremhæver, er muligheden for langdistance skøjteløb. Skøjtesæsonen starter i november og slutter i april, og man kan i gode vintre!!! løbe på havet i hele skærgården – det er et andet klima en vi er vant til. Det blev også bekræftet af den finne, vi lå ved siden af. De kunne ikke sejle om vinteren, da der var ca. 1 m is i deres havn!!!

Aftensmaden betød arbejde for både skipperen og Chefen, da den blev tilberedt og indtaget ombord ☺☺

Aftenbadet gav en opvisning i finsk saunakultur. Døren til omklædningsrummet stod pivåbent, og finnerne gik fra saunaen og ud og sprang i havnen og sad i solen, mens de forfriskede sig med øl og sager. Der var dog den restriktion, at det kun var dåser der måtte medbringes i saunaen, men de hyggede sig glimrende alligevel ☺☺

I øvrigt en fantastisk fin, lun og stille sommeraften der indbød til en sundowner i cockpittet, mens solen ved 23 tiden forsvandt bag træerne ovre på Finlands bedste golfbane (havde vi læst!!).

Lørdag d. 13/7

Da vi var oppe for lige at ”hælde vandet fra kartofler” ved 6 tiden, var det tæt tåge. Da vækku-uret ringede kl 07.30, var det heldigvis blevet solskin og strålende blå himmel. Sommer på Åland!!!

Afgangstidspunktet var bestemt af tre ting – åbning af broen over Lemströmskanalen kl xx.00 og ankomst til Mariehamn’s østre havn ved middagstid for at sikre en go’ plads. Afstanden til broen var ca. 10 sm og derfra knap 3 sm til havnen. En sidste vigtig faktor var, at der blev solgt frisk morgenbrød i havnekiosken fra kl 08.30.





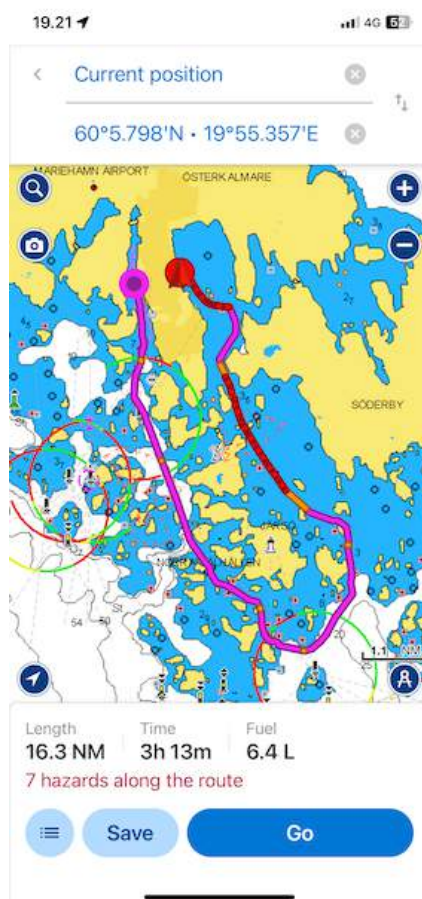
Det hele gik op i en højere enhed med afgang kl 08.35 med frisk brød ombord, havblik og sol!!



Det passede med, at vi kom igennem broen ved åbningen kl 11 og var ved havnen kl 11.40. Vi var lidt spændt på, hvordan det var at få plads en lørdag i højsæsonen, men vi blev mødt udenfor havnen af en ung mand i gummibåd, der viste vej ind til en fin PÆLEplads. Havnepengene blev betalt for 2 nætter (36 EUR/nat – ikke så slemt som frygtet), og havnen var nærmest halvtom.



Så var vi kommet til byen – den eneste by på Ålandsøerne, hovedstaden med en befolkning på 12.000 indbyggere. Byen blev grundlagt i 1861 i den russiske tid, og er opkaldt efter Zar'ens hustru Maria Aleksandrova. Det er en lav og meget grøn by, med en meget bred "hovedgade" med park på midten. Hovedgaden går fra Østhavnen til Vesthavnen tværs over den landtange som byen er bygget på. Vi lå i Østhavnen, fordi vi var kommet over den store bugt ind i Fasta Åland der hedder Lumparn og ind gennem Lemströms Kanal. Skulle vi have været om i Vesthavnen havde det været en tur på yderligere 16.5 sm.



Ved denne hovedgade ligger alle de officielle bygninger, med rådhus, embedsværket og nede ved Østhavnen, parlamentet. Der ligger også det tyske og det russiske konsulat, og foran det russiske konsulat afholdtes hver dag kl 17 en demonstration mod Ruslands krig i Ukraine. Den deltog vi selvfølgelig i!!!



Eftermiddagen bød på en orienteringstur tværs over til Vesthavnen, hvor alle færgeruter og krydstogsskibe har anløb, og hvor den ”fine” sejlkлуб holder til. Der var Nauticat træf, så der var fyldt – det var godt vi tog Østhavnen.



Vi fandt også lige søfartsmuseet, der er på planen for søndagsudflugten. I det hele taget er søfart noget af det helt bærende i Ålands historie og selvforståelse. Den gamle fuldrigger Pommern (søsterskib til Passat der ligger i Travemünde) ligger i havnen som en del af museet.

Der er et væld af færgeruter til Finland og Sverige, alle drevet af muligheden for at handle toldfrit ombord. Faktisk var der i havnepengene her inkluderet en gratis bus- og færgetur fra Eckerö til Grisslehamn i Sverige.



Vi endte på en restaurant, hvor Chefen spenderede aftensmaden og på den måde slap for opvasken. Tilbage i Pipaluk kom kalechen op. Nu var vi tilbage til det sædvanlige kølige aftenvejr efter en skøn sommerdag. Strøm var inkluderet i havnepengene, men desværre havde Telia ikke fundet det interessant at dække Åland, så vi droppede fjernsynskiggeriet!!

Ved dagens bad blev vi igen forundret over saunakulturen, det var lørdag aften og folk stimlede sammen i baderummet og saunaen. Med øl(dåser) i hænderne gik de ind i saunaen og snakkede og hyggede sig, kom ud og fik en brusetur og så ind igen med nye forsyninger. Det er en noget anderledes måde at fejre en lørdag aften på!!!!

Dagens frontsystem nærmede sig langsomt fra syd. Himlen blev mere og mere grå, og lige før solnedgang fik vi de smukkeste farver på skyerne mod nord og denne spektakulære regnbue mod syd. Det var så tegn på at regnen var lige ved at ramme os!



Søndag d. 14/7

Det blev regnvejr, men ikke de voldsomme skybrud som det havde været over Danmark og Sydsverige, næh som sædvanlig delte fronten sig og tyndede ud på sin vej nordover, og da den nåede os, var det med "almindelig" regn. Efter regnen kom blæsten, vinden drejede langsomt

fra NØ over Ø og fra morgenen stod den i SØ. Det gav noget uro i havnen, men vi havde begge vores gummikødben i som forfortøjninger og slap for de hårde nøk.

Da vi i fred og ro havde spist morgenmad, var det tid til et museumsbesøg på det verdensberømte maritime museum ovre i Vesthavnen.

Åland er et sømandssamfund, på linje med Marstal og Fanø. I Starten var det bønderne og fiskerne, der fik bygget og udrustet fartøjer, der kunne sejle øernes eksportvarer – brænde og fisk til fortrinsvis Stockholm. Senere blev udsynet større, og de begyndte at sejle fragt i overvejende Nordeuropæiske farvande. Nogle af Ålændingene investerede i større skibe og begyndte på rigtig langfart. Der blev oprettet søfartsskole og navigationsskole, og det at tage til søs blev en helt naturlig del af livet for (fortrinsvis) mændene.



Den nok mest navnkundige Ålandske skibsreder var Gustav Erikson, der som den sidste reder i verden holdt fast i store lastbærende sejlskibe (uden motor!!). Da resten af verden i begyndelsen af det 20'ende århundrede langsomt gik over til damp og motorkraft, købte han op af de billige store sejlskibe. I 1937 havde han 17 store 4 mastede barker, mens der i resten af verden kun var yderligere 7-8 stk. Han ejede blandt andet de legendariske "Flying P-liners" fra det tyske rederi F. Laeisz: Passat, Pamir, Pommern, Ponape, Parma og Penang og hans stolthed og flagskib fuldriggeren Herzogin Cecilie.

Anden verdenskrig kostede ham mange tab af skibe, men han genoptog sejladsen med de 11 han havde tilbage. På det tidspunkt var det kun de virkelig lange sejlads, der kunne betale sig, nemlig hvede fra Australien og guano fra Chile. Al anden fragt var overtaget af motorskibe, der bl.a. kunne gå gennem Suez- og Panamakanalen.

En tur efter hvede i Australien betød en jordomsejling. Typisk tog skibene afsted fra Mariehamn i september, op nord om Skotland (den engelske kanal var for snæver og trafikeret at krydse ud igennem!!), ned gennem Atlanten, syd om Afrika og ud til Australien, hvor de ankom samtidig med, at hveden var høstet og klar til eksport. Så lastede de 50-60.000 sække hvede og så startede "the grain race" hvor alle forlod havnen samtidig. Det sidste store race

var i 1939 hvor 12 store råsejlere deltog (af dem var de 10 fra Åland). Fra Australien gik turen syd om Kap Horn og op gennem Atlanten til England, hvor hveden blev losset. Turen fra Australien til England var én lang kapsejlad, hvor der blev spillet på vinderen, og hvor der blev udlovet pokaler (og hæder!!) til den hurtigste. Hvis man tilbagelagde turen på under 100 dage, blev det betragtet som hurtigt. Parma holdt rekorden på 83 dage. Efter losning gik skibene i ballast tilbage til Åland, hvor de som regel ankom i juni. Så blev skibene vedligeholdt og var klar til afgang igen i september. Den danske 5 mastede bark København (tilhørende ØK), der på det tidspunkt var verdens største sejlførende fragtskib (det var også skoleskib), deltog også i disse sejladser og forsvandt sporeløst i Sydatlanten i vinteren 1928-29

Den sidste rundtur blev sejlet så sent som i 1949 hvor Passat og Pamir var alene om det, og de blev de sidste sejlførende fragtskibe, der rundede Kap Horn!!

Hele denne maritime historie er samlet på Mariehamn Maritime Museum, og verdens bedst bevarede bark – Pommern – ligger som museumsskib foran museet.



Jo det var et museum, der stod meget højt på Skipperens ønskeseddel og vi brugte hele dagen på museet og ombord i Pommern, der var fuldstændig uændret, fra hun sidste gang var afsted, og hvor der var adgang overalt.



Søsterskibet Passat blev ombygget til ukendelighed og ligger i dag i Travemünde, men uden adgang til det indre af skibet, hvor der undervejs blev indrettet en masse kahytter til beboelse. Pamir blev købt og brugt som tysk skoleskib, men gik ned i en orkan ved Azoerne i september 1957.



Det var en stor oplevelse, og som sagt tog det hele dagen. Vi havde satset på lidt frokost på museet, men nej. Der var en restaurant, men den havde lukket om søndagen, så vi var meget sultne, da vi endelig ved 16.30 tiden fandt et sted at spise, det der blev dagens eneste måltid (udover morgenmaden).

Vel tilbage i Østhavnen var det blevet helt anstændigt vejr og vinden var drejet i ren S, så der var roligt i bassinet. Kalechen var blevet tør, og vi overvejede lige et øjeblik at bjerge den inden nat, men lod den blive oppe af hensyn til nattemperaturen!!

Efter dagens bad fik vi en kop the til palaveren og så var det køjetid.

Mandag d. 15/7

Så ramte vi "midtvejsdagen" halvanden måned gået, halvanden tilbage!! Gårsdagens blæsevejr og regnvejr var overstået, dagen startede noget skyet, med svag vind. Da jeg skulle ud at sætte flaget til reglementeret flagtid kl 8, kunne jeg konstatere, at der hang en noget truende sort sky med kurs mod os og antydningen af "gardiner" under. Et hurtigt ud kald til Chefen - der var halvvejs oppe (det mener hun, at hun er, når hun ligger på ryggen ☺☺☺), fik besætningen samlet i cockpittet på meget kort tid, og vi fik pakket kalechen sammen mens den var tør. Der kom lidt regn mens vi spiste, men så blev det igen tørvejr. Havnen var i løbet af de dage vi havde været blev næsten helt fyldt, tydeligvis af finske lystsejlere på ferie.

Vi udrustede en ekspedition med rygsække op i det "store" supermarked i byen og fik købt grundigt ind. Vi havde med vilje kørt køleboksindholdet helt i bund, så vi nu provianterede ud på ny, klar til 5-6 dage for anker. Kassemedarbejderen i supermarkedet kunne høre vi snakkede dansk og kunne afsløre, at han med en finsk mor og en dansk far nu havde boet 20 år på Åland. Hyggelig fyr der kunne løfte lidt af sløret for bosættelsen på Åland. Vi havde læst, at man skulle have boet fast på Åland i minimum 5 år og være finsk statsborger, før man kunne ansøge om at få lov til at købe fast ejendom. Han fortalte bl.a. at rigtig mange af husene ude i skærgården gik i arv i familierne, der oprindeligt kom fra de øer, men i dag boede i Mariehamn.

Vi fik de fyldte rygsække ombord og fik indholdet fordelt. Der blev tanket vand, og da vi kl 10.35 sejlede ud af havnen, landede vi lige på tankbroen og fik fyldt dieseltanken også. Derefter sluttede vi os til den armada af både, der var på vej ud af havnen. Det var den første uge i Ålandssæsonen, Finnerne var kommet og mange af dem skulle videre til Sverige. MarineTraffic afslørede et mylder af både på vej til og fra Åland!!



Vi skulle også til Sverige, men skulle lige have en overnatning mere på Åland, denne gang ude på en af de sidste øer inden Ålandshavet (Askö), hvor Bergskärsviken ville byde på læ for den rimeligt friske S'lige vind sidst på dagen og et passende natlogi 10 sm tættere på Sverige. Vi lod ankeret gå på 3.5 m vand kl 13.25 efter den "sædvanlige" slalomtur gennem snævre passager og rundt om skær og klipper med og uden båker. Som vi har gjort det flere gange på denne tur, så priste vi vores navigationsgrej i høje toner, det ville være ualmindelig meget mere anstrengende, hvis vi skulle bruge gammeldags papirsøkort!!

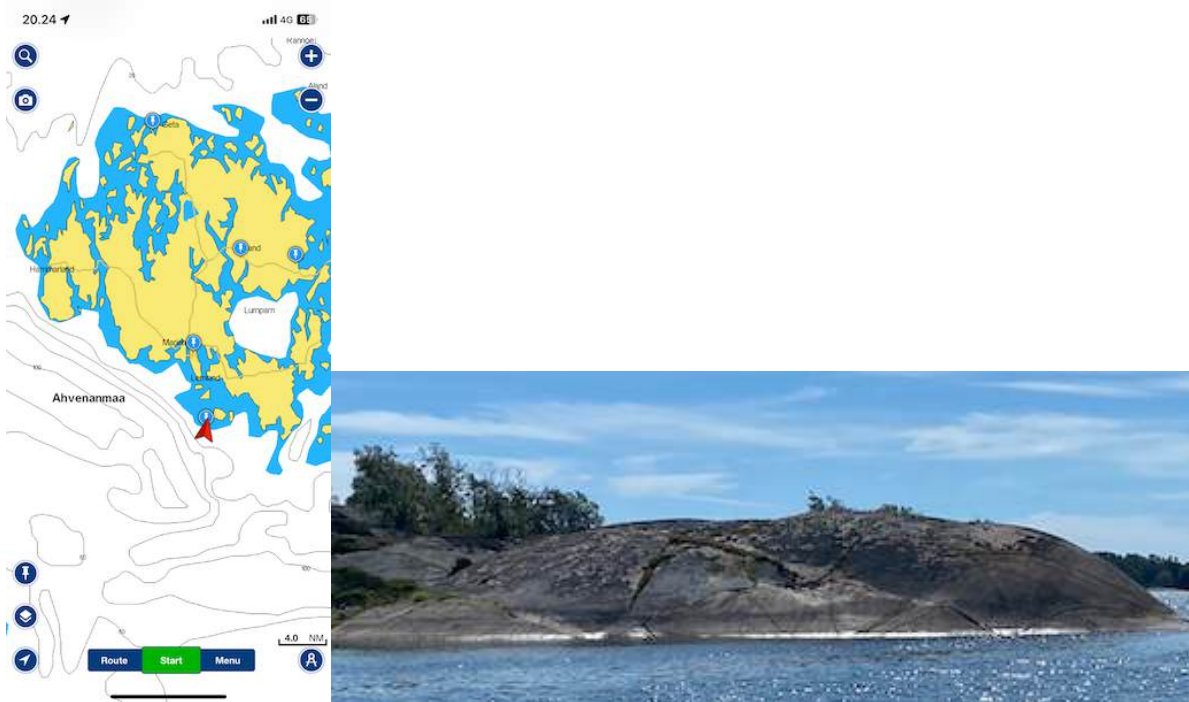




Da vi kom, var vi alene i bugten, men til aften var der samlet et internationalt hold. Der var os, en tysker, to finner, en svensker og en tjekke, alle parkeret med respektfuld afstand.



Da tyskeren kom ind, stod der en "indfødt" kvinde inde ved huset og råbte et eller andet, og så kom manden ud i jollen og fik gelejdet tyskeren ind i bunden af bugten. Vi undrede os lidt, men kort efter sejlede de ud i jollen og satte et garn ovre i det område, hvor tyskeren var ved at gå for anker – de ville ikke have generet deres fiskeplads af turister ☺☺☺



Det blev dejligt vejr med sol, så Skipperen markerede halvvejsdagen med et bad – altså i havet – vandet var stadig helt oppe på vanvittige 18 grader!!! Chefen nøjedes med at se på og holdt sig til det varme vand i cockpits bruseren.

Aftenpalaveren bestyrkede enigheden om at udnytte vejrvinduet i morgen formiddag til at krydse over til Sverige. Udfordringen var at finde et passende sted at ankre på den ”svenske side”, da vinden sidst på dagen ville friske op og svinge fra NØ til SØ. Chefen fandt dog et godt bud på en beskyttet bugt uden søkabler, tæt bebyggelse og ubehagelige skær.

Til aften trak det lovede ”natteregnvejr” op på himlen, men vi lå som i en andedam.

Tirsdag d. 16/7

Det regnede mere eller mindre hele natten, men da vækkeuret ringede kl 05.45, var det tørvejr, men alt var fugtigt. Vinden var som lovet ganske svag S’lig, og solen begyndte at komme igennem. Vi halede ankeret op, og 06.10 var vi på vej ud mellem de sidste skær i Ålands skærgård. Derfra kunne vi sætte kursen lige tværs over Ålandshavet mod vores udvalgte bugt i Sverige, hvor anduvningen var nem.

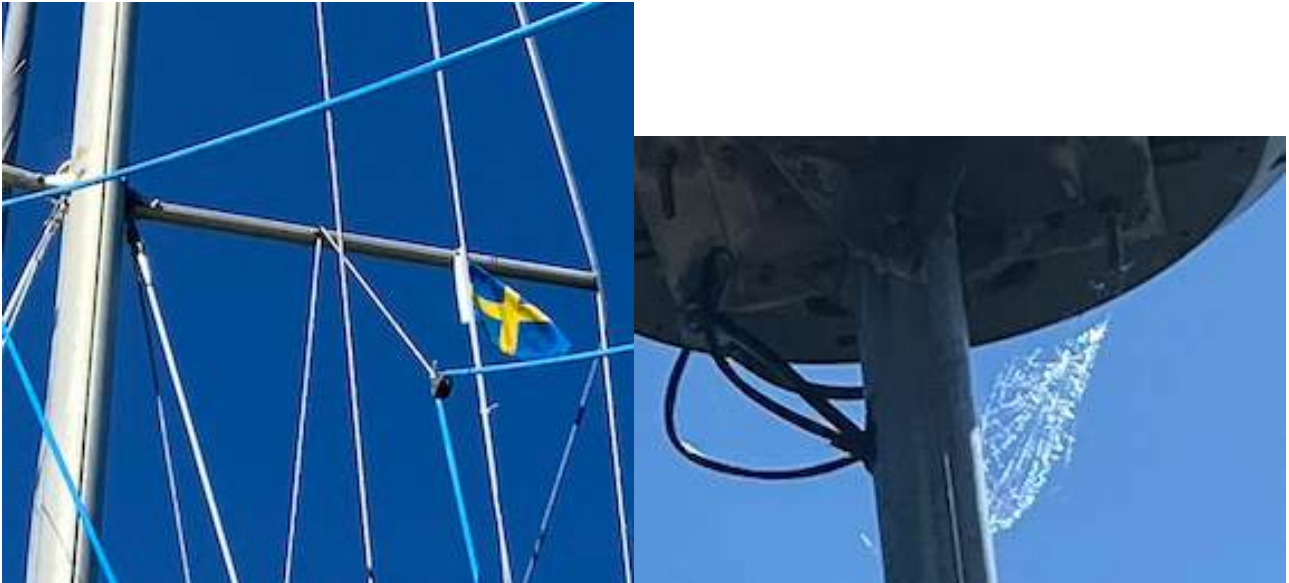


Vi fik morgenmaden undervejs, og så blev genuaen rullet ud, den kunne i starten stå fuld, men halvvejs ovre flovede det, og tågen kom rullende, så sigtbarheden blev mindre end 100 m, og så blev det pludselig ”radarsejlads”. Det er ikke så tit vi har brug for den, men netop i denne situation er den guld værd. AIS er godt, men det er jo trods alt langt fra alle fartøjer, der har den (tændt!!). Radaren viser alt det andet!!



Vi havde et ekko der nærmede sig ganske langsomt skråt agten fra på næsten samme kurs som os. Det var et fartøj uden AIS, men vi havde et tydeligt radarekko. Så blev tågehornet rigget til – for første gang!!!! – og vi afgav reglementeret tågesignal. Samtidig gav vi motoren lidt flere omdrejninger, så vi kunne trække fra ham. Han passerede agten om på mindre end 200 m’s afstand, og vi så ham ikke.

Vi var rigtigt glade for at vi var på vej over henede sydpå. Da vi for en uge siden sejlede til Åland, var det oppe nordpå, og der er der et mylder af skær stort set hele vejen. Her hvor vi gik over nu, var der frit farvand, lige til vi skulle møde et højt fyrtårn på det yderste skær og så lige ind i vores udvalgte bugt.



Det var nu meget rart, at tågen blev brændt af af solen, så sigtbarheden blev bedre, da vi var et par sm fra den svenske kyst. Det er altså rarere at sejle ind mellem skærene, når man rent faktisk kan se dem i virkeligheden 😊😊. Vi benyttede lejligheden til igen at skifte til svensk gæsteflag. Tågens fugt afslørede for øvrigt at edderkopperne ombord havde haft travlt 😊



I flot solskin fandt vi ind i vores bugt, og kl 11.45 (finsk tid) lod vi ankeret gå, på 5 m vand inde i læ af træerne, efter 29 sm.



Vi stillede urene om til svensk tid, og pludselig var klokken kun 10.45, men vi blev enige om, at spisetid måtte være efter finsk tid ☺☺

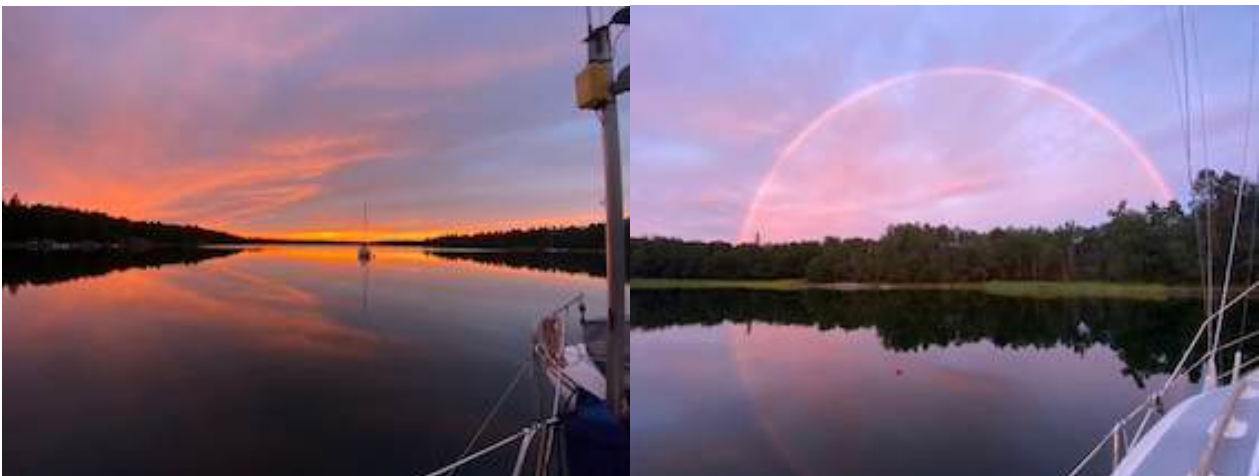
Eftermiddagen gik med hygge ombord, og en tur i land i Nuka. Det var noget uvejsomt, så det blev ikke til den lange vandring før vi igen gik om bord og fik dagens havbad – HELE besætningen. Det var rigtig frisk, for havtemperaturen var igen nede på omkring 16 °C, så det blev bare til et hurtigt dyp og så varmt vand i cockpittet.





