

Sommertogt 2022

Søndag d. 6/6

Endelig blev det dagen – i går havde vi lejlighed til at tage ”afsked” med familien, til vores yngste barnebarns navngivning. Det var voldsomt hyggeligt, og det blev lidt sent, så vi var IKKE den bedste udgave af os selv, da vi efter for få timers søvn vågnede til morgen!!!!

Huset blev lukket af, el og vand blev afbrudt, stik til ”følsom” elektronik trukket ud, køleskabet tømt og så kørte vi til havnen. Vi rundede lige SPAR og fik frisk mælk og ferske forsyninger på vejen.

I havnen blev det sidste båret ombord, køleboksen startet – motoren ligeså, og så hjalp chefen mig lige ud fra pladsen inden vores veje skiltes (for en kortere periode!!!).



Chefen kørte bilen hjem i carporten og gik derefter ned til Strandhuse og satte sig på enden af en bådebro, mens Pipaluk og jeg i mageløst flot pinsevejr sejlede turen. Afgang blev 11.05 og 45 minutter efter blev vi genforenet, idet Pipaluk lige stak snuden ind til broen hvor chefen elegant sprang ombord.



Så gik turen igennem et Svendborg Sund, der i den grad vrimlede af ”pinsesejlere”!! Alt hvad der kunne flyde var til søs, så der var ikke meget tid til at slappe af. Næste stop på turen var tankanlægget inde i Svendborg havn, hvor man kan tanke GTL diesel – det er en diesel der er lavet ud fra naturgas (for kemikere kan jeg tilføje at det er en Fischer Tropsch proces og for historisk interesserede kan jeg tilføje, at det var den proces der holdt Nazisterne kørende med brændstof under krigen!!) - nå den korte historie er, at GTL diesel brænder meget renere end alm. diesel, og dermed ikke soder!!!

39 liter var der plads til i tanken og 20 l i to dunke, så var der toppet op, og med 270 l diesel ombord har vi nu er teoretisk rækkevidde på 120 timers motorsejls svarende til små 700 sm.

Turen gik tilbage ud i Svendborg Sund, hvor vi havde en forrygende medstrøm på ca. 2 kn, så vi blev nærmest ”spytet” ud ved Grasten.

Vinden trak desværre ad Ø og var svag, så det blev ren motorsejls til Thurø Rev, men på vej op mod Smørstakken friskede det lidt, så vi kunne rulle genuaen ud og ”lade” som om vi sejlede for sejl!!!

Dagens mål blev Lohals – vi var IKKE i form til natsejls (faktisk gik skipperen omkuld og fik en times frivagt umiddelbart efter Thurø Rev!!), og med en vejrudsigt der lovede opfriske Ø'lig i nattens løb var valget forholdsvis nemt – ikke ambitiøst, men nemt!!!

Kl 14.40 havde vi fundet en fin grøn plads i Lohals havn – så var der lige en kop kaffe og the og så 1.5 times sen middagssøvn – vi havde jo også sejlet 21 sm!!!!

Aftensmaden var forberedt hjemmefra – nye HJEMMEDYRKEDE kartofler og hakkebøffer, og mens det lovede skydækket langsomt trak op på himlen mod vest, nød vi den første aften på togtet, i Lohals.

Mandag d.6/6

En god lang nats søvn, og da vi vågnede var det pisseregnvejr, så vi vendte os om og sov en gang til!!



I løbet af formiddagen var der lidt opklaring i det, og det blev mere og mere ”bare” finregn, men

vores vilde planer om at gå tur i Lohals blev skrottet, til fordel for afgang fra Lohals kl 11.30. Vi havde en udfordring fordi kalechen var pladder våd og derfor helst ikke skulle pakkes sammen, så vi benyttede det meget stille vejr til at starte med hele teltet på – det er ikke noget vi ellers ynder. På turen over til Omø (for genua og motor) klarede det mere og mere op, og kalechen blev efterhånden rimeligt tør, så nord for Omø blev den pakket sammen og der blev sat storsejl.



Turen over bæltet var uden dramatik, der var ikke meget gang i de store skibe, og kun en hård N'gående strøm gav lidt udfordringer – på et tidspunkt blev vi forsat 20 grader fra kursen af strømmen.

Vinden tiltog, og ned gennem Omøsund og videre ned mod Kirkegrund og Venegrund havde vi rigtig frisk sejlads med genuaen rullet helt ud og fuldt storsejl – selvfølgelig lige i skipperens frivagt!!!!



Det var noget af en kamp at komme på plads ude i forkøjen, og jeg måtte lige ligge og overtale frokosten til ikke at ”kigge forbi” igen, men det lykkedes og jeg faldt i søvn!!!

Efter 1,5 times frivagt var vinden flovet og der var kun noget irriterende ”rullesø” tilbage – det generede overhovedet ikke chefen på hendes frivagt :) :)

Vejret blev bedre og bedre, og bortset fra en irriterende modstrøm på op til 1,5 kn og en stadigt aftagende vind var der intet at bemærke.

Turen forbi byggepladsen for den nye Storestrøms bro og videre under Farøbroen var i totalt havblik.



Ifølge div. kilder skulle der ligge 2 fortøjningsbøjer inde under Tærø, i virkelighedens verden ligger der så kun 1, og den var der en tysker der havde snuppet, så vi gik ind for vores eget anker kl 20 efter 46 sm's dejlig sejlads. Skipperen havde delvis tilberedt aftensmaden undervejs, men vi havde besluttet at den først skulle indtages ved Tærø!!



Tirsdag d. 7/6

Natten startede blidt og stille, men pludselig kl 0400 sprang vinden i WSW og friskede en del op, og med den vindretning var der ikke rigtigt læ hvor vi lå, men vi havde svajelads og ankeret havde godt fat i bunden. Så vi blev hvor vi var, men det blev ikke til meget yderligere nattesøvn før vækkeuret ringede kl 0500!!

Da vi skulle gennem Bøgestrømmen valgte vi at spise morgenmad inden afgang, så vi begge kunne være i cockpittet. Da ankeret skulle op viste det sig tydeligt hvorfor ankring i Bøgestrømmen er stærkt opreklameret – kæde og anker var rodet ind i ålegræs og fedtemøg!!!! Succes'en blev ikke større af, at vores spulepumpe – som jeg skiftede i vinter - nægtede at fungere, så det blev på den gode gammeldags manér med en slagpøs. Kæden 0,5 meter op, og så rense, og så den næste halve meter, og dækket blev sølet ind i tangrester!!!!



Pinen fik dog tilsidst ende og 05.55 var det afgang fra Tærø, svag vind og gråt vejr, men det holdt tørt mens vi for motoren snoede os ud af Bøgestrømmen.

Vi var undtagelsesvis begge i cockpittet SAMTIDIGT, men det gik fint!!!!.

Da vi passerede Bøgestrømstønden kl godt 8 blev skipperen dog sendt i køjen og fik en 2 timers frivagt, mens chefen for fuld genua og motor og Maren (vores autopilot) til rors satte kurs mod et fyr på den Svenske sydkyst.



Af billedet herunder fremgår det tydeligt hvor hårdt den ansvarshavende må arbejde på vagten!!



Der blev lejlighed til gode frivagter til hele besætningen og formiddagssnolderen blev afløst af kiks med ost. Da vi kl ca. 15 nåede fyret holdt vi palaver – vi skulle jo ligesom beslutte hvor F..... vi skulle hen. Vejrudsigten blev gransket, og med udsigt til en nat med byger og deraf følgende urolige vindforhold blev vi enige om at Abekås lidt før Ystad var et fint mål.

Vi anløb kl 17.05 efter 68 sm, og sandelig om ikke der var en ledig pæleplads til os. Til 170 svenske svarende til 130 danske kr. incl bad var der ikke noget at sige til det :))

Skipperen gik straks i gryderne og chefen gik i bad. Efter maden blev rollerne byttet om, så en nyvasket og velduftende besætning kunne gå til køjs med en pæl i hvert hjørne.

Onsdag d.8/6

Planen var at vi ville bruge formiddagen på at bese Abekås, og derefter sejle til Simrishamn, men men – vækkeuret var sat til 07.30 og så blev vejrudsigten gransket. Vejrudsigten var fin, så vi blev enige om at udnytte den og komme videre, og der var sikkert heller ikke noget at se i Abekås!!!

Der blev gjort søklar og kl 9 forlod vi havnen, og satte fulde sejl lige udenfor – nu skulle der sejles!!! - vinden var SW, det var klar og tørt, og der var – ind i mellem – luft nok til at sejle. Nu er vi jo ikke så sportsligt indstillede så vi bare ligger og ”slasker”. Hvis vinden ikke gør, at vi kan holde 5 kn for sejl, så må motoren hjælpe lidt til. Med ca. 40 sm til Simrishamn betyder 5 kn 8 timers sejlads, men 4 kn betyder 10 timer, og vi ville jo gerne nå at se byen, så vi valgte de 5 kn og motoren til ind i mellem.



Da vi så nåede rundt om Sandhammeren – der er Sveriges SØ'lige hjørne, var vejret bare for godt til ikke at udnytte – sol fra en efterhånden skyfri himmel og svag SW'lig vind. Vi holdt en kort palaver og blev lynhurtigt enige om, at det gode vejr skulle udnyttes, så kursen blev sat på anduvningen til Karlskrona på den anden side af Hanøbugten, med forventet ankomst omkring midnat.



Vi gik derfor over til ”søvagt” - med totimers vagter/frivagter, det passede også med frokost, kaffetid og aftensmad :)

Aftensmaden bestod for øvrigt af nye kartofler – stadig de hjemmedyrkede!! - mørbradbøffer med flødesovs og svampe samt agurksalat – man behøver ikke at gå ned på maden. Selve serveringen foregik så i skåle og med kun en gaffel, af hensyn til skudens bevægelser :)



Efter maden var det tid til dagens bad. Da motoren havde kørt, så var der dejligt varmt vand i beholderen, og man kan sagtens holde balancen til et brusebad – når man ligger på knæ i cockpittet!!



Solen gik ned kl 21.35 og af sikkerhedsgrunde bjergede vi storsejlet derefter. Vi ville ikke rigtigt komme ind i læ ved indsejlingen til Karlskrona og det er altså meget nemmere (og sikrere) at tumle rundt på dækket i lidt ujævnt vand, når det ikke også er mørkt.

Det blev mørkt, men ikke rigtigt mørkt da vi listede os ind i et mylder af skær, øer og bøjer til lystbådehavnen i Karlskrona. Nattergalene sang så det var en lyst fra træerne på skærene og halvmånen stod flot og klar på himlen – jo jo kom ikke og sig at kulisserne ikke var i orden :) :). Det var tydeligt, at det ikke endnu var højsæson, der var masser af ledige pladser, og 00.40 havde vi fat i en fin plads.

En kop varm chokolade med en skwis cognac og så var vi grydeklare efter 90 sm!!

Torsdag d. 9/6

Vækkeuret ringede kl 07.30 da datteren lige skulle have en fødselsdagssang. Efter det var der egentlig dømt en time mere i køjen, meeeeen når først skipperen er vækket såååå.....

Da alle nyheder var læst og rastløsheden satte ind blev chefen vækket med morgenmad og så var det tid at gå en tur (for første gang i 4 dage!!!) og se på Karlskrona.



Først en formiddagstur op i byen, besøg i ikke mindre end to kirker!! og op og ned af gaderne. Vi endte med at beslutte, at hvis nu skipperen gav frokost så slap han for at kokkerere til aften – det var jo et tilbud jeg ikke kunne sige nej til, og med en thaibuffet indenfor rækkevidde var valget nemt. Det viste sig at chefen endda kunne få dækket sin uforståelige hang til sushi ved samme lejlighed!!

Så to gange buffet med saftvand (jo jo vi er i Sverige!!).

Indkøb af det mest nødvendige – mælk, brød, og Sveriges største bedrift på det kulinariske område ”Kalles Kaviar” - der må det dog indskydes, at det er en specialitet som chefen ABSOLUT ikke nyder, men Skipperen har en lille hang til produktet :) :)



Så tilbage ombord og en tur på ryggen som kompensation for den noget korte nattesøvn, kaffe og the og afgang til dagens anden byvandring – denne gang helliget det gamle militærområde, der fra 1680 til 1995 var centrum for marinens aktiviteter. Nu er der marinemuseum, virksomheder og beboelse – et spændende sted at gå en tur.



Aftensmaden var nem, det sidste af vores gamle franskbrød en gang kogte rejer som var med hjemmefra, en skive af den nyindkøbte svenske ost og en flaske hvidvin, indtaget i aftensolen – det var til at holde ud.



Vejrudsigten sagde at vi i morgen burde stå tidligt op og komme afsted, da vinden igen ville være gunstig og der var knap 60 sm til næste logiske stop – Kalmar.

Fredag d. 10/6

Med omkring 55 sm foran os (altså ca. 11 timers sejlads) havde vi besluttet at starte tidligt, altså ringede alarmerne kl 04.00 og vi svingede benene ud af køjen. Vi kiggede lige ud af vinduet for at se om det var blevet lyst – det var det, men vi kunne intet se!! Der lå en ærtesuppe tyk og tæt tåge over Karlskrona – faktisk kunne vi ikke engang se tværs over havnen – kort sagt var det slet ikke vejr til at sejle i skærgårdens MEGET snævre løb.

Altså på hovedet i køjerne igen med alarmerne sat til kl 06.00.

Kl 06.00 var tågen der stadig, men ikke helt så tæt, altså blev alarmerne sat på kl 07.00

Kl 07.00 var det diset, men tydeligt bedre, så vi satsede, og denne gang blev vi oppe og spiste morgenmad, så kl 07.50 sejlede vi ud af havnen i diset og gråt vejr, med en jævn W'lig lige i rumpen.

De første 2 timer var zig-zag gennem meget snævre og tildels sprængte sejlløb ud af det, der i gamle dage var ”bagvejen” ud fra fæstningen Karlskrona. Det var med tungen lige i munden, men renden skulle holde en dybde på 2.30m, og der var da heller ingen problemer, men det var sejlads fra båkelinje til båkelinje.



Ret præcist kl 10 kom vi ud af labyrinten og ud i frit farvand og kunne sætte kursen op gennem Kalmarsund mod byen Kalmar. At det lige var kl 10 passede fortrinligt med rytmen ombord, da der jo serveres en øl og snolder kl 10 når vi er til søs. Det var klaret fuldstændig op og solen skinnede fra en nærmest skyfri himmel.

Efter ”morgenandagten” fik skipperen bevilget den første 2 timers frivagt – han havde været den flittigste til at stå op og se efter tåge!! Det passede lige med at vi mødtes til frokost 12.30 hvorefter chefen forsvandt og først dukkede op til kaffetid kl 15 – på den måde når vi jo ikke at blive trætte af

hinanden :) :) :



Det var ren ”brochuresejls” op gennem sundet, vinden var frisk SW'lig, så vi havde den agten for tværs, og der var nok til, at Pipaluk syntes det var sjovt, så vi var på et tidspunkt oppe at logge 7,8 kn – det er en hastighed vi kun sjældent oplever.



Vindstyrken var lidt svingende undervejs, på et tidspunkt var det næsten stille, men så kom den igen, mere af W, men halvvind og solskin gør bestemt heller ikke hverken Pipaluk eller os noget !!!!

Efter en flot sejltur gik vi i havn i Kalmar kl 18 præcis 10 timer til 54 sm - det er godkendt :) :



Chefen blev sendt i byen med penge for at betale havnepenge, mens skipperen klarede aftensmaden. Det var så ikke helt så nemt – det med havnepengene altså. Betaling skulle foregå i turistbureauet, men det lukkede kl 16 sååååå..... ??? - uden betaling af havnepenge ingen bad eller toilet og risikoen for at blive banket op på et ubehageligt tidspunkt – heldigvis dukkede en sød ung mand op, påstod han var havnefogeden og løste problemet for chefen :) :) :)

Aftensmad, bad, TV-avisen og fredagsfilmen, så var vi klar til køjen

Lørdag d. 11/6

Så var der dømt ”turistdag” i Kalmar . For første gang er vi sådan ”rigtigt” i udlandet. På Kalmar Slot blev aftalen om Kalmarunionen underskrevet, det var den der gjorde Margrethe I til hersker over hele norden fra 1389. Unionen bestod indtil 1523 og derefter var Kalmar grænseby mellem Danmark og Sverige, idet Blekinge starter lige syd for. Denne situation holdt indtil 1658, hvor vi så mistede det, men vi betragter jo stadig Skåne, Halland og Blekinge som ”lidt” danske, så som sagt er vi først nu rigtigt i udlandet – og nej det er IKKE noget vi har diskuteret med svenskerne :) :) :)

Dagen startede fredeligt, det var sol og dejligt vejr men lidt blæsende fra S, så vi lå godt. Der var en marineshop ret tæt ved, så vi benyttede lejligheden til at skifte startbatteriet – det har haft lidt svært ved at tørne motoren i den senere tid, så nu muligheden var der.....

De havde batterier, sådan et kostede ganske vist 3300 svenske kroner – de er rablende gale, men vi skulle jo have det. Til gengæld var det en rask ung mand der betjente os, for da vi spurgte om de havde en vogn vi kunne låne til at køre det i ud til Pipaluk, så tilbød han med det samme at bære det for os – RESPEKT.

Batteriet var både længere og bredere end det gamle, så det krævede lidt ombygning, men på plads kom det – så håber vi bare, at det var det der skulle til!!!!

Resten af formiddagen var afsat til sightseeing i den ”nye” del af byen – den var grundlagt som fæstning i 1681, med vold og fuldstændigt lige gader (som Fredericia). Der var nu ikke meget liv i gaderne, på trods af at det var lørdag og midt i juni, men deres sommesæson starter tilsyneladende først omkring 1/7.



Vi var – selvfølgelig – på besøg i domkirken der ligger lige midt i byen (og ligner et rådhus!!), her fik vi endnu engang bekræftet, at de har snydt :) :) I Peterskirken i Rom er alle de fine marmorsøjler lavet af beton og bare malet som marmor – her i Sverige er de lavet af træ og malet som marmor, de er hule og det kan man høre når man (diskret!!) banker lidt på dem.



Eftermiddagens udflugt gik over til slottet og rundt i den ”gamle” by (= den bydel der blev anlagt før 1680), der er byplanen noget mere rodet og det er mindre træhuse, meget fint og idyllisk, men udelukkende beboelse.





For at finde den burger som Skipperen havde bevilget, måtte vi tilbage i den ”nye” by, her var spise- og udskænkingsstederne forsamlet, men i den noget kølige aften – før sæsonen - var det begrænset, hvor meget liv der var i byen sådan en lørdag aften.

Søndag d. 12/6

Vejrudsigten gav os et vindue frem til kl ca. 13 inden der ville komme regnbyger (evt. med torden) og dermed også hidsige vindforhold, så vækkeuret ringede 06.45 og vi spiste morgenmad inden vi kl 07.30 sejlede ud af havnen – og ja det nye batteri havde hjulpet, der var mere knald på da vi skulle starte!!!



Sejlturen gik under Ølandsbroen nordpå gennem Kalmarsund, målet var Borgsholm på Øland 17 sm oppe af sundet. Vejret var fremragende, sol fra en skyfri himmel og sv-jv W'lig det blev en tur for fulde sejl og kun motor til af og til når farten gik alt for meget ned :)



Vi ankom til en stort set tom havn, og en ligeså tom by, det var bestemt IKKE sæson endnu, men derudover er Borgholm et ualmindeligt søgt feriested. Det svenske kongehus har feriebolig her (Soliden) og der er faktisk et stykke afspærret hav udenfor så ingen paparazzier kan komme tæt på!!!!

Efter ankomst kl 10.45 gik vi en tur i byen, den var fyldt med (lukkede) restauranter og ingen mennesker – sæsonen starter først til midsommer, men så vælter det nok ind. ”Nemo” fra Middelfart som vi har mødt et par gange undervejs kom ind på siden og de kunne fortælle, at det gjaldt om IKKE at være her til midsommerfesten!!!