Aftenpalaver og så festede vi over igen at være kommet til Telia-land. Telia, der var vores mobilinternet leverandør til WI-FI ombord, havde absolut ingen dækning på Åland, så vi havde levet med kun mobiltelefonernes EU-data. Det gav lidt begrænsninger på streaming, så det var en fest, at der nu igen var Internet på WI-FI'en, så vi kunne se nyheder etc.

Nattens regnvejr arbejdede sig langsom op på himlen, og vi blev belønnet med endnu en solnedgang med en 180 graders regnbue!! 😊😊



Onsdag d. 17/7

Nattens regnvejr fortsatte til klokken var 9, så der var ingen grund til, at Chefen ikke skulle have sin skønhedssøvn, vi kan jo ikke sejle i regnvejr, for så bliver vi våde😊😊😊



Morgenmad i det noget fugtige cockpit og så kunne vi se at den tåge/dis, der stod udenfor hullet og drev ind, den forsvandt. Vi kunne høre bølgerne bryde mod klipperne på den anden side af halvøen, det havde som lovet både regnet og blæst i nat. De svenske metrologer havde forudsagt "dimma" ved 13-tiden, men det var jo så tilsyneladende allerede drevet over. Kl. 10.40 forlod vi vores beskyttede ankerbugt, som vi havde delt med to svenskere.

Vinden var rimelig frisk S'lig, og der stod noget dønning fra nattens blæsevejr. På grund af den direkte modvind tog vi turen for motor uden at sætte sejl. Da vi var kommet en god halv time derned af, blev det mere usigtbart, og snart kunne vi se at tågen begyndte at komme rullende. Vi fik startet radaren op og monteret tågehornet, og så lukkede det sig ellers om os. Der var væsentligt mere at se til på radaren end i går ude på åbent hav. Her var der et mylder af skær, øer, afmærkninger, andre sejlere og skærgårdsfærger, så det var en anelse stressende. Men takket være vores Ipad med Navionics vidste vi jo præcis hvor vi var, og kunne derfor lade Garmin plotteren køre radar på hele skærmen, så vi fik så godt et overblik som muligt.



Vi havde på et tidspunkt besluttet, at det var nok, og ville gå ind i en alternativ bugt efter ca. 10 sm. Men så klarede det pludseligt op, og vi kunne se al trafikken, der var ved at blive rimelig intens. Vi blev derfor enige om at fortsætte efter planen, ned gennem det smalle sund mellem Yxlan og Blidö, hvor vi helt nede i den sydlige ende havde et par mulige bugte til overnatning.



Generelt var det sværere at finde en god natbugt, jo tættere vi kom ind mod Stockholm. Landet blev mere og mere bebygget, og udfordringen blev nærmest som at finde en fredelig ankerbugt op langs Strandvejen i København. De få ”anbefalede” ankerbugter var fyldt med ankerliggere, men vores andet forsøg gav den perfekte ankerbugt. Husene lå ikke så tæt, og der var nærmest læ hele kompasset rundt, men vi var nødt til at ankre på 6 m vand, kl 15.27 efter 24 sm – helt alene☺☺

På vejen ind skulle vi runde en lille irriterende u-afmærket klippe lige midt i en bugt. Det problem var der en lokal, der havde løst på sin helt egen geniale måde☺☺



Igen lå vi som i en skovsø, vi kunne høre og se at det suste i trætoppene, men der var nærmest vindstille nede hos os.



Aftenbadet foregik i cockpittet, da vandtemperaturen nu igen var nede på 14 grader.

Vi kunne på vejr radaren se, hvordan regnen kom ind over Sverige sammen med et lavtryk, men at nedbøren som sædvanlig gik næsten i opløsning, inden den nåede ud til østkysten og os. Det så dog ud til, at vi igen i nat ville få regnvejrr.

Aftenen blev smuk og skyfri, og skipperen lod udskænke en GT som sundowner. Det varede dog ikke længe før natteregnen "bankede på".

Tirsdag d. 18/7

Regnen var ikke rigtigt stoppet, da vi som planlagt halede ankeret op kl 10 og forlod vores idylliske ankerbugt, hvor vi forunderligt nok havde fået lov at ligge helt alene natten over. Det var finregn, og lidt dårlig sigt, men vi havde en plan om et museumsbesøg på Kirkegårdsøen 8 sm længere inde mod Stockholm.



Vi ankom kl 11.50 og fangede en bølge ved deres gæstebro, ja det vil sige skipperen havde lidt bøvvl med lige at få svenskerkrogen hugget i øjet på bøjen, men allerede i 3'die forsøg lykkedes det☺☺. Pipaluk blev fortøjet og vi forsvandt op på vandrehjemmet, der er øens eneste beboelse. De havde en sommercafé, som vi havde tænkt skulle servere dagens lunch. Udvalget var sparsomt, men vi fik verdens mest underlige servering. Et tyndbrøds”wrap” med fyld af: 1 pølse, kartoffelmos, skagenrøra (en rejesalat!!), tomater, rå og ristede løg og et ordentligt skud chili. Det var simpelthen alle ingredienserne i det svenske køkken i en servering☺☺ - vi blev mætte!!



Vandrehjemmet solgte også billetter og udlejede ”audioguides” til seværdigheden på øen – Siaøfortet.

Øen hedder jo faktisk Kyrkegårdsøen, fordi den i 17- og 1800-tallet blev brugt som pest og kolerakirkegård. Da man så lavede befæstningen på øen, mente man at navnet Kirkegårdsfortet måske ikke ville sælge mange billetter og valgte så navnet på en tidligere mindre befæstning på naboøen Siaøen!!!

Oprindeligt var Stockholms slot inde i centrum, den befæstning der skulle holde fjenden ude af Mälaren. Da man så gjorde Stockholm til hovedstad, var der behov for at holde fjenden ude af Stockholm, hvorfor man byggede Vaxholm befæstningen lidt ude i skærgården i 1548. Der kunne man så også passende kræve told af forbipasserende skibe, når nu man ikke kunne i Øresund!!. Danskerne forsøgte for øvrigt at ødelægge fæstningen i 1612, men det lykkedes ikke. I 1719 da russerne gik til angreb på Sverige, holdt den også stand.

I 1809 da russerne faktisk erobrede Finland og Ålandsøerne fik svenskerne kolde fødder, og Vaxholm blev seriøst om- og udbygget i 1833-63. Da den var færdigt, var den forældet. Man udførte et forsøg i 1872, hvor man skød på fortet med en af de nye riflede kanoner, og projektilet gik direkte gennem de 4 m tykke mure. Samtidig var skibene blevet for store til at passere Vaxholm, og den tidligere blokerede ”bredere indsejling” til Stockholm blev gravet fri, og blev den nye indsejling. De byggede derfor noget befæstning ude ved den indsejling.

I begyndelsen af 1900-tallet, var der uro i verden og første verdenskrig brød ud i 1914, så i 1916 fik svenskerne travlt med at lave en ny fremskudt forsvarslinje i skærgården længere ude fra Stockholm. Det blev bl.a. Siaøfortet. Det blev færdigt i 1929, og da var det forældet. Det var af sparehensyn bl.a. blevet udstyret med nogle gamle kanoner fra et krigsskib fra 1885, der skulle hugges op.



Fortet var sprængt ud inde i klipperne, og derudover var der lagt et betonlåg ovenpå, formet så det gik i et med klipperne. Desværre var taget piv utæt, ligesom der var voldsomme problemer med kondens. De 500 mand der i krigstid skulle kunne bemane fortet, fik derfor forbud mod at overnatte i det, da det var voldsomt usundt – fugten drev og dryppede ned alle vegne!!

Derfor blev de træhuse, der i dag udgør vandrehjem og sommercafé, og som oprindeligt var barakker til de mennesker der byggede fortet, om- og tilbygget for at fungere som kasserne.



Fortet udgjorde også et vigtigt led i sømineforsvaret af Stockholm, og allerede under 1'ste verdenskrig blev alle indsejlinger mineret. Siaøfortet havde så ansvaret for at sprænge evt. fjendtlige skibe, der ville passere minespærringen af Furusund, der er hovedsejlruten ind.



Under 2 verdenskrig blev der opstillet antiluftskyts på fortet, men i 1960'erne blev det endeligt nedlagt. I år 2000 besluttede man at renovere fortet og lave det til museum, og det var bestemt et besøg værd. Der var oprindeligt opstillet 6 rækker pigtrådshegn rundt om fortet af hensyn til "nærforsvaret", og det er i dag Sveriges eneste fredede pigtrådshegn 😊😊



Dagens museumsbesøg sluttede igen på vandrehjemmet, hvor vi afleverede audioguiderne, og tænk de solgte varm chokolade med flødeskum, lige passende til dagens "sommervejr"!!

Tilbage ombord kom benene lige op inden dagens bad oppe på vandrehjemmet. Bygeaktiviteten var efterhånden aftaget og vinden gået mere i vest, så vi lå vindret bag vores pontonbro helt som planlagt!!

Aftenpalaveren var en af de mere omfattende. Vi havde nu ligget for anker 4 nætter, og vores beholdning af proviant og ferskvand var ved at nå bunden, og mængden af affald ombord var voldsomt stigende. Her på Kyrkegårdsøen kunne vi intet få – selv aftenbadet på vandrehjemmet var med saltvand i hanen, og vi kunne ikke aflevere affald. Jagten på et sted hvor vi kunne handle, få vand og komme af med affald gik derfor ind, og det er ikke den slags steder der er flest af i skærgården, men vi fik lavet en plan der sagde Ingmarsøen. Den lå i den rigtige retning, og det så ud til, at de havde hvad der skulle til. For at gøre os håb om at få en plads ville vi være der til middag, så afgang blev sat til 08.30.

Fredag d. 19/7

Vi vågnede til skyet men tørt vejr, og meget svag W'lig vind. Afgangen var nem, ikke noget anker der skulle op, bare smide los og så var vi sejlede kl 08.35.



Så gik turen ellers i opklarende vejr for motor og genua sydpå gennem labyrinten. Vi havde fundet en af vores elskede MEGET snævre passage, hvor der var en bro, der så ud til kunne lukkes op. Så vidt vi kunne læse os til, så skulle der være godt 2 m vand igennem passagen, og det var jo rigeligt - i stille vejr!!!

Da vi kom til broen, ringede vi som foreskrevet til brovagten og bad om at få broen åbnet. Der stod i beskrivelsen hos Sjöfartsverket, at broen var manuel. Det regnede vi med betød, at der faktisk var et levende menneske, der på stedet trykkede på knapperne, og at den ikke som de fleste andre broer var fjernstyret. Brovagten sagde at han ville komme, og ganske rigtigt efter 5 minutter kom der en ung mand gående ud på broen. Han lukkede et kontrolskab op, trykkede på et par knapper og så greb han et håndsving og drejede broen – manuelt ☺☺ !!!! Vi sejlede igennem, sagde tak for åbningen og snart var vi ude på den anden side, en hyggelig oplevelse rigere.



Så kom vi ud på en bredning, som vi krydsede, her mødte vi de lokale byggemarkeder, der var ude med materialer til deres kunder i skærgården og onlinekøbmanden der var ude med varer. Ingen tvivl om at det er en levende skærgård!!





Så gennem endnu et snævert stræde hen til gästhamnen på Ingmansö efter en samlet etape på 13 sm. Hold da op det var et populært sted. 2/3 del af pladserne var reserverede – vi HADER det åndsvage system!!!!!! Resten af pladserne var selvfølgelig besat, så vi sejlede ind til tankanlægget og fik lige fyldt dieseltanken. Så var der en motorbåd der sejlede, og den plads fik vi så tildelt af havnemesteren ☺☺. Så langt så godt, så skulle vi lige have fyldt vandtanken, men et døgn havnepenge (320 SEK) gav kun 50 l ferskvand, skulle man have mere, så kostede det efterfølgende 1 SEK/l. Vi satsede på at vi kunne rumme 100 l, hvorefter havnemesteren gik op og tastede det ind i måleren, og så kunne vi tappe præcis 100 l – det passede heldigvis netop med hvad vi havde plads til. Hvis man IKKE skulle overnatte (og betale havnepenge), så kostede vand 2 SEK/l for hver eneste dråbe!!! Affald kunne vi også komme af med, det var en del af havnepengene, men hold nu op hvor vi skal skønne på alt det, der bare er en selvfølge derhjemme.



Mylderet i havnen var ubeskriveligt først på eftermiddagen, vi følte os nærmest som statister i en ny indspilning af den gamle svenske film "SOS amatører til søs", der netop handler om sommer i skærgården.

Eftermiddagens tur på øen førte os ud til bageriet, en gammel gård der var bygget om til gårdbutik/bageri/cafe, der valgte vi at spise aftensmaden. De havde mexikansk aften, så det var nachos efterfulgt af tacos med lækker fyld. Vældig hyggelig oplevelse på et dejligt uhøjtideligt sted.





Så vandrede vi til den anden side hvor øens kro lå, med egen anløbsbro der nu var tæt besat med "skærgård jeep's", altså speedbåde og joller som beboerne i de enormt mange hytter og huse i skærgården benytter til transport i stedet for biler. Nu var de så taget på kroen for at spise. Vi var også forbi "busstopstedet" hvor skærgårdsfærgen havde anløb, regelmæssigt og med "køresplan" som en lokal buslinje. Endeligt kiggede vi forbi øens butik, en rigtig lille COOP, som vi ville besøge i morgen, når de lukkede op kl 10.





Tilbage ombord på en dejlig lun sommeraften var det tid til dagens bad oppe i havnehuset, det var ferskvand denne gang – dejlig luksus!! Havnemesteren solgte mange forskellige ting inde på havnekontoret bl.a. is, og de passede lige til sådan en aften.

Det var også tid til dagens palaver, og vi måtte konstatere at tiden gik, så det fra nu af ville kræve lidt længere dagsetaper, hvis vi skulle nå at komme hjem, inden det blev efterår!!

Lørdag d. 20/7

Dagen var tilrettelagt af de handlende på Ingmarsö ☺ ☺

Kl 08.00 kom bageriet med frisk brød og åbnede bagerboden på havnen, så var det tid til at spise morgenmad. Derefter åbnede COOP kl 10, så der stod vi klar, sammen med de andre der ventede hungersnød. Det var i øvrigt et sted med styr på sagerne, alle de lokale havde parkeringspladser til deres ladknallerter og ATV'er med navn på, ingen uorden der☺☺☺





Da køleboksen igen var fyldt kl 10.35, var det tid til afgang. Der var en motorbådsmand, der i går havde henvendt sig, og spurgt hvornår vi sejlede. Havnemesteren havde fortalt ham, at vi vistnok ville sejle ved 11-tiden, og så kunne han få vores plads og komme til at ligge bedre. Vi havde givet ham et praj, da vi gik ombord med indkøbene, og han lå klar i bassinet bag os, da vi gled ud af pladsen. Så var det hans tur, det var nærmest som de attraktive parkeringspladser ved butikkerne derhjemme!!!

Det var stille, det startede skyfrit, det var lørdag, det var ferietid, og det var sommer i skærgården. Det gjorde, at ALT hvad der kunne flyde, var på vandet, og svenskerne har i lighed med grønlænderne en svaghed for mange HK bag på speedbådene, så de hølvede omkring øerne på os. De kom forfra, bagfra og fra siderne på kryds og tværs, og så tilsat et ordentligt drys skærgårdsfærger, i en totalt uoverskuelig labyrint af øer, skær, holm, næs og øer. Det var scenen for de næste 22 sm's sejlads. Jeg må indrømme, at vi var godt brugte, da vi kom frem til dagens mål kl 15.





På vejen kom vi igennem det smalleste og laveste, vi endnu havde passeret – Strömma kanal. Vi kunne ikke helt (hverken på kort eller Internettet) gennemskue hvor dybt der var, men der var en bro, der kunne lukkes op, og bredden på åbningen i broen var 7 m, og vi skulle kun bruge godt 3 m, så det burde (måske!!) kunne lade sig gøre, det var i hvert fald for udfordrende til at lade være.

Det var smalt, og det var lavt. Der var sådan set fin plads til os, men når der så kom speedbåde og joller som gerne ville forbi, fordi de kunne komme gennem broen, uden at den skulle lukkes op, så var der altså MEGET lidt plads, og ekkoloddet var nede på 1,6 m. Nu kan vi på en go' dag klare os med 1,4 m, men alligevel. Som om ikke bredde og dybde var udfordrende nok i sig selv, så lykkedes det med mastetoppen at skamfere et fyrretræ. Pludselig regnede det ned med kogler, nåle og fyrrekviste, incl. myrer og larver. Heldigvis så det ikke ud til at hverken vindmåler, antenner eller lanterner havde taget skade, men der blev lige brug for at feje dækket og få det værste af floraen og faunaen smidt i havet.

Der var en stump bolværk lige før broen, og der kunne vi lige netop flyde ind, så der hang vi lige de sidste 10 minutter inden broen som lovet klappede op kl 14.05





Det viste sig, at det åbenbart var et voldsomt populært udflugtssted for Stockholmerne. På den W'lige side af broen var der flydebroer tæt besat med speedbåde og joller, og oppe på terrassen langs med kanalen, sad de og indtog forfriskninger, mens de studerede trafikken gennem kanalen.



Vi kom igennem uden skrammer og kunne tørre sveden af panden, mens vi fortsatte omkring hjørnet og ud mod vores udvalgte bugt længere ude i skærgården. På vejen mødte vi

kystvagten, der lå med to fartøjer og holdt øje med om trafikken overholdt hastighedsbegrænsningen på 8 kn, og om der skulle være tegn på "sjøfylleri". Vi slap dog forbi uden anmærkninger!!!



Dagens ankerbugt hed meget passende Skepparabugten, og den var ikke så tæt bebygget, så det var ubehageligt. Der var mennesker i alle hytter og på alle badebroer, men hvis ikke de skulle bruge deres stuga i dag, hvornår så??



Det blev så også dagen, hvor de sidste af vores hjemmeavlede kartofler blev sat til livs, de havde holdt sig flot, ingen der var blevet fordærvet, alle var blevet spist.

Aftenen bød på noget mere skyet vejr, men meget svag skiftende vind. Nu kunne vi mærke sø- og landbrisens skift, men det var en dejlig stille bugt, også hvad angik festivitas på land.

Aftenens palaver blev relativ kort, vejret ville være fortsat roligt, så godt 20 sm videre gennem skærgården mod SW, hvor der lå en tiltalende bugt til i morgen.

Søndag d. 21/7

Endnu en helt stille nat, ingen højlydte festligheder i husene omkring bugten og vi vågnede til havblik og gråvejr.

Vi havde bemærket, at spulepumpen havde haft tendens til sådan lidt "sjatpissen" de sidste par gange, men nu døde den så fuldstændig. Altså var det tilbage til den go'e gamle metode med en pøs til at spule anker og kæde med ☹️☹️



Ankeret kom op og 08.40 listede vi ud af vores ankerbugt. De første par timers sejlads var ekstremt fredelige, svenskerne sov og vinden var helt væk, så det gik bare i zigzag, ligesom det plejede. Efterhånden skiftede skærgården karakter, den blev mere åben, og klipperne blev markant højere. Der var ikke længere huse overalt, men de var mere samlet i "klumper", hvor det var til at komme til at bygge. Vi passerede tæt forbi Dalarö, der har direkte vejforbindelse ind til Stockholm, og det var tydeligt, at det var et populært sted at bo. Byggestilen på de gamle "palæer" tydede på, at det var et af de steder, hvor borgerskabet havde slået sig ned i begyndelsen af forrige århundrede, da bilen begyndte at gøre det muligt hurtigt at komme ind

til Stockholm.



Efterhånden forsvandt skyerne, solen kom igennem, og så blev det sommer. Søbrisen begyndte at kunne mærkes, og skyerne blomstrede op inde over fastlandet. Dagens sejlads blev, som rigtigt meget af turen indtil nu, gennemført for motor. Pipaluk er INGEN letvejrsejler, men vi har en go' motor, der nu også starter uden vrøvl!!!

Svenskerne vågnede også, og så blev der det sædvanlige mylder!!



Vi havde haft kig på en ankerbugt, men da vindprognosen begyndte at tale om NØ til natten, var den ikke helt så attraktiv, vi fandt derfor et alternativ dybt inde i en anden ø. Da vi kom derind, var bugten perfekt, det eneste der skæmmede den lidt, var skiltene med ankring forbudt, fotoforbud, forbud mod droner, og hvad man ellers kunne finde på at forbyde. Hele den del af øen var militært område, men efter søkortet var der ingen begrænsninger på havet på denne side. Vi blev enige om, at det altså var vores natlogi og lod ankeret gå på 6 m vand i Norsfjärden/Dalviken, kl 12.50 efter 22 sm, i læ af en høj klippevæg.



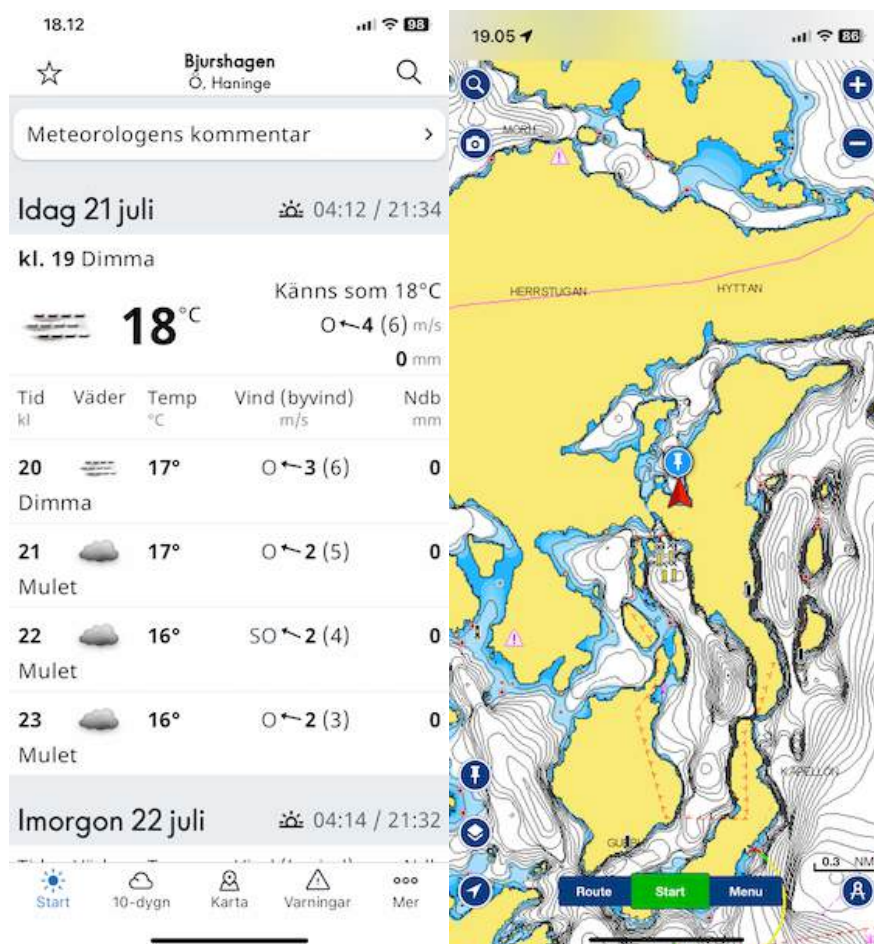
Chefen havde fablet om søndagsfrokost med øl og snaps, men i anledning af den militære situation nøjedes vi med en øl pr. næse, selvom chefen mente, at den sikreste måde at få lov til at blive liggende egentlig var at drikke sig beruset, så de ikke kunne kræve at vi sejlede herfra, med de strikse svenske promillegrænser in mente 😊😊

Eftermiddagen blev tilbragt med hygge ombord. Vi valgte ikke at udfordre det svenske militær ved at gå i land!!!

Aftenbadet blev i havvand, vandtemperaturen lå på behagelige 17 grader og vandet her i bugten så klart og indbydende ud, i forhold til de områder af algesuppe vi havde sejlet igennem på vejen.



I øvrigt sluttede sommeren med at tågen trak ind over os og vores bugt og den blå himmel forsvandt!!



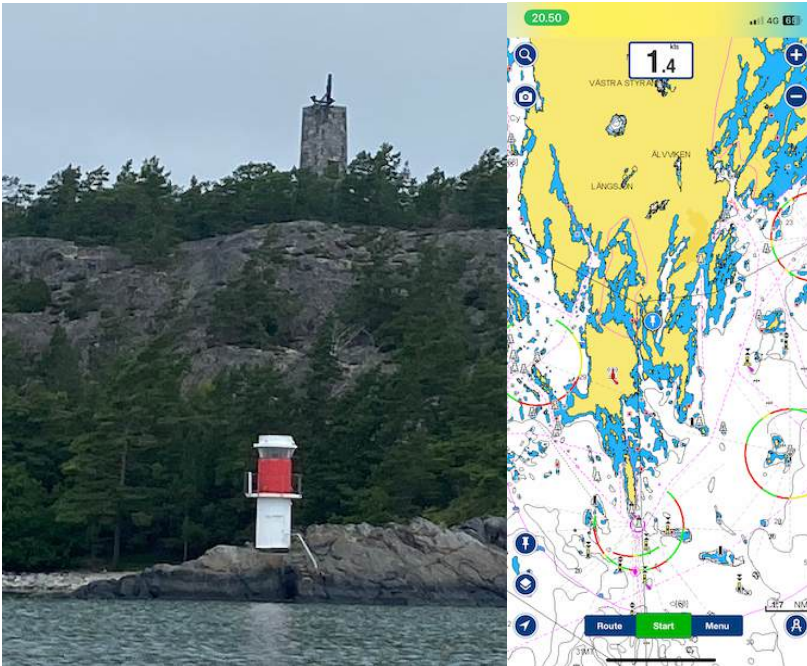
Aftenpalaveren endte i en beslutning om at fyre lidt op og tage et lidt længere stræk i morgen, da vejret så ud til at blive mere ustabil fremadrettet.

Mandag d. 22/7

Aftenens tåge var forsvundet, det var overskyet, diset og havblik, da vi kl 07.45 havde ankeret på dæk og var på vej ud af vores helt egen bugt.



Vi rundede pynten, og holdt os derefter udenfor det militære område, som her var skiltet meget tydeligt. Vi passerede Kapellön med Mysinge monumentet. Monumentet blev rejst i 1930 af flådens mandskab og har på toppen et linjeskibsanker. Det blev rejst for at mindes 300 året for Gustav II Adolf's afsejling d. 6/6 1630 med 25 orlogsskibe og en transportflåde på 80 fartøjer og i alt 13.500 soldater. Målet var Tyskland, og begyndelsen på det der blev til 30 års krigen.



Som sædvanlig gik det på kryds og tværs mellem øer og skær, og vi kom helt tæt ind forbi Nynäshamn. Det er en vigtig industri- og færgehavn helt herude på det sydligste hjørne af det svenske fastland syd for Stockholm. Byen var umiddelbart ikke specielt charmerende at se på, men den havde en monsterstor lystbådehavn og gästhamn, og på det tidspunkt hvor vi passerede, var folk ved at være klar til at tage af sted, så der var mylder i alle retninger.



Vi tog turen helt indenskærs, ind mod det smalleste vi endnu havde kunnet finde, nemlig Dragets Kanal. Det var en meget smal smutvej inden om Landsort gennem det næsten massive land ind mod Södertälje. Oprindeligt var det en naturlig sprække i klippen der i 1200-tallet, hvor havniveauet her var 3 m højere end i dag, var sejlbart. Ruten omtales som Kong Valdemars sejlroute, men landhævning og tilsanding lukkede den mere og mere, og til sidst måtte man lade okser trække bådene gennem mudderet!!! I midten af 1800-tallet var dybden kun 30 cm, og på privat initiativ blev den et stykke af vejen gravet op. I 1900-tallet gik marinen ind og fik gravet og sprængt den ud til en dybde på 2.5 m, så deres motortorpedobåde kunne snige sig den vej igennem. Tilsandingen fortsatte og i 1980'erne fik sejlklubben i Nynäshamn kanalen gravet ud til 2 m, og det skulle være dybden i dag. Den skulle prøves!!!!





Den var smal, der var IKKE plads til modgående, så det var bare med at håbe, at der ikke kom nogen. Dybden lå omkring de 2 m, bredden var nok 6-7 m, skulle vi igennem noget der var smallere, så skulle vi have fendere ud☺☺☺ Vi kom igennem uden problemer, og nedlagde ingen træer undervejs, det var en fantastisk oplevelse.

Så gik det ellers udad igen, mod snigvejen lige inden om Landsort øen. Der var en afmærket rute, og så var der smutvejen. Vi valgte selvfølgelig smutvejen, det var lige hen til den 3'die røde afmærkning og så ellers 90 grader til stb, lige inden skæret, så var der ca. 3 m dybt!!!! Det var tilsyneladende et velkendt julenummer, for vi så adskillige både før og efter os der lavede samme manøvre!!!

Så var vi ellers ude i rimeligt åbent vand og krydsede kl 12.10 vores gamle kurslinje fra d. 16/6 da vi kom op fra Gotland - for ca. 500 sm siden.

Der kom efterhånden lidt søbrise, og vi forsøgte os med genuaen, men det var en kort fornøjelse, inden vi måtte rulle den ind igen. Det blev til gengæld ved med at være overskyet og så køligt, så det var lange bukser og jakker.



Vi kom ind i skærgården igen og fandt ind i vores udvalgte ankerbugt gennem et meget smalt indløb, og kl 14.40 lod vi ankeret gå i bugten i Ringsöen, en perfekt ankerbugt med læ hele vejen rundt. Det var der så også andre, der havde fundet ud af, og vi endte med at være rigtig mange i bugten, 2 danske, et håndfuld tyske, en enkelt hollænder og en polak, og så en god del svenskere, men alle holdt god ankerskik og lagde sig fornuftigt. Mange af svenskerne naturligvis med stævnen ind i klipperne. Det internationale sammenrend viste tydeligt, at vi var ved at komme sydpå, og danskeren var den første vi mødte siden Åland, hvor vi mødte en enkelt.



Aftenbadet blev i cockpittet, og vi trak relativt tidligt ned i kahytten. Da søbrisen løjede helt af kom myggene nemlig, så det var, som de sidste mange aftener, fuldt myggeberedskab med myggenet for nedgangen. Der er ikke noget så nervenedbrydende, som lyden af myg der summer, når lyset bliver slukket ude i forkøjen.



Netforbindelsen var desværre så dårlig så aftenens TV-Avis måtte undværes.

Vi gik til køjs med udsigt til en regnvejrsdag i morgen.

Tirsdag d. 23/7

En måned siden skt. Hans, og vi kunne mærke at solen gik mærkbart tidligere ned ☹️☹️

Det regnede i nat, men mod forventning stod vi op til SOLSKIN, ikke fra en skyfri himmel, men sol, skyer og tørvejr. Det var IKKE den regnvejrsdag som vi forventede, så vi kastede os over morgenmaden og forlod vores godt fyldte ankerbugt kl 08.40 – som nogen af de første. Vinden var svag grænsende til havblik, og turen gik gennem et meget åbent stykke af skærgården, der var kun skær og småøer, der skilte os fra det store hav.



Vi zikkakkede mellem undersøiske skær, indtil vi kom over i indsejlingen til Nyköping. Så gik det mere ligeud ind mod det svenske fastland gennem tæt algesuppe. Det er da utroligt, at de danske landmænds forurening kan komme helt herop 😊😊😊😊😊.



Det var noget skyet ind over fastlandet, og vi fik lige syv dråber på vejen, heldigvis på Chefens vagt☺☺



Selve indsejlingen til Nyköping er gravet ud og består derfor af helt rette stykker med knap 5 m i renden og stort set ingenting udenfor.

Vi ankom til byen og ledte efter dieseltanken der burde være der, men vi fandt den ikke, så vi sejlede ind i deres Gästhamn, der var godt nok mange ledige pladser. Nyköping er med sin beliggenhed langt inde af en fjord tydeligvis ikke "højstatus". Havnen grænser lige op til Sveriges nationale kano og kajak stadion, men både havn og stadion virkede lidt slidt og træt.



Havnepenge skulle betales ved hjælp af en QR kode, der så sendte en til byens hjemmeside, så kunne man reservere plads og betale. Det viste sig at den plads vi havde lagt os på, den var reserveret, så den kunne vi ikke betale for, men nabopladsen kunne vi få. Nu havde vi fortøjet, så vi sked højt og flot på det SATANS system og blev liggende, men betalte for nabopladsen.

Det viste sig så, at der var en rigtig levende havnefoged, der havde sit kontor og sin bod med is og hjemmebagte kager – det var datteren der bagte til ham!! Han var en enormt hyggelig fyr og forstod til fulde min frustration, så vi skulle bare blive liggende, så ville han tage kontroversen med en eventuel tosse, der havde reserveret. Det viste sig at han var ålænding, havde sommerhus ved Kastelholm hamnen, hvor vi havde ligget, og hans kompis Pytte havde campingplads og havn, hvor vi også havde ligget. Jeg fik kort og mange gode fif om byen, og han fortalte, at han havde været IT mand i 37 år, men var gået på pension og havde foreslået, at han fik lov til at blæse lidt liv i Gästhamnen. Han havde faktisk oprindeligt haft kig på Kastelholmenhavn på Åland, men den ville naturstyrelsen derovre have 2.5 mill SEK for, og det syntes han var for dyrt.

For F..... hvor jeg elsker en havn med en rigtig levende havnefoged!!!!

Chefen havde ytret ønske om måske lige at vaske køjetøjet, og her var der vaskemaskiner, så jeg benyttede lejligheden til at reservere en maskine og en tørretumbler, og så røg køjetøjet en tur i vaskeriet.

Da der nu var ”hul” i forrummet, blev topmadrasser, hynder og ventilationsnet fjernet, så det var muligt at komme ned til spulepumpen, der jo havde svigtet. Desværre var det ikke bare impelleren, der skulle skiftes, det var selv pumpemotoren, der kun nu og da kørte ☹☹ Det var muligvis en fejl, der kunne rettes, men det ville betyde en afmontering af pumpen og dermed også slangeforbindelserne. Desværre er pumpen koblet op på vandindtaget til toilettet, og hvis ikke jeg kunne få slangeforbindelserne tætte igen, så ville vi være nødt til at lukke for toilettet. Ud af to ondt blev det altså spulepumpen, der bedst kunne undværes resten af sæsonen ☹☹☹

Mens tøjet var i tumbleren, passede det lige med, at vi kunne nå at gå på indkøbstur i Hemköp, der var nærmeste fødevarerbutik. Da vi kom tilbage med rygsækkene fyldt, var tøjet tørt og vi var tjenlige til dagens anden tur i byen, på sightseeing og på jagt efter dagens aftensmad.

Nyköping er en by med ca 33.000 indbyggere. Der ligger en middelalderborg fra 1200-tallet (i dag delvis i ruiner). Det var her kong Birger Magnusson i 1317 inviterede sine brødre til julefest, for derefter at fængsle dem og sulte dem ihjel – ifølge krøniken!!

I middelalderen var Nyköping en af Sveriges vigtigste eksporthavne for blandt andet jern inde fra Bergslagen. I 1719 blev byen totalt hærget og ødelagt af russerne. Byen blev genopbygget, og blev en vigtig industriby i slutningen af 1700-tallet, med bl.a. messing-, papir-, klædes- og tobaksproduktion. Siden blev det også til skibsværft og bilfabrik. Fjorden ind til byen har ligesom hele området været ramt af landhævnningen, og i dag er det kun fordi sejlrenden holdes udgravet, at den er sejlbare, resten af fjorden er meget lavvandet. Der er ikke længere kommerciel skibstrafik på havnen, kun lystfartøjer.



Det var en virkelig fin tur ad stien op langs åen op til bymidten, forbi slottet og de gamle industribygninger, hvor der i dag er kunsthåndværk, spisesteder og småbutikker. Selve byen var som uddød, det er åbenlyst ikke en "turistperle", men en by hvor folk lever og bor, og nu var

det sommerferie, og alle havde forladt byen. Vi endte på den lokale grillbar og fik lidt nem aftensmad, inden vi i den smukkeste LUNE sommeraften gik ad stien på den anden side af åen tilbage til havnen og Pipaluk. Chefen havde badet i forbindelse med vaskemaskine fyldning etc., så det var kun Skipperen der manglede, inden der kunne indtages en velfortjent sundowner i aftensolen i cockpittet.



Onsdag d. 24/7

Vi vågnede til sol (selvfølgelig ☺☺), men også skyer, meget svag vind og tørvejr. Morgenmad i ro og mag, og kl 0900 forlod vi havnen efter at have fyldt vandtanken – tænk her var vand gratis og tilgængeligt i rigelige mængder!!!



For motor ud af den ca. 5 sm lange rende, og derefter sydpå gennem det smalleste vi kunne finde. Turen gik forbi det kæmpe jernværk der ligger ved Oxelösund, det er virkelig ”industrisverige”.



Vi så der i sundet den største samling skarver, vi til nu havde set, en ø der var skidt helt ned og i tusindvis af fugle på klipperne.



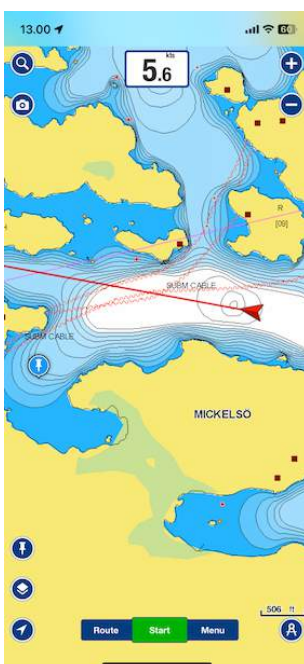
Snart kom vi ud i den relativt brede og åbne fjord, der går ind til Norrköping. Fjorden virkede umiddelbart åben, da der ikke var nogen skærgård i den, men det betød ikke, at man bare kunne sejle ligeud, der var masser af skær lige under og over vandoverfladen, så det var den sædvanlige gang ”snoen sig”. På et tidspunkt blev vinden så kraftig, så vi ligefrem rullede genuaen ud!!!



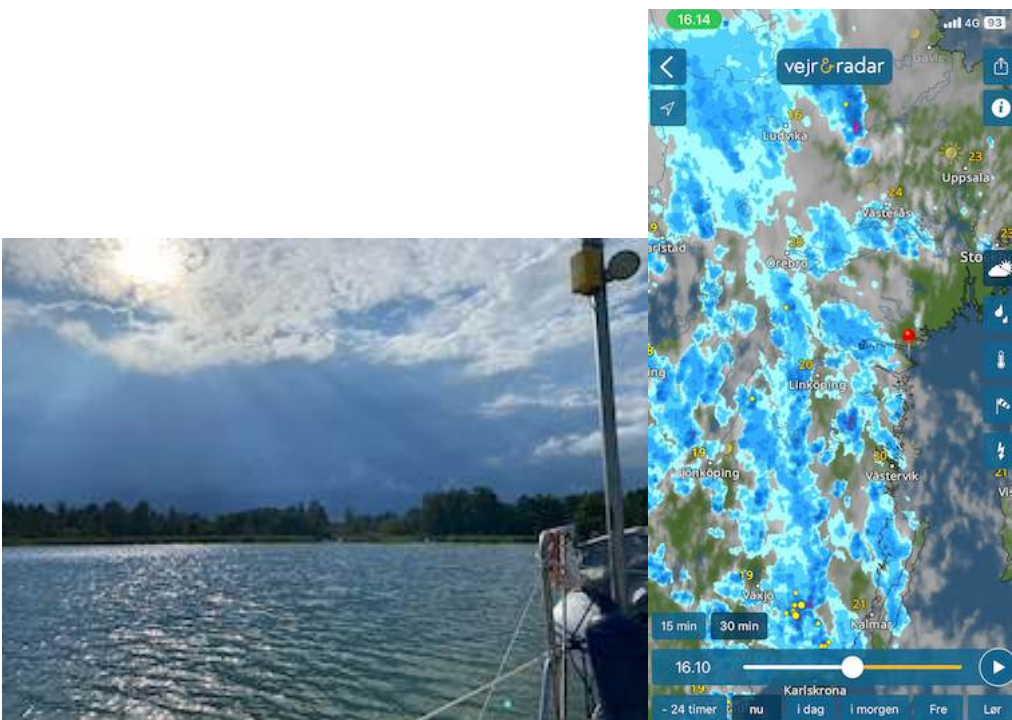
På hjørnet af fjorden passerede vi Femörefortet. Det var et kystartillerianlæg, der blev opført i 1961-64 og som var i brug frem til 1997. Det var et gas- og atombombesikkert anlæg sprængt ned i klipperne. Bemandet med 70 mand og 3 kanoner skulle det beskytte bl.a. indsejlingen til Norköping mod angreb fra sovjet. Lige som vores egne samtidige anlæg Langelandsfortet og Stevnsfortet blev det overflødig, da den endelig fred sænkede sig efter afslutningen på den kolde krig, og det blev lige som dem lavet til museum!!



På sydsiden af fjorden kom vi igen ind i en mere lukket skærgård, og her fandt vi også vores natlogi i en rigtig ”dansker bugt”, kl 13.05 efter 22 sm. Der var simpelthen blød kant hele vejen rundt, med siv og uden en eneste mulighed for ”svenskerparkering” med snuden ind til klipperne. Den bugt ville vi garanteret få for os selv!!! Indsejlingen var den ”sædvanlige” – altså næsten som et gammelt videospil – ”hold den røde trekant i det hvide område” 😊😊😊



Hele dagen nød vi godt af søbrisen, der fra Øst holdt alle bygerne, der tårnede sig op inde over Sverige, væk fra os. Det regnede nogle få km inde over fastlandet, men p.g.a. af pålandsvinden kom det aldrig ud til os – genial opfindelse den der søbrise 😊😊😊



Generelt har vi kunnet mærke effekten af, at Sverige er et stort fastland. Vejret i Danmark er bestemt af, at det ene lavtryk efter det andet tordner ind over fra vest. Her på østkysten af Sverige er vi simpelthen skærmet af landmassen, og har et helt anderledes fastlandsklima med andre vind- og vejrsystemer.

Vi nød solen hele eftermiddagen og Chefen forlangte havbad til badetid!!!

Søbrisen aftog, og det blev stille, skiftede til landbrise og så kom skyerne ud mod os, men der var det meste af energien gået af bygerne, så det blev bare overskyet og småregn, og til aften døde det hele ud og klarede op!!



Torsdag d. 25/7

Landbrisen trak relativt varm fugtig luft udover havet og resultatet var – tåge!!! Så da Skipperen vågnede kl 6, var det tæt tåge, ligeledes kl 07.30, så Chefen fik lov at ligge helt til 08.00, hvor tågen var begyndt at lette.

Morgenmad i cockpittet i ganske svag landbrise, og så skulle ankeret op. Jeg savnede min spulepumpe☹☹, det er altså noget bøvl at skylle kæden fri for lerslam med en pøs, men i det mindste lugtede slammet ikke!!

Klokken 09.25 var ankeret endelig på dæk, og for motor sejlede vi ud i mylderet af øer i opklarende vejr og stadig svag landbrise. Turen gik sydpå igennem en dejlig tæt skærgård, med masser af bevoksning på de relativt høje øer. Det var et helt andet landskab end oppe ved Stockholm, og mængden af huse og hytter var her meget mindre.



Vi drejede indad mod Mem og indsejlingen til Götakanalen, hvor vi jo var i 2022, og derefter til bb. ned ad inderruten i Sct Anna skærgården. Den rute er ”blokeret” af en bro på 15 m. Det var ikke noget, dervar et problem for os, men det var tydeligt, at det sorterede fårene fra bukkene. Der var ikke mange sejlere, der skulle den vej, så det var et virkeligt fredeligt og smukt hjørne.



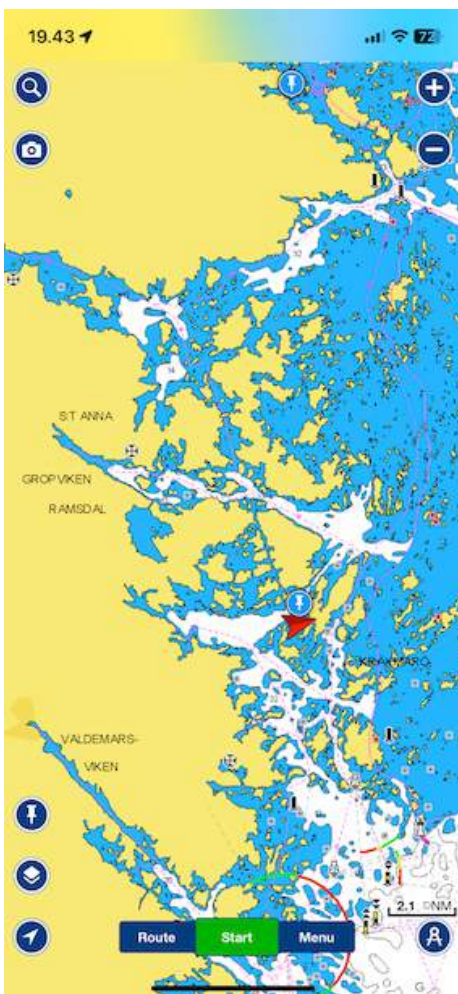
Lidt nede ad ruten hvor der var dejligt smalt, passerede vi to joller fyldt af fiskende børn og et par voksne. De vinkede usædvanligt voldsomt, og da vi kom på prajehold, fortalte de, at de var fra Danmark og på ferie herovre – hyggeligt møde.



Kort efter broen passerede vi en kæmpe skarv koloni. Den havde vi også set i 2022, da vi var på vej opad, og det var så lige 5 uger tidligere, så der var der unger i rederne. Da vi var her den gang, havde der kredset 20 havørne omkring kolonien, hvor de lige kunne hente sig frokosten i form af skarvungerne. I dag var der ingen unger og ingen havørne – vi havde dog set 3 lidt tidligere på dagen – samt 2 gråsæler!!



Et stykke nede langs kysten havde vi fundet, hvad der så ud til at være en perfekt ankerplads, stort set læ for alle vindretninger, ingen undersøiske kabler, meget lidt bebyggelse (en hytte der viste sig at være ubeboet!), ingen angivelse af at det skulle være en anbefalet ankerplads, en bund der faldt fornuftigt og ingen skjulte skær – kort sagt en ønskeankerplads. Ankomst 14.10 efter 25 sm. Vi havde den helt for os selv, indtil der kom en svensker listende, men han ankrede på respektfuld afstand, så han fik lov til at ligge der også 😊😊😊



Desværre var vandet fyldt med alger, så aftenbadet blev i cockpittet og ikke i havet, selv om vandtemperaturen var helt oppe på indbydende 20 grader.

Skipperen havde længe gået og sukket efter en gang stegt flæsk med persillesovs, men det var ikke lige den udskæring af grisen, som svenskerne foretrak. I Nyköping var det imidlertid lykkedes at finde "sidåflæsk skivat", så sådan en pakke lå i køleboksen og i aften skulle det være. Af hensyn til Chefen – og rengøringen, blev grillen fundet frem og flæsket stegt på den, så var der ingen fedtsprøjt på komfuret, og sådan blev grill sæsonen indviet!!!



Mens Chefen klarede opvasken, sank Skipperen om på "kontoret" og fik dagens oplevelser nedfældet.



Aftenhimlen blev fuldstændig skyfri og det indbød jo bestemt til en sundowner i cockpittet, mens solen allerede kl 21.27 gik ned og fiskene sprang op omkring os, formentlig for at snappe insekter i overfladen.

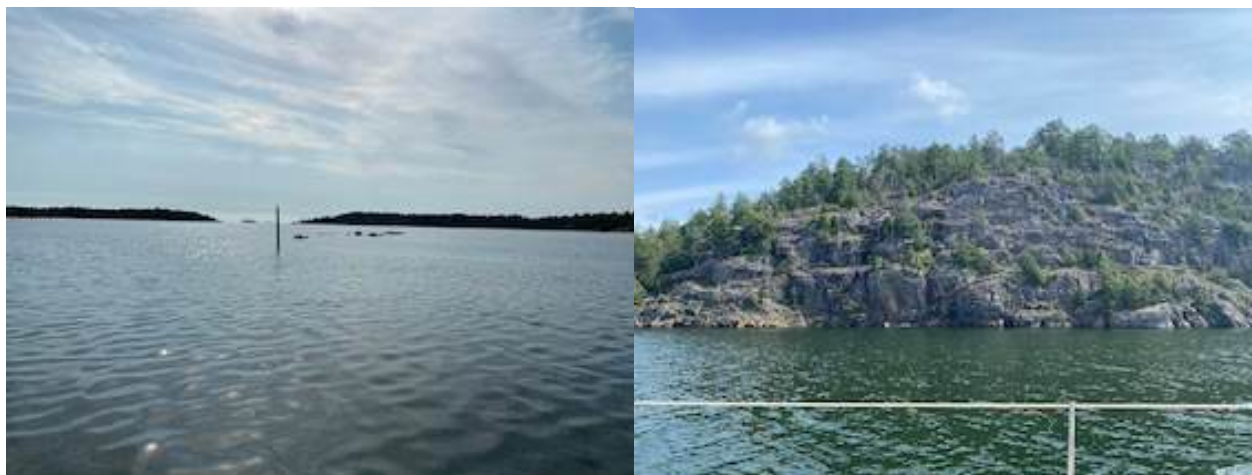


Fredag d. 26/7

Igen en flot, helt stille nat og en morgen med sol fra en næsten skyfri himmel. Afgangen var fastsat til kl 8, men allerede 07.35 var ankeret oppe, håndskyllet!!! og vi var på vej. Planen var en 4 timers tur til Valdemarsvig, gennem det mest indenskærs og snoede vi kunne finde – det gav for øvrigt anledning til denne ordveksling ved et vagtskifte – ”jeg ved ikke helt hvor vi skal hen, men det her er den smalleste passage, så den tog jeg”!!!