Efter frokost kom byerne med regn og blæst, så vi holdt en tiltrængt pause indtil det begyndte at klare op ved 16 tiden, så gik vi en tur op til Borgholm slotsruin (Ølands Hammershus!). Fæstningen har rødder helt til bage til 1100 tallet og har været på forskellige hænder gennem tiderne, men endte med at brænde ned i 1806, men fra 1880 har det været fredet og under vedligehold for ikke at gå til.



Skipperen gav en gang ”Øland fiskegryde” på et lille spisehus, så ingen opvask eller andre fortrædeligheder :) :)

Mandag d. 13/6

Nu var vi gået i ”oplevelses-mode”, så vi valgte at fortsætte med de korte stræk (21 sm) – og det var SLET ikke, fordi der stadig er byger der truer om eftermiddagen!!!!

Afg. fra Borgsholm kl 7.20 – UDEN morgenmad (det var åbent vand, så den indtog vi på vejen!!). Kursen var sat mod skærgården 10 sm nordligere. Der har været skærgård på ”fastlandssiden” fra Karlskrona, men den har bare bestået af en bræmme af skær langs kysten, og en indsejling til byerne og samme vej ud. Først heroppe begynder skærgården at være så ”dyb”, så man faktisk kan sejle langs med kysten ”indenskærs”, og så begynder det sjove :) :) :)

Vi havde altså kurs over mod skærgården, og da vi var lige ved at skulle ind mellem skærene, så kom der en massiv byge med regn, dårlig sigt og blæsevej. Genuaen blev rullet ind, og vi krøb i læ under ”kasketskyggen” - heldigvis gik vinden mere i vest under bygen, så vi havde vinden delvis imod og derfor tørvejr i cockpittet!!!



Lige på det tidpunkt var vi RIGTIGT glade for korplotteren og autopiloten - ”Maren” tog sig af styringen og kortplotteren fortalte med usvigelig sikkerhed hvor vi var, mens sigtbarheden gik i nul da regnen stod lige ned. Heldigvis var bygen rimelig kortvarig og da den lettede var vi stadig lige på kursen mellem skærene!!!



Vi snoede os mellem øer og skær ind i den idylliske skærgård – forbi en kæmpe spånpladefabrik – og helt ind til Påskalavik, hvor vi blev venlig modtaget af havnefogeden og havde frit valg mellem pladserne, da vi var absolut eneste gæst i havnen.



Vi ser her hvad tyskerne gør for turistsæsonen i Danmark. Hjemme er der fyldt med tyske sejlere i for- og eftersæsonen, her sker der ikke en Sk....., før den svenske ferie starter d. 1/7.

Paskalavik var ikke en voldsom turistmagnet, en lille søvning by med en fortid som udskibningshavn med dampskibsforbindelse op og ned af kysten, med forretninger og butikker. Nu var der kun Coop tilbage, men den lå altså dejligt nær havnen:)



Havnepengene var meget rimelige 200 svenske pesetas svarende til 150 danske kroner, og det inkluderer flotte baderum med alt det varme vand man kan ønske sig – ikke noget med fire tynde stråler fra en vandsparebruser, hvor man overvejer om man overhovedet bliver våd til 10 kr for 3 minutter!!! Her væltede vandet ned i kaskader, så længe man gad.

Nå men vi kom altså i havn ved 11 tiden og sprang i land og gik en tur nordpå af byens eneste gade, indtil der ikke var mere by. På vejen mødte vi dette prægtige køretøj af mærket Excalibur!!!.



Efter frokost og et velfortjent hvil lavede vi samme øvelse – denne gang dog mod syd, hvor vi – selvfølgelig - var inde og besøge byens kirke. Efter indkøb i Coop blev skipperen sluppet løs i pantryet, mens chefen gik op og nød bade faciliteterne. Efter maden var rollerne byttet om, og chefen klarede opvasken mens skipperen blev ren og velduftende!!!

Om aftenen faldt bygerne sammen og det blev en stille og flot aften som vi, og en håndfuld

autocampere havde for os selv :)

Tirsdag d. 14/6

Vejrudsigten sagde at det - igen – blev sejlvæjr om formiddagen, og at der så ville ”blomstre” regn- og tordenbyger op inde over Sverige, og de skulle så ramme os ved 14 tiden. Vi startede derfor 07.40 og havde en fin sejltur først ”udenskærs” forbi Oscarshamn og op forbi atomkraftværket, og med udsigt til ”Blå Jungfruen” en ”mystisk” ø der ligger midt i Kalmar Sund.



Det var bidende koldt, men vandtemperaturen lå også på kun 10.6 grader, så det er kun solen der varmede – påklædningen var derefter!!



Chefen optrådte ligefrem i ”svensk bikini” :) :)



Kort efter værket kom der igen et stykke med dybere skærgård, så det gav mening at gå ind i labyrinten. Alt navigationsudstyr kom i brug, for både at kunne se detaljer og have overblik over hvor F..... vi var på vej hen, der er altså mange øer, skær og løse klipper!!!



Vi havde kig på et par steder, hvor det så ud til, at vi kunne komme ind og få læ for alle vindretninger – specielt den hårde NØ'lige, som de forudsagde ville komme sammen med bygerne.

Da vi drejede ind i det område, der var vores foretrukne kandidat, viste det sig at Svenske Kryssar Klubben (SXX) havde to bøjer liggende derinde, og de var ledige begge to!!! - vi snupede den ene!



Her skal det måske lige tilføjes, at svenskere er lidt ”anderledes” end os andre – i Danmark er der udlagt mange bøjer som alle må bruge – det er Dansk Sejlunion og Danske Tursejlere der står for det og de får støtte fra Turistrådet, mod at alle må bruge bøjerne – det er simpelt :))

I Sverige er det (selvfølgelig) lidt mere kompliceret, der er det SXX der udlægger bøjer, og de er KUN for SXX's medlemmer, og når man ligger ved dem så SKAL man føre årets ”bøjeflag” - et flag der har en ny farve hvert år (så ingen snyder), og som kommer til medlemmerne med klubbladet i april – og ja vi ER medlemmer af SXX og må derfor gerne ligge ved bøjerne :) :) :))

Vi fik lige fat i bøjen kl 13, og mens chefen var i gang med fordæksarbejdet, kom der lige en forsmag på eftermiddagens byger, med regn og torden, men vi lå helt perfekt i ”vores” bugt, og takket være bøjen var vi ikke engang nødt til at gøre vores eget anker vådt – luksus :))



Eftermiddagsvejret blev som lovet, med ret heftige regn- og tordenbyger, så vi gjorde hvad vi bedst kunne – sov længe til middag!!!

Til aften faldt bygerne sammen og det blev helt klart igen, med aftensol i cockpittet. Skipperen underholdt med ”knivhakkede” fiskfrikadeller (nej nej nej IKKE selvfangeret fisk!!), varm kartoffelsalat og verdens smukkeste udsigt – hold da op hvor er vi privilegeret :) :)

Onsdag d. 15/6.

Nu var det ved at være tiden at komme op og begynde på kanalen, og da vejrudsigten samtidig sagde at dagens regnbyger først ville komme ved 16 tiden og generelt gå lidt nordligere, så var det tid til en ”ordentlig” sejltur nordpå.

Vækkeuret ringede kl 6 og på vanlig ”skærgårdsmanér” spiste vi morgenmad før vi lettede fra vores herlige blå SXX bøje.



Mængden af skær, øer, afmærkninger, båker og varder gør det rarest at være 2 på vagt samtidig, så én kan fokusere på navigationen og én kan styre og observere virkeligheden :))

Vi snoede os ud og ind, til styrbord og til bagbord mellem et utal af ting, man IKKE kunne sejle henover – det var faktisk relativt anstrengende, så da vi efter 3 timer kom ud et sted hvor skærgården blev ”tynd”, så valgte vi at sejle udenskærs et stykke opad kysten. Derved kunne vi få et par gode frivagter begge to!! - det var SKØNT – tænk 4 timers sejlads i åbent vand, hvor Maren kunne klare styringen, og frivagten kunne sove!! Solen skinnede fra en skyfri himmel, og vinden var næsten ikke eksisterende, så det blev ren motorsejlads, men i læen i cockpittet var det så varmt, så vi kunne få lidt sol på kroppen.



Det kan tilføjes at vi forlod skærgården mellem to grunde med de poetisk navne ”Röda Måsen” ”Vidøknallen” :) :))



Apropos sove – i gamle dage havde skipperen jo et ”sladrekompas” hængende i sin kahyt, så han kunne se, at besætningen holdt den rigtige kurs, selv om han ikke var på dækket. Det princip har vi taget skridtet videre, hos os har skipperen en kortplotter hængende over sin køje – (i form af en I-Pad, der har Navionics installeret) :) :) I sandhedens tjeneste skal der her tilføjes, at chefen har samme installation over sin køje !!!



På et tidspunkt nåede vi op til ”Haraldskær” der er det sidste sted, hvor man kan dreje ind i skærgården, hvis man vil til Gøtakanalen, og det ville vi jo, så der drejede vi ind og så begyndte labyrinten igen. Vi havde på forhånd kigget på passende øer og skær til en overnatning og blev enige om en ø med en helt lukket bugt med læ for alle vinde. Vi håbende igen på en SXX bøje, men NEJ, vi måtte gøre vores eget anker vådt, da vi kl 14.45 ”slog lejr” for natten, endnu engang omgivet af fyrreskov.

Der var også andre der havde opdaget vores ankerbugt, så inden det blev mørkt lå der 4 tyskere foruden os, men de lagde sig med pæn afstand.



Dagens regnvejr slap vi ikke for, men som lovet kom det noget senere end de foregående dage (omkring kl 16), og det var en noget lettere omgang end de foregående dage.

Torsdag d. 16/6

Det blev en helt stille nat i vores skovsø, ikke en krusning på vandet – faktisk kunne vi have ligget for kæden alene, vi havde ikke behøvet ankeret!!

Vækkeuret ringede kl 7 og efter morgenmaden blev kæde og anker bjærget – det var noget spændende hvad der fulgte med det op, men det var kun ganske lidt sand/mudder, så det var nemt for Skipperen, at skylle det rent med pøsen.

Så blev kursen eller sat ud gennem hullet i skovsøen, og ind mod Mem, hvor saltvandet endegyldigt sluttede og kanalens ferske vand tog over.



Vejret var godt, men koldt (Chefen optrådte igen i sin elskede ”svenske bikini”), det var gråvejr men holdt (foreløbigt) tørt, vinden var lige i snuden, men der var nu ikke så meget af den, så det virkede generende :))

På vejen ind var der en ”snigvej”, med en bro på 15 meter. Pipaluks mast var blevet opmålt og der var lagt lidt til for antenner, og resultatet var 14 meter over havet, så det skulle kunne lade sig gøre, meeeen det var med meget langsom fart, vi gik ind under broen – selvfølgelig kunne det lade sig

gøre !!!!!



Vi tøffede indad, og blev efterhånden omgivet af ”fastlands” Sverige, nu kunne folk køre til, og det betød, at der blev bebygget, og at det tydeligt nu også var helårshuse der lå der. På vejen blev genuaskøderne rigget af, da det var meningen at skødspil og skødevisere skulle bruges til slusefortøjninger, vores ekstra fendere blev hentet op af agterkahytten, fenderbrættet blev løsnet og gjort klar – kort sagt alt blev gjort ”kanalklar”.



På vejen kom vi forbi en kæmpe skarvkoloni, og den var der andre end os der havde opdaget – i snesevis af havørne havde travlt med at spise morgenmad, og det var klart at det var de store skarvunger de gik efter. Det var helt vildt at have så mange havørne svævende over skuden!!!

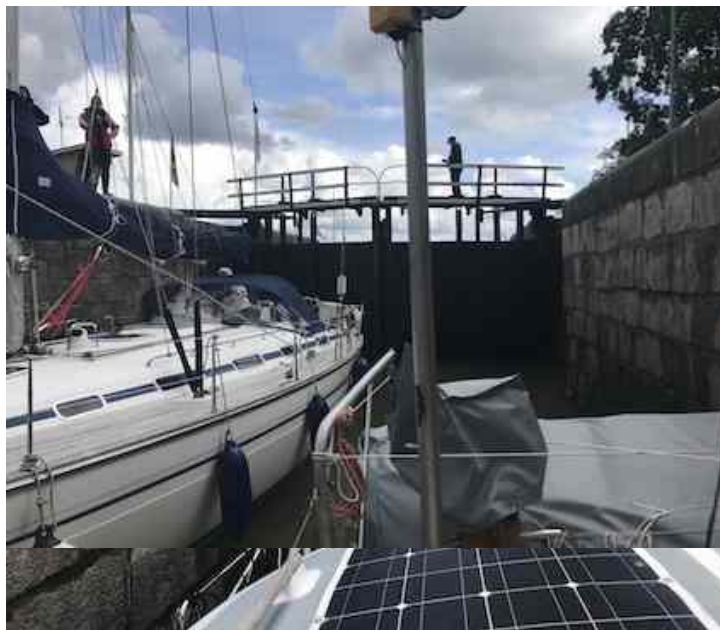


Inde i bunden af fjorden lå Mem, med den første sluse. Lige før slusen var en kaj, hvor man kunne gøre fast og få ordnet ”papirarbejdet” vedrørende kanalen. Vi havde jo betalt hjemmefra, så vi fik udleveret mærkat”vimplen” som skulle vise at vi havde betalt og havde ret til en fuld gennemfart, derudover fik vi servicekort, som er adgangskort til kanalens faciliteter på hele strækningen, da havnepenge i op til 5 dage i hver af gæstehavnene og bad etc. er inkluderet.





Efter lidt ”international” snak fik vi og de andre der lå klar besked på rækkefølgen, vi skulle ind i slusekammeret som nr 2 og lægge til med bagbord side efter en englænder på styrbord side og en tysker der kom efter os til styrbord også. Så var slusen fuld, og porten blev lukket bag os, inden vandet begyndte at strømme ind forneden forfra. Vi havde aftalt fortøjningen, og de to piger der havde ansvaret for slusen var hele tiden opmærksomme, så det forløb helt fredeligt.



Efter måske 10 minutter var vi blevet løftet 3 m og var nu på højde med vandspejlet i den næste del af kanalen, portene blev åbnet og vi kunne sejle de 100 meter frem til gæstebroerne i Mem, hvor vi havde fat 13.30.



Under slusningen var det begyndt at småregne, og det var så starten på dagens regnvejr!!!

Vi krøb i læ under ”kasketskyggen” og fik frokost, og i anledning af strabadserne ved slusningen lod skipperen udskænke både øl og brændevin til hele besætningen for at dulme nerverne!!!

Middagsøvn mens regnen trommede på dækket!!

Det blev da heldigvis tørvejr igen, så vi kunne gå en aftentur og kigge op af kanalen – det var den vej turen gik dagen efter :)



Fredag d. 17/6

Så blev det d. 17, og dermed chefens fødselsdag. Det blev fejret med morgenmad i solen i cockpittet – serveringen var lidt begrænset, da provianten var ved at være i bund, og Mem absolut INGEN indkøbsmuligheder bød på, men de sidste skiver svensk toastbrød kan da også spises :):)



Efter morgenmaden og gaveopklækning var det afgang mod de næste sluser, der gemte sig et par sømil længere fremme. Her var det jo ved blive rutine – den første sluse var åben da vi kom, og vi sejlede ind efter en tysker. Han ville gerne overhales, da han ville stoppe foran den næste sluse ved kajen i Söderköping, så ganske u-autoriseret sejlede vi ud først.



Efter få hundrede meter passerede vi kajen, og der lå den næste sluse, der var dog en stor svensk motorbåd der skulle igennem først, så vi landede ved kajen og ventede på at slusen blev klar igen. Chefen blev på land og gik over i slusen og tog mod fortøjningerne.

Proceduren her (ved ”op”slusning) er sådan, at en skal være på land og tage og fastgøre fortøjningerne, mens den anden bliver ombord og ved hjælp af skødespillet tager hjem på fortøjningen efterhånden som vandet stiger. Når så slusen er fuld tager ”landkrabben” fortøjningerne af og stiger ombord, med mindre der er tale om slusetrapper med flere slusekamre lige i røven på hinanden, der bliver landkrabben i land og flytter fortøjningerne frem i næste kammer. Slusetrapper har vi endnu tilgode, men de kommer længere fremme.



Efter samlet 3 sm og 2 timers ”sejlads” ankom vi til Söderköping gæstehavn, der ligger umiddelbart ovenfor slusen, så nu har vi klaret 3 sluser og der er ”kun” 61 tilbage inden vi kommer ud ved Gøteborg :) :)

Frokost, et kort middagshvil og så på opdagelse i byen, der har en historie der strækker sig tilbage til 1100 tallet. I middelalderen var byen en af Sveriges vigtigste havnebyer, hvor man sejlede op ad åen. Desværre sandede åen til og byen mistede sin betydning, og den opblomstring man havde håbet på med kanalens anlæggelse udeblev.

Der var gamle huse, en 1200 tals kirke og en klosterkirke fra 1600 tallet, begge have separate ”klokketårne” stående ved siden af kirken – meget specielt!! Den ældste af kirkerne have et klokketårn af træ fra 1570 – voldsomt imponerende!!



Rundturen i byen endte med indkøb af det væsentligste, og efter det var bragt ombord, havde vi fortjent turens første is – Söderköping er berømt for sine mange iscafeer, og isboder der ligger langs med kanalen, så de måtte besøges!!!

Et kort strejftog op i byen og stedfæste byens bager, da Skipperen havde slået ud med armen og lovet frisk BAGERbrød i morgen, og derefter endte vi på ”å-cafeen” hvor dagens fødselsdagsmiddag blev indtaget – dermed slap fødselaren for opvasken!!!!



Da vi næsten var færdige med at spise kom dagens regnbyger. Først lidt sagte smådryppen, der lige mindede os om, at vi havde hængt vores dyner ud til luftning i det dejlige vejr - INDEN vi gik tur!!!!

Den tanke fik Skipperen til at udføre en meget sjælden atletisk øvelse – SPURT!!! Heldigvis var der ikke ret langt, og efter næsten at have væltet en tysk familie, der kom på tværs, lykkedes det at få dynerne ned i tørvejr, inden det rigtigt gav sig til at regne!!

Da byen var vel overstået blev besætningen genforenet, dagens bad blev overstået og vi sluttede dagen med friske jordbær og den flaske champagne, som vi havde fået af vores søde nabo til netop denne lejlighed :) :) :



Lørdag d.18/6

Natten bød på regnvejr, men vi vågnede til tørvejr, men dog gråt og skyet.

Vi havde jo ”udforsket” bageren, og vidste derfor, at han først åbnede kl 8 (og kl 10 om søndagen!!!!) Jeg havde lovet friskbagt morgenbrød og var derfor afsted efter det længe ønskede friske morgenbrød – hold nu op, nu forstår vi hvorfor svenskerne køber ”fabriksbrød” i supermarkedet – kedeligere morgenbrød skal man godt nok lede længe efter. Det var blegt udvendigt og fuldstændig uden ”bid” - nå så fik vi prøvet det. Planen om indkøb af et frisk bagerfranskbrød blev opgivet på stedet, da det eneste af den slags, de havde i butikken, var plastikindpakkede og BLEGE !!

Nå det gled ned med lidt Kalle's kaviar på - så bliver det ikke mere svensk:) :)

Dagen blev tilbragt som turister i Söderköping, først med en tur ud til ”åhavnen” hvor man kan komme ind hvis man ikke stikker for dybt – der lå bl.a. en H-båd. Hele vejen ned af åen sad byens pensionister (mænd) og fiskede, og faktisk så vi en der fik bid!!!



Derefter fandt vi ved et tilfælde deres indkøbscenter, der lå ved indfaldsvejen, og der fik vi i ICA købt det vi manglede.