I øvrigt var det så dagen hvor skipperens sidste ”kl 10 lakridspibe” blev serveret, nu var der ikke flere!!! – vi skulle have købt 2 kasser ☹☹☹



Vi drejede ind ad den smalle fjord, der fører op til lillebyen Valdemarsvig, landet blev højere og højere til siderne, og i nogle af sidedalene kunne vi se landbrug. Belært af bitter erfaring forsøgte vi at finde ud af, om Valdemarsvig også var et helvede af bookede pladser sådan en fredag i højsæsonen. Den var ikke at finde på deres elskede "Dockspot", og et opslag på havnens/kommunens hjemmeside afslørede heller ikke noget, så hurra det så ud til at være en rigtig havn!!!





Ca. 1 sm før vi nåede havnen, passerede vi en bådforhandler med egen bro og en tankstation, så der gjorde vi et lille stop og fik fyldt dieseltanken. Da vi nærmede os havnen, kunne vi se, at der var mange tomme pladser – YES!! Vi valgte en med snuden i vinden, og der kom en rar svensker fra en motorbåd og tog imod os, og han kunne fortælle at ALLE pladser i havnen var forudbooket, nogle af dem for et helt år siden!!!! Bookingen kunne man – hvis man vidste hvor!! – finde på kommunens hjemmeside. Svenskerkonen viste med noget besvær hvor, og ganske rigtigt alle pladser var markeret ”booked”. Nu det jo sådan i Sverige, at der er de gæstepladser der er, og hvis de er optaget, så kan man da bestemt ikke ligge udenpå, eller – gud forbyde tanken!!! – gå ind på en af de mange tomme pladser på de broer, hvor de lokale ligger. Så må man bare sejle igen, så kan man lære det!! Tænk hvis vi i Danmark havde samme rigide tilgang til gæstesejlere, så ville kaos bryde ud i Anholt, Læsø, Tunø, Ballen og alle de andre travle sommerhavne. Vores filosofi er jo da heldigvis (endnu), at er der fri vandoverflade, så er der også plads til en mere. Men desværre ser vi at bookingspøgelset også breder sig hjemme hos os, som følge af ”mig, mig, mig” kulturen ☹️☹️☹️

Grunden til al postyret i Valdemarsvik var, at der var træbåds-, veteranbils-, veterantraktor- etc. træf, levende musik på kajen og leben denne weekend, så det var faktisk med lidt lettelse at vi, efter at have tanket vand og tømt affald, sejlede ud igen. På vejen ud mødte vi en armada af motorbåde, der alle havde travlt med at komme til Valdemarsvik for at deltage i kalasen!!



På vejen ind havde vi set en meget spændende sidefjord, som vi havde holdt som en alternativ mulighed, så den sejlede vi nu ud til. Det var i sandhed en labyrint, hvor vi med meget lav fart sneg os ind bag øer, holme og næs, rundt om undersøiske skær, til vi kl 13.45 efter 29 sm lod ankeret gå bag fuglereservatet på Stjärnholmen i Kattedalsfjärden.



Det var en ankerplads vi med bestemthed regnede med, at vi ville få fuldstændig for os selv. Det var den mest kringlede indsejling, vi hidtil havde fundet, og der var et enkelt sted, hvor der ikke var over 1.9m.

Ovenpå strabadserne og som kompensation for en meget sen frokost lod Skipperen udskænke både øl og brændevin, hvorefter middagssøvnen blev meget nødvendig 😊😊

Vi lå fantastisk stille og godt, selvom eftermiddagssøbrisen susede noget i trætoppene. Desværre var vandet også her helt grønt af alger, så vi blev i cockpittet med badet.

Sidst på dagen trak skydækket udover os inde fra Sverige, men igen var kraften gået af bygerne så det blev bare gråvej.



Lørdag d. 27/7

Det blev regnvej i nattens løb, og der kom byger med blæst, men vi lå helt i læ 😊😊😊. Vi vågnede også til regn, så Chefen blev IKKE vækket kl 07.30, men fik lov til at snue helt til kl 9, hvor det var blevet tørvej, og skydækket var begyndt at spredes lidt.

Kl 09.50 var ankeret oppe, og vi listede tilbage ad vores spor og ud af vores hemmelige bugt. Der var lige et sted, hvor der ikke var så dybt, ellers var der typisk 4-5-6 m hele vejen, i vores øjne den perfekte ankerbugt.

På vej ud mod det første åbne stræk havde vi besøg af to havørne, der var ude for at se på fiskemulighederne. De havde desværre ikke heldet med sig, mens vi så på.



Ude i ”det åbne” igen gik turen ad diverse bagveje sydpå.



Da vi kom ud af læen inde i skærgården, kunne vi mærke den rimeligt friske SØ'lige, der havde tilløb helt ovre fra Gotland. Skærgården var meget ”tynd” på de her kanter. Nogle steder var der lige et par rækker øer til at tage det værste, men andre steder løb vi helt tør for skærgård og skulle udenom diverse irriterende hjørner. Skipperen benyttede en frivagt til at få sat aftenens Chili-con-carne i gang i trykkogeren, den kunne passende stå og hygge sig, spændt fast og med komfuret ”låst op”, så det kunne svinge i sit halvkardanske ophæng.



Der var sejlluft, den var bare lige imod, hvilket alle dem der kom imod os, så tydeligt demonstrerede med fulde sejl og vingerne ud til siden. Det var tydeligt, at der her ikke var nogen "inderrute", så alle skulle igennem den samme rute herude, eller helt udenom skærgården.



Vi opgav enhver tanke om at krydse – det var der en enkelt der gjorde og det så imponerende flot ud, men Pipaluks krydsegenskaber blev altså udmanøvreret af hendes motoregenskaber 😊😊😊



Overalt var der skarver i læssevis, og nogle øer var helt "skidt ihjel" af de møgfugle. Det kan godt være at de engang var truede, men det er da bestemt overstået, nu er de nærmere truende!!



Himlen blev efterhånden rimelig letskyet, og dem der kom imod, havde det varmt og dejligt, mens vi havde lange bukser, trøjer og jakker i brug.



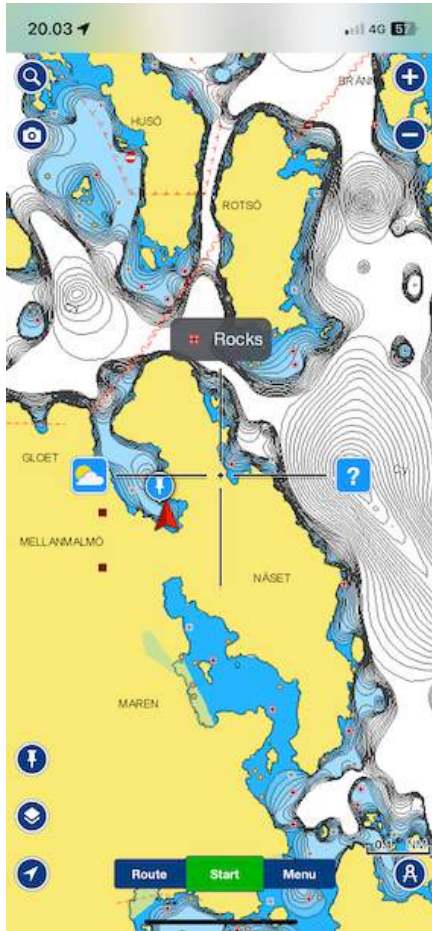


På den sidste lange tur ud i geografien, op mod den rimeligt høje sø, priste vi os lykkelige for vores vindspejl og overdækkede cockpit, samt for Pipaluks søgenskaber, hun går bare igennem – 6,5 t, god motorkraft og en skrogfacon der ikke ”banker pæle”, som vores B31 Freja gjorde.

Men alle pinsler får en ende, og vi kunne falde af, rulle genuaen ud og smide alt overtøjet, da vi igen kom ind i læ i skærgården. Kontrasten var virkelig til at tage og føle på. Chefen bevæbnede sig med et krus vand og vores vinduesskraber og fik saltet vasket af vindspejlet, så vi ikke længere havde et voldsomt tilfælde af grå stær, men faktisk kunne kigge ud.



Et godt stykke inde i skærgården havde vi fundet, hvad der så ud som det perfekte natlogi, en nøglehulsformet bugt der levede op til alle vores krav. Her gik vi for anker kl 15.50 efter 30 rimeligt anstrengende sm.



Køjetøjet kom op til luftning, vi fik en kop kaffe/the og livet var godt.

Aftenbadet blev igen i cockpittet, da ulempen ved at søge så dybt ind i skærgården for at ankre, er mange alger i vandet, så vi måtte med ærgrelse opgive havbadet.

Den på turen producerede chili-con-carne, var nem lige at varme, og sammen med en tomatsalat af vores sidste tomater og feta blev det til et fornuftigt aftensmåltid.

Det blev igen en smuk smuk sommeraften, med en skyfri himmel og aftagende vind.



Søndag d. 28/7

En helt stille nat i vores egen lille skovsø – hvad mere kunne man forlange 😊😊😊

Aftenens palaver var endt ud i enighed om, at forsøge noget helt nyt – gå i havn!!! Efter 4 nætter for anker, og udsigt til regnbyger sidst på dagen, efterfulgt af opfriskende NW'lig, med kulingvarsel for den mellemste Østersø, så syntes vi såmænd, at det lød lidt tillokkende. Da det desuden viste sig, at vores franskbrød havde opgivet kampen og var mugnet sååå... Vi havde 23 sm ned til Klintemåla, der så ud til at ligge passende udenfor alfarvej, så afgang blev 07.50, for at det skulle passe med ankomst omkring kl 12 😊😊. ALLE mulige orakler var adspurgt, og det så ud til at det var en rigtig havn – hvor man IKKE kunne reservere plads, så vi var optimistiske.



Vi måtte lige ud i den ydre skærgård et kort stykke, men ellers havde vi planlagt en rute der gik gennem de mest smalle steder. Det viste sig at være en dejlig skærgård, den var igen blevet ”dyb”, så der var nogle smuthuller at vælge imellem. Det gjaldt bare om at være heldig at have vagten på de smalleste og mest udfordrende steder, så der blev ikke givet ved dørene, vagtafløsning var præcis kl xx.00!!!



De steder hvor vi var nødt til at følge hovedruten, var der andre skiwe, men slet ikke det mylder af speedbåde som oppe tættere på Stockholm. Skærgårdsøerne var også for det meste ubebyggede, med enkelt små samlinger af huse.



Vinden var den sædvanlige – nærmest ikke eksisterende. Vi så stolte sejlere der satte sejl, for efter kort tid at bjærge dem igen og overgive sig til motordrift. Alle de ”anbefalede” ankerpladser som vi passerede, var fyldt med ankerliggere, så vores brug af anbefalingerne som en advarsel om, at det ikke er der vi skal ligge, viste sig igen at være rigtig – altså når man er så ”asociale” som os 😊😊😊



Det var en herreflot tur, hvor det efter en noget skyet start klarede helt op og blev sporadisk solskin. Der var mange smalle steder, hvor vi igen og igen blev imponeret over, hvordan man her i skærgården kan sejle lige rundt om klipper og så stadig have 20 m vand under kølen.

Vi ankom til Klintemåla kl 12.15, og der var masser af ledige pladser, med bøjer til agterfortøjningen, så svenskerkrogen var i aktion. Det er for øvrigt blevet vores nye standard ved anløb af havne herovre, agterfortøjningerne kvejlet op og hængt klar på skødespillene, svenskerkrogen og "kaptajn klo" klar på kistebænken i stb side, så kan de komme an med hvad som helst – bøjlepladser, færgelejer, slimelines, pælepladser eller langskibsparkering.



Klintemåla er et lille sted, en samling huse der oprindeligt har været et lille fiskerleje, en anløbsbro og et par pontonbroer. I land en café med et meget sparsomt udvalg af dagligvarer kombineret med lokalsamfundets frembringelser af honning, saft, marmelade etc. De var leveringsdygtige i eftermiddagsfika'ens lune vafler med is og frugt, og til vores usigelige lettelse kunne man bestille friskbagt morgenbrød også – så slap Skipperen for at bage i morgen!!! Vi købte også de sidste 4 tomater de havde, så var der lige til en tomatsalat til det sidste ferske kød, som vi havde i køleboksen.



Ellers blev eftermiddagen tilbragt med en gåtur i lokalområdet. Det var ikke voldsomt ophidsende 😊. Udover nogle af de gamle huse, der stort set var klar til frilandsmuseet, så var det bare op ad landevejen, og samme vej tilbage. Et enkelt sted var der en smule skovningsvej lidt ind i skoven, men det var ikke langt, og skovbunden var voldsomt ufremkommelig.





Kl ca. 17 kom de lovede byger, et par kraftige af slagsen, den ene med et par tordenbrag og godt med regn, men vi var ombord og havde i forvejen rejst kalechen. Efter bygerne klarede det fuldstændig op, og vinden gik som lovet i NW og friskede op, men vi lå med snuden næsten vindret og for 230 SEK havde vi landstrøm, bad og toilet, og der var ovenikøbet rigtig god mobildækning fra Telia, så vi havde absolut intet at brokke os over. I øvrigt endte vi med at blive en rimelig international forsamling ved broen, der var os fra Danmark, en tysker, en polak og så en håndfuld svenskere.

At der så lige kom en havørn sejlende indover, gjorde da bestemt heller ikke noget.

Mandag d. 29/7

Natten gav noget regn og blæst, men med en pontonbro i stævnen, en bøje agter og snuden i vinden sov vi som baby'er 😊😊

Morgenbrødet ville være klar kl 08.30, så der stillede jeg deroppe og mødte mester selv, der var ved at tømme buret med dagens varer. Tænk der så jeg en pose kartofler – det skulle være vores. Jeg fik også en god snak med ham, han var efterkommer efter Valborg, der havde givet navn til cafeen, hun havde boet herude hele sit liv, og han havde arvet stedet og havde blæst noget liv i det igen.

Morgenbrødet var lunt, kalechen var oppe, solen skinnede og kun enkelte pust nåede ned til os, men meteorologerne holdt fast i deres kulingvarsel for Østersøen lige udenfor skærgården, så vi blev liggende – det gjorde alle de andre for øvrigt også!!!

Dagen blev brugt på at se lidt på det lokale liv. To fiskere ude fra Vinö kom slæbende ind med deres fangst i to hyttefade, og fiskeopkøbsbilen kom og hentede fangsten af store fede ål. Jeg spurgte den ene, om han ikke også fangede nogle fine stegeål – jeg mente, det kunne jo være!!!! Han fortalte at mindstemålet på ål var 70 cm, så stegeålenes tid var forbi, for dem satte han jo ud igen, men jeg tror nu ikke det var dem alle, for han havde et glimt i øjet☺☺

Jeg fik desværre ikke set hvad vægten viste, da alle ålene var taget op, men der var mange!! Da jeg sagde, at det jo så var ugens indtægt, rettede han mig og sagde at fiskeopkøberen kun kom hver anden uge – hold da op, hvis han kunne præstere sådan en fangst på 14 dage, så var ålen ikke helt uddød!!! Ålefiskeri var for øvrigt kun lovligt nord for Hanöbugten, resten af vejen rundt om Sverige er det forbudt som også i Danmark. De her ål skulle for øvrigt køres til Malmø og røges og så sælges i bl.a. Danmark.



Stedet her havde for øvrigt været noget af en "metropol" i gamle dage, der havde været købmand, posthus, skomager, slagteri, smed og andre håndværkere. Det havde været knudepunktet i denne del af skærgården og havde forsynet de beboede skærgårdsøer. Det hele var afviklet i 60'erne, og nu var der få helårsbeboere og resten var sommerhuse, men det var stadig centrum for skærgården. Der var her hvor sommerhusejerne ude på øerne havde deres speedbåde og joller liggende. Den aktivitet var årsag til at der ikke var mindre end 3 relativt store afmærkede P-pladsen i området – en langtidsplads længst væk hvor bådtrailerne stod, en korttids (også til dagsgæster) og endelig en privat med nummererede pladser.

Cafeen havde for øvrigt udover kartofler fået nye forsyninger af mælk, så vi fik lige suppleret op. Der var desværre ikke kommet nogle tomater til salg, men jeg fik lov at købe 3 af dem de havde til cafebrug, så vi kunne få lidt tomatsalat til aftenens genoplivede chili-rest. I øvrigt opfordrede mester mig til at slå mig løs og købe alt muligt, der var kun 1.5 uge tilbage af sæsonen, så lukkede de ned for vinteren og flyttede også selv ind til byen. Han foreslog selv deres sidste "Valborg – Klintemåla" T shirt, men den var altså i størrelse Small, så jeg takkede for tilliden☺☺

Eftermiddagsgåturen havde igen udgangspunkt i eftermiddagsfika'en på cafeen, og så prøvede vi at finde en sti i skoven. Vi kom ned til deres badebro og op til to private hytter, og det var den skovtur, resten var totalt uvejsomt.



Aftenen blev igen stille og fin, den hårde NW'lige flovede af, vi fik lagt kalechen ned – den var dejlig tør - og tanket vand, så vi var klar til afgang i morgen.



Tirsdag d. 30/7

Vi sov som om vi havde betalt for det, og det var fuldstændig stille og solskin, da vi vågnede kl 07.30. Morgenmad i cockpittet og 08.30 smed vi los og tøffede ud af fjorden og ud i skærgården.



Der var en inderrute, og den tog vi selvfølgelig. På et tidspunkt slap skærgården op, og så kom vi ud i det åbne og skulle rundt om Oskarshamn atomkraftværket, der havde egen havn og et stykke afspærret hav og kystområde. Ved deres SØ'ligste gule afmærkning kunne vi dreje skarp mod SW og derved igen komme ind i den mest kringlede og snævre inderrute. Der kom selvfølgelig både sejl- og motorbåde imod os, og vi måtte vælge de bredeste steder til at mødes. Der var ikke meget skærgård tilbage, og det der var, var relativt grundt og med mange løse skær.



Vi kom igennem inderruten og kunne dreje ind ad ruten til Figeholm.



Den var også snæver, men i bunden kom vi ind til en lille idyllisk havn, hvor Figeholm Båd Selskab drev gæstehavnen. Der var en rigtig levende, hyggelig havnefoged, der fuldt ud forstod hvad vi sagde – måske fordi hans svigersøn var fra Aalborg ☺☺☺. De havde også kæmpet imod den omsiggribende trang til at gøre det muligt at booke pladser. Her var en ledig plads rent faktisk ledig, og når de lokale var på tur, så var deres pladser også til brug for gæster, for som de sagde, så blev det jo billigere for alle – tænk det findes trods alt også i Sverige!!!!



Her havde vi fat i land kl 12 efter 16 relativt anstrengende sm (rent navigatorisk!!)

Udover en vældig hyggelig havn, så havde byen en stor fordel, nemlig en COOP, så der blev rygsækken lige fyldt. Vores køleboks var nærmest helt tom efter mange dage uden rigtige indkøb, så det var godt at få suppleret op på alle basisvarer både i køleboks og grøntsagskasse.

Inden vi kastede os over indkøbene, var vi dog lige en tur rundt i byen og så på herlighederne. Det var nu hurtigt overstået.

Nede på havnen var det gamle pakhus indrettet med søfartsmuseum. Det havde kun åbent et par timer lørdag og søndag, og oppe i byen havde vi set en vejviser til konkurrenten – hembygsmuseet, med ca. de samme åbningstider 😊



Byen havde ét spisested, pizzeriaet ”Dolce Vita”, så der mente Chefen, at aftensmaden skulle indtages.

Det var i det hele taget en meget lille og meget stille by, men hyggelig og udenfor hovedtrækket af turister, både de sejlene og de andre. Vi var kun en håndfuld gæster i havnen – 2 tyske, os og et par svenskere.

Vinden var som sædvanlig frisket lidt op af SØ i dagens løb, men døde til aften helt væk igen og gik i nattehjørnet – W



Onsdag d. 31/7

Vi vågnede til sol og en frisk W'lig, det betød læland ned langs kysten.



Langsom morgenmad og afgang kl 08.45. Skærgården var vældig ”tynd”, på de her kanter, men de lokale gjorde meget ud af gøre den tilgængelig, med en tydeligt afmærket inderrute og afstikkere ind i de ”sidehuller”, hvor der overhovedet var til at komme ind. Som sædvanlig tog vi inderruten, der er jo ingen idé i at tage i skærgården og så sejle uden om alt det sjove!!!



Efter det første stykke skærgård måtte vi ud i det åbne, og nu havde vi igen udsigt til ”Blå Jungfrun”, det var så lige godt 1,5 mdr siden, vi så hende sidst. Vinden var frisk og lige i næsen, det blæste faktisk så meget, så Skipperens sommerhat vippede op, men det gav jo bedre oversigt, og gav et vist gejstligt udseende ☺





Vi kom til den næste lille skærgård udfor Oskarshamn. Igen var den eneste mulige inderrute fint afmærket, og den tog vi selvfølgelig. Her begyndte der igen at komme bebyggelse, og det var tydeligt, at det var Oskarshamn's "strandvejskvarter".



Turen gik lige ind foran havnen i Oskarshamn, men færgen fra Gotland var kommet i havn, før vi kom derned, så alt var fredeligt, og sejlrenden ind var meget smal, så passagen tog ikke mange minutter. Derefter gik turen gennem det, der helt sikkert var deres fritidsområde. En super snæver passage mellem klippeøer med hytter nærmest i kolonihavestil, det var et rigtig hyggeligt sted, og selv om vinden ruskede noget i træer og flagstænger, så var vi nærmest helt i

læ. Da vi kom på afstand af byen, tyndede det ud i hytterne, og da vi drejede ind ad den sprække, der skulle føre til vores natlogi, var der stort set ingen bebyggelse.



Udvalget af ankerpladser var meget lille hernede, skærgården var tynd, og det var meget mere lavvandet, end vi havde været vant til oppe nordpå. Desuden var der voldsomt mange løse skær og klipper strøet rundt med løs hånd, men vi havde udvalgt os en bugt, der så ud til at kunne bruges. Der lå en enkelt "AIS signatur" derinde – altså en båd udstyret med AIS. Da vores helt uvidenskabelige vurdering viser, at ca. 1 ud af 10 lystbåde har AIS transponder, så kunne det jo betyde alt mellem 1 og 20 ankerliggere. Det viste sig at der kun lå den ene 😊😊

Der var bestemt ikke dybt i bugten, faktisk gik ekkoloddet helt i sort p.g.a. den store mængde tang der var på bunden – og helt op til overfladen. Min farfars gamle blylod lod sig dog ikke snyde af tang og sager, og fortalte at vi ankrede på 2 m vand, og det var jo da bestemt 50 cm mere, end vi SKULLE have for at flyde. Desuden var det blød bund, og der var ikke (rapporteret) nogen skær lige her i bugten.



Bugten var omgivet af skov og totalt ubebygget, så vi lagde os kl 12.45 efter 15 sm, i passende afstand fra den svenske båd Anjo. Den så meget langtursagtig ud, og lidt research på nettet viste, at de var på vej hjem efter 2 år og 3 mdr ned gennem kanalerne, rundt om Italien og op til Kroatien, hvorfra den var blevet kørt til Neustadt i Tyskland. Nu på vej til deres hjemhavn inde på Mälaren.



I øvrigt kom der senere endnu en svensker ind, men han gik ind til klipperne i en "svenskerparkering" ude ved indsejlingen.

Viden susede i træerne omkring os, men kun får pust nåede ned i skovsøen, hvor vandet desværre ikke indbød til badning, så det blev igen cockpitsbad til aften.

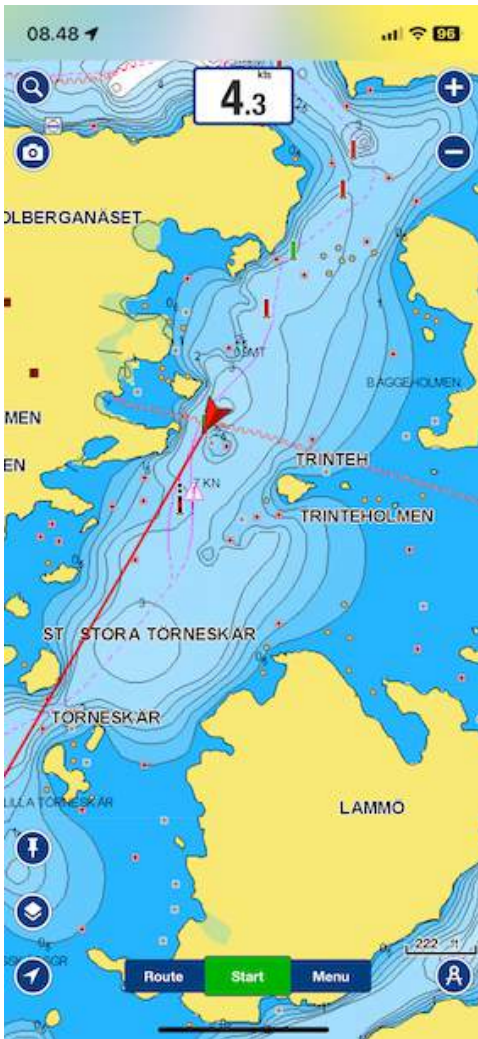
Belært af erfaringen gik vi all in på myggenet, og det var med god grund, der sværmede i snesevis af myg lige udenfor myggenettet, mens de slikkede sig om munden. Det betød så desværre, at vi var forvist til kahytten fra solen forsvandt bag træerne, men hellere det end blive ædt af de små bæster!!!