Sådan et besøg i ICA indeholder megen underholdning, det er de særeste ting de sælger, bl.a. en hel reolvæg med knækbrød og er hel endegavl med smøreoste på tube – fra ost med rejer (den kender vi) til ost med elg!! Den sidste specialitet vil jeg overhovedet ikke kommentere :) :)



Hele byen var involveret i ”sommermusik”, der var orkestre og grupper der spillede og dansede alle steder – fra Linedansere til harmonikaorkestre, og nede på havnen lige skråt foran Pipaluk var det mest svenske man kan forstille sig – en danse ”platform”. Der var der levende musik fra middag og hele eftermiddagen med skiftende kunstnere og så dansede svenskerne ellers. Der var folkemusik, tango, country etc. etc.



I løbet af dagen klarede det fuldstændig op, og det blæste samtidig op til rimelig hård W'lig. Eftermiddagsudflugten gik over på den anden side af kanalen og så op på toppen af deres udsigtspunkt med en flot udsigt over hele Söderköping.



Da vi kom ned fra udsigtspunktet lå ”Wilhelm Tham” i slusen. Det er et af de gamle pasagerfartøjer, der er bygget til sejlads på kanalen og som passer fuldstændig i slusen – der er ikke mange cm's plads ved siderne, der er ikke noget at sige til, at de har førsteret på at komme igennem.



Søndag d. 19/6

Så havde Söderköping ikke mere at byde på, og det var tid til at sejle videre. Vejrudsigten sagde, at vi skulle ligge lige nord for en front, der ville give meget regn i syddanmark og sydsverige, mens vi heroppe ville få skyet vejr fra formiddagen og opklarende i løbet af eftermiddagen – jeg kan allerede nu afsløre, at det holdt fuldstændig stik :) :)

Kl 8.30 lod vi forføjningerne gå og sejlede langsomt hen til broen, der var et kort stykke efter havnen. Kanalsystemet åbnede kl 09.00 og vi ville gerne med gennem broen i første ”træk”, der var 2 tyske sejlbåde og en dansk motorbåd der havde samme ide, og ved den første sluse – umiddelbart efter broen – viste det sig, at vi lige nøjagtig kunne klemmes ind i slusen samtidig. Det blev så dagens ”sluseteam”, idet hastigheden på kanalen er begrænset til 5 kn og sluserne ligget meget tæt, så man bliver ”holdt sammen” i den flok som kommer i første sluse sammen.

Pipaluk blev dirigeret ind med bb side til som første båd, så en tysker med stb side til, den anden tyske med bb side til og tilsidst den danske motorbåd med stb side til. De vil generelt gerne have sejlbådene ind i slusen først, da vi bedre kan håndtere det noget voldsomt strømmende vand, når de lukker vand ind ved ”op”slusning. Vi har nemlig skødespillene til at hale hjem på forføjningerne, mens motorbådene haler med håndkraft!!





Rækkefølgen vi bliver pakket ind i slusen med, er også rækkefølgen vi sejler ud i (og ind i den næste sluse), så Pipaluk blev ”fløjhingst” på dette stræk.

Vi har efterhånden fået sluserutinen på plads, og det er skønt at vi nu betragtes som ”udlærte” af slusepersonalet. De første par sluser nede ved Mem var helt klart ”pædagogstyret”, der havde de virkelig øje på hvad vi lavede og blandede sig (irriterende) meget. Nu er vi kommet så langt op i kanalsystemet, så de forventer, at vi der har ”overlevelt”, nu kan finde ud af det, så vi sejler bare ind og gør fast uden at de hele tiden blander sig – det er rart :) :)

Teknikken er den, at Chefen bliver sat af lige ved indsejlingen til slusen – sådan lige i farten :) :) :)



Så sejler jeg roligt ind i slusen og smider en agterfortøjning og en MEGET lang forfortøjning op til hende, dem gør hun fast i et par passende ringe, som sikrer den rigtige placering i slusen.



Forfortøjningen er gennem en kasteblok ført agterud til skødespillet, og så sidder jeg ellers nede i ”hullet” og haler hjem på forfortøjningen, mens Pipaluk langsom bliver hævet op, indtil vi genforenes med chefen igen. Når portene foran os åbner, så bliver motoren startet, Chefen bjærger

for- og agtefortøjning, hopper let og elegant ombord, og så er vi på vej til næste sluse.

Idag sejlede vi fra 8.30 til 16.30 UDEN mulighed for frivagter og middagsøvn – det var urimelige arbejdsforhold, men vi kom igennem yderligere 11 sluser og 6-8 broer der skulle lukkes op inden vi efter KUN 12 sm's sejlads ankom til Norsholm.



Vi havde lige en times middagspause, da vi skulle vente på, at passagerbåden Wilhelm Tham blev sluset forbi os. De tre ens passagerbåde har, som tidligere skrevet, forret på plads i slusen, og da det ikke er alle steder vi kan møde dem, så blev vi holdt tilbage mellem 2 sluser hvor der var passende lange ”ventebroer”, så vi alle 4 lystbåde fra ”sluseteamet” kunne ligge der.



Vel ankommet til Norsholm var det tid til lige at strække benene inden Skipperen kokkererede, mens Chefen badede, hvorefter rollerne som vanligt blev byttet om.

Aftenen blev stille og flot med sol fra en skyfri himmel.

Mandag d. 20/6

Ovenpå gårsdagens anstrengelser var der dømt ”turistdag”. Vejrudsigten forudsagde at formiddagen

ville blive den bedste, hvorefter der fra middag ville komme rigtigt mange byger.

Efter en stilfærdig gang morgenmad trak vi i landgangsdresset og gik på opdagelse syd for kanalen i downtown Norsholm. Lige på sydsiden af kanalen lå det lokale supermarked (en svensk udgave af "Dagli' Brugsen) – vi fandt også uden besvær centrum – det var tydelig markeret af et busstoppested der hed "Norsholm Centrum", men derudover må vi erkende at vi hurtigt kom til bygrænsen, hvor marker og skove tog over.



Vi gik en tur rundt i boligkvarteret og beså svensk byggeskik, og endte nede ved kanalen, hvor vi tog "trækstien" hjem til Pipaluk. Vi var hjemme tidnok til en lille formiddagsforfriskning inden frokost, og vi nåede at få dynerne op til lidt luftning, men præcist kl 12 kom de første dråber.



Bygerne fortsatte tæt hele eftermiddagen, så vi nøjedes med at betragte verden fra under kalechen. Der var begyndt at komme lidt trafik på kanalen, og Wilhelm Tham, der jo overhalede os og lå her da vi kom, fik nye passagerer og startede her fra Norsholm på et Gøtakrydstogt!!



Vi læste, at der kan være op til 50 passagerer og at billigste billet til en kahyt ”under dæk” for 2 dages tur med 1 overnatning ligger på 5600 SEK, mens en seksdages tur gennem hele kanalen i bedste kahyt – med eget vindue – koster 36000 SEK – Jeg har overvejet at hæve priserne her ombord :) :) :)

Heldigvis blev afstanden mellem byerne større sidst på eftermiddagen, så vi kunne udruste en ekspedition i land – Skipperen havde jo generøst meddelt, at dagens ret skulle indtages oppe hos ”Kaptajn Bille” et vandrehjem og cafeteria lige ved slusen – enkel mad til en billig penge og dejlig fri for både madlavning og opvask :) :)

Efter maden gik vi ud og kiggede ud over det ”store vand” der ventede os til i morgen – søen Roxen, hvor der var over 14 sm til Linköping som skulle være næste mål.

Tirsdag d. 21/6

Slusen skulle begynde at arbejde kl 9, så af gammel vane blev besætningen vækket kl 07.30, det var diset, grænsende til tåget, men mens morgenmaden blev indtaget kom solen igennem og brændte tågen væk, og det blev en super flot og helt stille dag. Da klokken blev 8.30 lå de første fortravlede tyskere i kø til at komme i slusen, og vi sejlede hen for at tanke. Det var første sted i Sverige, hvor vi kunne tanke GTL diesel (det hedder her EcoPar), det havde vi undersøgt hjemmefra, da vi jo helst vil have den slags i tanken.

Vi kunne godt se på tankmåleren, at der var ved at være lav oliestand i tanken, men 140 l til 26 SEK pr. liter fyldte op til randen – der er nu ikke noget så beroligende som at have fulde tanke!!!

En af fordelene ved en Rasmus 35 som Pipaluk er, at den fra starten af er beregnet til langturssejlads, så vi kan have 250 l diesel i tanken og 250 l ferskvand, det rækker altså til nogle dages sejlads :) :)



Efter tankning og snak med ”Plan B” - en motorbåd fra Horsens, som vi havde sluset sammen med hele dagen søndag - var vi klar til at komme i slusen. Slusen i Norsholm er lidt speciel – den løfter ikke ret meget, og er der egentlig bare for at kompensere for evt. høj eller lavvande i søen Roxen. Udfordringen er at den er klemt inde mellem en vejbro og en jernbanebro, så først åbnedes vejbroen så vi kunne sejle ind – det vil sige det kunne vi så lige nøjagtig IKKE!!!! Vi var nr. 4 i køen – der var så lige en tysker der prøvede at mase sig foran – det kom han IKKE!!!, men desværre var de 3 før os så brede, at vi lige nøjagtigt ikke kunne komme derind :(:(:(Vi måtte derfor bakke tilbage med uforrettet sag, men var da så nr. 1 i køen.



Da det så endelig blev vores tur og vejbroen åbnede, så kunne vi sejle ind i slusen. Portene blev lukket bag os og slusevagten kom ud og fortalte, at nu ville vi så blive sluset 5 cm op, hvorefter hun skulle ringe til jernbanevæsenet for at høre, hvornår de ville slukke for kørestrømmen på de to banelinjer der gik over broen 10 m efter slusen. Når de havde gjort det og tillod at hun åbnede broen, så skulle vi love at sejle meget hurtigt ud, da hun kun kunne holde broen åben i få minutter. Vi skulle faktisk så hurtigt ud, så vi i modsætning til i alle andre sluser og broer IKKE skulle vente på, at der kom grønt lys, men sejle så snart vi vurderede, at vi kunne få masterne forbi broklappen!!!

Vi aftalte med dem der lå ved siden af os, at de skulle sejle først, da de først ville få højde nok, og så var vi klar.



Kl 11.20 kom vi så endelig ud af Norsholm og ud i Roxen – uhh det var dejligt at få lidt ”frit” vand at sejle på. Det var næsten rigtig havsejlads, med frokost, frivagter, Maren der styrede og kurser sat på kortet. Det var total havblik og mageløst flot vejr.



I stedet for at tromle lige igennem Roxen over til sluserne på den anden side, havde vi valgt at dreje sydpå ned til Kinda kanalen. Vi kunne ikke komme op af kanalen, da allerede den første bro kun var 3 meter høj og ikke kunne lukkes op. De havde dog været så fornuftige da de byggede broen (og motorvejen rundt om byen), at de havde gravet en sejlådshavn lige inden, og den kunne vi komme ind i.



Altså ind mod sivene, til der viste sig en åmunding og så 1/2 sømil op af åen, og der inde til styrbord var der den nydeligste havn. Der var rigtig mange tomme pladser, meget begrænsede faciliteter, men der var da et toilet, strøm på broerne, vand og venlige indfødte – og havnepengene udgjorde så også kun 50 SEK.



De lokale fortalte, at mange der havde bådplads her også havde bådplads ude på østkysten, så havde de skuden på land her om vinteren, blev søsat her, lå et par uger og sejlede så ud af kanalen til deres alternative havn, hvor de lå sommeren over. Sejladsmulighederne i Roxen (14 sm lang, 4 sm bred på det bredeste sted) var trods alt for begrænsede for tursejlere, men det var da smukt at kunne plukke åkander fra agterdækket – det er vi ikke vant til :) :)



Havnen her var IKKE overrendt af gæster, der var os og en svensker, så det var til at holde ud :) :) :)



Efter en orienteringstur i land stod den på aftensmad og bad i cockpittet. Da varmtvandsbeholderen jo ikke er på mere end 20 l, så ville bad i to dage uden mellemliggende motordrift blive en lidt kold fornøjelse, meeeeen vandvarmeren er også forsynet med et elektrisk varmelegeme (en feature vi aldrig har brugt!!!), så med en lille bøn om, at vi ikke kortsluttede havnens elsystem eller brændte skiwet af, tændte vi for den.

Det slog ikke sikringen :) :) :)

Onsdag d. 22/6

Skipperen startede dagen med forsigtigt at undersøge om vandet var varmt – jubiii det virkede :) :)

Der var dømt ”turistdag”, så morgenmad i cockpittet i gråt og køligt vejr = perfekt udflugtsvejr!!

Kl 10 var hele besætningen omklædt i landgangstøj og så gik turen eller til fods ind langs Stängäen, der her er begyndelsen på Kindakanalen. Vi skulle ikke gå ret langt, før vi kom ind under motorvejen, under den bro der spolerede festen for os, idet den er alt for lav til, at vi kan komme under med masten på – der var godt nok mastekran i havnen, men vi gad ikke besværet med at pille det hele af, for at kunne komme op af kanalen.





Længere oppe af åen/kanalen lå Linköping motorbådsclub, og diverse kano og kajakklubber. Det var en meget smuk gåtur de godt 3 km op til Linköping centrum og havn, samt den første sluse på kanalen. Linköping blev forbundet med Roxen og dermed Götakanalen i 1871, og der startede byens storhedstid som havneby. Tidligere havde man udnyttet åen til at drive savværker og møller, men nu kunne man også eksportere udenfor nærområdet. Hele Kinda kanalsystemet går 43 sm ind i hjertet af Østergötland og var i kommercielt brug helt frem til 1951 hvor transporten af tømmer, som det sidste sluttede, og blev overtaget af landevejstransport.



Idag besejles kanalen kun kommercielt af et par turistbåde, der begge lå i Linköping havn og ventede på sæsonen!!

Efter vandhistorien vendte vi vores interesse mod byen (der er Sveriges 5'th største med 105.000 indbyggere). Første stop var i en elektronikbutik, hvor vi fik købt en lille Bluetooth højtaler, så vi kunne høre dansk radio via mobiltelefonen – det har været et savn. Svensk radio kan da være OK, meeen i længden savnede vi nu vores danske nyheder.

Så gik turen ellers på kryds og tværs gennem byen, der er en moderne svensk storby, med gågader og hvad der ellers hører til.



Vi gjorde som svenskerne – fandt en cafe med ”lunch tilbud” og fik frokosten i byen og samtidig adgang til et tiltrængt toiletbesøg :) :) :)



Efter frokost var vi på besøg i domkirken (selvfølgelig). Her faldt skipperen over en interessant grav i gulvet – en mand og hans to koner (den ene efter den anden!!!!) og deres ikke mindre end 20 børn!! De ”gamle var født i midten af 1500 tallet, og børnene var født i perioden 1596 og frem til 1622. De 6 første havde den første kone leveret, de resterende 14 stod kone nr 2 for. Begge kvinder leverede et sæt tvillinger – den første kone døde dog muligvis af komplikationerne ved fødslen, da

hendes dødsdag var relativt kort efter tvillingefødslen!!! Alle børnene var nævnt og nogle af dem (der døde meget tidligt) var også begravet i denne grav – ja ja det var lidt nørdet, men spændende!!



På vejen hjem til Pipaluk besøgte vi Wasastaden – der IKKE var en gammel bydel, men et rimeligt moderne kvarter med boligblokke (viste det sig)!! Her så vi igen et fænomen, som har undret os flere gange – svenskere har en voldsom trang til at sætte lamper op i vindueskarmen – hvad enten de bor i hus eller i lejlighed – gad vide hvorfor ????



Turen hjem gik længere væk fra kanalen, og der kom vi igennem områder med virksomheder og ud i nærheden af det moderne indkøbsområde med Bauhaus, Biltema og alle de andre store butikker som ligger i udkanten af moderne byer – også i Danmark. Sjovt nok havde de i det område IKKE spekuleret så meget på fodgængere! Enten kørte man i bil eller til nøds på cykel, så vi blev enige om, at vi var så hjulbenede, så vi måtte kunne bruge cykelstien – vi slap levende fra det!!!

Endelig kl 15 nåede vi tilbage til Pipaluk og kunne lægge benene op, klar til at komme på ”havet” (eller tilbage til slusearbejdet!!) igen i morgen, men først en afslappende aften, der sluttede med et dejligt varmt bad i cockpittet :) :)

Torsdag d. 23/6

Vækkeuret ringede kl 0700, og efter de sædvanlige morgenkrumspring blev det afgang fra Linköping kl godt 8. Først havde vi en frisk ”havsejlds” på 4,5 sm over enden af Roxen over til Berg, hvor Gøtakanalen's mest fotograferede slusetrappe starter – 7 sammenhængende sluser der går op fra Roxen. Vejret var dejligt, sol og rigtig frisk vind fra SW, så vi fik noget sprøjt ind over ude på Roxen.



Så begyndte turens mest massive slusearbejde!!!

I slusetrappen sejler man ind i det nederste kammer, når det har hævet skuden et par meter op, så åbnes portene i den anden ende og man sejler direkte ind i det næste slusekammer og sådan fortsætter man 7 gange i alt – ingen pauser, bare slusninger på samlebånd.



Vi var heldige, vi kom derover kl 9 og kunne se, at der lå 4 både og ventede, og vi kom samtidig med den tysker vi havde sluset med forleden. Vi fik at vide, at de først ville tage de 3, og så ville de 3 sidste (tyskeren, en finsk båd og Pipaluk) bliver sendt op, når de andre var godt halvvejs – det var luksus. Da vi kom op på toppen af trappen lå der 2 både, der havde ventet flere timer på at komme ned!!



Ovenfor slusen var der et bassin med gæstepladser, men vi var enige om at tage en stribe sluser mere når nu vi var igang. Tyskeren ”faldt fra” og blev i havnen, men finnen og vi fortsatte sammen resten af dagen.



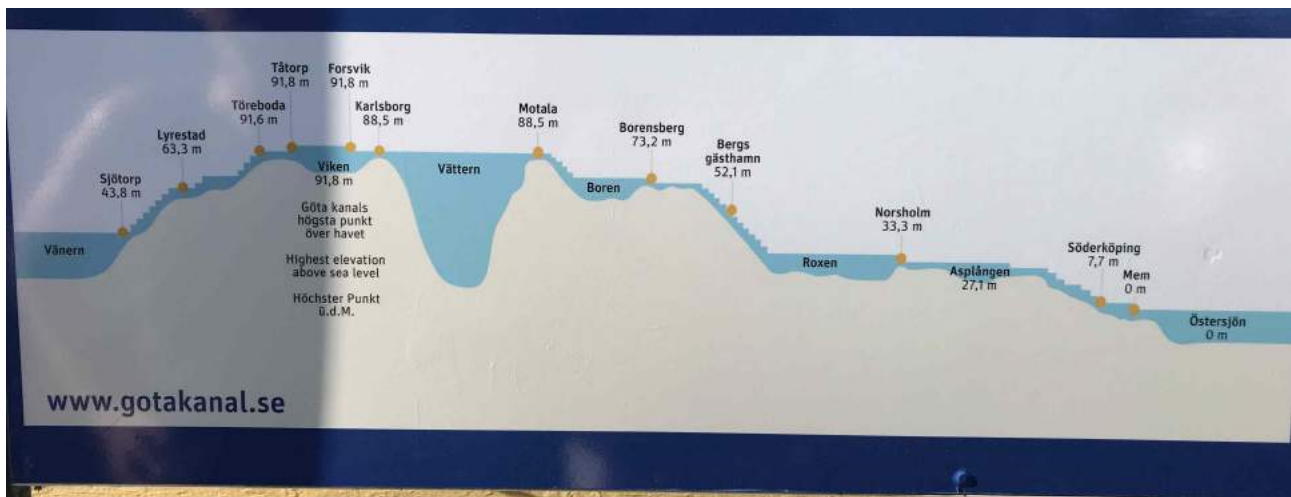
Der var heldigvis lidt ventetid inden vi kunne komme i gang med de næste 4 ”koblede” sluser (2x2 dobbeltsluser, så vi fik lige 1/2 time til at få lidt frokost og få tisset!!), inden det gik løs igen. Da vi så kom i sluserne var der lidt ventetid, da der i tilknytning til slusen var en landevejsbro. Det gav lige tid til, at Chefen kunne nå at hente to is i ishuset, der strategisk godt lå lige ved slusen. Iøvrigt begyndte turisterne at flokkes omkring sluserne i løbet af dagen – man føler sig som i zoologisk have – vi kan bare ikke helt finde ud af, hvem der er aberne :) :)





Yderlige 2 dobbeltsluser med lidt afstand, hvor vi måtte vente på et par modgående, og så passerede vi en akvadukt over en landevej, inden vi kom til Ljungsbro/Malfors, hvor der var en gæstebro, hvor vi havde planlagt at overnatte – ankomst kl 15 efter sammenlagt 7 sm's sejlads (heraf de 4,5 på Roxen) samt 15 sluser!!! - nu var er vi inde i rutinen, men det er stadig en meget anstrengende måde at komme frem på, så vi var rimeligt flade, da vi landede, men nu er vi kommet yderligere ca. 40 meter opad og er nu ca. 72 m over Østersøen, 30 sluser overstået, 34 tilbage!!





Skt. Hans blev fejret på behørig vis – ingen af os var i stemning til hverken madlavning eller opvask, og da der lå en lille bar/spisested ved broen blev det burger til Skipperen og kantarelpasta til Chefen. Sammen med 2 glas ”Småland” øl udgjorde det er godt og dejligt arbejdsfrit måltid. Aftenturen gik hen på broen for at kigge på kanalen!!!! Og det var sådan set seværdighederne. I morgen skal svenskerne fejre midsommer (det har vi aldrig oplevet), det gør de altid fredagen der er tættest på solhverv, så er det nemlig fredag bagefter, så de kan drikke sig i hegnet!!!!

Fredag d. 24/6

Morgenvækning var sat til kl 8, da kanalen jo først vågner kl 9, så havde vi go' tid til morgenmad og morgentoilette :))

Der lå en flok chartermotorbåde, som åbenbart havde vældig travlt, dem lod vi komme foran – det er ikke dem alle, der har lige meget styr på manøvreringen, så det gør ikke noget, at der er et par ”broer's” afstand :))

Da klokken var 9.30 mente vi, at det var tiden at tiltræde dagens sejlads, der kun skulle byde på 1 sluse!!!!!! men til gengæld 8 broer på 7 sm – det var jo totalt arbejdsfri dag!!!

Vi sejlede hen til broen i Ljungsfors, der lå lige ”rundt om hjørnet”, og havde regnet med lidt ventetid, men nej – den blev lukket op øjeblikkeligt da vi kom. Det var generelt oplevelsen hele dagen, at broerne blev rullet tilside så snart vi kom – faktisk indhentede vi en svensk fiskekuttertype (flot, blanklakeret og galeaserigget!!), så vi ved nogle broer kom - måske 5 minutter - efter ham. De havde netop lukket broerne og alligevel lukkede de op for os 5 minutter senere.



Det var ualmindeligt smukt landskab vi gled igennem, vejret var skyfrit, med bagende sol og jv. SØ'lig vind, hvad mere kunne vi ønske os. Da vi jo ikke havde slusearbejdet at koncentrere os om, så havde vi tid til at diskutere hvem af os, der kunne holde skuden midt i kanalen. Chefen mente at hun holdt præcis i midten, men det var jo tydeligt for enhver (Skipperen) at hun holdt MEGET tættere over til sin side (bb). Chefen brugte så meget tid på at påpege, at Skipperen uafledigt trak til stb i kanalen, selvom det selvfølgelig intet havde på sig !!!!! Det med at holde sig i midten havde faktisk – udover det rent underholdningsmæssige – også den praktisk fordel, at der var begyndt at komme ”vækst” i kanalen, og ved at holde os på midten så kunne vi undgå at få det i skruen!!



Dette stykke af kanalen var nyrenoveret med nye stenbelægninger på brinkerne og gik gennem et smukt landbrugsområde med store herregårdsmarker og godset Ljung, der var heste, køer og får at se på, og selvfølgelig alle cykelturisterne, som vi havde travl med at vinke til når vi passerede.





Kanalen var her gravet og slyngede sig på kanten af Motalastrømmen med udsigt ned på de naturlige søer, der lå måske 20 meter dybere.

Igen må vi beundre det kæmpe stykke ingeniørarbejde, der ligger til grund for kanalen, her har man f.eks. fravalgt at følge de naturlige vandløb og til gengæld gravet en kunstig kanal. Derved kom de fri af forårets massive vandstrøm ved afsmeltning, og de kan lukke og tømme strækninger af kanalen for vedligehold uden at komme i problemer med afvanding af baglandet!!

Da vi efter bro-oddyseen kom frem til dagens mål Borensberg, ved kanalens udmunding i den naturlige sø Boren, ventede dagens eneste sluse. Den udlignede kun højden ud i Boren, og gav et løft på 20 cm, så vi kunne begge springe i land og nyde slusningen ”oppefra”. Som den eneste sluse på denne del af kanalen har man bibeholdt denne som manuel, så turisterne kan se hvordan det foregik i gamle dage. Det var hårdt arbejde for slusevagterne, men ham der var på ”vores side” påstod, at han selv havde bedt om at komme til denne sluse – det var vi ikke sikre på, at hans kollega på ”den anden side” også havde !!!



Det er tankevækkende at før sluserne fik hydraulik til at åbne og lukke porte og klapper, så var kanalen fuldstændig ”energinetral”. Der findes ingen pumper i systemet, alt vand kommer løbende ”oppefra” og ledes ned gennem sluserne – jeg har sagt det før – men det var s'gu en imponerende ingeniørbedrift i 1810 – 1832!!!



Da vi kom igennem slusen og den tilhørende vejbro i Borensberg kom vi umiddelbart efter til gæstebroen, hvor vi landede efter en fin lille formiddagstur på 2,5 time og uden nogen form for fysisk anstrengelse. Efter frokost og et hvil i den værste middagshede – nu rundede temperaturen 30 grader!! - var der dømt bytur.

Det var midsommer i Sverige så vores ”orienteringstur” afslørede at alle butikker undtagen supermarkeder og enkelte spisesteder var lukkede, og byen var fuldstændig uddød – alle var åbenbart i sommerhuset, ved havet eller i skoven for at fejre midsommer. Vi blev faktisk spurgt af et par svenske cykelturister, om vi vidste, hvor der var midsommerfejring i Borensberg, men det måtte vi jo med beklagelse fortælle, at det vidste vi ikke.

Ved Borensberg kunne vi få lejlighed til at se Motalastrømmen, som vi jo stort set har sejlet ved siden af hele dagen. Den er faktisk overraskende klar – vi har også bemærket at kanalens vand bliver klarere efterhånden, som vi kommer længere opad.



"Kaffeteriet" der lå lige ved siden af gæstebroen, havde heldigvis åbent, så der fik vi et par is, dem tog vi med ned ombord da vi – i modsætning til Kaffeteriet – havde bevilling til at servere øl :) :)

Så var der svensk midsommer fejring, og altså bortset fra, at der i de svenske skiwe der lå omkring os tydeligvis blev drukket champagne og andet alkoholisk, så så vi nu ikke meget til det :))

Der var et vældigt mylder af krydstogtsbåde, det lykkedes for alle tre: "Wilhelm Tham", "Diana" og "Juno" at komme forbi i løbet af aftenen, og de var udsmykket til midsommer med friske grønne grene og signalflag.



Lørdag d. 25/6

Chefen var blevet snottet og havde derfor forladt mig i løbet af natten – hun havde hostet og snorket, så hun var gået i eksil i agterkajhytten – det var dejligt, for jeg havde ikke hørt noget til hende :))

Hun havde det skidt, så der blev dømt sygedag, med en en del af dagen i køjen – det var faktisk heller ikke vejr til så meget andet!!!! Temperaturen lå på smeltende 30 grader og solen bagte ned fra en skyfri himmel, så det var et spørgsmål om at krybe i skygge. Kalechen var oppe med alle sider rullet op og fungerede som ”bimini” over cockpittet, så med gennembræk var det lige til at klare.

Jeg tog en indkøbstur på egen hånd og fik suppleret op med det nødvendigste – brød, mælk, aftensmad, grøntsager etc. så der var til et par dage igen. Heller ikke her i byen var der en bager, så det var igen ”industribrød” - generelt er de svenske butikker fyldt med færdigretter og ”industriproducerede” fødevarer i et omfang som vi (heldigvis) ikke ser i Danmark endnu.

I løbet af dagen fik Chefen det langsomt bedre, men al fysisk udfoldelse var suspenderet!!

Det eneste der var værd at fotografere var en familie af canadagæs der var på ”tiggetur” - det er åbenbart heroppe de yngler. Vi ser dem jo derhjemme som vintergæster, men vi har aldrig set dem med gæslinger.



Søndag d. 26/6

Dagen startede kl 0700 hvor chefen blev vurderet og fundet ”sluseegnet” :) :)

Vi smed los kl 07.20 i helt stille og strålende sol og sejlede ud på søen Boren, hvor vi havde 7 sm ”åbent vand”, vi spiste morgenmad, Maren styrede og alt var godt !!





Da vi kom til Borenhult ventede kanalens stejleste sluse-trappe; en trappe med 5 sluser der tilsammen gav et løft på over 18 m – der var ikke meget at se fra Pipaluk, andet end slimede slusevægge på turen op.



Vi gik til ventebroen, da vi var der lidt før kl 9. Der lå en Lettisk motorbåd da vi kom. En dansk og en lille svensk sejlbåd mere kom ind fra Boren. Lidt over 9 kom en slusevagt ned til os og vi fik aftalt fordelingen i slusen – igen blev Pipaluk fløjhingst, da vi kan holde os på plads ved hjælp af skødespillet, bag os skulle motorbåden ind og den lille svenske sejlbåd fik et ”beskyttet” hjørne bagerst i slusen. Den danske sejlbåd måtte vente, da den var for bred til at være der sammen med os andre.





Chefen blev i land og jeg sejlede Pipaluk ind i ”hulen”, smed fortøjningerne op og så var vi klar. Der var voldsomt tryk på vandet, Pipaluk hoppede og sprang og vi fik vand på fordækket. Da vi var oppe i niveau gik portene op, og vi forhalede ind i det næste kammer. Her ville skæbnen at vores forfortøjning gled af klampen – tovværket er vældigt glat og når det bliver vådt, er det helt galt, så da trækket havde været så voldsomt, så havde linen arbejdet sig fri. Det var en klam fornemmelse, at jeg pludselig ikke havde noget træk i spillet, og at stævnen ikke var styret. Heldigvis så slusevagten det og stoppede slusningen. Jeg fik starte motoren og fik noget træk fremad, så vi lå roligt mens vi fik genetableret forfortøjningen. Så kunne vi fortsætte slusningen – den eneste skade var lidt på vores stolthed!!!





Resten af sluserne gik uden problemer, og vi havde endda den fornøjelse at slusevagten roste vores ”dobbeltfortøjning” i stævnen – sådan en havde han ikke set før, men mente at den var smart :) :) :)

Ovenfor slustrappen kom chefen atter ombord og så gik turen et lille stykke op af kanalen til Motala Verkstad, hvor vi ville stoppe for at gå på museum – det var det jo fremragende vejr til med 31 grader og bagende sol!!!

Først landede vi på sydsiden af kanalen ved Industrimuseet, og efter frokost og en kort pause var det første mål.

Entreen skulle betales med Swiss – den svenske pendant til Mobilepay, men det har vi ikke, da det kræver en svensk bankkonto – vi kom så gratis ind, da han syntes at vi skulle have lov til at se museet!!!

Hold da op!!

Motala Mekaniske Verkstad var oprettet i 1820, fordi kanalen havde brug for værktøj, udstyr og vedligehold af de engelske maskiner de havde været nødt til at købe, men fra en beskeden start tog det fart. Der blev oprettet teknisk skole for at uddanne svenskere til de forskellige specialjob, der blev etableret jernstøberi, smedjer, og alle slags håndværksspecialer. Det blev simpelthen starten på industrien i Sverige – de fik en enorm indsprøjtning af viden og teknikker takket være kanalen og de engelske teknikere som de i starten var stærkt afhængige af. Kort fortalt så blev der skibsværft (civilt og militært), fremstilling af dampmaskiner, våben (torpedoer, miner etc.), lokomotiver, rustfri vaske, køkkengrej, køleskabe, komfurer, medicinsk udstyr, strålekanoner, computere etc. etc. – kort sagt det meste af Sveriges industriproduktion kan spores tilbage til Motala og virksomheder som ASEA, Elektrolux, Bofors, SAAB etc. er udsprunget af Motala Tekniske Verkstad
TANKEVÆKKENDE.



Virksomheden var en by i byen, med kirke, skoler, butikker, læge, sportsanlæg og alt hvad der ellers hørte til. Globaliseringen tog imidlertid livet af meget af den svenske produktion. Firmaerne lever i bedste velgående, men har nu deres produktion andre steder (udlandet??), så i 2010 lukkede de sidste arbejdspladser (Elektrolux) her i Motala – da havde de bl.a. produceret 5 mill komfurer her på stedet.

Da vi var færdige med det museum var det meningen, at vi ville gå hen til ”treøresbroen” (det bliver den kaldt, da det var prisen for at komme over den, da den blev bygget!!) og over på den anden side af kanalen til det næste museum – MEN sandelig om vi ikke spottede en ledig plads i gæstehavnen på den anden side – med snuden direkte op til servicebygningen – så fik vi travlt. Iført landgangstøjet fik vi fyret op og sejlede over kanalen til en luksusplads.



Så var der dømt besøg på et lille museum der var tilegnet livet i arbejderbyen, med masser af billeder og plancher. En fin lille udstilling om det sociale liv der udspillede sig. Uden for udstillingen havde de bevaret den klokke der havde styret livet i byen – den ringede kl 6 når det var tid at stå op, og igen kl 7 når arbejdstid begyndte, og den angav også når arbejdstiden var slut efter 12 timer – det gjorde den 6 dage om ugen – undtagen søndag, hvor den så ringede når der var kirkegang!!!



På vejen fra Pipaluk og til udstillingen var vi blevet lokket i fordærv i vandrehjemmets have, hvor de serverede is (og andet godt), og vi var blevet enige om, at det faktisk var for varmt til at lave mad og vaske op i Pipaluk, så Chefen tilbød generøst, at hun ville sponsere aftensmaden!

Efter aftensmaden var det tid til det sidste udstillingsbesøg – udstillingen om kanalens bygning. Det var en typisk offentlig byggeopgave – planen sagde 10 år og 1,5 mill rigsdaler. Det tog 22 år (1810 til 32) og kostede over 6 mill, men igen måtte vi beundre den bedrift, det var at løse opgaven, og den kolossale afsmittende virkning den havde på det, der skulle blive Sveriges industri. Det var i den samme periode hvor englænderne bombarderede København og senere kom tilbage og hentede hele flåden. En periode hvor Danmark sank ned i fattigdom og ikke fik noget teknologisk spark i R.....

Men vi må jo ikke glemme, at det var 58.000 soldater der på 12 timers arbejdsdage med disse redskaber gravede kanalen ud.



Efter så meget kultur var det godt at synke om i cockpittet – der nu lå i skygge!! - og fordøje dagens oplevelser inden dagens bad og lige et kig på nyhederne fra TV-Avisen :) :))

Nåh ja så gik vi over til ”myggesikring”, da vi nu kunne konstatere, at vi var i ”myggeland”, så med myggenet over forlugen og over skydekappen kunne vi få lidt stærkt påkrævet ventilation natten over, uden at blive ædt af de små sataner!!!

Mandag d. 27/6

Vågnede som sædvanlig til sol fra en skyfri himmel, og i dag med solen direkte ned i cockpittet. Vi opgav enhver tanke om at spise ude og krøb i skygge i kahytten med alle luger åbne. Det her er årsagen til at vi ALDRIG kommer til at sejle til ”de varme lande”, vi trives altså bedst med sommertemperaturer på 20-25 grader :))

Vi lå ved siden af Condor, et stålskiw fra Bremen, dem havde vi sluset sammen med den allerførste dag på kanalen, og vi havde set dem et par gange siden. Nu fik vi en snak, og blev enige om at starte samtidigt, så vi kunne følges ad gennem de næste broer og den sidste sluse inden Vättern. Vi fik også et billede, som de havde taget den første dag af en slusning.

Vi aftalte, at vi bare tog afsted når det passede dem, og det var så kl 10.30 – hold da op, selv Chefen syntes at det var til den sløve side !!!!!!!

Der passerede en ”slusefuld”(= 4 sejlbåde) lige før vi startede, så vi blev et internationalt hold hvor Danmark, Sverige, Tyskland, Norge og Finland var repræsenteret. Generelt er det et meget internationalt publikum der befærdet kanalen – udover de nævnte nationaliteter har vi mødt, Englændere, Polakker, Estere, Litauere, en Schweitzer og Hollændere, så der bliver talt alle sprog.



Dagens sejltur var på svimlende 1 sm, men gik gennem 6 broer og en sluse, og forbi von Platens grav (han var bygmesteren på kanalen), men døde 3 år før kanalen blev helt færdig i 1832. Han er begravet på siden af kanalen her i Motala.

Turen gennem broer og sluser var helt smertefri og varede kun ca. 1 time, så lå vi lige ved servicebygningen OG ishuset, så eftermiddagskaffen blev erstattet med koldt vand og en is!!

Dagens mål var også Motala, men på ”ydresiden” af sluser og broer, så der var fri afsejling til Vättern (73 sm lang 17 sm bred). Vi fejrede vores ”frihed” ved at rigge ”radiobil” fenderne og kanalførtøjningerne af og få genuaskøderne på plads, så var vi klar til ”havsejls”, i 88,5 m's højde efter 37 sluser!!.



Dagen var dampende hed med temperaturer på 31 grader, så vi holdt os i skyggen ombord stønnende af varme indtil kl 17, hvor vi vovede os på opdagelse i Motala by.

Turen gik over kanalen, over til Motalastrømmen, der er den naturlige afvanding af Vättern, derfra østpå langs kanalen til Balzasar von Platen's grav, den ligger på det sted, som han selv havde valgt til netop det formål.



Så var vi efterhånden nået frem til dagens afgørende spørgsmål – pantrytjeneste eller ej – Chefen stemte afgjort nej, og hvem kunne finde på at bestride en så klog beslutning !!!!

Der var heldigvis flere spiseder lige på kajen ved siden af Pipaluk, så det problem blev nemt løst, og tænk nu var det ligefrem til at holde ud at sidde ude – i skyggen!!!!

Vejrudsigten lovede regn for tirsdag, men det var stadig voldsomt varmt, så vi satsede på åbne luger med myggenet, mod at Skipperen tog ”ankervagten” og var klar til at springe op når det blev regn.

Tirsdag d. 28/6

05.30 vågnede skipperen ved at det rumlede med torden i det fjerne, og himlen så meget truende ud, så kalechen blev lukket, myggenettene bjærget og forlugen lukket ned fra ”stå-dreng” og til ”småben”.

Kl 6 gik det løs - vindspring og regn - og sådan fortsatte det faktisk hele dagen!!!! Det blev derfor en dag under kalechen, med brunch i stedet for morgenmad og frokost. Der var tid til læsning, lytning af lydbøger og anden stilfærdig syssel mens vejrradaren blev flittigt studeret :))

Ved 17 tiden holdt det op med at regne, faktisk kom den smukkeste ”klassiske” opklaring på bagsiden af fronten.



Vi sprang i land og fik set lidt på Motala by – en by der er bygget efter – ja nemlig – von Platens tegninger, med meget brede gader – nærmest boulevarder. Det er jo fordelene når man starter på et stykke jord, hvor der ikke er en S.... i forvejen, så kan man jo slå de streger man vil.



I vores øjne er en gammel middelalderby nu altså hyggeligere – men sådan er der jo så meget.