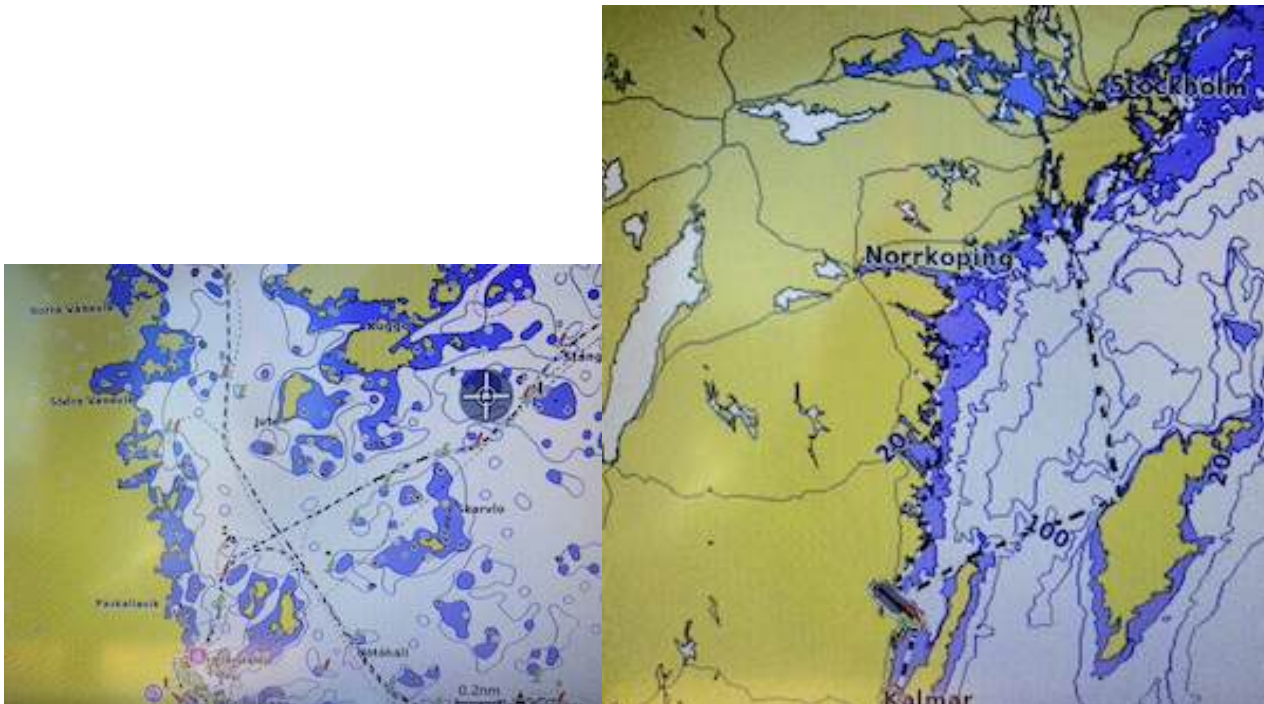
Torsdag d. 1/8

Endnu en af de helt stille nætter omgivet af skov. Myggene sat tæt på myggenettet og kunsten var at forhindre dem i at flyve ind og gemme sig, da det blev bjærget!! Ellers var det en rolig morgen, med masser af hejrer både i træerne og nede ved vandet. På et tidspunkt talte vi 10 stk bare inde i bunden af bugten.

Kl 08.30 bjergede vi ankeret, det var fuldstændig viklet ind i tang og snask, så det var noget af en opgave, at få det redt ud af den gang "havfruehår". Samtidig var tiden til at få ryddet op på fordækket begrænset, da vi lige udenfor vores bugt skulle dreje skarpt til stb ned gennem en meget smal og meget snoet rute – vores sidste sådan rigtige underholdende/udfordrende passage på denne tur. Meget smuk lille tur med klipperne lige om ørerne.



Derefter kom vi ud i "bredningen" ved Påskalavik, og dermed havde vi lukket den nederste cirkel i ottetallet, da vi skar vores gamle spor. Herfra var vi jo sejlet ud til Gotland for lææææænge siden.



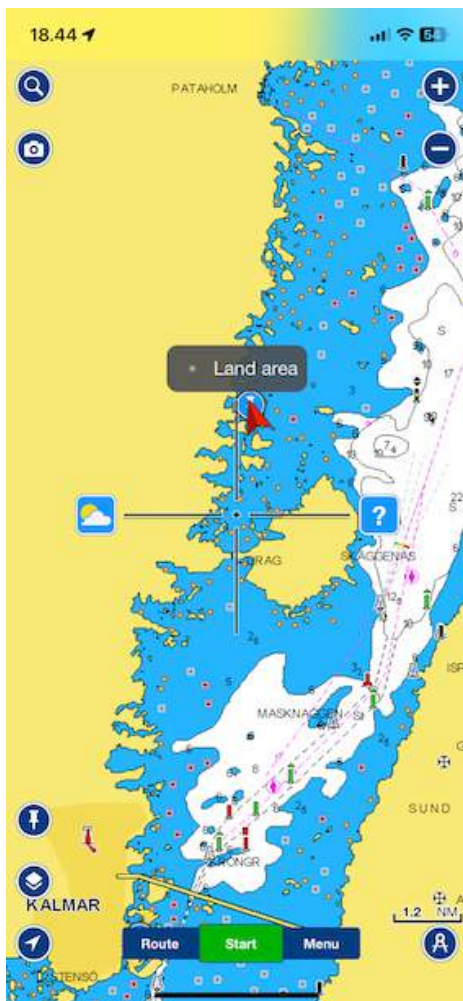
Så var det tilbage i vores gamle spor, ned forbi Mönsterås bruk – den kæmpestore cellulosefabri. Der hilste vi lige på en coaster, der lå for anker med fuld last af træ og ventede på at komme til kaj og losse.



Så løb vi endegyldig tør for skærgård, nu var der ikke flere smutveje længere, nu var det udenom alle skær og klipper. Men hvor havde vi da nydt alle de udfordrende smalle passager og de ufattelige mængder af ankerpladser. Der er mange der sejler i skærgården, men med lidt eventyrlyst (og gode kort!!), kan det sagtens lade sig gøre at komme lidt væk fra hovedstrømmen – også lige midt i højsæsonen.



Så gik turen ellers ned ad Kalmarsund, men lige inden Skäggenäs – den halvø der stikker ud fra V lige ovenfor Kalmar, havde vi på kortet opdaget en bugt, der kunne bruges til natlogi. Det var altså vestpå ind mellem skær og øer igen, indtil vi på 2.8 m vand slap ankeret – det var igen farfars blylod der virkede, da der også her var masser af grøntsager på bunden!!



Ankerpladserne her udenfor den rigtige skærgård var sjældne, og derfor kunne vi selvfølgelig ikke få den for os selv. Der lå et par stykker og kom et par mere, men bugten var stor og de lagde sig pænt på afstand. Turen havde været på 30 sm, og klokken var 14.20, da vi landede, efter endnu en tur for motor i nærmest vindstille og bagende sol. Vi trængte vældigt til et havbad, men også her var der masser af alger og snask i vandet, så det blev igen cockpitsbad akkompagneret af hejrenes hæse skrig, og fisk der snappede insekter i overfladen. Det myldrede også med små guldsmede, og de skammede sig ikke over at grundlægge næste generation på søgelænderet 😊😊

Aftenen blev igen totalt havblik, med en smuk solnedgang, men plaget af myg 😞😞



Fredag d. 2/7

Vi vågnede – igen – til en morgen med sol og komplet vindstille. Efter langsom morgenmad i cockpittet skulle ankeret op, og det var ligeså fyldt med tang og snask som i går, men op kom det, også selvom det skulle håndskyldes 😞😞



Kl 9.35 tøffede vi samme vej ud af bugten, som vi var kommet ind – ingen spændende inderruter her!!

På vej ud mod Kalmarsund følte det, som om der var lidt sejlluft ad NØ, men da vi var ude i sundet og kursen blev sat mod syd, så sejlede vi lige nøjagtigt lige så hurtigt som vinden, så

der igen blev fuldstændig vindstille ombord. Det blev så igen en dag med ren motorsejlad – det var da godt, at den vil starte!!!! Turen voldte for øvrigt ikke navigatøren de store problemer☺



Turen gik ned under Ølandsbroen og ”hjem” til Kalmar, hvor vi stort set landede på den samme plads, som på vejen op i begyndelsen af juni. Nu var de færdige med det store renoveringsarbejde i havnen, og alle pladser var brugbare. Havnen var dog mere end halvtom, da vi ankom kl 12.10 efter svimlende 14 sm, og tænk man kunne ikke reservere plads – HURRA. Alle de pladser der var tomme, de var faktisk også ledige, og havnepengene skulle betales på det kombinerede turistbureau og havnekontor. Det gav vi gerne 280 SEK for, incl. bad og vand, men uden el – det behøvede vi ikke at give 50 SEK for, når solen skinnede.

En kæmpe fordel ved Kalmar er, at der lige ved havnen ligger et indkøbscenter med alle mulige butikker – også en hvor vi kunne få et nyt beskyttelsesglas til Skipperens mobil, den havde taget turen på dørken med skærmen nedad!! I centret var der også en COOP, så vi fik fyldt køleboksen op til endnu en 4-5 dage.



Efter indkøbsraidet var der dømt bytur, over at kigge på slottet, derefter fængslet og så selve byen. Byen summede af liv, alle parkeringspladser rundt om centrum var optaget, og der var stuvende fyldt på alle restauranter. Havnen var også næsten fyldt, og autocamperne holdt tæt på flere pladser. Det var virkelig en "gå i byen" by, og det var fredag, det var sommervejr og for mange svenskere var det den sidste weekend i ferien, det kunne mærkes.



Chefen gav en gang mad på en græsk restaurant, og så gik vi rundt og nød folkelivet i gaderne, efterfulgt af en tur oppe på bymuren ud mod havnen.

Langs havnen hjem i den fantastiske sommeraften. Derefter dagens bad – i land - med oceaner af varmt vand, det er altså luksus ikke kun at skulle dele 20 l varmt vand☺☺



Aftenens læsning (https://en.wikipedia.org/wiki/Muskö_naval_base) åbenbarede, at den ø vi havde ligget for anker bagved, oppe syd for Stockholm, den hvor der var militært område lige inde på land, og hvor en del af vandområdet var spærret område – det faktisk var Muskö. Det er et kæmpe anlæg med flere km² huler, forbundet med 20 km underjordiske veje inde i øen, og ikke mindre end tre dokker sprængt ind under øen. Dokkerne er så store, så de kan sejle destroyere og ubåde derind. Anlægget blev bygget fra 1950 til 1969, men området var delvist forladt efter den kolde krig, men i 2019 blev det meddelt at anlægget skulle tages i brug igen og i 2020 flyttede flådens hovedkvarter dertil. Så tror da fanden at de ikke ville have folk i land eller for tæt på☺☺☺

Aftenen i Kalmar blev jo ikke så stille som de foregående for anker, men det kunne vi leve med.

Natten var som en fredag nat i enhver svensk sommerhavn – larmende!!! I en større motorbåd blev der fyret godt op under musikken, det er altså utroligt, hvad de slæber rundt med af lydudstyr. Det startede med det der moderne elektroniske, hjernevridende ”bum bum bum” musik, men gik så, som aftenen skred frem, over til ABBA’s udødelige toner. Desværre var der som til enhver god fest, altid en eller anden, der hele tiden ville høre et andet nummer, så der blev skiftet tit!!! Det var en fest som hele havnen var tvangsindlagt til, indtil der pludselig kørte en bil med ”et eller andet på taget” op ved siden af skuden. Så blev der ro, fuldstændig ro, og havnen kunne sove☺☺

Lørdag d. 3/8

Vi vågnede til havblik og solskin – dog med lidt skyer der slørede det lidt. Vi stod op kl 07.30 og 07.45 forlod vi pladsen, stoppede lige og fik fyldt tanken med diesel, og så gik det ellers sydover i Kalmarsund. Der var et lastfartøj der startede sammen med os, og en for nordgående, og så var der en hollandsk tranlampe af en lystsejler, der absolut skulle ligge ude i sejlrenden. Vi gav Pipaluk lidt håndtag og kom foran og udenfor renden, og så kunne de jo ellers gøre som de havde lyst til.



Der var ikke et vindpust, før der ved 10-tiden kom lidt ”mormorhud” på vandet – de allerførste små vindpust fra SØ. Vinden tog meget langsom lidt til, og på et tidspunkt mente vagthavende, at det var tid at sætte genua. Det blandede jeg mig jo ikke i, da jeg havde frivagt. Den kunne da også næsten stå fuld et kvarters tid, så måtte Chefen rulle den sammen igen. Men hun havde da prøvet!!!



Kl 11.45 anløb vi Bergkvara som eneste gæstesejler, efter en dejlig lille formiddagssejlad på 20 sm.



Havnen var administreret af campingpladsen og havnepengene blev indbetalt i receptionen 270 SEK incl 2x bad, men uden el.

Bergkvara var en lille bygd, der havde haft sin storhed. Det havde været udskibningssted for bl.a. "pitprops" – altså tømmer til afstivning i de engelske miner. Samtidig havde det været et anløbssted for dampskibene, der klarede trafikken fra Sydsverige til Stockholm. Der havde også være jernbanestation ved havnen med lastning og losning. Alt det var fortid, den eneste virksomhed der havde overlevet fra dengang, var en trælasthandel, resten var lidt tomme pakhuse og kajanlæg.



Der var absolut ingen handel i byen, og lokalkoloritten var centreret om søfarts- og hembygdmuseet, der dog nu udenfor sæsonen (juli måned), kun havde åbent nogle timer i weekenden.



Vi fik en is på campingpladsen og fik en snak med en flok jægere, der var ved at gøre klar til jagt på ålekrager – tænk det måtte de heroppe. Der var en kvote for, hvor mange de måtte nedlægge, men der var altså jagttid på de utysker, der også her, lige udenfor havnen, havde skidt en ø ihjel. Derudover tog vi en vandretur, og besøgte de tilgængelige højdepunkter i byen.



Sidst på eftermiddagen strømmede det ind med gæstesejlere, et par tyskere, nogle svenskere og en finne, der til Chefens store undren gjorde opmærksom på, at han altså sejlede i et træskiw, der efter hans eget udsagn ikke tålte berøring!!!!!!!.

Vinden der havde været rimelig frisk fra SØ, aftog og drejede planmæssigt syd om og endte i W, inden det igen blev stille.

Vi kunne hele eftermiddagen og tidligt på aftenen høre jægerne, der blev godt nok affyret nogen skud. Enten fik de mange fugle, eller også havde de noget svært ved at ramme. Jeg sad i hvert fald klar til rudrykning, da de kom hjem, for det udbytte ville jeg gerne se, og samtidig få afklaret om de faktisk spiste dem eller???? Spændingen blev udløst, de havde fugle med hjem, og de spiste dem ikke, eller nogle få gjorde, men det krævede en del hjemmebrændt!! De havde faktisk i jægerklubben lavet et forsøg med at røge brysterne og det havde været en delikatesse – muligvis igen sammen med hjemmebrændt?? På spørgsmålet om hvor mange skud de brugte pr. fugl var svaret – mange!!!! De var skudstærke og svære at vurdere afstanden til. Jagten på dem gik ind 1/8, og der var 5 forskellige lovgivninger, som de måtte skyde dem efter. De her holdt sig til reglen om, at man måtte skyde dem for at beskytte sit fiskeudstyr. Den ene af dem havde en lille krebsetejne liggende i jollen, så havde han jo fiskeudstyr som skulle beskyttes, og det fyldte ikke for meget☺☺☺

Søndag d. 4/8



Vi var oppe 07.30, der var bestilt og betalt morgenbrød i receptionen, til afhentning når de åbnede kl 8. Jeg var selvfølgelig deroppe i god tid, og tænk de lukkede døren op kl 07.55. Så kl 08.00 sejlede vi ud af havnen med 2 lune surdejsstykker – de var bestilt til at være ”grove”, men tilsyneladende havde de lige givet de grove kerner en grundig tur gennem kværnen, så de var lettere at tygge for svenskerne – men smagen var god nok 😊😊



Vinden var ganske svag i W, og da vi skulle sydpå, så blev genuaen rullet ud, og tænk den kunne næsten stå fuldt, når den bare blev halet helt hjem.

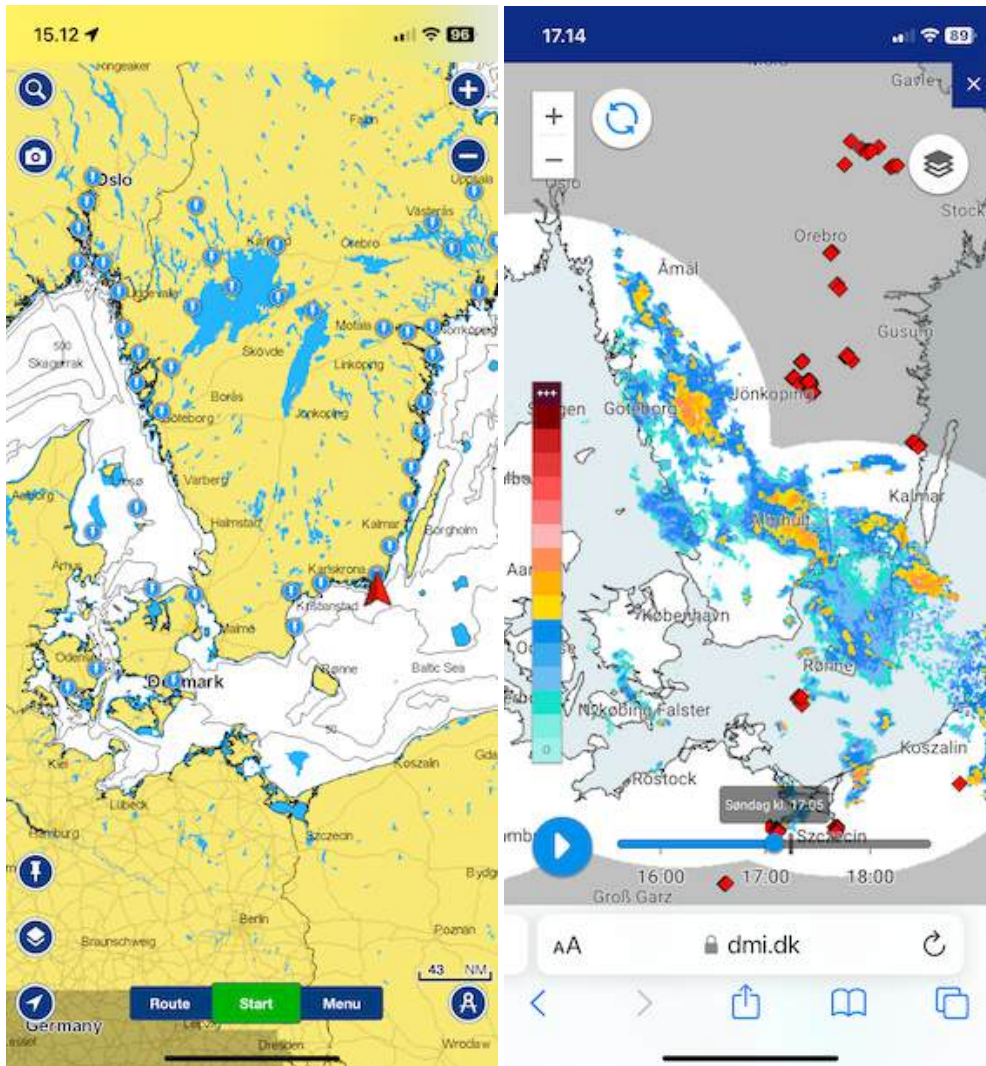


Solen skinnede, men skyerne var på vej op fra W. Det var det regnvejr, der fra morgenstunden havde givet skybrud og torden i Danmark, bl.a. fik Kolding 44 mm på en time, og København blev også hårdt ramt. Forudsigelsen var, at det skulle ramme os ved 16-tiden, så der var vi jo nødt til at være i havn – og have kalechen klappet op!!!

Turen gik som sagt sydpå, ned ad den sidste rest af Kalmarsund, målet var Sandhamn, den sydligste havn på dette hjørne af Blekinge, lige ved siden af snigvejen bagind til Karlskrona.

Turen var begivenhedsløs, vinden drejede mere og mere mod S, og på et tidspunkt måtte vi rulle genuaen sammen, da den ikke længere kunne stå fuldt. Landet på de her kanter var fjernt, da vi måtte holde os langt ude fra kysten p.g.a. et utal af klipper og løse skær, der lå langt ud til havs. Trafikken var ikke intensiv, men der var da skiwe på vej på op og ned ad sundet.

Kl 12.25 gik vi i havn i Sandhamn, og hurra alle pladser var ikke booket, så vi fandt en ledig færgeløjeplads. De er altså rarere end dem med bøjen agter, her har vi agterfortøjninger til begge sider, så vi ligger fri, uden at skulle skamtotne agterfortøjningen og uden at svinge ukontrollabelt fra side til side. Turen havde været på 24 sm, og her i havnen viste det sig, at vi skulle betale med et andet system – ”Gomarine”, hvor man skulle oplyse alle mulige personlige detaljer nærmest ned til skostørrelse – ting jeg bestemt ikke synes rager nogen. Anarkisten kom op i mig, da det var krævet at uploade et billede for at kunne blive accepteret. Jeg vil tro at de forventede et billede af skiwet, så de kunne identificere os, men jeg fandt et smukt billede af et rødt svensk træhus. De kan jo ikke vide, om Pipaluk identificerer sig som et svensk træhus 😊😊



Vi fik noget frokost og et lille hvil, og vi var dårligt blevet færdig med eftermiddagskaffen/theen før regnen kom. Der var dog hverken skybrud eller torden i den, men den forhindrede os jo effektivt i den planlagte tur op for at se på stedet, og navnlig i at inspicere stedets eneste spisested, der ifølge "Tripadvisor" lå svimlende 83 m væk!!!

Nej det blev ikke tøjvej, så vi fik en af Skippernes favoritter "varme hunde", alias hotdogs på et par skiver franskbrød og med hele svineriet. Ikke lige Chefens yndlingsret, men sådan blev det. Derefter bestod landloven i et hurtigt besøg i baderummet. Aftenen blev i øvrigt tilbragt i kahytten med TV (landstrøm var inkluderet i de 204 SEK's havnepenge) og der var rigtigt go' mobildækning, så vi lod det regne - what not to like☺☺

Mandag d. 5/8

Og det regnede og det regnede og det regnede, lige til det holdt op ved 9-tiden. Så var det tid til at vække Chefen, lukke kalechen op til maximal gennemtræk og få lavet noget morgenmad. Det var skyet, men det var ved at klare op, og alle vores naboer var sejlet – hmmm de kunne åbenbart godt sejle i regnvej - underligt ☺☺☺

Over morgenmaden havde vi en seriøs palaver – drømmen var jo at komme ud og se Utklippan, en lille klippekold med et fyrtårn og en lillebitte havn ca. 10 sm ude i Hanøbugten lige syd herfor. Vi havde nu misset den to gange, men nærstudie af den svenske vejruddsig lovede tåge for Utklippan fra kl 03.00 og i hvert fald frem til kl 10.00. Da samtidig DMI og Windy var enige om, at vi realistisk kun havde tirsdag til at krydse de 60 sm over Hanøbugten (kendt som Sveriges svar på Biscayen!!), så ville det betyde en meget tidlig afgang fra Utklippan, og det ville så komme til at foregå i tæt tåge – ikke ideelt☹☹

Nærstudie af kort og prognoser gav en anden mulighed. Hen forbi Karlskrona indenskærs var der en bugt – ikke nær så lukket og beskyttet som det vi havde været vant til, men ikke desto mindre en bugt, hvor der med nattens vejrmedling kunne ankres. Det ville på samme måde som Utklippan skære Hanøbugt krydsningen ned til godt 50 sm, og det ville betyde, at vi kom indenfor skibruterne til og fra Karlskrona – en unægtelig fordel hvis tågen også lagde sig over os længere ude i bugten.



Det blev målet, og 10.50 smed vi los, som den sidste gæst i denne sommersæson. Sæsonen sluttede i går d. 4/8 oppe i cafeen, og på havet virkede det, som om nogen havde drejet en hane. Væk var langt de fleste svenske sejlere, og stort set alle speedbåde. De eneste der var tilbage var nogle få tyskere og så os.





Turen gik indenskærs ad snigvejen ind til Karlskrona, under "18 m broen", og forbi byen med de gamle forsvarsværker, men også med det store moderne orlogsværft. Det er egentligt sjovt, at vi danskere har været så naive, at vi i besparelsernes hellige navn har fraskrevet os muligheden for at bygge skibe til flåden – det har svenskerne bestemt IKKE!!.