Der var en bypark, og i den var der 4 imponerende ”vækster” - det var planter der var trimmet som cykelryttere – det var en hyldest til Motala som hovedby i et cykelløb Vättern rundt. Det imponerende var, at det IKKE var et metalskelet der var bevokset med efeu, men derimod en plante (man kunne se stammen) der var viklet og trimmet så den er blevet til cykel og cykelrytter – det har altså taget nogen år at få den til at se sådan ud.



Temperaturen var faldet med i hvert fald 10 grader til et meget mere ”menneskeligt” niveau, og aftenen bragte fuldstændig skyfrit vejr, og vejrudsigten for onsdag lovede rigtigt godt, så vi hjemsøgte et supermarked og provianterede ud til et par dage i skærgården helt oppe nordpå i søen.

Den lavere temperatur og dagens manglende aktivitet gav jo ingen som helst undskyldning, så

Skipperen gik i Pantryet mens Chefen blev badet, og så byttede vi som sædvanlig da den stod på opvask :) :)

Onsdag d. 29/6

Vågnede til flot sommervejr, solskin, let vind, og en temperatur der var til at holde ud :) :)

Vi havde jo rigget al ”sluseudstyret” af, så Pipaluk var ikke længere polstret som en radiobil, men alle de ekstra fendere var stuvet af vejen i agterkahytten (aka ”skuret”), sammen med de lange slusefortøjning – kort sagt var hun klar til at komme ud at SEJLE :) :)



Vi startede 9.30 for motor ud af Motala havn og sejlrende i jv W'lig. Der var lige en bro, men den var 22 m høj og kunne i øvrigt slet ikke åbnes, så det gik af sig selv :) :). Så snart vi var ude, hvor der var lidt plads til siderne, blev storsejlet sat, og med det halet midtskibs kunne vi lige, med hjælp fra motoren, holde op til de skær vi skulle rundt om, inden vi kunne sætte kursen nordover. Så snart vi havde rundet skærene blev motoren slukket og genuaen rullet ud – oh salig fryd – stilhed og vi sejlede for sejl på åbent vand !!!!

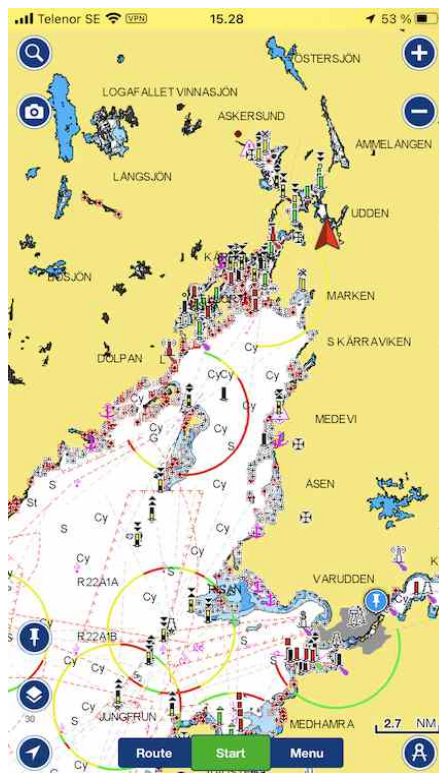


Det blev selvfølgelig fejret med, at Skipperen fik bevilget en frivagt, men inden den var slut havde Chefen måttet bide i det sure æble og rulle genuaen sammen og starte motoren – det var flovet helt af :(

Frokosten blev anrettet som ”stående buffet” på pantryet, og da Chefen også var fodret af, var det hendes tur til en frivagt.



Vinden kom lidt igen fra SØ da vi nærmede os skærgården helt oppe i den nordlige ende af Vättern. En spændende skærgård, hvor der er træer helt ned til vandet også på de ydre skær – man kan godt se at vandet er fersk. Vandet var for øvrigt utroligt klart på turen og vi var begge begyndt at overveje muligheden for en svømmetur, da termometeret viste godt 17 grader. Desværre blev det til mosevand, da vi sneg os så dybt ind i skærgården, som vi kunne, så badetrangen dalede ligeså stille – det er garanteret rent og fint, men ingen af os har lyst til at hoppe i noget hvor vi ikke kan se mere end 20 cm ned!!!



Vi havde på forhånd – på kortet – peget på hver vores favoritbugt, hvor vi kunne overnatte, og vi lod så vejrudsigten afgøre hvilken vi valgte. Denne gang blev det Skipperens valg, en fjordarm så langt inde i landet som vi overhovedet kunne komme. Absolut ingen huse og helt ”ensomt”. Det var helt klart et sted, hvor ingen svensk sejler kunne finde på at gå ind, der var ingen mulighed for den foretrukne ”svenske parkering”, der foregår med stævnen ind til klippen og et hækanker ud, og helst i store flokke, ud fra devisen ”jo flere jo bedre”:))

Vi foretrækker ensomhed, og en beskyttet bugt med fornuftige dybdeforhold, så vi kan ankere midt i det hele og have svajepads, så vi ikke ved eventuelle vindspring pludselig ligger og banker op i en klippeknoild, men sådan er vi jo heldigvis forskellige.



Men vi fandt altså vores ideelle ankerplads ved 15.30 tiden efter 29 sm dejlig sejlads.

Kysten hele vejen rundt bød på sump med rørskov afbrudt af enkelte meget stejle klipper, så der var ikke lige noget der indbød til landgang, så gummibåden blev hængende og vi hyggede os ombord og nød stilheden og roen ovenpå nogle hektisk dage i kanalen.

Torsdag d. 30/6

Det blev en lidt heftig nat – vi havde, som de naive danskere vi er, vurderet at det var blevet lidt køligere, og vi lå et stykke fra land, så der var nok ikke myg ;=0

JO TAK der var myg, så til midnat riggede vi op med myggenet, men det var jo for sent, der VAR kommet myg ombord, og først kl 01.30 indstillede vi kampen, så vidt vi kunne mærke, da vi vågnede, var vi sejerrige!!! Til gengæld fandt vi ud af, at heroppe er det faktisk lyst hele natten – også lysere end vi er vant til nede hos os, men vi er jo også et godt stykke nord for Skagen.

Morgenen indfandt sig og vejrprognoserne blev studeret, de tydede på, at det ville være en fordel at ligge i havn fredag, så da vi ikke lige kunne finde en bedre ankerplads end denne, så blev vi bare liggende!!!!

Dagen brugte vi til en skovtur, det var jo ikke lige terræn der indbød til fodtur, så vi tog den i ”Nuka” – vores RIB (gummibåd med fast bund). Nuka (betyder ”lillebror” på Grønlandsk) har jo sin faste plads i daviderne på agterenden af Pipaluk, nu blev hun befriet for presenningen og søsat,

og så tog vi ellers turen rundt i ”vores” bugt.



Det var en særegen natur, med klipper overgroet med mos og lav, og fyrretræer der hænger fast med det yderste af rødderne, blomstrende åkander, siv og kogeleaks. Det var virkelig natur uberørt af menneskehånd, på en helt anden måde end vi er vant til det derhjemme. De stejle sider sikrede at området var utilgængeligt fra landsiden – det er en af fordelene vi har ved at sejle, vi kan principielt komme ind overalt :))





Vejret artede sig fornuftigt, vindstyrken skiftede mellem 0 og frisk, fra alle mulige retninger, sol og skyer, men de tordenbyger som vi har kunnet se på vejradaren, holdt sig lige øst for os.



Roturen i det sejlige solskinsvejr havde gjort mig modig – man kunne faktisk se bund på ca. 1 m's dybte, vandet var faktisk fuldstændig klart, det havde bare samme farve som tynd the, men det var for fristende, så ganske forsigtigt sænkede jeg mit legeme ned i det sorte dyb!!!! Det var altså en underlig følelse, så det blev ikke til en lang svømmetur, men dog et ”dyp”:) :). Vi planlagde endda, at aftenens bad skulle foregå direkte i søen – vi havde alligevel ikke mere varmt vand i tanken sååå....

Det trak dog op, og vejret blev ”kedeligt” så det blev til bad på dækket i koldt vand – stærkt forfriskende!!! Umiddelbart efter blev det regnvejr – en byge, men vi rykkende ind til fjernsynshygge !!!

Fredag d. 1/7

Til natten blev det regnvejr, men det var en helt stille nat. Skipperen vågnede kl 0530 og konstaterede at køleboksen ikke kunne starte, der var ikke mere strøm på forbrugsbatterierne :(:(Vi havde været lidt rigeligt muntre med fjernsynskiggeri i går, selvom det faktisk havde været gråvejr en del af dagen, så solcellerne ikke havde leveret så meget strøm. Det straffede sig nu, men problemet kunne dog løses ved at starte motoren og lade den gå i tomgang en times tid, og man sover altså dejligt når motoren kører – men det var nok meget godt at vi var helt alene i bugten!!!.

Ellers var der morgenmad i den grå og fugtige morgen, men da klokken nærmede sig 10 klarede det op og vi halede ankeret op. Der var en masse fint sand/ler på kæden, men heldigvis lugtede det ikke grimt som mudderet i Agtrup Vig!! Jeg savnede godt nok spulepumpen, men omvendt har jeg ikke savnet den så meget, så jeg har kunnet få mig selv til at rydde forkøjerne helt for at komme ned til den!!! - det går jo også med en pøs :))



Så gik turen ellers ud af vores bugt, og tilbage et stykke, inden vi kunne dreje ind af den smalle rende der førte ind til dagens mål Askersund (en sejltur på 8 sm). Der spærrede en uoplukkelig bro for yderligere fremfærd mod nord, så vi måtte erkende, at det var det absolut nordligste Pipaluk kan komme i Vättern. Gæstebroen var lige før broen, og helt inde i bymidten, med toiletter, vand og el lige for snuden, så nu kunne der ses fjernsyn – også selv om de lovede regnvejr lørdag formiddag.



Vejret var blevet super flot med sol og varme, så vi krøb i skygge indtil ved 16 tiden, hvor vi gik ud for at se på byen.





En hyggelig gammel by, med forretningsliv inde i byen, med grønne områder ned til søen, en lille ø – Borgmesterholmen – med badestrand og ”dansebane”, der var det hele, faktisk et rigtigt hyggeligt sted.





Chefen mente ikke det kunne være nødvendigt at vaske op, så det måtte der kompenseres for i den grillbar, der samtidig var havnekontor og som lå præcis 10 meter fra Pipaluk – det er altså skønt at kunne sidde og spise og samtidig se sit egen skiw – så bliver udsigten ikke smukkere :) :) :)



Da vi havde spist gik turen op til kirken – der lå på ”vores” side af havnen. Kirken var selvfølgelig lukket, men så måtte vi nøjes med at se på svenske gravskikke !!!



Vel nede ombord var der ved at være skygge i cockpittet, så en kold øl fra køleren gjorde godt inden dagens bad og så lidt nyheder på fjernsynet.

Vi fik så en opvisning i svensk ”lilleby-fredags-hygge”. Allerede fra eftermiddagen begyndte den svenske ungdom at køre frem og tilbage over broen og torvet – måske lige med en afstikker ned omkring havnen. Det foregik i pimpede biler, med VOLDSOMME musikanlæg og med ruderne rullet ned gjaldt det tilsyneladende om at udsende så høj ”musik” som overhoveder muligt. Der var en 12-14 biler som deltog i denne ”sport”, igen og igen kom de langsomt kørende mens de udsendte deres infernalske larm. Det gik helt galt, da der på cafeen overfor, ved 21 tiden var et – faktisk velspillende – orkester, der begyndte at underholde med gamle rockklassikere. Det opfattede de unge støjsendere åbenbart som en udfordring, for nu kørte de ufatteligt langsomt forbi netop der, bare for sådan lige at ødelægge det, for de mange tilhørere på cafeen. Det var et regulært lydhelvede og viste med al ønskelig tydelighed hvad der sker, når unge mennesker har for mange penge og for lidt opdragelse – og nej jeg er IKKE en sur gammel mand :) :)

Da vi alligevel ikke kunne sove, tog vi den sene fredagsfilm på fjernsynet med.

Heldigvis begyndte det at regne ved midnat – det lagde en vis dæmper på gemytterne!!!!.

Lørdag d. 2/7

Det kan godt være, at der var gang i byen i aftes – det var der så til gengæld ikke lørdag morgen!!! Bageren åbnede vanen tro først kl 9, og først op af formiddagen begyndte der at komme liv. Nattens regn var overstået, og vi udrustede en ekspedition op i byen og i den lokale ICA efter fornødenheder. Asgersund var så lille, så butikken havde fået lov til at ligge inde midt i byen, så det var dejligt nemt at få handlet (og få det båret ombord).



Vi spiste tidlig frokost og tog lige et hvil inden vi 13.30 sejlede ud af byen – der var festen langsomt ved at starte igen, de første støjsendere var begyndt at cruise rundt, akkompagneret af nogen med mindre musikanlæg, men så sandelig også uden lydpotter, og havneudskænkingsstederne havde fået gang i ølsalget!!!!



Vi havde udset os en lille klat øer et stykke nede af kysten til nathavn, men da vi først kom ud af læen i havnen kunne vi mærke hvor meget det blæste. Vores plan A ville indebære ca. 10 sm's sejlads "udenskærs" og med hård vind lige i snuden – det virkede bestemt ikke tiltalende, så vi faldt tilbage på plan B – blive i skærgården og finde et godt sted for natten. Det var "rigtig" skærgårdssejlads, med skær og ører på alle sider, og uden for "farleden" - den anbefalede rute, så det krævede koncentration fra hele besætningen.



Første forsøg var et par små øer, men de var fyldt med svenskere i motorbåde – og dem havde vi ligesom fået nok af sidste nat, så det blev plan C. En danskervenlig bugt nede bag en papirfabrik (sulfatfabrik) ved Olshammer. Bortset fra lidt støj fra fabrikken var det en OK ankerbugt, læ for alle vinde og en god ankerdybde på 4-5 m, og der var med garanti INGEN svenskere der kunne finde på at komme derind :) :)



Vi fik smidt ankeret kl 15.40 efter 11 sm og så kom der kaffe/the på bordet sammen med de indkøbte kager. Med tanke på den planlagte tidlige afgang, blev det også tidligt køjetid :)

Søndag d. 3/7

Der kom ingen svenskere ind i vores bugt – det kan vi sådan set godt forstå!!! Sådan en papirfabrik den larmer – døgnnet rundt, og den lugter også, men så blev vi så kloge!!! Vores gamle ”private” hul inde bag Skærbækværket i Kolding Fjord havde ingen af de gener :) :)

Vækkeuret ringede kl 6 da vejrudsigten havde sagt, at der var en flovning, så vi kunne komme over til Vadstena. Vi snoede os professionelt ud af skærgården i fint solskinsvejr og – ja det var flovet, meeen altså ikke så meget!!! Det kan samtidig konstateres, at der står en voldsomt irriterende sø på denne her vandpyt, når det blæser på langs. Vinden var lige i snotten, så vi krøb ind under land og bag om et par småøer for at få lidt læ. Vi blev hurtigt enige om, at det ikke var til at holde ud de næste 20 sm, så vi måtte have gang i plan B. Lidt nede af kysten var der et par øer og en sprække ind bag om – det så tillokkende ud, og det var faktisk den sprække der havde være målet i går.

Vi kæmpede os vej ned af kysten og drejede ind i sprækken og bum, så var det stille og sommer. Vi havde sejlet 10 sm, da vi sejlede rundt ad Dødesundet og ind i en bugt på Kirkegårdsøen, navnene lød lidt makabre, men ankerpladsen fejlede ikke noget. Der lå en svensker i forvejen, men der var plads nok.



På grund af den noget ringe nattesøvn bag papirfabrikken blev der bevilget et formiddagshvil, og efter frokost blev der kaldt sammen til palaver. Vejrprognoserne blev studeret, og med udsigt til 3 dage med blæsevejr fra SW fra mandag aften, blev vi enige om, at Vadstena måtte gå ud af programmet, og at vi måtte se at komme ned til Karlsborg, hvor det østlige stykke af kanalen starter. Vejrudsigten for natten og for mandagen var noget ”uldne”, så vi blev enige om at kigge efter et par timer med tørvejr og lidt svagere vind til de ca 10 sm - SW i - ned til Karlsborg.

Vejret er for øvrigt voldsomt omskifteligt her lige i øjeblikket, læg mærke til vindretningerne og vindstyrkerne (tallet i parentes er forventet max vindstyrke i byerne!!) det skifter time for time:

Vadstena Östergötlands län				
13		22°	S ↑ 3 (7)	0
Molnigt				
14		21°	S ↑ 4 (7)	0
Molnigt				
15		22°	S ↑ 4 (8)	0
Molnigt				
16		17°	V → 7 (17)	0
Molnigt				
17		17°	N ↓ 4 (12)	0
Mulet				
18		17°	NV ↘ 1 (6)	1,1
Regn				
19		16°	NV ↘ 2 (5)	1,1
Regn				
20		16°	O ← 2 (3)	0,8
Regn				

Med den plan på plads blev Nuka søsat, og vi lavede en ekspedition i land. Det var naturreservat, med lokum (med spand!!) og shelter til fri afbenyttelse og et skilt der fortalte om de noget makabre stednavne. I 1400 tallet under pestepidemiene var der en flok fra Østergötland (på østsiden af Vättern) der ville flygte fra pesten, de sejlede over søen, men deres båd forlist på skærene udfor øen

og mange omkom. De døde blev begravet på kysten af øen ned mod sundet – deraf navnene.



Idag var øen bare vild natur – tommetykke bevoksninger af mos på klipperne og helt uberørt, hvor træerne bare fik lov at falde om. Vi gik/kravlede en tur op på toppen og ned igen og tværs over øen. Da vi mødte en større pattedyrlort, begyndte vi at holde udkig efter bjørne!!!!



Da vi stod og kiggede ud over bugten på den anden side af øen var vinden helt forsvundet, det gjorde, at vi, da vi kom tilbage til Pipaluk, tog en hurtig palaver om hvad vi skulle, og så blev ankeret hevet op og kurset blev sat gennem Dødesundet og ud over en spejlblank sø mod Karlsborg. Det trak med store sorte byger, men prognosen lovede et par time med tørvejr og svag vind.



Vi kom ind på Gøtakanalen igen, og netop som vi lå og ventede på, at broen skulle lukke op, kom de første store tunge dråber. Vi kom igennem efter 10 minutters ventetid, og fandt hurtigt en ledig plads, dog ikke en af de gratis pladser ved Gøtakanalens gæstebro, men i den lokale sejlklub. En snor i hvert hjørne og så op med kalechen inden vi blev alt for våde. Så regnede det ellers stort set uafbrudt indtil kl 20.30, men derefter fik vi rimeligt tørvejr til besøg i baderummene inden vi sank om med lidt fjernsyn i kahytten.

Mandag d. 4/7

Efter en nat med masser af regnbyger blev det tørvejr ved 9 tiden, vi spiste morgenmad og gjorde klar til at gå på opdagelse, men så fik vi øje på, at der var blevet en ledig plads på den ”gratis” Gøtakanal gæstebro – nu er vi sådan indstillet, så 240 SEK er værd at spare, så vi startede op, med kalechen på og bordet i cockpittet og alting, og så sejlede vi lige over på den anden side og fik klappet siden til :) :) :



Så var vi klar til at gå. Der tårnede sig allerede den næste sorte byge op, men vi kom op i ”byen” inden den gik til angreb. Der stod vi i tørvejr under et udhæng, men vi kunne på vejrradaren se at den ville vare til i hvert fald kl 12. Klokken var kun lige godt 11, men ovre på den anden side var der en thairestaurant, der lokkede med ”lunch-buffet”. Den snupede vi – det er det der typisk svenske system, hvor man ikke har madpakke med på arbejde, men går på en af de lokale spisesteder og ”äter sin lunch”. 129 SEK for buffet (med sushi til chefen), sodavand efter eget valg og ad libitum, dessert (friteret banan med softice) kaffe og småkager – det er da helt i orden!!!

Da vi havde spist hvad vi kunne, var byen overstået, og vi fortsatte ud langs vandet, ud til Karlsborg der var målet for udflugten.



Karlsborg er et kæmpe fæstningsanlæg, det blev påbegyndt i 1819 – Sverige havde mistet Finland til russerne i 1809, og pludselig var Stockholm lidt for tæt på fjenden til at det var rart. Der blev nedsat en kommission, men ingen ringere end vores gamle ven – von Platen – som formand. Forslaget fra kommissionen var at bygge en fæstning, der kunne være Sveriges hovedstad i tilfælde af en krig, og denne fæstning skulle ligge på Varnæs i Vättern, hvor den var beskyttet af vand på tre sider, ville få ”sejladgang” mod både øst og vest gennem Götakanalen og hvorfra Sverige kunne regeres og forvares i tilfælde af yderligere russisk ekspansion.

Planen blev vedtaget og som sagt startede byggeriet i 1819 – planen var, at det skulle være fuldført på 10 år, men vi ved jo alle, at offentligt byggeri tager længere tid end planlagt, så det stod færdigt i 1909 – efter 90 år!!!! - og der var det for længst forældet, da det ikke ville kunne modstå de moderne våben.

Anlægget mistede sin funktion som fæstning, men blev alligevel brugt militært, som hovedkvarter

for en række af de forskellige forsvarsenheder, som centrum for radiokommunikation, og der blev anlagt flyveplads. Der var tidligt blevet gjort klar til at Rigsbankens værdier kunne overføres til Karlsborg, og faktisk valgte man at flytte 141 tons guld fra Rigsbanken i Stockholm til Karlsborg i 1939.



Det er et kæmpe anlæg, som i dag delvist er åbent for besøgende, men der er stadig store områder der er militære og med adgang forbudt og fotoforbud. Man kan dog gå rundt i området, der regulært udgør en by, med beboelser, cafeer, soldaterhjem (hvor vi drak eftermiddags kaffe/the, da der gik en brandalarm på museet!!!) og museum.



Vi brugte adskillige timer på museet, og var også på besøg i kirken, der er noget speciel – den er nemlig bygget til at kunne fungere som mødesal for den svenske rigsdag hvis Karlsborg skulle fungere som hovedstad i krigstid.



Det var en virkelig spændende dag, og da vi kl 17 endelig kom tilbage til Pipaluk og kunne sætte os med benene oppe, var en kold øl og et stykke ost mere end velfortjent.

Da vi jo nu havde festet med frokost, blev aftensmaden lidt mere tilfældig inden dagens bad. Vejret var stadig med kraftige byger og blæsende.

Tirsdag d. 5/7

Dagen i dag startede på samme måde som den sluttede i går – blæsende fra SW og kraftige byger, så vi var rigtig glade for beslutningen om at gå til Karlsborg i stedet for Vadstena. Nu lå vi på den ”rigtige” side af Vättern, og vi havde set nok af Vättern i blæsevejr til at påskønne det :)



Vi udrustede en provianterings ekspedition til COOP, der lå tilpas i forhold til havnen, og fik købt det nødvendige til et par dage uden mulighed for indkøb. Tilbage ombord pakkede vi kalechen sammen og smed los. Det var lige op i vejret hen over Bottensjön, der er en arm af Vättern. Vi fik et par hidsige byger på turen, men kunne jo heldigvis krybe i læ under ”kasketskyggen” (vores faste tag over den forreste del af cockpittet).

Efter 4 sm var Bottensjön ikke længere, og vi nåede Forsvik hvor kanalens ældste sluse – fra 1811, den højeste sluse – 3,5 m, og dens sidste opadgående sluse ligger. Slusen er i modsætning til de andre sprængt ud af klippen og har derfor noget mere ”ru” sider end de andre sluser.





Vi var i havn lige tilpas til frokost og fik lige en hidsig byge, lige da vi kom ind, så Chefen blev noget våd på fordækket :(Frokosten blev derfor til buffet i kahytten mens vi lod det regne.

Efter middaghvilet var det holdt op med at regne og kalechen blev klappet op, så vi var klar til de kommende byger. Kaffe og the, og så var vi klar til at besigtige "Forsviks Bruk". Det trak med tunge skyer, men det holdt nogenlunde tørt men vi var på sightseeing.



Forsviks Bruk er i dag et museum, men det var noget af det første industri i Sverige. Her havde man vandkraft i form af det 3,5 m høje fald fra søen Viken og ned til Bottensjön. Det blev udnyttet helt tilbage i 1200 tallet til at drive vandhjul, der trak møllehjul og senere også savværk, hammerværk til fremstilling af stål og slibeværk til fremstilling af papir. Den store opblomstring kom med Gøtakanalen – der blev det pludselig meget nemmere at få råvarer frem og komme af med færdigvarerne. Det udviklede sig til at der også blev lavet jernstøberi, motorfabrik og skibsværft.



Meget af industrien var i live frem til 1970'erne hvor det sidste måtte lukke. Idag er det et spændende industrimuseum – med gratis adgang!!



Efter museumsbesøget og en tur rundt i ”byen” var det tid til det sædvanlige aftenritual – Chefen i bad og Skipperen i pantryet, hvorefter rollerne blev byttet om. Dagen bød dog IKKE på fjernsynkiggeri – vi havde masser af strøm fra land, så det var ikke det der manglede, men vi havde en voldsomt dårligt netforbindelse, så det kunne slet ikke trække fjernsyn :(

Onsdag d. 6/7

Vågnede til solskin og blæsevejr da vækkeuret ringede kl 07.30, morgenmad og så begyndte vi at rigge om til kanalsejlads. Fenderne blev hængt på plads til model ”radiobil”, fenderbrættet blev lagt klar på ruftaget, slusefortøjningerne hængt på plads, sluseradioerne fundet frem og Skipperen nåede på toilettet :) :) :)

Der kom en slusevagt ned og Chefen fik aftalt hvordan det skulle foregå. Der var 3 svenske sejlbåde som deltog i SXX's fællessejlads til Nyborg (i alt 57 deltagere), de kom i første slusning, og vi skulle så dele sluse med en tysk sejlbåd i anden runde, og vi skulle ligge med bb side til – så vidste vi det og kunne få fenderbrættet på plads.

Chefen stod af helt nede ved venteplassen og gik op til slusen, så da der blev grønt lys smed jeg los

og så sejlede Pipaluk og jeg op i slusen.



Slusevæggene bestod her af rå granit, og de kunne godt have kælet lidt mere for finishen, men der kom så fenderbrættet til sin ret!!!.

Slusevagten var meget blid og forsigtig, så der var ingen problemer, og rutinen fra de 33 foregående sluser hjalp jo også til :) :) :)

Vel oppe var vi så på toppen af denne Odysé, herfra går det bare nedad. Forsvik sluse havde sendt os op i 91,8 m over Østerøens overflade og nu blev vi lukket ud på søen Viken. Det første stykke var sejlrenden sprængt ud af klippen, så vi sejlede i en snæver kanal der delvis var skjult under overfladen. Derefter gik det i zig-zag mellem skær og øer, inden vi kom til et mere regulært stykke af søen hvor Maren kunne få lov at styre.





Det var blæsevejr !! - der stod en hidsig krap sø, så det sprøjtede noget, da vi kørte direkte op i det for motor, men hvor sådan en tur hjemme i de danske farvande ville have efterladt ruderne helt uigennemsigtige af salt, så tørrede vandet bare og ruderne var lige så rene bagefter – der var ikke engang kalk i vandet – det fordampede bare - MIRAKEL.



Selve sø-sejladsen strakte sig over ca. 10 sm, så kom vi ind i kanalen igen og gennem diverse broer kom vi til den første ”nedad” sluse - i Tåtorp. Det var endnu en håndbetjent sluse, der sendte os svimlende 20 cm ned, vældig hyggeligt, vi kunne igen begge stå på kanten og nyde at de arbejdede for os.



Så fulgte en strækning hvor kanalen var meget smal og snoede sig hidsigt, og hvor der var anlagt vigepladser, det var også nødvendigt, hvis der kom større modgående fartøjer. Der var en del broer på vejen, men de lukkede alle op når vi nærmede os. Stort set kunne vi holde fast fart, så lukkede broerne op.



Vi havde tænkt, at vi ville stoppe i Vassbacken, men det var der også en del andre der havde bestemt sig for, så der var alt optaget – vi kunne godt mærke, at det var højeste højsæson lige nu, der var temmelig trafikeret og rift om de relativt få pladser. Vi fortsatte derfor i gennem yderligere et par broer og endte i Jonsboda hvor der var plads ved gæstebroen – 17 sm og 5 timer – så var vi brugte :) :)

Jonsboda var langt ude på landet, der var en ”kanalcafé”, en ”stellplads” for autocampere, gæstebroen, en servicebygning med bad og toiletter og det var det. Heldigvis solgte kanalcaféen is, så efter at have indtaget sådan et par, var der dømt sent middagshvil :) :)



Aftensmaden indebar både madlavning OG opvask. Det kom til at bestå af ”Pipalukgryde” med løse ris og spidskålsalat. Pipalukgryde er det vi nu har, puttet i trykkogeren og efter 45 minutter er der mad :) :) I aften var det så et stykke svensk ko, der blev rensset for grime og andre uspiselige dele, skåret i småstykker og smidt i trykkogeren sammen med det sidste røgede flæsk som vi havde med hjemmefra, en dåse champignon, en dåse flåede tomater, en dåse kokosmælk, en masse hvidløg, en porre og krydderier – det blev overraskende godt :) :)



Da Wilhelm Tham havde passeret, var det tid for Skipperens aftensbad mens Chefen klarede opvasken og da Chefen også var badet var der dømt fjernsynshygge i kahytten på en blæsende og rimelig kølig aften – dårligt Internet, men DVD film havde vi jo med :) :)

Torsdag d. 7/7

Det blev som lovet regnvejr – som i rigtigt regnvejr, og det blev ved med at regne indtil middag, så morgenmad og frokost blev slået sammen til brunch, men endelig ved 12 tiden blev det tørvejr og vi pakkede den sjaskvåde kaleche sammen, mens vi ventede på at Juno (søsterskib til Wilhelm Tham) skulle passere os modgående, så vi ikke lige skulle møde hende i den smalle del af kanalen.

Så var det ellers afgang – det var blevet koldt, så det var lange bukser og vindjakke, og vinden var nu gået i NØ.



Vi havde planlagt at vi skulle til Töreboda, det var lige en lille bro, en trækfærge (sveriges mindste og korteste rute), en jernbanebro og en vejbro (der kun åbnede kl hel og halv - dog ikke kl 12, 13 og 16 på hverdage). Vi kom til jernbanebroen kl 13 og skiltet på broen sagde næste åbning kl 13.00, vi afventede lige et enkelt tog og så – jubiiii!! Så lidt ventetid ved en ventebro indtil 13.30 hvor vejbroen lukkede op, og så var vi i Töreboda. Der kunne vi se, at det er højsæson, ALLE pladser i gæstehavnen var optaget, så vi måtte sejle videre, gennem yderligere et par broen indtil Hajstorp, lige før den første dobbeltsluse nedad.





Det var et hyggeligt lille sted, og faktisk det sted hvor den Vestgötländske del af kanalen (fra Vättern til Vänern) blev indviet for præcis 200 år siden i 1822. Indtil 1978 hvor kanalen blev nationaliseret, var det også her værksteder etc. til vedligehold af denne del af kanalen havde ligget. Nu var der håndværksbutik og museum i det gamle pakhus. Der var vandrehjem med cafe, hvor vi fulgte den svenske tradition og fik "fika" på slusekanten, mens vi sad og nød synet af sejlerne der kom op og ned i sluserne.





Så gik vi en tur i omgivelserne inden der blev bevilget et glas kold rosé i solen i cockpittet under den nu tørre kaleche.

Desværre var det heller ikke her muligt at betale sig fra hverken madlavning eller opvask!!!

Fredag d. 8/7

Dagen begyndte kl 07.30 – og det regnede !!! Heldigvis klarede det op, mens vi spiste morgenmad, men vi var nødt til at pakke en drivvåd kaleche sammen – og det er IKKE vores hobby :(

Slusevagten kom gående en tur og skulle lige høre, hvem der var klar til at indlede dagen med slusning kl 9 – det var der så to svenske motorbåde, Pipaluk og en Nelson 37 fra Bogense der var.

Vi aftalte fordelingen i slusen, og kunne lige nøjagtig være der alle sammen, fordi det var ”nedadslusning”. Nedadslusning er altså en sportsgren, som man sagtens kan blive forfalden til. Man sejler ind i slusen og får en for- og agterfortøjning gennem et par ringe og så går begge ombord (hvis det er en enkeltsluse). Når alle er klar lukker slusevagten op for vandet, og så forsvinder det bare under os, ingen strømhvirvler, ingen kaos, intet hårdt arbejde, det går bare (hurtigt) nedad. Pludselig er vi nede, portene lukkes op og vi sejler ud af slusen – eller ind i næste kammer, hvis det er en

dobbeltsluse. Det er en MEGET afslappende oplevelse og HELT forskellig fra kampen mod vandmasserne på vejen op.



Vi klarede 9 sluser på 1,5 time, der var så yderligere et antal broer, blandt andet broen der førte E20 over kanalen og en jernbanebro, så der var en lille smule ventetid.

Sluseholdet blev ændret lidt, så i de to sidste sluser var vi sammen med to svenske motorbåde. Den ene var med en mand, der ikke havde vildt meget styr på det, og derudover var han alene ombord. I den sidste sluse tilbød vi ham, at han kunne ligge udenpå os, så styrede vi slusningen for Pipaluk og ham på en gang. Det ville han gerne – han fortalte, at han var afsted med sin 12 årige datter, men hun var SÅ TRÆT, så hun var nødt til at sove, han havde forsøgt at kalde hende på dæk, men det lykkedes ikke !!!!!

Til middag ankom vi til Lyrestad, der var plads ved gæstebroen, der var strøm – forbrugsbatterierne har det ikke voldsomt godt såååå.....:(:(og der var et ICA i byen, så vi kunne få mælk og fersk kød.

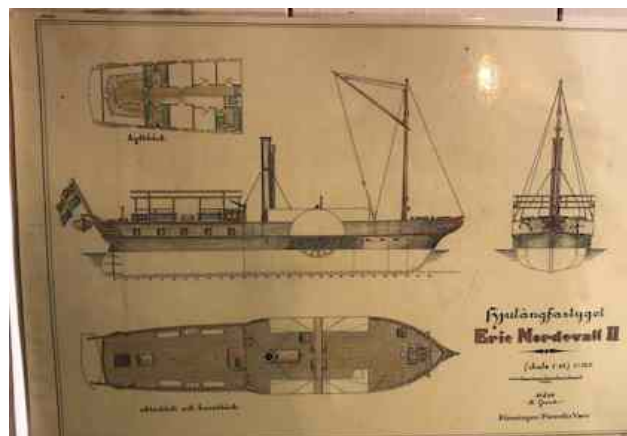


Vi kom til at ligge lige ved siden af det gamle pakhus, hvor der var et lille museum drevet af frivillige, vi lå også lige foran ”Eric Nordewall II” en replika af den første hjuldamp der blev bygget til kanalfarten i 1836 – den sank 20 år senere og vraget blev i slutningen af 1980'erne fundet

på bunden af Vättern, hvor den står ret på kølen og i en fantastisk tilstand. I 1995 blev der i Forsvig dannet en forening der byggede en replika i 1:1 (det var på det museum, som vi besøgte i Forsvig). Den er udstyret med en tocylindret dampmaskine, der er en nøjagtig kopi af den originale – bygget på Motala Verkstad (både originalen og replikaen!!).



Eftermiddagen gik med besøg på museet og derefter på Eric Nordewall, der ligger ved kajen og er åben for besøgende, der sælges sågar is på dækket !!!! En specialitet ved skuden er, at den er ”violinbygget”, dvs. at de midterste spanter er ”klempt sammen” så skroget ligner en violin, det gør at skovlhjulene ikke rager uden for skrogets største bredde, og det gør at pladsen i sluserne udnyttes maksimalt. At skuden så ser lidt underlig ud gør mindre, den var god til det den blev bygget til, og den medførte, at man pludselig fik regelmæssig (med fartplan!!) dampskibsfart mellem Stockholm og Göteborg.



Efter de mange historiske input gik vi en tur i Lyrestad (428 indbyggere) og besøgte det lokale ICA, hvor vi fik suppleret op på både mælk, pålæg og kødvarer!!!

Aftenens udflugt gik over til kirken på den anden side af kanalen. De har altså nogle helt andre traditioner for kirkebyggeri her i Sverige, end vi har i DK. Selve kirken var lukket, så vi tog en tur rundt på kirkegården :) :)



Aftenturen gik også lige op til det pizzeria, der var absolut eneste mulighed for at købe lidt nem mad her i byen. Det var faktisk OK og da Chefen betalte, var der jo ingen ende på herlighederne. Det viste sig ligefrem, at de havde rettigheder til at sælge ordentligt øl så – JUHU. Den gavmilde gestus gav så til gengæld Chefen ret til at gå først i bad inden dagens fjernsynkiggeri – her havde vi strøm fra land OG godt Internet så..... - eneste ulempe var, at fredagsfilmen var erstattet af en eller anden åndssvag fodboldkamp:) :)

Lørdag d. 9/7

Det var en ufattelig stille fredag aften i Lyrestad, enkelte svenske ”ungdommer” kom kørende ude på broen med åbne vinduer og høj musik, men da der ligesom ikke rigtigt var nogen de kunne genere, så var det begrænset hvor underholdende, de syntes det var :) :)

Vi vågnede langsomt, spiste morgenmad og studerede vejrudsigten – der var blæst over Väneren, så det hastede ikke voldsomt med at komme derud, men kl 10 smed vi los, og sejlede mod den første bro, derefter var der en dobbeltsluse, hvor der lå to svenske motorbåde (de var startet på 3 ugers ferie i Karlsborg i går og skulle på Väneren) og en tysk sejler og ventede. Vi passede lige i slusen sammen, men blev holdt tilbage, da der var en passagerbåd, der var på vej imod os, og de ville lige sørge for, at vi kom til at mødes et passende sted!!



Da vi fik lov til at sejle ind i slusen, var det med besked på, at vi ville blive holdt tilbage lidt længere. Endelig blev vi sluset ned gennem de to kamre og sluppet ud, så vi kunne møde Bellevue, en lokal udflugtsbåd fra Sjötorp.





Sluseholdet holdt sammen gennem den næste enkeltsluse og en dobbeltsluse inden vi kom til væftsbassinet i Sjötorp. Tyskeren fortsatte ned gennem de sidste 3 sluser til Vänern, men vi gik ind i væftshavnen – der bare er et bassin på kanalen, med en tørdok og vedligeholdsværftet der ”passer” denne del af kanalen.



Vi havde regnet med at Sjötorp var en større by, men med et indbyggertal på 480 var der ikke meget mere by end i Lyrestad, dog var der meget mere ”turistsjov” med rigtig mange autocampere, campinghytter, cafeer og spisesteder. Der var også et vandrehjem, der havde en lille butik med et udsalg af bake-off brød og andre fornødenheder. I modsætning til forretningslivet i øvrigt i Sverige åbnede butikken kl 8, så Skipperen tilbød at hente frisk morgenbrød i morgen!!!!

Vi gik en tur i byen og så på herlighederne og endte på en café med en gang kaffe og kage – kort sagt en god gang svensk ”fika” !!

Vi havde jo købt ind i Lyrestad, så på trods af adskillige spisesteder her i Sjötorp blev det hjemmelavet mad. Vi havde fundet noget så eksotisk som ”gris med hud på” - det er ikke noget vi ellers har set i Sverige, men sandelig der lå et stykke. Skåret ud i tynde skiver blev det til det

dejligste sribede flæsk, som blev til en fortrinlig gang stegt flæsk og persillesovs – en ret som Skipperen elsker og som Chefen sukker over (det tror jeg er noget hun mener en moderne kvinde skal, for hun spiser det med stor lyst!!!!). Eneste ulempe er at skuden dufter af stegt flæsk et par dage efter. Det meste svineri kan dog undgås ved at stege flæsket i bunden af den højeste gryde!!!