Vi fortsatte tværs over indsejlingen til Karlskrona og lidt længere Ø på, der var vores udvalgte bugt. På kortet kunne vi se at der var SXX bøjer, så vi var begyndt at håbe, at vi kunne slutte vores skærgårdsankringer af med en nat for bøje. Det ville bestemt gøre afsejlingen meget nemmere end at slås med anker og tang kl 04.00, tænk bare at kunne smide los 😊😊

Vinden var ganske svag, mest omkring SW, i modsætning til, at der ude i Hanøbugten var en rigtig frisk NW og W'lig, men aftagende. Solen skinnede fra en efterhånden skyfri himmel – alt var godt.

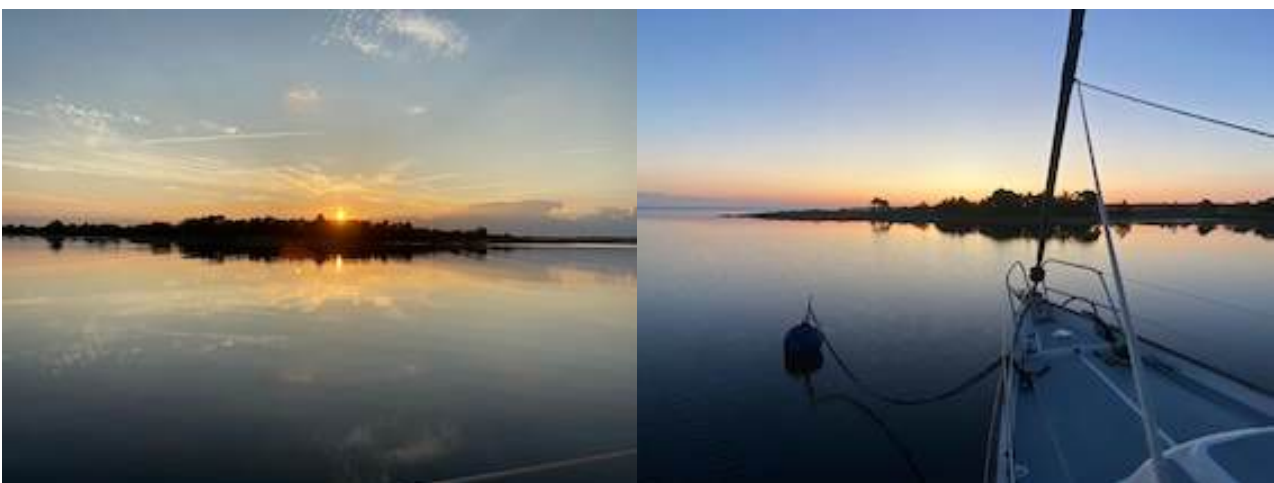
Da vi nærmede os det sidste hjørne inden bugten, kom der en tysker fra den anden side – det var ikke i orden!!!! Da vi kom rundt om hjørnet så vi, at der faktisk var 2 bøjer, en til hver så vi behøvede ikke at slås om dem.

Chefen havde første optræden sammen med Kaptajn Klo på fordækket, og det der med at fange øjet i en bøje, var han jo også som skabt til ☺☺

Kl 15.30 havde vi fat og lå i bugten på N Bollö, en ø hvor der kun var fugle og får, og så os to sejlere i bugten. Det var et smukt fredeligt sted og som sagt, med den vejrprognose vi havde, så var det en fin ankerplads.



Til aften blev det helt stille, og vi måtte have gang i myggesikringen, da solen gik ned kl 20.57 - det er godt nok efterhånden tidligt. Vi kunne tydeligt mærke at aftenerne bliver længere og mørkere ☹☹



Tirsdag d. 6/8

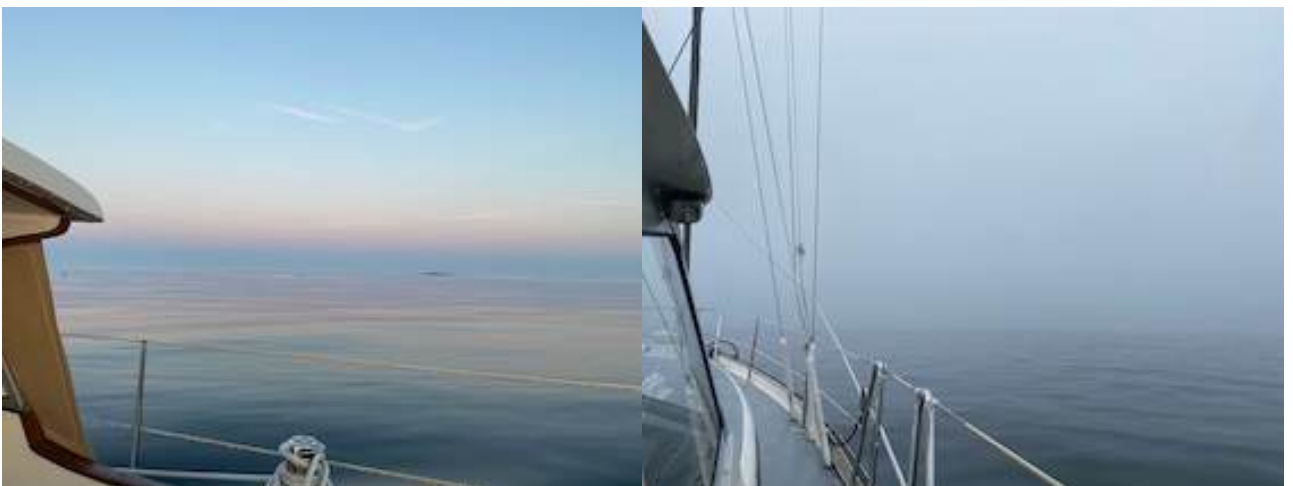
Et opslag på nettet inden vi lagde os til at sove havde afsløret to ting – der var udsigt til tåge også for vores område, og solen stod først op kl 05.11. Se det ville jo være en giftig cocktail, da vi skulle sno os ud gennem et ganske smalt sejlløb, der også var delvis blokeret af det svenske søværn. Vi fik derfor lov til at sove helt til 04.30, hvor vi kunne konstatere, at det var havblik, ikke tåget, og at det var ved at lysne. Så det var bare afsted, og kl 04.45 lod vi gå til vores blå natkammerat alias SXX bøjen – det var dejligt nemt☺☺



Det var lyst nok til at vi kunne finde vej ud gennem udsejlingen, og på vejen ud mellem årets absolut sidste skær stod solen op.



Så gik turen ellers lige ud over mod det sydligste hjørne af Sverige ca. 58 sm væk tværs over Hanøbugten. Det var absolut vindstille, og da meget hellere det end blæsevejr. Som vi plejer at sige – stille vejr kan vi afhjælpe med lidt diesel, blæsevejr kan vi ikke gøre noget ved!!!



Det stille vejr og den meget fugtige luft var opskriften på tåge, og vi kunne se tågebanker ude over vandet, og ja vi ramte da også ind i det. Fra kl. ca. 9 til 11.30 sejlede vi i tæt tåge. Hurra for radar og kortplotter. Vi vidste præcis hvor vi var, og vi kunne se de andre!!! Der var nu ikke meget trafik, så den nærmeste passage vi havde var en fisker der lå og sejlede noget planløst

omkring, men vi kom aldrig nærmere end 0.5 sm på hinanden, og nej vi så aldrig hinanden i den "virkelige" verden.



Vi kørte 2 timers vagter, det gav mulighed for at få lidt søvn. Det passede med de navigatoriske "udfordringer" og trafikmængden.



Som sagt klarede det op ved 11.30 tiden og i vagtskiftet kl 12.30 begyndte vi palaveren om hvor vi egentligt skulle hen. Simrishamn var det oplagte mål, men med et blik på vejrudsigten de kommende dage var vi enige om at fortsætte til Ystad, det var en strategisk set bedre havn, da vi så var rundt om "knolden" på kysten.

Vi var dog ikke mere faste i kødet end at vi var enige om at tage palaveren igen ved næste vagtskifte.

Vejrudsigten sagde frontpassage onsdag eftermiddag og så opfriskende fra W – ikke lige drømmescenariet for en tur mod W langs denne dybest set kedelige kyst. Vejrudsigten tydede

på en relativt rolig nat inden frontpassagen i morgen eftermiddag, men så derefter udsigt til flere dage, hvor vi ikke ville synes, det var sjovt at sejle her på kysten.

Ved vagtskiftet kl 15 var der derfor enighed om at fortsætte natten igennem mod Bøgestrømmen, med forventet ankomst omkring kl 05.00 ved Bøgestrømstønden. Det ville passe med, at det var lyst nok til at finde ind ad den ikke fyrbelyste rende.



Ved Det sydligste punkt af Sverige blev kursen derfor sat direkte mod Bøgestrømmen, og vagtskifterne fortsatte. Foreløbig var det stadig så stille, så vi ikke kunne føre sejl, så vi åd bare sømil efter sømil for motor i højt flot solskinsvejr – det kan altså også noget 😊😊.

Ystad var var første sted med tværgående færgetrafik, der kom hurtigfærgen fra Bornholm, og det er altså en djævel. Man kigger rundt, og der er fred og ingen fare, men næste gang man kigger, så kommer den satan drønende med 35 kn 😊😊



Der var også de "almindelige" færger, en af dem var lidt svær at blive klog på, men en lille snak på VHF'en afgjorde, at han ville komme foran om os, så vi slog farten lidt ned.

Solen gik ned over Sverige.



Vi tog et par 4 timers vagter natten igennem, mens vinden friskede noget op fra SØ, genuaen begyndte at trække og med alle sanser åbne passerede vi gennem færgetrafikken ud og ind af Trelleborg, skråt gennem den øst/vestgående trafik syd for Skanør, og endelig gennem den nord-sydgående trafik mod Øresund. Der var relativt meget trafik i alle retninger og på et tidspunkt havde vi en lille, meget langsomtgående produkttanker på tværgående kurs. Igen fik vi en snak over VHF'en, og takket være vores AIS sender vidste han, præcis hvem vi var, og hvor vi var. Vi blev enige om, at han ville gå agten om os – det gav ro hos os, og sikkert også på broen hos ham. Vi har endnu aldrig oplevet en afvisning, når vi har kontaktet "de store", hvis vi har været i tvivl om deres hensigter tværtimod. For os betyder det totalt ro i maven, når vi lige har aftalt, hvordan de helst vil have, at vi skal opføre os!!!

Der var lys alle vegne, det blinkede i en pærevælling fra det enorme vindmølleområde på Kriegers flak og fra afmærkningen op til Øresund og ovre langs svenskekysten, og så blev det hele tilsat blinkende og faste lys fra fly der lettede og landede i Kastrup. Det tog lige et øjeblik når man overtog vagten, før man kunne skelne det hele fra hinanden, men det hele løste sig uden problemer.

Da vi var kommet gennem trafikken, blev alt mørkt forude, der var ikke skyggen af lys oppe fra Fyret på Stevns og hele vejen rundt i bugten og ned til Møn. Det var virkeligt som at styre ud i det store tomme rum, men det var stjerneklart en stor del af tiden, og vinden tiltog til rigtig frisk, så vi sejlede for genua uden motorkraft med 6 kn. Det var tydeligt, at de lyse nætter var overstået for denne gang.

Onsdag d. 7/8

Det med den gode fart gav så lidt et problem, da vi nåede Bøgestrømstønden (anduvningen ved indsejlingen til Bøgestrømmen). Den havde lys på, men det var så til gengæld også det eneste lys der var. Der var ingen fyrbelysning eller lysbøjer der ind ad, og da vi ankom kl 04.30 var det først lige begyndt at lysne, så vi kunne bare ikke skelne afmærkningen ind ad renden. Heldigvis havde vi radaren, den havde kørt alle de mørke timer, og med den kunne vi finde prikkerne, men det var altså noget spooky at sejle ind i den smalle og lave rende, og først skimte afmærkningen når den stod lige foran os.



Det lysnede heldigvis undervejs, og solen stod op for anden gang på denne tur. Kl 06.30 var vi så heldige, at den en af de to bøjer Ø for Kalvehave var ledig, så den fangede vi efter 142 sm's sejlads. Der var ikke rigtigt læ, men vi var fløjtende lige glade, så længe vi slap for at skulle have vores eget anker og kæde ud i det helvede af ålegræs som Bøgestrømmen er!!



Selv om vi havde fået noget søvn begge to på turen, så var frivagterne i nattens løb blevet tilbragt på dørken i kahytten, da søen var tiltaget. Vi var derfor godt møre, så efter en kop varm cacao og et stykke med ost, gik vi omkuld og fik et par timer på øjet. Vi skulle nemlig ikke i havn endnu, men ventede på at klokken skulle blive så mange, så vi IKKE skulle betale havnepenge for den foregående nat 😊

Kl 11.45 smed vi los fra bøjen og sejlede de sidste 4 sm ned til Stege, hvor vi ankom i en frisk SØ'lig og rigtigt varmt vejr kl 12.30. Tænk en rigtig pæleplads i en havn hvor pladserne IKKE var reserveret, men mærket med grønt skilt så man kunne se, at de var fri. Vi kom til at ligge ved siden af en tysker, der sprang i land og tog i mod, og som var vældigt snakkesalig. Vi fik noget

frokost og så var det tid til en gedigen middagssøvn, vi havde stadig lidt nattesøvn vi skulle have indhentet.

Vejret var for øvrigt begyndt at "grumse" og den front med regn og torden, som var den egentlige årsag til, at vi traf beslutningen om at tage hertil i et stræk, var i kraftig anmarch.

Eftermiddagskaffe/theen blev sprunget over til fordel for et hurtigt bad, før vi renvaskede gik på opdagelse i Stege by, med håb om at "slagter Stig" stadig eksisterede 😊😊

Slagter Stig var der, og der var ikke ændret på det herlige koncept – en slagterbutik der om aftenen bliver forvandlet til en restaurant, med en stor tilbehørsbuffet, og øl, vand, vin til selvtap med en "drikke nøgle". I køledisken i butikken vælger man så det stykke kød man gerne vil have, det ryger på grillen og bliver serveret ved bordet – genialt 😊😊 Og ja vi har været der før, og vi kommer gerne igen hver gang vores vej falder forbi.



Mens vi spiste, kunne vi se på vejrradaren, at et massivt regn- og tordennejr var på vej mod os, så det bestemte aftenturens længde. Ganske rigtigt, kl 21 faldt de første dråber og det lynede og tordnede.

Torsdag d. 8/8

Det regnede en del i løbet af natten, Nuka var i hvert fald halvt fuld af vand til morgen.



Da vi vågnede, var det gråt men tørt, og vinden var gået i W og relativt frisk. Skipperen havde beredvilligt lovet friskbagt DANSK morgenbrød, og sådan noget kunne skaffes i bagerafdelingen i Kvickly, der lå lige ovre på den anden side af broen. Jeg rundede også lige slagterafdelingen, for at høre om de lavede noget så eksotisk som æbleflæsk, eller vi stadig var for langt fra Fyn. Det hørte ikke lige til stedets specialiteter, så jeg nøjedes med morgenbrødet!!

Vi holdt langsom morgenmad, og tyggede på de mange kerner der var i brødet – mums!!! Samtidig tog vi lige en palaver. Vejrudsigten var ikke ophidsende, men levede på den anden side op til, hvad der havde fået sendt os så hurtigt til Bøgestrømmen. I dag ville det være sejlvæjr, men med frisk W'lig vind. Fredag stod den på heldagsregn og opfriskende SW og senere W'lig, med kulingvarsel for stort set alle farvande. Lørdag og det meste af søndagen skulle det blive mere tørt men stadig blæsende. Vi havde altså valget mellem at bruge Stege som indeblæsningshavn, eller i dag flytte os til noget der var bedre. Vi valgte at blive. Stege har det hele – super gode indkøbsmuligheder, en fin gågade, restauranter, strøm, vand og bad inkluderet og Møns Klint som udflugtsmål, hvis vi får brug for det. Havnepengene var rimelige, og der var rabat, så man betalte for 2 overnatninger, men fik 3, og så var det pludselig kun 420 kr for 3 nætter😊😊.

Det føltes dog lidt underligt bare at blive liggende, men der var ikke rigtigt nogen interessante alternativer, i den retning vi ville. Vordingborg havn er vældig åben og byen noget uddød, så som indeblæsningsby var den ikke så tiltalende, og knokle ud langs Knudshoved i stiv modvind for at komme til Karrebæksminde gad vi ikke.

Formiddagen bød på en lille bytur, besøg i byens imponerende middelalderkirke. Den var så stor, fordi det var planlagt, at det skulle være en domkirke!!



Det fortæller lidt om byens rigdom og betydning i Middelalderen. Vi besøgte også lige slagter Stig, for at høre om han kunne levere æbleflæsk – det kunne han – dagen var reddet 😊😊😊

Frokost ombord, middagshvil og så en tur op gennem byen, først med indkøb af en elektrisk kaffekværn. Chefen var jo for et par år siden blevet forkælet med en stempelkande og en manuel kaffekværn til tilberedning af eftermiddagskaffen. Der havde jeg så ikke rigtigt tænkt mig om, da jeg forærende hende det udstyr som fødselsdagsgave. Det var jo altid mig der lavede eftermiddagsserveringen, og dermed mig der skulle kværne kaffen - manuelt 😊😊. Desværre var kværnen nu tilsyneladende slidt op, og erstatningen blev derfor elektrisk – det kræver så til gengæld 220 v, da kaffekværne IKKE fås til 12 v, men det må jeg så leve med 😊😊.



Så gik turen ned langs det bevarede voldanlæg og langs med noret tilbage. Stege var på samme måde som Visby på Gotland befæstet i middelalderen, og byporten er sammen med en del af voldgraven bevaret. Stege var i Middelalderen en rig og vigtig by – rig på sildefiskeri, med eget område på de berømte Skanør markeder. Det var Hansestæderne ikke helt tilfredse med og ville have fingre i Stege, men det lykkedes at forsvare byen mod angreb.

Aftenen blev rigtig fin med sol, og hvis ikke det var fordi de lovede det i vejrudsigten, så så intet ondt ud til at ville ramme os!!!

Fredag d. 9/8

Meteorologerne fik ret. Det første regn kom ved 7.30 tiden, og blæsten fulgte med, først fra SW, men i dagens løb drejende mod W.

Dagen kan beskrives ganske kort – blæst og regn. Kun anvendelig til indendørs sysler, så vi fik gennemført en efterhånden lidt tiltrængt rengøring ude og inde!!



Til aften klarede det op, og det var kun blæsevej, så vi kunne komme i bad uden at blive (regn)våde.

Lørdag d. 10/8

Vi vågnede til et vejr, der var 50% bedre end i går – det var tørvejr og solen skinnede, nu var det ”kun” blæsevej fra W, ganske som lovet!!

Planen var klar, morgenmad og kl 09.00 afgang med den gratis elektriske bus der er indsat. Den er betalt af ”Andel el” og kommunen i fællesskab og kører to ture, først Østmøn og derefter Vestmøn rundt formiddag og eftermiddag, og lige i højsæsonen også en aftentur.

Det jo genialt for turister som os, men chaufføren – der også kørte de ”gule busser” som man skal betale for, fortalte at de lokale havde lidt svært ved at se komikken. De faste ruter blev nedlagt og indskrænket, fordi de gav underskud, og så indsatte de ovenikøbet en gratis konkurrent.

Det var også den eneste mulighed for at komme med kollektiv trafik ud til Møns Klint – den faste rute der kørte den vej, var en af dem der var blevet nedlagt 😊😊

Men altså afgang kl 09.00 førte os rundt på Østmøn med en vældig hyggelig chauffør, og da vi havde gaflet ”pensionistpladserne” helt oppe foran, så kunne vi snakke med ham hele vejen 😊😊



Vi var omkring mange af de små steder og via Klintholm havn, inden vi kl 09.50 stod af ved besøgscentret Møns Klint. Så havde vi indtil kl 14.50 inden vi skulle med ham hjem igen, når han var på anden tur!!



Første punkt på programmet var en gåtur på toppen af klinten, inden vi nedsteg af den MEGET lange trappe ned til kysten og gik en tur langs vandet, selvfølgelig på jagt efter forsteninger. Det gav et vættelys og en forstenet østersskal. Det var en rigtig flot dag til udflugt, sol fra en næsten skyfri himmel og W'lig hård vind, så der var læ på klintekysten og i skoven.



Der havde været et par skred i vinterens løb, så kysten var meget bred nogle steder, og meget smal andre.



Så gik turen igen op ad de 491 trin, med enkelte indlagte pauser!!!



Tilbage på toppen fik cafeen lov til at levere frokosten, inden vi fordybede os i besøgscentrets udstilling af alt hvad der havde med klinten at gøre. Vi havde været her før, men det var stadig et godt sted at besøge.

Da klokken nærmede sig 14.30 besøgte vi lige "is fryseren" på vejen ud, holdt et hvil i solen og gik ellers ned på parkeringspladsen og tog opstilling ved vejen, hvor gratisbussen kom lige på slaget. Vi fik samme tur hjem som på udturen, da ruten blev gennemkørt, først den ene vej og så den anden.

Vel tilbage i Pipaluk ved 16-tiden var det tid til lige at hvile de trætte ben inden dagens bad, opfyldning af vandtank, aftensmad og den slags praktikaliteter ☺

Søndag d. 11/8

Vejret var præcis som i går – blæsende men sol og faktisk lunt og godt, men det var bestemt ikke vejr til at forlade Stege. Vi sov længe og fortsatte vores forsøg på at tømme køleboksen fuldstændigt. Frokosten var ikke så spændende, men nu var der plads til friske indkøb.

Frokosten blev i øvrigt indtaget lidt tidligt, da halvdelen af besætningen havde FORLANGT at se herrehåndboldfinalen til OL, mellem Danmark og Tyskland. Den kom i fjernsynet kl 13.30, så der var dekretet absolut ro!!!!

Jeg fortrak ud i forkøjen med en bog, for ikke at være i vejen ☺☺

Som bekendt endte det med at Danmark vandt guld, med 39 – 26, så Chefen var tilfreds med indsatsen ☺☺



Da kampfeberen var stilnet af, udrustede vi en ekspedition over på den anden side af havnen, over til den gamle sukkerfabrik og ud over det område, hvor de tidligere jordbassiner lå. Det var de bassiner, som fabrikken havde brugt til opsamling af den spildjord, der blev skyllet af sukkerroerne, inden de blev snittet og kogt. Nu var det vild natur med vandhuller og krat og lidt kvæg og får til afgræsning. Vi gik det første stykke ad "Camønoen", vandreruten Møn rundt, lanceret som et alternativ til den noget mere berømte "Caminoen" i Nordspanien☺☺



Vi kom ind i landet igen til Lendemark og endte i Superbrugsen, hvor vi fyldte vores medbragte rygsække, med ALT det der nu manglede i køleboksen.

Tilbage i Pipaluk fik vi lagt varerne på køl, og så kunne vi lige nå op på Havnegrillen inden lukketid kl 18.30. Aftensmaden kom til at bestå af en halv ovnstegt kylling til Skipperen og en ribbenstegssandwich til Chefen. Desværre var ingen af os i stand til at spise op, der var simpelthen for meget mad!!!



Vel ombord blev vejrprognoserne tjekket, og den fløvning, vi var begyndt at kunne mærke, ville fortsætte, så vi havde et vindue fra kl ca. 9 til at komme ud langs Knudshoved og over bag Langeland, inden vinden tirsdag skulle friske til det ubehagelige fra SØ. Palaveren endte med, at Thurøbund skulle være målet, og afgang blev fastsat til kl 8.

Så blev den dejligt tørre kaleche pakket sammen, besætningen blev badet, og vi gjorde i det hele taget klar til hurtig afgang. Stege havde være dejlig, meeeen nu trængte vi til luftforandring.

Mandag d. 12/8

Vækkeuret ringede 07.30 og 07.45 bakkede vi ud fra pladsen. Vinden var som lovet flovet, men den stod stadig i W. Altså motor ud af Bøgestrømmen under alle broerne – Dronning Alexandrines bro (Mønbroen), Farøbroen, Storstrømsbroen og den nye Storstrømsbro.





Vi havde svag modstrøm og modvind, men solen skinnede og vinden flovede mere og mere. I Bøgestrømmen havde vi fornøjelse af en havørn der kredsede, og vi havde smuk udsigt til den danske bøgeskov – dejligt efter 2,5 måned med fyrreskov. Det var tydeligt, at skoven var ved at blive olivengrøn, i modsætning til den meget lysegrønne skov vi forlod, da vi tog afsted. Markerne var gule, og mange af dem var høstede. De havde også været helt lysegrønne da vi tog afsted.



Vi startede med 1 times vagter, mens vi fik morgenmad og snoede os ud af Bøgestrømmen og Storstrømmen. Så passede det med frokost, og derefter en 2 timers vagt frem til kaffe/thetid, hvor de to luksusjordbærtærter vi havde købt i går, blev nydt☺☺. En 2 timers vagt mere, og så var det spisetid, vi havde nået Langelands nordspids, og det var blevet havblik.