Søndag d.10/7

Planen var jo, at vi skulle videre til Mariestad, men planer er til for at ændres – det var blæsende og rimeligt køligt, så det gad vi ikke, så det blev arbejdsdag i Sjötorp!!

Skipperen havde jo lovet frisk morgenbrød, men i går havde vi snakket med vores naboer fra Aalborg, og havde også diskuteret madlavning. De havde en ”Omnia ovn”, som de brugte til at bage brød i – det er en ovn som man kan sætte direkte på gasblusset, så man ikke behøver at tænde op i gasovnen. Gasovnen bruger uforholdsmæssigt meget gas og vi kan ikke få byttet vores danske gasflasker i Sverige, så vi sparer på gassen og undgår at bruge ovnen!!! Omnia ovnen havde været oppe til overvejelse flere gange, men i Danmark og Tyskland er der jo bagere overalt og godt brød, så behovet havde ikke været stort, men her i Sverige.....

Det kort af det lange var, at da vi vågnede fik vi stukket en omgang nybagt brød fra Omnia'en over fra naboerne – hold da op – såden en måtte vi også have, heller i går end i morgen!!!

Nå men dagen blev afsat til arbejde – et mundheld siger at ”langtursejlds består i at reparere båd på eksotiske steder”, og vi havde jo lidt der trængte sig på. Spulepumpen til ankerkæden befinder sig godt ”begravet” under forkøjen, så alt skal ud – dyner, puder, topmadrasser, hynder og antikondens underlaget før køjebundene kan tages op og teknikken blottes. Da nu Skipperen gik i teknikken, så besluttede Chefen sig for, at dette var stedet til vask af køjetøj. I kanalen har afgiften jo betydet, at vi har haft fri adgang til servicebygningerne, med bad, toiletter og vaskemaskiner, så det skulle udnyttes her i den sidste havn på kanalen.



Pumpen blev vækket til live – det var heldigvis bare en ledning der var hoppet af sikringsholderen, og vasketøjet kom rent og velduftende tilbage.

Dagen gik ellers med en tur rundt i Sjötorp, hvor kanalens 200 års jubilæum blev fejret efter alle kunstens regler med levende musik på slusekanten, hoppeborge og ponytrækture til børn, masser af boder med kunsthåndværk og ragelse. Motorklubben havde 3 gamle glødehovedmotorer som de

havde startet op – den var lyden af min barndom, dengang havde alle fiskekuttere sådan en ombord. Der var masser af mennesker overalt, så det var dejligt, at vi ikke lå langskib ved promenadekajen. Vi var nede og kigge ud over Vänern og glædede os over vores beslutning om en overliggerdag her – der var hvide toppe på udenfor havnen



Dagen sluttede med at SKIPPEREN gav en gang fish and chips på den lokale. De brugte kun lokale fisk, så vi valgte vännergøs og aborre, og så en gang lørgrom sovs til – det var bestemt ikke dårligt.

Dagens højdepunkt skulle have været et dejligt varmt bad i servicebygningen, men der var kun KOLDT vand, der var simpelthen for mange brugere med alle de skiwe og autocampere der flokkedes her. Men et aftenbad i KOLDT vand – det nægtede vi, så det blev en tur i cockpittet, der var nemlig varmt vand på tanken – så måtte naboerne kigge den anden vej!!

Mandag d. 11/7

Sidste dag på Gøtakanalen. Vinden var flovet meget fra i går, og det var klart, solen skinnede, men luften var kold. Vanen tro spiste vi morgenmad og gjorde klar, så kl 0845 lå vi nr. 2 i køen til slusen. Her i Sjötorp var der mylder. Det var højsæson og det myldrede ind og ud med skiwe, og adskillige af dem var så store, så de var nødt til at sluse alene – det nedsætter kapaciteten VOLDSOMT, når der ikke er plads til minimum 4 af gangen.



Vi fik af slusevagten at vide, at allerførst skulle Ingo – en tremastet skonnert fra Gøteborg igennem, og så ville det blive vores tur, så vi ventede ”tålmodigt” på at de fik Ingo sluset igennem dobbeltslusen, og så var der lige en redningskrydser der skulle op. Endelig blev det vores tur. Der var en fransk trimaran (den fylder rimelig godt i bredden!!) der lå alene i enden af slusen og så lå vi side om side med en dansk stålmotorbåd fra Hadsund.



Da vi sejlede ind var hele bassinet bag os fyldt med ventende skiwe, der var kø både til at komme op og til at komme ned.

Vi kom ned gennem dobbeltslusen og blev lukket ud i ”mellembassinet”, der var så kø for at komme videre gennem den sidste sluse. En smuk klassisk hollandsk sejlbaad var så stor, så den var nødt til at sluse alene, og så var der en slusefuld der kom op udefra, og endelig blev det vores tur, denne gang sammen med trimeranen og en hollandsk sejlbaad.





Vel inde i slusen blev det tid til at få ”klippet vores armbånd”. Slusevagten kom og indsamlede vores Gøtaflag, der har givet adgang til kanalen, og vores 2 servicekort, der hele vejen havde givet adgang til bad og toiletter. Da det var overstået blev vi sluset ned og efter samlet 2,5 time lå Vänern foran os.

Turen igennem (incl. Vättern) havde i alt taget 25 dage - det har ikke været én dag for meget, vi har haft tid til at se alt det vi gerne ville. Vi havde passeret 58 sluser, af hvilke 38 var opad - grunden til forskellen er, at kanalen slutter på Vänern, der er 44 meter over havet. Vi tilbragte i alt 18 nætter i kanalgæstehavne hvor havnepengene jo er inkluderet i kanalbilletten der kostede 7725 SEK incl SXX rabat på 25%.



Nu var det så Vänern, der skulle opdages. Første ben blev 12 sm ned til Mariestad, indenom et par øer, gennem et kringlet løb og under en bro på 17,8 m. Vi fik endelig sejlet for sejl, vinden var meget springende p.g.a. læ af øen ned gennem sundet, men det var dejligt at kunne sejle uden motor igen.

Vi anløb Mariestad kl 14 og havnepengeindbetalingen foregik i en marineshop, og se han solgte Omnia gasovne – så der blev investeret :) :) Han solgte også marineakkumulatorer, og han var til at handle med, så det endte med at jeg købte 2, mod at han ville sørge for at levere dem på Pipaluk :) :)

Vi var jo begyndt, at bøvle med at vores forbrugsakkumulatorer ikke kunne holde strøm til køleboksen natten over, så vi havde egentlig sat kursen mod Linköping som næste havn, da der ligger en Biltema der :) :) Akkumulatorene i shoppen her var lidt dyrere end i Biltema, men skulle vi have været i Biltema i Linköping, så ville vi også skulle betale for en taxa hjem med akkumulatorene og risikere at slæbe dem langt, for at få dem ombord. Samtidig med tog forhandleren her de gamle med, dem kunne vi have fået bøvlt med at komme af med i Linköping. Vi endte altså med at få to nye akkumulatore ombord og få dem tilsluttet, så nu håber vi at vores ”elbøvl” er overstået!!



Skipperen måtte arbejde, så der blev ikke noget middagshvil før eftermiddagsturen rundt i Mariestad. Mariestad er speciel, da den har en domkirke – men ingen biskop. Det er en meget majestætisk kirke, som vi selvfølgelig måtte besøge. Derefter rundt i den gamle del af byen – der er kendetegnet ved gamle træhuse og snorlige gade. De havde en meget stor ICA placeret strategisk godt, så der blev købt ind, b.la. mel og torgær til de kommende forsøg med Omnia'en.



Da det var slæbt ombord var det tid til ”palaver”, vi skulle finde ud af hvad vi skulle herfra. Byen kunne såmænd godt ”bære” en ekstra overnatning, men vejrudsigten tydede på, at dagen i morgen ville blive den sidste i et par dage, med sejlvejr. Der var udsigt til kedeligere og frem for alt blæsende vejr fra natten til onsdag.

Den oprindelige plan havde være Linköping, men da vi nu ikke længere havde behov for Biltema, så fristede den ikke længere så meget, så vi blev enige om at vende snuden mod NØ i stedet og sejle helt op i hjørnet af Vänern, hvor der er skærgård og der så spændende ud.

Så efter mad ombord og VARMT bad i servicebygningen, blev det tidlig køjetid, da vækkeuret skulle sættes til kl 6, med udsigt til omkring 40 sm – det var dejligt igen selv at kunne bestemme hvornår vi ville sejle!!.

Tirsdag d. 12/7

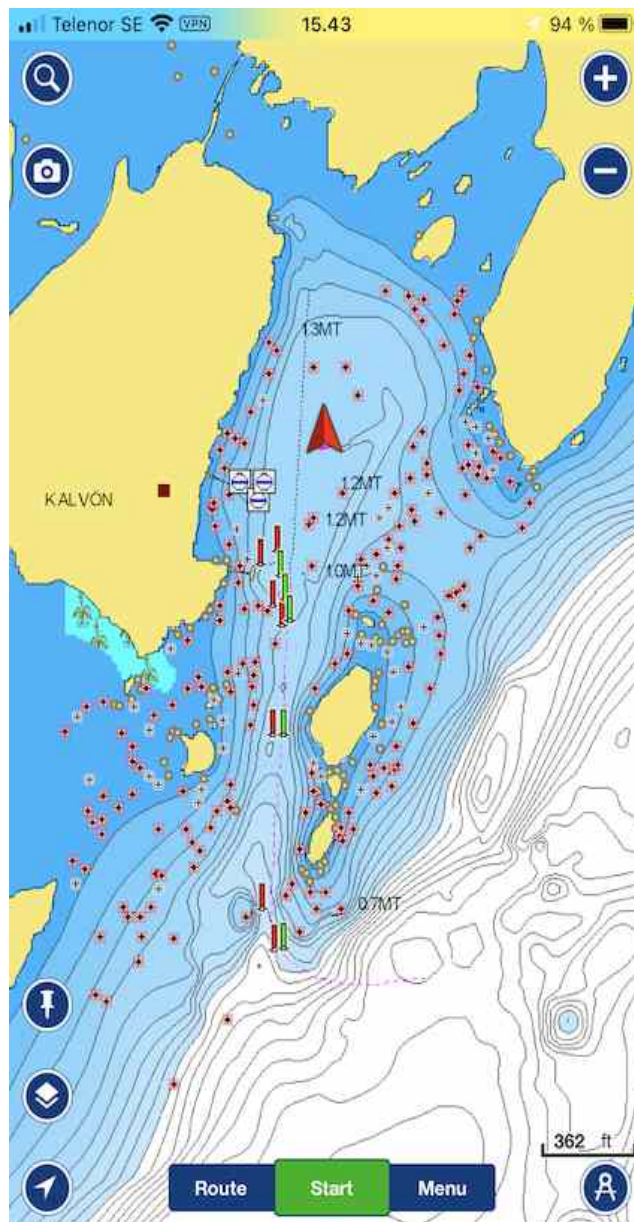
Tænk at kunne få lov til at stå op kl 0600 og sejle – det har vi s'gu savnet :) :) :), men nu kunne vi så igen. Det var nærmest stille og sol da vi snoede os ud af Mariestad's skærgård og ud mellem et par øer, men derefter var der åbent vand, så Maren kunne overtage styringen og vi kunne få hver en gedigen frivagt – uhh det var godt. Der er altså ikke noget så godt som udsigten over åbent vand :) :) :)



Der kom lidt luft fra SW, faktisk så meget så Chefen blev grebet og stoppede motoren – et kort øjeblik. Et blik på loggen, der bare viste langsommere og langsommere, overbeviste hende dog om, at hvis vi ville op til Kristinehamn inden midnat, så var hun nødt til at starte motoren igen :(

En pragtfuld tur uden andre skiwe på kryds og tværs, Skipperen forsøgte sig med lidt fiskeri på sin vagt, men det gik som det plejer :(

Vi havde vanen tro hver især udpeget en ”ønske-bugt”, hvor vi mente der ville være allerbedst for natten, men da vi nærmede os Chefens bugt, viste det sig, at den lå lige overfor et kæmpe sommerhusområde, så det tydede ikke på voldsom fred og ro, men snarere på speedbåde, vandscootere og andet djævelskab, så hun trak følehornene til sig og vi endte i ”Skipperbugten” på Kalvøen. Det var også et populært sted, der lå en del motorbåde inde ved broen, men der var nu fredeligt i selve bugten, måske også fordi den i den grad var fyldt med skær :) :) :).



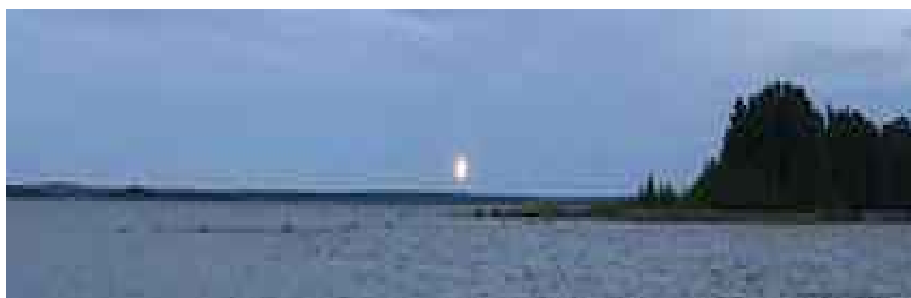
Vi sneg os langsomt ind, godt hjulpet på vej af den lokale afmærkning, der her bestod af røde, blå og gule bøjer, men meningen var nu klar nok :))





Vi fandt ind og fandt en god ankerplads på 2.20 m (målt med min farfars gamle håndlod!!) hvor vi lod ankeret gå kl 14. Vejret var begyndt at ”grumse” fra W, med højtliggende skyer – et forvarsel om morgendagen blæst, men vi lå inde i skærgården – med kun 6.5 sm til havnen i Kristinehamn, hvor vi regnede med en ”pæl i hvert hjørne”, til blæsevejret de kommende dage. Dagens bad sørgede varmtvandsbeholderen for, og natten måtte så vise om udskiftningen af batterierne i Mariestad var løsningen på vores strømproblemer.

Vi blev belønnet ved den smukkeste måneopgang – en perfekt fuldmåne



Onsdag d. 13/7

Hvis vi tager det positive først, så havde vi masser af strøm, så batteriskiftet HAVDE løst problemet :) :) :

Til gengæld havde vi tilbragt en noget ubehagelig nat. Vi lå i læ for vinden – sådan nogenlunde, men den relativt kraftige blæst kunne få de store bølger ude på søen til at blive ”slået i stykker” på skærene, men resterne af dem skiftede retning (90 grader), og kom rullende ind i vores ankerbugt,

som en MEGET markant og irriterende dønning. Da vi lå vindret, så kom dønningen rullende ind nøjagtigt tværs, så vi rullede fra side til side, så vi næsten rullede ud af køjerne. På et tidspunkt i nattens løb ønskede jeg mig direkte tilbage til papirfabriksbugten i Vättern !!!!!

Vi havde begge lette symptomer på søsyge og var oppe og tisse i en uendelighed natten igennem, men så lærte vi det – ikke KUN kigge på om der er læ for vinden, men også kalkulere med at dønningen fra åbent vand kan komme ind i en vinkel på 90 grader til vinden. Den effekt skyldes de stejle klipper der reflekterer søen!!!!

Vi vågnede i øvrigt til hård SW'lig, overskyet og hvide toppe på bølgerne lige uden for udsejlingen.



Da vi havde spist morgenmad var det tid at lette anker – heldigvis virkede spulepumpen nu igen, for det blæste så hårdt, så Chefen måtte sejle op mod ankeret for motor, mens jeg halede det ind. Der var ikke plads til at vi kunne falde af for vinden, dertil var bugten fyldt med for mange skær, så så snart ankeret havde sluppet bunden, fik jeg fat i ankerbøjen, og så var det bare fremad. Heldigvis havde vi jo vores ”spor” fra i går på kortplotteren, så vi vidste præcis hvor vi kunne sejle.



Ankergrejet kom af vejen og så stak vi ellers næsen ud i blæsevejret – der var hvide toppe overalt, men heldigvis kunne vi meget hurtigt falde af og rulle lidt genua ud, og så surfede vi ellers ind mod Kristinehamn. Vi mødte ”Skærgårdsbussen”, en af 2 regulære vandbuslinjer der betjener øerne i denne skærgård. De har faste anløbspladser og fast fartplan, så man f.eks. kan komme fra Kristinehamn og ud til skærgårdsøerne (flere af dem ubeboede) og hjem igen når stranddagen er overstået!!!!



Kristinehamn har en lang fjord, hvor alle, der har råd, har deres villaer. Det var tydeligt, at på vestsiden lå "de gamle penge" - store gamle "palæer", mens de der ikke havde så mange penge måtte nøjes med østsiden og dermed leve uden morgensol - fuldstændig som i Kolding Fjord!!!!.



Selve Kristimehamn var den første industrihavn, vi oplevede her i ferskvandet. Herop kan selv pænt store coastere komme gennem sluserne på Trollhättankanalen, og der lå da også en i havnen og lossede.



Vi fik en plads helt inde i bunden af havnen. En bøje i rumpen og snuden op til broen – der var bestemt ikke trængsel. Der lå en del motorbåde, men de skal jo altid ligge langskibs, så der var masser af tomme pladser – vi er udenfor hovedstrømmen af turister heroppe i hjørnet. Vi havde tilbagelagt forrygende 6 sm, så vi var i havn allerede kl 10.30, derfor var der dømt "direkte landgang" næsten uden formildende omstændigheder.



Selve Kristinehamn var grundlagt på jernmalm. I gamle dage var det udskibningssted for jern fra Bergslagen området. Gruberne og hammersmedierne ligger dybere inde i Sverige, men gennem de to elve der mødes og løber ud her i Kristinehamn, kunne man sejle jernet ud og få det videre ud på Vänerne og ud i verden. I 150 år var Kristinehamn så vigtig en "jernby", så det var her verdensmarkedsprisen på jern blev fastsat!!



De gamle kajanlæg, med pakhuse og værksteder var delvis bevaret, og var nu cafeer og kunsthåndværkerbutikker. Det område udgjorde "det gamle" Kristinehamn, resten af byen var som de fleste svenske byer, fuldstændig lige gader og rimelig kedelig. Vi var en tur op og ned af gaden og rundt om torvet, det var tydeligt, at det var en by udenfor turiststrømmen – centrum var præget af mange tomme butikker og sprudlede ikke ligefrem af liv.





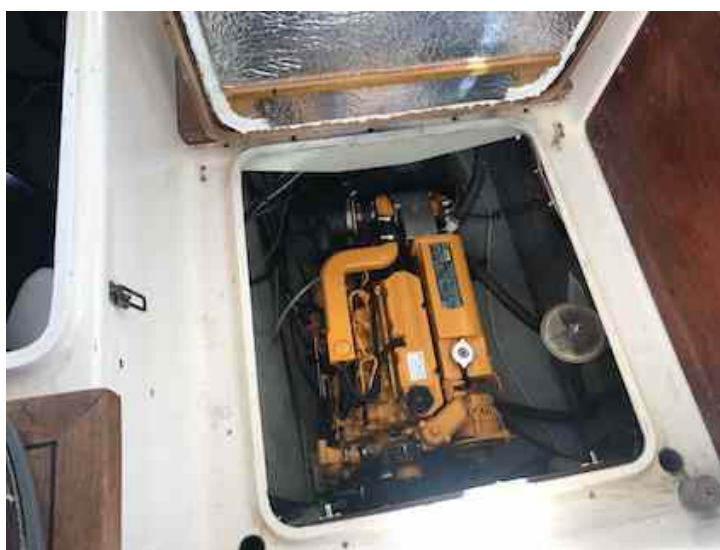
Som sædvanen er i Sverige, så havde de fleste cafeer og spisesteder ”lunch tilbud”, så vi gjorde som svenskerne – spiste dagens ret på en af dem. 85 SEK for en gang stegt fisk med kartofler og sovs, ta' selv salat med brød, saft og vand til maden og kaffe/the bagefter, med en småkage. Traditionen med alle disse spisesteder med enkel servering til frokost er, som tidligere omtalt, at svenskerne normalt ikke har madpakke med hjemmefra, men går ud og spiser i deres frokostpause, og det kan vi jo så holde liv i når nu svenskerne holder ferie :) :)

Efter byturen var vi godt møre ovenpå nattens manglende søvn, så vi fik bevilget et lille eftermiddagshvil, inden dagens fika, med lokale jordbærtærter – det var de nu ikke eksperter i :) :)





Samtidig kom koldfronten, der havde forårsaget blæsten, med en hidsig byge med regn og torden, men den var hurtig overstået, og så så det straks lysere ud igen.