I starten nede i Bøgestrømmen og ud af Storstrømmen havde der været mange sejlere på vandt, men det var tyndet voldsomt ud i dem op gennem Smålandsfarvandet. Storskibstrafikken i Storebælt var også ganske spredt, og der var kun en, der var lidt "nærgående". En mindre tanker med flydende gas på vej til Tyskland skulle selvfølgelig lige ned ad Storebælt, da vi skulle på tværs, så for en sikkerheds skyld kaldte jeg ham op på VHF'en, og hørte hvordan han helst ville have, at vi skulle passere hinanden. Han ville gerne bag om os, så vi gav lidt gas for at skabe afstand.

I Storebælt havde vi også besøg af en gråsæl, der lå og kiggede på os, og en delfin på tværgående kurs – større end et marsvin, højere oppe af vandet og tydeligvis en anderledes rygfinne.

Strømmen var sydgående i Storebælt, og vi blev forsat mere end 10 grader på kursen, men det kunne vi jo se på plotteren, så vi kunne kompensere for det.

Der var et par sejlere på vej ind til Lohals, og så var der aftenkapsejlad på Lunkebugten, men vi var heldige og kom ind i Sundet før dem.

Svag medstrøm hele vejen ind fra Lohals, og den holdt ved, indtil vi drejede ind bag Kidholm og ind i Thurøbund, hvor der i forvejen lå 20 ankerliggere.



Kl 20.10 var ankeret i bunden efter 68 sm i dejligt vejr. Nu var vi på hjemmebane og måtte konstatere, at her da også var pænt.

Nogen vil sige, at vi nu var hjemme, men næh nej, nu skulle vi lige have 2 ugers ferie, inden vi kom helt hjem☺☺



Sundowner i cockpitet mens solen gik ned. Vi måtte dog trække ned i kahytten og gå i ”mygge forsvar”, da de små djævlø begyndte at summe omkring os.

Tirsdag d. 13/8

Dagen startede varm og med sol, og den lovede friske til hårde SØ’lige var også kommet. Faktisk havde der været så meget træk i ankeret, at det havde så hårdt fat i bunden af Thurøbund, så jeg var bange for at vi trak ”proppen op”, så vandet løb ud, men vandet blev der heldigvis ☺☺



Ankeret var oppe og vi var afsted kl 10.20. Over Lunkebugten til Rudkøbing var den lige i snotten, så vi gjorde som vi plejer i den situation – lod motoren tage slæbet☺



Ved Rudkøbing skulle vi jo dreje mere SW over, og så kom genuaen op og motoren blev stoppet, og så gik det ellers for sejl ned rundt om Strynø og over mod Marstal. En flot sejltur med op til 6 kn for genua alene!!



Vi havde fornøjelsen af begge færger. Vi mødte Marstalfærgen i renden ved Rudkøbing og Strynøfærgen lidt senere, og sør' me om ikke vi blev indhentet af Marstalfærgen igen, lige efter vi havde rundet Strynø, og for at vi rigtig skulle se den, så kom færgen igen imod os lige før havnehullet i Marstal!!



Vi anløb lige tankkajen udenfor havnehullet og fik fyldt tanken op. Her kunne vi nemlig få vores foretrukne GTL-diesel, så måtte vi se at få "skyllet" den almindelige diesel, som vi har været tvunget til at tanke i Sverige, ud af systemet.



Efter tankstoppet gik vi på jagt efter en go' plads, det var skønt at der ikke var bookede pladser, og at en plads med grønt skilt signalerer "fri". Der er Svenskerne s'gu langt bagefter – eller desværre nok snarere – foran. Uskikken med at kunne reservere pladser er også dukket op på denne side Øresund. Det er tilsyneladende noget, som de nytilkomne uerfarne sejlere efterspørger, nok fordi de kender det fra camping eller andre ferieformer - lad os bede til at det ikke breder sig yderligere.

Vi fandt en plads, godt nok med røven i vinden, men der var bare ved at være fyldt, da vi kom kl 14.05. Det var tyskerne der fyldte, vi kunne godt mærke at den danske ferie var slut.

Vi havde udsat frokosten!!!!, så den kom først på bordet, da vi var fortøjet, men så var der også dømt middagshvil.



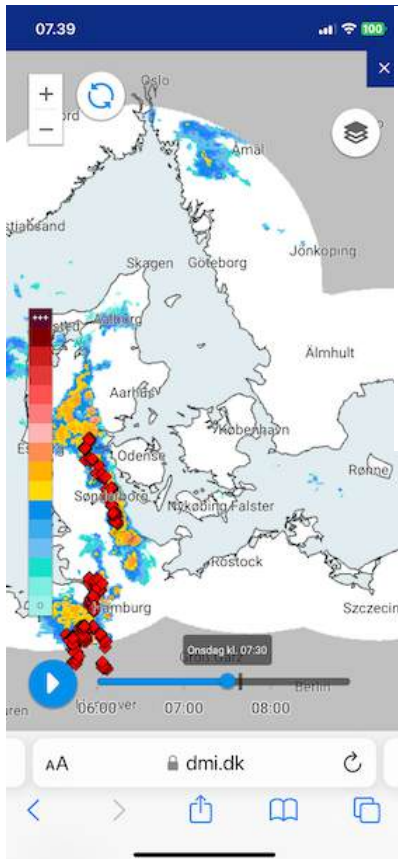
Kaffe og the, og så sprang skipperen i land og helt ud til Brugsen. Den ene stang på vores uundværlige Intercom system var knækket, og den skulle limes. De er simpelthen ikke til at undvære ved havnemanøvrer, da vi uden dem ikke kan høre hvad Chefen tænker på fordækket eller Skipperen nede agter.

Limen blev bragt ombord og stangen blev limet OG fik en bandage, så håber vi at det holder.

Aftensmad i læ (og skygge!!) under kalechen, og så opvask og bad inden køjetid.

Onsdag d. 14/8

Dagen startede med solskin og svag vind, en dejlig dag til en sejltur, hvis altså ikke lige der hang en ordentlig tordenbyge nede over Tyskland, og den havde kurs mod bl.a. Marstal☹☹



Vi spiste langsom morgenmad og betragtede de sorte skyer, der langsomt steg op på himlen, og vi kunne høre rumlen i det fjerne. Vi benyttede lejligheden til at få byttet vores tomme gasflaske til en med noget i, bådudstyrsshoppen lige oppe på kajen havde den rigtige størrelse!!

Det blev regnvejr, men tordenen døde ud ude over Østersøen, hvor det relativt kolde vand ikke gav "næring" til regn og torden. Ved middagstid var det overstået, og den næste byge hang en del timer væk, længere nede over Tyskland. Vi tog lige en hurtig gang palaver, og kl 12.05 smed vi los, og sejlede for motor sønder ud af renden ved Marstal.



Kursen blev sat mod Vejsnæs, og genuaen blev rullet ud, da vi kom ud til den sidste grønne i renden og kunne falde af. Vinden var svag og kom fra SØ, det var noget skyet men tørt. Der var lige nøjagtig luft nok til at holde genuaen ude, men bestemt ikke nok til, at det ville give mening at sætte storsejlet, så det blev som sædvanlig på denne tur - motor og genua!!

Ved Vejsnæs blev kursen sat over i munden af Flensborg Fjord, så kunne vi senere beslutte hvor præcis vi ville hen. Der er da ikke noget at sige til, at vi ikke kan bruge bookning af havneplads til noget som helst andet end irritation. Vi ved jo tit ikke hvor vi havner, når vi tager afsted, og da bestemt slet ikke kl 12 dagen i forvejen!!!☺☺



Vi fik noget frokost, det havde vi ikke nået før vores noget pludselige afgang. Vi kunne derefter se, at der var plads til 2 frivagter á 1,5 time. Chefen var den første i køjen ☺. Da klokken nærmede sig 14.30 og vagtafløsning, var den næste byge vokset en del op på himlen, men jeg nåede at komme i køjen, inden det gav sig til at regne, så det var jo ikke mit problem ☺☺

I forbindelse med bygen gik vinden i N, men der kom ikke mere af den.

Da vi kom over under Kegnæs døde vinden helt, og genuaen blev rullet sammen. Vi fik en kop the og holdt palaver om, hvor vi egentlig skulle hen. Wassersleben helt inde i bunden af Flensborg Fjord blev udpeget som det endelige mål, men vi skulle finde et passende stoppested for natten, da det ville blive for sent at fortsætte helt ind. Vi var lige ganske kort inde på tysk område, da vi passerede en af "grænsebøjerne" på tysk side, men blev enige om, at det tyske gæsteflag først ville komme op, når vi sådan rigtigt kom til Tyskland.



På sydsiden af Broagerland, i Skelde Vig lå der efter kortet en tursejlerbøje, vi blev enige om, at hvis den var ledig, så skulle den være vores for natten. I regnvejr kom vi rundt om pynten og kunne kigge ind i bugten, og sandelig, der var en bøje, og den var ledig 😊😊

Vi snuppede den og chefen fangede elegant øjet med Kaptajn Klo, og 17.45 var vi efter 32 sm ved vores natkvarter. Det var stille og regn, men regnen stilnede af i løbet af aftenen.



Den i forvejen våde kaleche blev sat op og gav tørvejr i cockpittet til bad og spising, men aftenen blev tilbragt i kahytten. Aftenerne var ved at blive lange, med solnedgang kl. 20.56. Vi havde kunnet holde solnedgangstidspunktet relativt konstant ved at sejle vestpå, men til gengæld var solopgangen så blevet noget senere, og her var det nu først kl 05.55 – 40 minutter senere end ved Karlskrona for kun en uge siden 😊😊



Torsdag d. 15/8

Det blev helt stille til nat, en varm og fugtig nat. Ved 6-tiden kom der lidt luft, selvfølgelig fra SW, det hjørne der ikke var læ for. Vi lå og hoppede lidt, og jeg glædede mig over, at vi ikke lå for vores eget anker. Det kunne sagtens holde, men det at bjærge anker med pålandsvind er noget mere udfordrende end med fralandsvind.

Det var gråt og meget diset kl 6, men det klarede langsomt op, og da vi smed los til bøjen kl 10.20 var solen begyndt at komme igennem. Vinden var svag fra W, så det blev en tur for motor ind af en sensommervarm Flensborg Fjord med Danmark til styrbord og Tyskland til bagbord.



Da vi lå og ”skar hjørner af” på turen ind, så var vi snart i dansk farvand og snart i tysk. Vi satte derfor det tyske gæsteflag.



Der var mange skiive på vandet, det var tydeligt at den tyske ferie ikke var slut endnu, bl.a. mødte vi et par af den store flåde af gamle skiive, der holder til i Flensborg. Der har politikerne nemlig bevidst gjort noget for at støtte op om den maritime arv, i modsætning til i Svendborg hvor politikerne helst ser alt det gamle lort forsvinde ☹️☹️☹️



Kl. 12.40 anløb vi Wassersleben lystbådehavn. Den var totalt renoveret efter stormen i oktober, hvor 13 både sank i havnen og broer og installationer blev smadret. Der var masser af pladser, ingen reserverede og grønne skilte på de frie 😊😊😊. Man kunne ikke betale på en app, men "die Hafenmeisterin" var fysisk til stede hver dag fra 9-11 og 17-20!!!



Vi fik noget frokost og et lille hvil ovenpå den lange tur på 12 sm, og så var vi klar til den egentlige årsag til, at det lige skulle være Wassersleben og ikke den nærliggende havn i Flensburg, med gamle skiwe, byliv og sager. Wassersleben har en stor seværdighed som Flensburg ikke har, nemlig Fleggaards grænsesupermarked 600 m oppe ad gaden mod Danmark. Man kan jo købe øl allevegne, men kun i grænsesupermarkederne kan man gøre det (endnu) uden pant. Vi var faretruende lang nede i vores beholdning af Albani 1859 og totalt udgået for lakridspiber, så derfor var Wassersleben et vigtigt stoppested 😊😊😊

Vi gik op til Fleggaard og fik købt det vi manglede incl. 1 l minimælk, og lånte en indkøbsvogn til transporten tilbage til havnen.



Da vi havde fået stuvet af vejen, passede det med, at havnemesterinden var på kontoret. Jeg fik betalt havnepengene og fik en grundig rundvisning i faciliteterne i deres flotte klubhus. Der var ALT – baderum, toiletter, vaskerum, stort flot køkken, opholdsstue og en stor tagterrasse ud mod fjorden. Der var et køleskab med kolde øller og en pengekasse, hvor man bare lagde 1.50 EUR, hvis man tog en øl. Vi havde fri adgang til at benytte alle faciliteterne – hold da op det var tysk, når det er bedst☺☺ Vi tog nu indkøbsvognen med tilbage op ad gaden, da vi alligevel ville besøge den græske restaurant, der ligger skråt overfor Fleggaard. Her spenderede Chefen aftensmaden, og slap på den måde for at vaske op – men hvem klager ☺☺



Vel tilbage var det tid til dagens bad og lidt afslapning med nyheder etc. i den meget stille havn, hvor vi var 5 danske gæster og lige så mange tyske.

Fredag d. 16/8

Som lovet blev det regnvejr fra omkring midnat, og det regnede stadig til morgen, og når det regnede, så kunne vi jo ikke sejle, så vi sov en gang til ☺☺ - ja det vil sige Skipperen var i fuld gang med ernæring til hele besætningen☺☺

Der var INTET i Wassersleben (bortset fra Fleggaard!!), og da vores beholdning af franskbrød var på nul, så havde jeg været i agterkahytten og hentet en brødblanding i aftes, den havde hævet natten over – sådan lidt udover det hele!!!! Dejen blev samlet sammen og puttet i Omnia'en kl 6 og sat på blusset i 45 minutter.

Da jeg kom ud for at kigge til den, lignede det en atomekspllosion, hvor låget var løftet helt op af brødet. Gode råd var dyre, for der var ingen chance for at det ville blive bagt på den måde. Heldigvis havde vi fået byttet vores tomme gasflaske i Marstal, så nu havde vi rigeligt med gas ombord. Derfor blev der fyret op i ovnen og brødet incl. Omnia'en, blev sat derind, først i 15 minutter og så lige 10 minutter ekstra for at være sikker☺☺

Det kom der faktisk et vældigt stort og lækkert brød ud af, men jeg skal nok lige lege lidt med mængderne ☺☺☺



Der var lovet opklaring ved middagstid, og det så da også ud til at klare lidt op, selvom der var lidt finregn i luften. Kl 12.15 var det tiden, der blev smidt los og vi dampede af ud af fjorden.



Det blev ved med at finregne nu og da, og sigtbarheden var stærkt begrænset, men vi havde en fin medvind og kunne sejle for gennu imod hele flokken af tyskere, der var på vej ind ad fjorden. Der var nok mange der skulle slutte ferie i den kommende weekend og aflevere charterbåden, der var i hvert fald mange nye store "Hanse" og "Bavaria'er" med mange folk ombord.

Vi fulgte den danske kyst derud af, drejede nordpå og senere vestpå ind i Vemmingbund. Ude på hjørnet kunne vi virkelig se resterne af skaderne fra stormen i oktober sidste år. Der var flere huse, hvor der var helt nyopførte massive kystsikringer, skrænterne var voldsomt eroderede og der lå store mængder af træer, der var styrtet ned.



Inde i bugten viste det sig, at tursejlerbøjen på Broagersiden til vores store fornøjelse var ledig. Den skulle være vores for natten. Desværre skiftede det fra finregn til rigtig regn det sidste stykke ind, så Chefen blev noget fugtig på fordækket, da hun skulle gafle bøjen med Kaptajn Klo.

Kl 15.35 var vi på plads og kunne gå ned i tørvejr til et lille hvil ovenpå den 19 sm lange sejlads.



Vi lå på historisk grund, tæt inde ved kysten af Broagerland. Det var her Prøjserne i 1864 havde opstillet deres moderne langtrækkende kanoner, som de skamløst beskød vores skanser ved Dybbøl med. Dengang havde vi kun gamle forladekanoner og forladegeværer mod fjendens moderne våben. Tænk allerede dengang var politikerne ikke bevidst om, hvad der skulle til!!!



Det klarede op, og selv om det stadig var noget skyet, kom solen igennem og vi kunne sidde i cockpittet og spise aftensmad.

Vinden var blevet svag NW'lig efter fronten, og det var sådan lige at der var læ, men vejrudsigten lovede svage skiftende vinde i nat, og i morgen skulle den gå i SW, og en "bøjeparkering" er jo som bekendt ikke så kritisk som en ankring, da vi hurtigt kan komme fra den.

Lørdag d. 17/8



En flot stille nat med næsten fuldmåne. Vi var 6 ankerliggere i Vemmingbund.

Skipperen benyttede det klare rene vand – markant renere end den grumsede algesuppe vi havde sejlet i i skærgården – til at få et morgenbad og få inspiceret skrue og tærezink. Tænk der var ikke skyggen af ruer på skruen, men den havde jo så også været i bevægelse hver eneste dag – næsten☺. Tærezinken havde gjort sit arbejde og var angrebet, men der var nok tilbage til resten af sæsonen☺. Chefen betakkede sig for at deltage i festlighederne, men forberedte morgenmad imens, så efter et ferskvandskyl var det tid til at spise.

Vinden var ganske svag og SW'lig da vi lettede kl 9.44 – tidspunktet var vigtigt, da vi (igen) havde en bro, der skulle lukkes op. 3.8 sm til broen i Sønderborg med åbningstid xx.38 (mon ikke det åndsvage tidspunkt havde noget med togtiderne at gøre??).

Vinden var nærmest uendelig svag, så det blev igen en tur for motor over Vemmingbund til Dybbølsiden, hvor Dybbøl mølle stod solbeskinnet på toppen.



Fin indsejling sydfra til Sønderborg, med slot og den gamle husrække nede ved havnen. Det grimme kom først efter broen, det er s'gu da ufatteligt, at man ikke kan finde på noget bedre

end det spekulationsbyggeri, som skyder op alle steder ved havnene. Læg det da for pokker ind i landet, hvor det ikke generer nogen!!!



Vi var 10 minutter i god tid og lå lige og ventede, sammen med den armada der efterhånden samlede sig, det var lørdag og tyskerne havde måske endnu lidt ferie, de skulle have brændt af☺



Broen lukkede op, og vi fortsatte op ad Alssund i sol og stille, denne gang imod en tæt strøm af tyskere der (måske) skulle hjem fra ferien??



”Bitten Clausen” – færgen fra Hardeshøj til Ballebro sejlede lige før vi kom, så den havde vi ingen bøvl med. Ved hjørnet drejede vi mod Ø ind mod Dyvig. Der var en tæt strøm af sejlere ind gennem det smalle løb, der i dag er voldsomt godt afmærket – man kunne næsten sige ”overafmærket”. Man skulle være totalt blind for ikke at kunne ramme det sejløb, med røde og grønne der stod så tæt, så man nærmest ikke kunne komme udenfor rækken☺☺ Vi mindedes ”gamle dage”, da der stod en enkelt prik på hjørnet, og hvor folk derudover kunne få lov til at løbe på grund i fred og ro ☺☺



Alle de andre i rækken steamede direkte ind mod de to fashionable steder i Dyvig – badehotellets bro på nordsiden og Dyvig Bådelaug på sydsiden. Begge steder har udviklet sig til veritable lystbådehavne med alt til faget hørende. Vi drejede derfor hårdt stb ind i det smalle indløb til Mjelsvig, der strækker sig mod syd fra Dyvig. I bunden af Mjelsvig ligger der en sejlkлуб med et par broer, der var også trængsel, men vi havde en anden plan. For mange år siden havde vi med Freja ligget for anker inde i Mjelsvig, og den ankerplads ville vi genopdage.



Der lå et par stykker i bugten, men der var go' plads, så vi lod ankeret gå på 2 m vand – igen var det min farfars gamle blylod, der gav den korrekte dybde. Klokken var blevet 12.55, og vi havde sejlet 15 sm.



Der var dømt "lørdags frokost" med øl og en snaps, og derefter et tiltrængt hvil.

I eftermiddagens løb kom der yderligere en 3-4 skiwe ind. Den ene sejlede dog igen efter forgæves at have forsøgt at få ankeret til at holde. Det blev bare til en trækketur hen gennem ålegræsset, og så sejlede han igen 😊

Det blev en flot stille aften, med en flot solnedgang, i dag kl 20.48!!!



Efter solnedgangsbrisen blev det en helt stille nat igen. Med en næsten helt fuld måne og ankerlanterner var det s'gu godt nok vældigt pænt 😊😊. Desværre var der også myg her, så vi relativt tidligt måtte trække ned i kahytten.



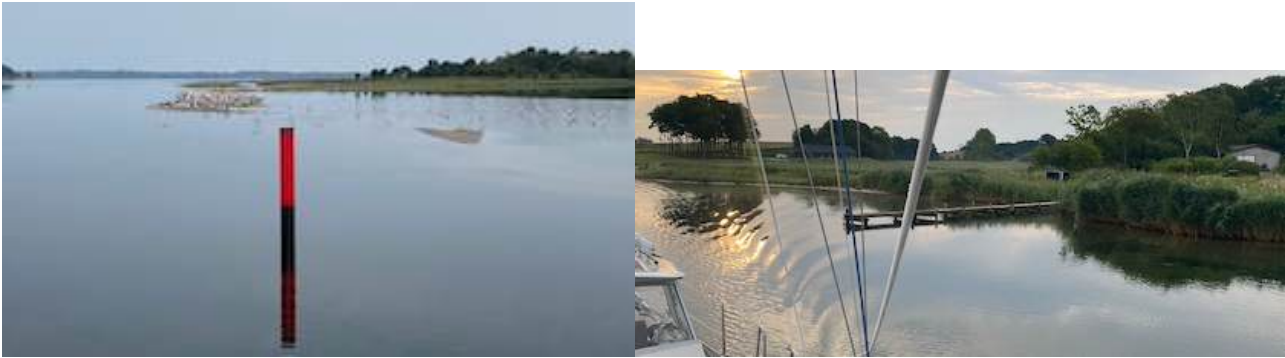
Søndag d. 18/8

I dag havde vi ingen bro der styrede afgang, men med 26 sm op til Haderslev, så sagde vækkeuret 06.30. 06.45 var ankeret på dæk, og vi listede ud af Mjels Vig og Dyvig på virkeligt spejlblankt vand.



Vi var de eneste der var vågne, så vi havde "autoværnet" for os selv, da vi gled ud gennem det smalle indløb, der er noget af det nærmeste, vi kan komme til skærgårdssejlad i Danmark.





Der var ingen luft, så det blev en motortur – igen. Fordelen ved det var jo så, at Maren kunne klare styringen. Vi kunne se, at der kunne gives en frivagt på 5 kvarter til hver, efter morgenmaden var indtaget – det krævede dog ”flyvende udskiftning” at nå det, men det klarede vi også☺☺

Da vi nærmede os Aarø og Aarøsund, kom der liv i sejlerfolket, faktisk var der en vældig sammenstimlen af skiive ovre på Aarø siden, med redningsbåde og sager. Et opslag på ”sejlsikkert App’en” viste, at det var et svømmestævne ”Aaarøsund til Assens”, der blev afviklet med masser af følgebåde. Der er godt nok langt fra Aarøsund til Assens, og de havde relativt hård modstrøm ned gennem Aarøsund og rundt om Aarø, men det var jo den vej, de var nødt til at svømme, hvis følgebådene skulle kunne følge dem. De første af deltagerne gav op mens vi passerede og blev samlet op af følgebådene, mon de havde undervurderet afstanden lidt??

Vi drejede ind ad Haderslev fjord og var enige om, at de danske kyster altså også kan noget. Haderslev Fjord vil vi meget gerne besøge en gang om året, men vi er nu godt tilfredse med ikke at have et skiw liggende i Haderslev, mon ikke man kan blive grundigt træt af de 7 sm ud og ind, hver gang man skal ud at sejle.



Efter det sidste sving dukkede Starup kirke op, der var blevet ryddet en hel del omkring den siden sidst, så den var meget tydeligere, end den tidligere havde været.

Så kom vi ind til Haderslev havn, og der florerer bolighajerne desværre på samme måde som i alle andre havne, jo mere firkantet og jo grimmere byggeri jo bedre 😞😞



Der var kun en nybygning der fandt nåde for vores kritiske blik, det lignende faktisk en bygning der kunne høre hjemme på en havn.



Helt inde i bunden af fjorden ligger Haderslev Sejlforening. Det er vores foretrukne sted i Haderslev. Der er meget kort afstand op til centrum, der er hyggeligt og gode forhold, og til 185 kr med det hele føler vi os rigtigt velkomne.

Vi landede kl 11.40 efter 26 fredelige sm. Frokost, et lille hvil, og så begyndte forberedelserne til vores udvidelse af besætningen. Hele formålet med den sidste uges, tilsyneladende planløse sejlads, havde været at sejle os i position til at forhyre vores mellemste barnebarn som Letmatros i den kommende uge. Hun var lige på sidste år i børnehaven, så hun kunne godt holde en uge fri, og hun ville gerne med farfar og farmor ud at sejle og blive forkælet lidt som enebarn 😊😊.

Med bopæl i Vamdrup var en "opsamling" på Østkysten velkommen hos forældrene, og Haderslev havde den enorme fordel, at der var handelsmuligheder lige om hjørnet. Vi måtte jo indrømme, at køleboksen igen var gabende tom, og en Letmatros ombord kræver lidt større udvalg, end det vi to gamle normalt lever af og med.

Efter klargøring og bad mente Chefen, at hun ville sponsere aftensmad i byen, så det fik hun lov til 😊😊

Haderslev var som altid en dejlig by at besøge, selv om der ikke var så meget liv i gaderne her en søndag aften midt i august.



Mandag d. 19/8

Vi vågnede til sædvanlig tid og sad i solen og spiste morgenmad, da vi kunne konstatere, at det var ved at være tiden at komme hjem. Efteråret bankede på, og det kunne vi også se på, at hættemågerne allerede havde mistet hætten ☹️☹️



Vi fik ryddet op og var klar, da vores nye besætningsmedlem blev leveret af vores svigerdatter. Letmatrosen blev behørigt påmønstret og moderen sendt hjem igen.

Vejret var heldigvis fint, solskin, lidt skyer, godt 20 grader og sv-jv W'lig. Fin dag i Haderslev.



Første udflugt gik op i byen efter pålæg til frokost og aftensmad til de kommende 3 dage. Efter forhandlinger om hvem der kunne lide hvad, havnede vi på en kostplan der lød på kyllingestykker og kold kartoffelsalat, hjemmelavet pizza i Omnia og hotdogs ☺☺

Det krævede jo indkøb, da køleboksen var nærmest tom, men Haderslev var jo vidunderlig hvad det angår, slagter Vollstedt lige oppe i gaden og Rema 1000 endnu tættere på.

Belæsset med proviant kom vi tilbage lige tids nok til frokost og efterfølgende hvilepause, hvor Skipperen læste historier og Chefen lå på ryggen ½ time.

Så blev den yngste del af besætningen sendt på udflugt, jeg måtte nødtvunget blive tilbage, da jeg i går aftes var trådt forkert og havde fået et vrid i knæet ☹☹.



Udflugten gik om til Inderdammen og en sejltur i en vandcykel og en gang fortjent is-spisning, inden vi igen blev samlet til eftermiddagsfrugt, en tur på legepladsen og fælles madlavning.

På vej hjem fra legepladsen var der lige en enkelt opgave der påhvilede Letmatrosen – påfyldning af vand!!



Så var det tid til dagens bad, godnathistorie og så til køjs😊😊

Tirsdag d. 20/8

Letmatrosen havde erobret Chefens køje, Chefen havde så til gengæld overtaget min, og jeg var forvist til agterkajhytten. Det var en god fordeling!!! Tidligere, da Letmatrosen og hendes storesøster var yngre, havde de sovet i salonen, men det betød, at vi også skulle gå til køjs samtidig, og det var måske liiiidt vel tidligt. Med Letmatrosen i den bb's køje i forrummet havde vi kajhytten for os selv og kunne slappe lidt af☺☺ Hun var ikke helt gammel nok, til at vi ville give hende agterkajhytten!

Der var liv i skiwet ved 8-tiden, og efter morgenmad var det tid til afgang mod Aarø, der var valgt som en børnevenlig og ikke for fjern destination. Vi lettede lidt før 10 – så var vi jo til søs kl 10, og det vidste Letmatrosen udløste ”kl 10 slik”, sådan har det altid været her ombord. Afgangen krævede en del børnearbejde, sådan er det at være Letmatros på Pipaluk☺



Turen gik ud af Haderslev Fjord i jv SØ'lig og lunt, når solen var fremme. På vejen ud passerede vi lige mellem fortid og nutid. På den ene side af fjorden lå ”Jensine”, Danmark's ældste skib der stadig sejler. Hun er bygget i 1852 i Aalborg og tilhører i dag søspejderne i Haderslev. Hun er 5 år ældre end fregatten Jylland og er dermed virkeligt et historisk klenodie. Lige ovre på den anden side af fjorden ligger X Yachts, der bygger luksussejlbåde i mange millionklassen til det internationale marked.



Vi satte genaen, og indimellem trak den faktisk!! Da vi kom ud af fjorden, var den imidlertid så spids, så vi rullede sammen og tog det sidste stykke som ren motorsejlad. 11.50 var vi på plads i en noget tom Aarø havn efter hele 10 sm.

Frokost, et lille middagshvil og så var der ellers afgang til stranden, der jo ligger lige omme på den anden side af færgelejet. Da vejen gik forbi "Aarø's Perle" – cafeen på havnen, så passede det fortrinligt med en lille ispause.



Der gik et par timer med leg og pjasken. Det startede med bare ben og endte selvfølgelig med bar røv☺☺



Så tilbage til Pipaluk og klargøring til dagens næste store begivenhed – krabbefangst. To klemmer blev forsynet med snor, og 3 stykker spegepølse blev beslaglagt til projektet, og så gik turen ellers med pøsen i hånden ind til det lave vand i bunden af havnen. Der var nogle irriterende småfisk, der gik til angreb på maddingen, men krabberne var der også, og det lykkedes for Chefen at fange 2 krabber - de første som hun i sit liv (selvstændigt) havde fanget!!!!



Vi fik en 6-7 stk op i pøsen, og så var der lagt op til en spændende dyst på havnens "krabbevæddeløbsbane".

Så var dagens underholdning slut, der blevet lavet "ønskemad" – Letmatrosens livret – Hotdogs☺☺. Aftenbadet blev i cockpittet, mens vores naboer, i den efterhånden temmelig fyldte havn, var i land!!!

Kalechen var blevet trukket over, mest af hensyn til beboeren i agterkahytten, idet vejrudsigten ikke lovede godt for natten☹☹ Der blev lovet passage af en koldfront med kraftig regn, måske med torden, og efterfulgt af opfriskende W'lig, der i morgen eftermiddag udløste kulingvarsel for alle de indre farvande!!!!

Godnathistorien både i går og i dag var en genoplivning af en røverhistorie, jeg digtede til vores egne børn, da de var i den alder – historien om ”Martin og Malene Markmus”. Det var glædeligt at opleve, at også den nye generation, der ellers er stopfodret med billeder, faktisk godt kunne fordybe sig i et fortalt univers☺

Onsdag d. 21/8

Morgenmaden var bestilt og betalt oppe på ”Aarø's Perle”, så det var bare for Skipperen at afhente de lune rundstykker☺☺ Den varslede frontpassage var kommet i nattens løb med regn, men ikke med de store vindstyrker. Vinden var dog sprunget om i W, og det var markant køligere end det var i går, men endnu var der ikke den store bygeaktivitet.



Efter morgenmaden blev kalechen pakket sammen, den var næsten tør!! Afgang lige før kl 10 – det var jo væsentligt af hensyn til ”kl 10 slikket” - det lykkedes☺☺. Vinden var opfriskende, og der begyndte at melde sig nogle kraftige byger på vej over mod Haderslev Fjord. Heldigvis havde vi modvind, det betød at der var tørvejlr i Cockpittet, og Maren kunne sagtens styre med lidt overvågning!!!



Turen gik så den "sædvanlige" vej ind ad Haderslev Fjord, der var snart så mange "spor" på kortplotteren, så vi slet ikke kunne se sejlrenden. Der kom flere byger undervejs, og vi var glade for, at vi ikke var faldet for en pludselig indskydelse og var sejlet til Kolding, som vi havde været lidt fristet til!!



Vi ankom til Haderslev Sejlforening kl 12.10 og fandt en plads lidt længere henne ad broen, end der hvor lå i forgårs, men ellers var alt som det plejede ☺☺ Dagens distance – igen hele 10 sm!!

Ankomsten passede lige med frokost, og et lille middagshvil, hvor Letmatrosen blev belønnet med lidt skærmtid, mens vi andre hvilede hovedet☺☺.



Så blev der dekretet fodtur ud til Inderdammen, rundt over broen og via legepladsen over til ishuset, hvor dagens is blev serveret. Hjemturen gik via "Klosteret" – det er der en gade, der hedder, der hvor der engang lå et kloster. Vi passerede mindesmærket for de faldne under 1'ste verdenskrig, det står i forbindelse med den gamle klosterkirkegård.



Der kom flere småbyger i løbet af turen, men vi fandt lidt ly hist og pist, og ved den sidste byge benyttede vi lejligheden til at købe en pose ærter i grøntsagsboden på havnen.

Dagens ret bød på pizza tilberedt i Omnia'en og gulerodssalat tilberedt af besætningen i cockpittet.



Aftensbad oppe i baderummet, godnathistorie om Martin Markmus' oplevelser og så ellers godnat til Letmatrosen i forrummet, mens de to gamle hvilede ørerne i kahytten.

Torsdag d. 22/8

Sidste dag med udvidet besætning startede på vanlig vis med morgenmad under kalechen. Igen i nat havde der været byger indover, og vejret var nu gråt, lidt blæsende og køligt.

Formiddagens aktivitet var en tur op i Rema, familien havde meldt deres ankomst til aftensmad, så der måtte opfindes noget, der kunne tilberedes til og spises af 7 personer på den lille plads. Der blev lige arrangeret kapsejlad med blade i strømmen på åen, som vi krydsede på vej op til butikken.



Efter indkøb var det frokost- og middagshvil, og så blev der banket på søgelænderet!! Jeg havde i morges truffet ejeren af en "Husky Dane 85", der lå længere inde ad broen. Det er en

motorbåd, som vi var begyndt at overveje som en mulig pensionistbåd for os, men vi havde aldrig været ombord i en. Så da jeg så, at han gik ombord, havde jeg sagt nej, og spurgt om vi måtte få lov til at se skuden indvendig. Det måtte vi gerne senere på dagen, og nu kom han så og hentede os. Det viste sig, at det var formanden for sejlklubben og hans kone, der havde den, og vi fik en fin rundvisning oppe og nede. Den var på trods af sine kun 8.50 m (2 m kortere end Pipaluk) men relativt store bredde, lige så rummelig som Pipaluk, og det kunne bestemt godt være et bud på et pensionist skiw, når vi var færdige med de lange ture i åbent vand.



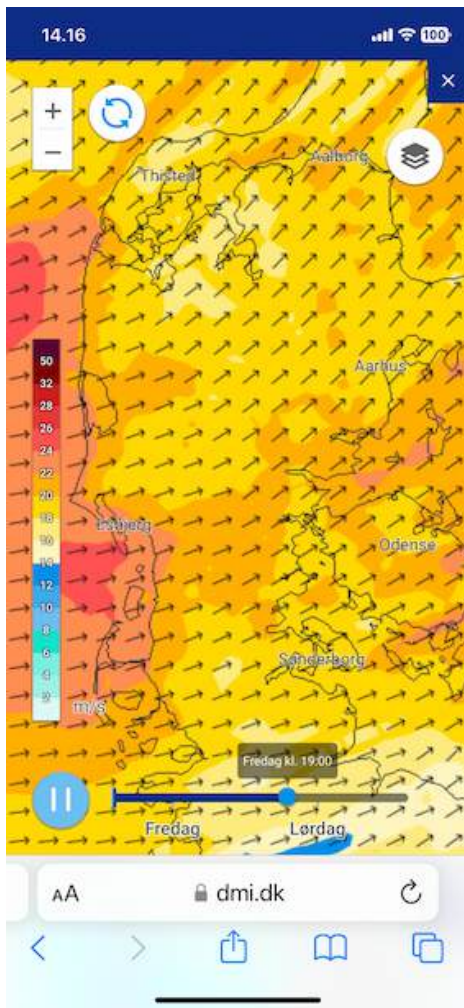
Tilbage ombord begyndte projekt madlavning til hele familien. Et stykke ko fik 45 minutter i trykkogeren og 2 poser flødekartofler kom i ovnen, og besætningen tilberedte en lækker salat ude i cockpittet.

Ved 16.30 tiden kom først vores svigerdatter med storesøster og lillebror til vores Letmatros og kl 17 kom også deres far. Så blev der larm og ballade i Pipaluk. Der er altså en grund til, at vi kun har en ad gangen med ud at sejle!!!!

Efter maden forlod familien os igen, og der faldt fuldstændig ro over skuden. Det havde været vældigt hyggeligt at have Letmatrosen med. Hun skal starte i skole til næste år, og så vil det være lillebror, der kan mønstre som næste letmatros.

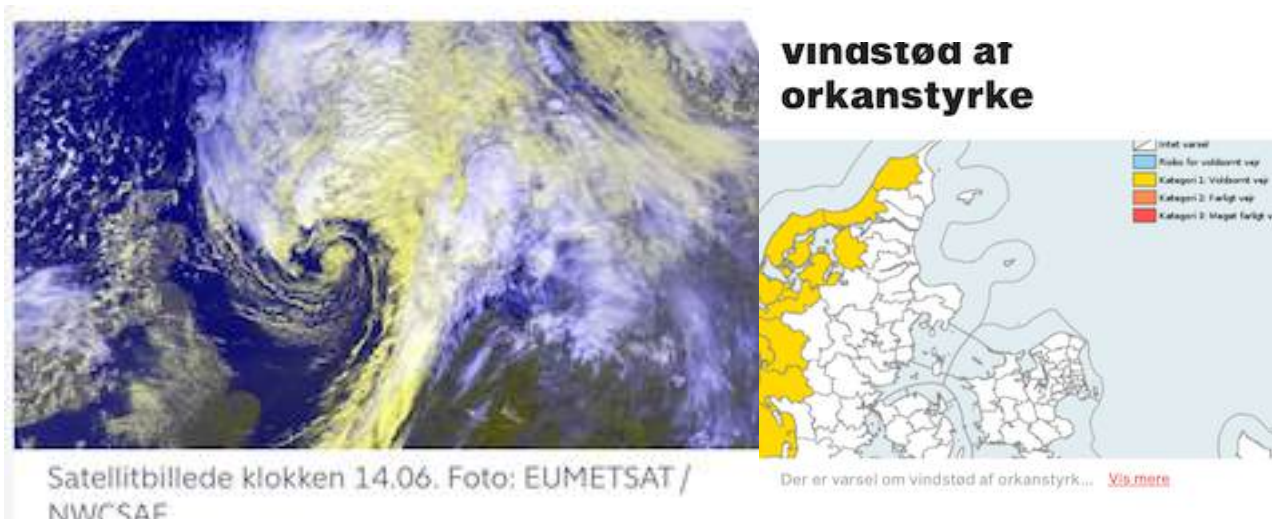
Derefter var der lige noget arbejde med oprydning og opvask!!! Alt vores service og bestik havde været i brug og skulle vaskes op. Der skulle også bades inden vi kunne falde om i det nu helt stille skiw☺☺

Aftenpalaveren var relativt hurtigt overstået – blæsevejr hele dagen i morgen, så der var udsigt til endnu en dag i Haderslev☹☹



Fredag d. 23/8

Vejrudsigten holdt!!! Det regnede voldsomt hele natten og morgenen med, og da regnen hørte op, tiltog vinden fra W, samtidig med at barometeret gik helt i bund. Hold da op det blev blæsevejr. Vi lå helt inde i bunden af Haderslev Fjord med en pæl i hvert hjørne og krængede op til 10-15 grader i vindpustene, og vi måtte have et gummikødben i, for at kompensere for pustene. Det hylede og fløjtede og på vestkysten havde de fuld storm med vindstød af orkanstyrke – den hårdeste sommerstorm i 34 år!!! Det var godt at Letmatrosen ikke var ombord i dag, det kunne godt være blevet en lang dag i kahytten!!



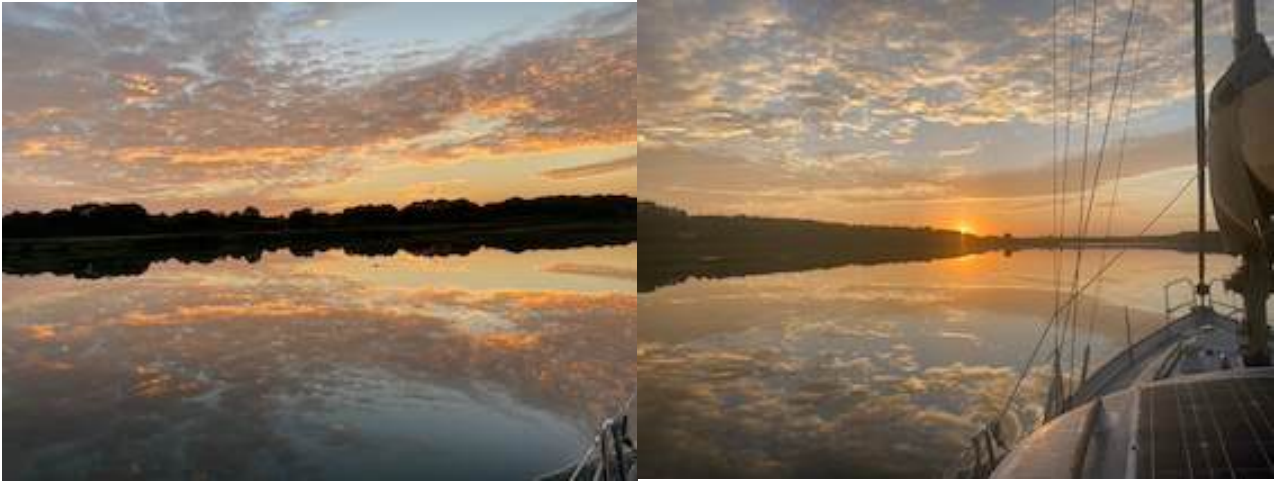
Vi tilbragte dagen ombord, indtil ved 17.30 tiden hvor vi gik op for at finde lidt aftensmad, idet Chefen nægtede at vaske mere op efter dagen i går☺☺

Det blæste stadig meget da vi gik, men vindstyrken var faldet en hel del da vi kom tilbage ombord, klar til dagens bad og palaver om de kommende dage, og det sidste stykke til hjemhavnen i Ballen. Solnedgangen i dag 20.36 !!!!

Lørdag d. 24/8

Vejrprognosen tydede på at vinden ville være rent S'lig fra morgenstunden af, men så dreje i SØ i løbet af dagen, så det var afgang ved solopgang – det betød at vi kunne ligge og snue til 05.45, da solen først stod op kl 06.20 – det var lige godt en time senere, end da vi for ca. 14 dage siden startede fra Karlskrona skærgården!!!!!!

Det blev en ufattelig smuk tur ud ad Haderslevfjord i solopgangens skær, da vi kl 06.05 forlod vores plads. Vinden var nærmest ikke eksisterende, og solopgangen gav et sandt farveorgie☺☺



Vi diskuterede lidt om vi skulle sætte et storsejl, inden vi kom ud til hjørnet ved Aarø, men dovenskab og forsigtighed gjorde at vi afstod fra det. Storsejlet skal sættes oppe ved masten og bjærges igen deroppe, og da der ikke var nogen steder vi kunne komme i læ, så valgte vi at bruge genuaen, der kan sættes og bjærges, uden at vi skal på dæk. Desuden giver storsejlet alene en ubalance i skiwet, der gør at Maren har svært ved at styre sååå....!!

Da vi kom rundt om Aarø viste det sig, at den S'lige havde en ubehagelig tendens til allerede nu at være SSØ'lig og dermed relativt meget lige i snuden. De sportsligt indstillede ville så have givet sig til at krydse, men det er hverken vores eller Pipaluk's store interesse, så det blev for motor. Chefen havde trukket første frivagt og forsvandt ud i forkøjen. I starten oppe i Aarø Sund havde vi 1 kn modstrøm, det tog toppen af farten, men betød at vind og strøm "arbejdede sammen", så bølgerne var meget moderate.



På vej over mod Helnæs skiftede strømmen, så vind og strøm kom mod hinanden, samtidig med at vindstyrken steg til frisk til hård. Det betød at søen rejste sig lige til himlen – hold da op der var buler på. Chefen kom FRIVILLIGT ud, 15 min før hun skulle afløse og fortalte, at det faktisk VAR lykkedes for mig at lave "pandekagen", altså vende hende i luften over køjen☺☺ Jeg afstod fra at gå i køjen under de forhold!!



Pipaluk er heldigvis som skabt til de forhold. Vægt og motorkraft sammen med hendes runde former gør at hun går gennem søen uden at ”banke pæle”, men motoren fik godt nok lidt ekstra omdrejninger for at holde en rimelig fart.

Alt får jo heldigvis en ende, og ved godt 11-tiden kunne vi runde Søndre Hjørne på Horne og falde af, så vi kunne rulle genuaen ud. Vi kom samtidig ind i læ af Lyø, og verden så igen lys og venlig ud. For fuld genua gik turen rundt om det andet hjørne på Hornehalvøen – ”Knolden”, og så havde vi vinden med ind ad Fåborgfjorden. Selvfølgelig kom både Søbyfærgen og Avernakø-Lyøfærgen ud ved Bjørnø, da vi skulle ind, men nu var vi på hjemmebane og kunne trække udenfor renden.

Vi gik ind i Faaborg lystbådehavn og fandt en go’ plads med snuden mod W, hjemmehørende på begge sider og en pæl i hvert hjørne og fejrede ankomsten kl 12.40 efter 34 sm ”op ad bakke”, med en lørdagsfrokost og et tiltrængt middagshvil.

Eftermiddagen gik med puslen ombord og klargøring til den varslede frontpassage, der den kommende nat skulle kunne give lyn og torden og risiko for skybrud, med tilhørende vindspring til W og hidsige vindstød. Eftermiddagen bød ellers på sol og lunt vejr, og hvis ikke vi havde set varslet, så kunne det godt have været en dag til ankring.



Søndag d. 25/8

Det blev regn og tordenvejr omkring midnat. Det blæste som ind i H..., og regnen væltede ned, det lynede, men tordenbragene druknede i de øvrige lyde. Det varede 10 minutter, så var det overstået, og vi kunne på vejrradaren se, at vi lige var blevet snittet af en byge, der ude over Lillebælt og i Østjylland havde givet voldsomme mængder af regn og i hundredvis af lyn!!!

Resten af natten var dryppende fugtig, indtil der henad morgenstunden kom frisk vind fra W.

Skipperen gik en morgentur op i byen efter morgenbrød. Tænk der var indtil flere RIGTIGE bagere i Faaborg. Vi fik et par af de rigtigt grove stykker morgenbrød – uhhhh det var godt!! Der var virkeligt noget at tygge i, og vi var enige om, at det var brød der ville være usælgeligt i Sverige☺☺



Vi var i kontakt med vores venner fra Faaborg, der var afsted på weekend, men ville komme hjem over middag, så dem ventede vi på.

Det blev et hyggeligt gensyn, med udveksling af nyheder fra de seneste 3 måneder.



Klokken blev 17.10 inden vi smed los og forlod Faaborg i frisk W'lig, letskyet og tørvejr. Turen gik for genua og UDEN motor ud gennem Grydeløbet, rundt om Svelmø og mod Ballen.



Kl. 19.15 var vi hjemme efter 11 sm, og kunne konstatere at der lå en på vores plads – ØV ØV. Den så desuden rimelig "ubeboet" ud, så vi blev lidt bekymrede. Heldigvis var vores nabo på land, så vi snupede hans plads.

Ud på aftenen kom der folk ombord, i den der lå på vores plads, og vi fik aftalt at bytte i morgen formiddag, da de først ville sejle tirsdag eller onsdag.

Nu var vi hjemme efter en fantastisk tur på i alt 1719 sm, en tur der havde budt på utroligt mange oplevelser og ingen uheld af nogen art. Vi havde lige snittet toppen af et fyrretræ, men vi havde ikke rørt bunden på noget tidspunkt, og hverken vi eller Pipaluk havde fået en eneste skramme.

Vi havde været væk i 84 døgn, og af dem blev de 29 nætter tilbragt for anker eller ved en bøjle. Samlet blev vores udgifter til havnepladser på 10349 kr, og det var lykkedes at brænde godt 500 l diesel af – det havde været den mest "motortunge" tur til dato. Til vores forsvar kan det fremhæves, at der havde også været utroligt mange dage med svag vind og ualmindeligt snævre farvande. Da vi samtidigt havde været tro mod vores motto om "hellere for lidt end for meget (vind)", så måtte motoren holde for, og efter den fik en ny starter i Norrtälje, så startede den uden at brokke sig hver eneste gang 😊😊

Nu var der så udsigt til lidt småture i hjemmefarvandet inden sæsonen sluttede, og så ellers klargøring til næste års togt.

Og dette togts sidste solnedgang kl 20.26!!!!



Mandag d. 26/8

Vores søde nabo hjemmefra kom til en kop formiddagsthe kl 10, og samtidig passede det ham på vores plads at flytte, så vi sejlede lige en tur ud af havnen, mens han kom på plads. Vinden var rimelig frisk S'lig, men det var solskin og lunt.

Vel inde på vores egen plads fik vi den forsinkede the med kage fra Faaborg, og så tog jeg med hjem til Svendborg, hvor jeg hentede vores bil og kom tilbage til Ballen. I bilen lå vores faste fortøjninger, som blev monteret, og cockpitspresenningen der kom på. Pipaluk blev tømt og gjort ren, så hun var klar til kortere ture i efteråret – der var jo stadig en måned tilbage af sæsonen.

Så var det endegyldigt slut på det års sommertogt, og vi kørte hjem og skulle vænne os til fast grund under fødderne!!!