Eftermiddagens opgave var olieskift på motoren. Nu havde den gået godt 100 timer siden starten hjemmefra, så det var tiden. Det er en lidt mere omfattende opgave, men vi har alt tilbehøret ombord, bare fordelt alle mulige steder. Vi har ekstra olie, oliefilter, oliesugepumpe og – meget vigtigt – et par tomme dunke til at samle den brugte olie op i. For at komme ned til motoren skal dørken i cockpittet op, og for at få den op skal trappen ned i kahytten afmonteres, så det ligner lidt et bombekrater mens det står på. Motoren fik sine 5,5 l frisk olie og et nyt oliefilter, skiwet blev samlet igen, og så var vi klar. Aftensmaden blev et par spejlæg og lidt sild på et par stykker rugbrød – det gav lidt opvask, men det havde Chefen godkendt :) :)

Dagens bad, og så lidt fjernsyn, nu havde vi både net og strøm - samtidigt:) :)

Inden køjetid blev Omniaovnen fyldt med dej – 3 dl vand, lidt tørtør, salt, sukker og en skvis olie og så blev der rørt valnøddekerner, solsikkekerner, hvedemel og speltmel i, til det endte som en meget tyk grød. Og ja det blev rørt sammen direkte i silikoneformen, så der ikke blev svinet andet. Låget på, og så blev det stillet i vasken (hvis nu det skulle hæve over alle bredder!!).

Torsdag d. 14/7

Kl halvotte blev Omnia'en sat på gasblusset på laveste varme, efter en halv time blev der stukket lidt i brødet, og så fik det et kvarter længere inden Chefen blev inviteret til prøvesmagning – det var GODKENDT. Vi spiste næsten det halve af brødet før jeg kom i tanke om at jeg burde tage et billede af mesterværket – jeg vil forevige selve processen lidt bedre næste gang :))



Da vi havde fået morgenmad var det tid til palaver – hvad skulle vi bruge dagen på. Skærgården heroppe er lidt ”dum”, der er ikke rigtigt sådan de sammenhængende øer, der giver helt lukkede ankerpladser med læ for alle vinde. Da vejrudsigten mildest talt var rodet (vindstyrker op til 12 m/s fra alle retninger mellem S, over W til N, og samtidig udsigt til regn sidst på dagen, så blev beslutningen, at med det vejr gad vi ikke ligge og hoppe i en skærgårdsbugt, så vi blev hvor vi var.



Formiddagen blev derfor afsat til at gå lidt mere i dybden med byen og egnens historie med et besøg på det lokale museum, inden vi lige rundede den MEGET store COOP butik, hvor vi kunne få ALT – altså lige undtagen de lange thefilterposer som vi manglede. Der var sågar en bod udenfor, hvor de solgte friske jordbær – så var eftermiddags ”kagen” i hus!!!

På vejen ud havde Chefen lige rundet servicehuset for at se på vaskemulighederne. Inkluderet i havnepengene var nemlig en maskinvask pr. dag, og det kunne vi sådan set godt bruge. Maskinen var optaget da vi gik, men da vi kom tilbage var den ledig, så der blev hurtigt lige sorteret ud til en vask, så muligheden kunne udnyttes :) :)

Frokost med de friske varer, og efter et lille hvil kom det lovede regnvejr, og det holdt på frem til spisetid, men at sidde i cockpittet under kalechen og bare høre det regne har bestemt også sine fordele – når bare det ikke er mange dage i træk, og vejrudsigten tydede på sejlvejr i morgen :))

Fredag d. 15/7

Gårsdagens eftermiddags- og aftenregn var afløst af klart solskin, og kalechen var ”næsten” tør :))

Dagens afgang var et kompromis. Med de ca. 5 timers sejlads der lå forude var afgang fra havnen kl 7 jo ligesom lagt fast, men der var to muligheder – op kl 7 og afgang med morgenmad undervejs, eller op kl 6 og spise morgenmad inden afgang. Besætningen krævede, at der var mulighed for at nyde afsejlingen ud gennem det snævre løb, uden at skulle koncentrere sig om også at spise morgenmad, så det blev vækkeur kl 6 - så er hun selv ude om det :) :))

Den næste tørre kaleche blev pakket sammen, og så var det ellers afgang for motor ud gennem de snævrreste løb vi kunne opdrive :))



Vejrudsigten lovede 11-12 m/s af NW – det var mere eller mindre lige i snuden, men heldigvis fralandsvind, så det burde være til at håndtere. Det første stykke var helt inde under land, så det var fint, men vi havde lige et lidt åbent stykke, og der stod der en noget irriterende sø, og motoren måtte lige have lidt ekstra omdrejninger, men med 1800 omdrejninger hold vi fint godt 5 kn op i vejret.



Det sprøjtede og røgvandet stod ind over os, så det var rigtig dejligt at sidde i læ i solen under kasketskyggen og lade Maren klare arbejdet. Vi har så også konstateret en kæmpe fordel ved at sejle i ferskvand. Ude i det rigtige hav ville sådan en tur have betydet, at vindspejlet var helt uigennemsigtigt af salt og skulle skylles i ferskvand - som skulle skrubes af for ikke at efterlade kalk!! Her i ”vandpytten” er det det herligste ”bløde” vand uden salt og uden kalk. Vandet på vindspejlet tørrer bare af sig selv, og efterlade glasset helt rent og gennemsigtigt – det er s'gu fantastisk!!!



Det er i øvrigt en relativt ”uren” skærgård heroppe, forstået på den måde, at der er relativt lavvandet og en masse skær, både under vand og ”skvalpeskær” lige i overfladen. Der er også relativt få gode oplagte ankerbugter, da de fleste kun dækker til en del af verdenshjørnerne, som vi jo selv oplevede forleden!!.

Til gengæld er skærgården sindsygt godt opmålt (foretaget af firmaet Hydrografika) og afmærkningen er fremragende, så hvis bare man – præcis - ved hvor man er, så kan man sejle rigtig mange steder også uden for ”leden”.

Dagens mål var Karlstad, ”hovedstaden” i Värmland, en universitetsby med 60.000 indbyggere. Gennem en lille omvej – den så dejlig snæver ud :) :) - ankom vi til byen og havde så to valgmuligheder. Enten den officielle gæstehavn, der ligger inde i centrum, bag en bro hvor man skal ringe og bede om åbning. Eller lystbådehavnen, der som i alle større byer er anbragt udenfor centrum og med høje moderne beboelsessiloer som nærmeste nabo.



Nu var det fredag, og vi har jo oplevet fredag aften i Sverige mange gange efterhånden, så vi valgte lystbådehavnen og en gåtur på ca. 1 km ind til centrum. Vores nattesøvn og muligheden for at sejle præcis når det passer os vandt over den sikkert hyggelige og centrale midtbyplacering.



Da vi ankom til havnen kunne vi konstatere, at det var ”færgelejepladser” - hedder officielt ”Y”bomme. I Danmark er vi jo vant til, at der er pæle i havnene, og det er vores rutiner indrettet på. Altså ind mellem pælene, en fortøjning på hver pæl, så har rorgængerens styr på agterenden og forgæsten kan koncentrere sig om at komme i land med en forfortøjning. I Sverige har de (næsten) ALDRIG pælepladser – det skyldes jo sikkert tildels, at det ikke er voldsomt nemt at slå pæle i klippebunden!! I Sverige har de pladser hvor man fanger en bøjle til agterfortøjning, eller i værste fald en havn hvor man selv forventes at smide hækankeret – det er jo intet problem for en svensker, for hele hans liv går jo ud på at smide et hækanker og så løbe stævnen ind til en klippe. Men for en dansker er det at få rigget et hækanker til lige når det skal bruges altså noget af en opgave!!. Endelig er der ”færgeleje”pladser som her i Karlstad.

Et færgeleje består i to bomme der er rigget ud vinkelret på pontonbroen, holdt oppe af pontoner, så de ligger vandret. Da bommene jo er relativt korte, så kan rorgængerens hverken gøre fra eller til, men må bare prøve at få skuden ind i færgelejet. Derefter er det opgaven at få listet et stykke tovværk i

det øje der er anbragt på enden af bommen og så få svinebundet skuden på en eller anden måde, så den ikke driver fremad. Samtidig skal forgasten så både få en forfortøjning i land OG holde skuden fri af broen, mens roergængerer forsøger at få lavet et system midtskibs, der forhindrer skuden i at banke op i broen.

Her i Karlstad var der en rar svensker, der stod klar til at tage en forfortøjning da vi kom ind. Det var jo vældigt sødt af ham, men da de her IKKE havde forfortøjningsringe på broen, men kun et par meter ude på bommen, så stod han der og holdt i snoren indtil Chefen selv sprang ned på broen og overtog sin forfortøjning igen :) :) :)

Nede agter kæmpede Skipperen med at få en forfortøjning gennem øjet på bommen. Det skulle foregå fra Pipaluk og med overkroppen ud gennem søgelænderet, da bommen var forsynet med pontoner, der kun kunne holde bommens vægt og ikke tillod at man hoppede ud på bommen. I kampens hede fiskede den manuelle udløser i min redningsvest og vesten blev udløst, mens jeg havde overkroppen og halvdelen af redningsvesten ud mellem de to wirer i søgelænderet. Der er ikke meget plads i forvejen, så med en oppustet redningsvest var der slet ikke plads. Men vi fik da konstateret at vesten kunne blæse sig op og at den i oppustet tilstand har nøjagtig nøjagtigt samme rødorange farve som Skipperens ansigt!!!!

Det lykkedes mig at komme tilbage i cockpittet, og det lykkedes for Chefen ved hjælp af bådshagen, at få listet en snor gennem ringene længere inde på bommen, men det må konstateres, at det er et system, der er udtænkt på en kommunal embedsmands skrivebord og IKKE i den virkelige verden.



Det obligatoriske besøg på havnekontoret resulterede i et totalt aflåst klubhus og INGEN muligheder for indbetaling af havnepenge – de er afgjort IKKE vant til at få gæster her i Karlstad Segel Selskab. På turen mødte jeg en indfødt og spurgte om bad og toiletmuligheder. Han var helt overbevist om, at han IKKE forstod hvad jeg sagde, men så gik det op for ham at nogle af ordene kunne han faktisk forstå – gäst, toalet – og så forklarede han hvor de faciliteter lå.

Da havde viklet os på plads, og så gik resten af eftermiddagen ellers af sig selv, idet vi havde afsat hele lørdagen til at gå på opdagelse i Karlstad, så var det kun nærområdet der skulle besøges nu.

Lørdag d. 16/7

Efter at have sovet længe (helt til kl 8) og spist morgenmad i ro og mag, var det tiden at gå ind og se, hvad vi havde misset ved at ligge udenfor byen og ikke gå ind i den officielle Gästhamn inde i centrum. Det var køligt, lidt skyet, men også solskin, så korte bukser og en sweatshirt blev anbefalet i påklædningsreglementet, dertil solbriller og kasket samt en rygsæk til evt. indkøb fuldendte outfittet, og vi begav os på vej.

Karlstad er prototypen på en svensk mellemstor by, masser af boligblokke hele vejen ind mod centrum, et centrum der desuden er totalt blottet for den charme, der trods alt findes i mange gamle danske og specielt tyske byer. Her er moderniseringen virkelig lykkedes – en udvikling der jo desværre også er på vej i Danmark, hvor havneområder fuldstændig ukritisk plastres til med ”menneskesiloer”.



Karlstad er præget af at være placeret i deltaet hvor Klarelvnen løber ud og deler sig i mange arme, der er derfor vand og broer over det hele. Det har de udnyttet vældigt smart, da de har et helt net af vandbusser der bruger elvens forskellige løb som ruter. Stoppestederne er så anbragt sådan, så der er direkte omstigningsmulighed til de ”rigtige” busruter i byen. Systemet er desuden koblet til de skærgårdslinjer vi stiftede bekendtskab med i Kristinestad, så hele skærgården er dækket ind med vandbusruter. Ruterne sejler 4 mdr. hver sommer. Vi faldt i snak med en af bådførerne, der fortalte at flere af bådene er bygget (i træ) til turistsejlad i Stockholm i 40'erne, men de var vældigt flot vedligeholdt – det brugte de så de 8 mdr. af året, hvor de ikke sejler, til!!!!

A composite image. The top part is a poster for 'Båtbuss 2022' from Region Värmland. The poster includes a logo for 'BÅTBUSS' and 'Region Värmland'. Below the title, it says 'Ta Båtbussen till våra sommarpärter. Välkommen ombord!'. There is a list of routes with numbers 90, 91, 92, 93, 94, 95, and 96, each with a description and dates. A map shows the routes in various colors. A yellow speech bubble says 'Tidtabeller' and 'sejler 4 månader om året'. The bottom part of the image is a photograph of a waterfront bus stop with a modern building in the background and a cloudy sky.

Hun kunne for øvrigt bekræfte os i, at vejret på Vänern er helt specielt. Det er relativt sjældent at have stabile vindforhold, vinden springer rundt fra alle verdenshjørner som vi også har oplevet det. Vi fik også lige vendt morgendagens planer med hende og fik bekræftet, at vi faktisk kan gå igennem de løb og snævre steder som vi har tænkt os.

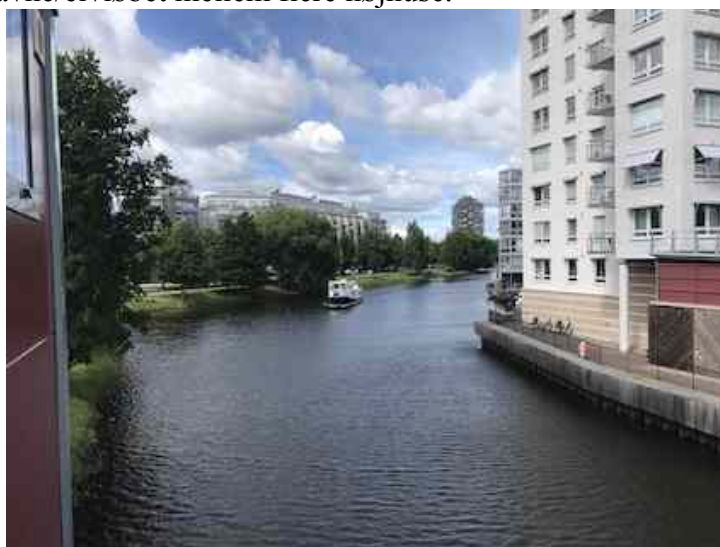


Inderhavnen var relativt tæt belagt med motorbåde i alle størrelser og faconer, men fælles var at de var bemanded med relativt unge mennesker (uden børn), og de så ud til at være trætte ovenpå gårsdagens udskejelser. På den ene kaj var opstillet en stor scene, og der var et afspærret publikums område, det var altså derfra vi havde kunnet høre bassen i går ude i sejklubshavnen godt 1 km væk!!!

Vi priste os lykkelige for vores valg af havn, en placering i inderhavnen ville have drevet os fra sans og samling.

Vi gik på opdagelse i den indre by, fandt et mindre indkøbscenter med en COOP og fik købt det mest nødvendige – som kunne overleve en vandretur på et par kilometer i en varm rygsæk!!! Det udelukkede sarte varer som mælk, kød og pålæg :(

Frokosten blev henlagt til en mexikansk inspireret café, og turen hjem gik igennem højhusbyggeriet på en anden side af havne/elvløbet mellem flere højhuse.



Da vi kom ombord, kunne vi høre, at de var gået i gang med dagens koncerter på scenen inde ved havnen, men det forhindrede os ikke i at få et lille eftermiddagshvil :) :) . Derefter fika og så var

det tid til lidt vedligehold på skuden, der er jo altid lidt der skal laves, og det var den sidste del af eftermiddagen i Karlstad med fjern livemusik helt perfekt til :) :)

Søndag d. 17/7

Kl 8 forlod vi Karlstad Segel Selskab, en havn, hvor stort set alle var hjemme, på trods af at det netop nu var højeste ferisesæson i Sverige, en havn med masser af hjemmehørende, men så få gæster – der var os og 2 svenske motorbåde – så de ikke har noget system til opkrævning af havnepenge :) :) Det generede i øvrigt ikke os at få 2 gratis overnatninger !!

Det var næsten helt stille, da vi snoede os ud af udsejlingen og så tæt langs med land som muligt. Vi bliver stadig overraskede over de enormt gode opmålinger af søkort der er foretaget, og over den ekstremt høje standard der er for afmærkning i skærgården – det meste af det ville have været sparet væk i DK :(:(.



Turen gik vestpå helt op i det fjerneste hjørne af Vänern, hvor der ligger en by der hedder ”Grums” - ja det er det officielle navn, så af den grund måtte vi bare se den. Vi havde gennem studier af søkort, havneguide og Google Earth gennemskuet, at det IKKE var noget godt sted at ville besøge. Faktisk ligger her Sverige's største papirfabrik lige ned til vandet, og bag den har de gemt selve byen. Byen kan man bare ikke komme til, medmindre man ikke er højere end 3,5 m, da de har lagt både en vejbro og en jernbanebro over indsejlingen til ”Grums Fjord”. Grums Fjord beskrives ellers som meget smuk!!!!

Da vi jo har udviklet en voldsom allergi overfor papirfabrikker som sovekammerat, og da vores mastehøjde forhindrede besejling af Grums Fjord ville det bare blive et kig, men for F....., en by der hedder Grums, den må man da bare se :) :)

Med til historien hørte også, at der op til Grums fører det, der på kortet så ud til at være den smalleste mulige sejlroute – faktisk kun en sprække mellem to øer – den måtte vi ubetinget prøve :) :)



Vi snoede os derfor gennem skærgården for motor, men dog med storsejlet sat – man er vel sejler :) :) Vejret var fint, lidt skyet og koldt – Chefen var igen iført ”svenskerbikinien”.





Da vi nærmede os sundet mellem Asundaøen og Asundatorp var det umuligt at se, hvor indsejlingen var. Vi måtte stole på kort og plotter, og styre direkte ind i skoven, og så pludselig åbnede der sig en smal kanal, med hyggelige små hytter og sommerhuse. Det var søndag og sommerferie, så der var folk i mange af dem, og de svenskere der IKKE havde travlt med bare at stirre overraskede på - måske den eneste danske sejlbåd de nogensinde havde set passere deres sund, de vinkede så armene var ved at gå af led – det var en meget interessant tur.



Generelt er det her hjørne af Vänern et område der ikke tiltrækker ret mange sejlende. Det var søndag, det var lige midt i ferietiden og vi så måske 4 motorbåde i alt, og helt ude i horisonten så vi et sejl, det var alt på 30 sm's sejlads. I betragtning af hvordan folk var ved at rive håret af hinanden for at få plads i havnene på den svenske vestkyst (og i det sydfynske!!) så var det her en oase.



Da vi kom gennem sundet, kunne vi se Grums – eller rettere vi kunne se papirfabrikken, og mellem nogle af dens bygninger kunne vi se et par høje boligblokke – der var Grums!!! Nu havde vi set det, og kunne så med god samvittighed venden snuden mod syd ned langs den halvø der næsten deler Vänern i to. Et lille stykke nede af den går et smalt sund ind til Kyrkebysjøen, og vi var enige om, at derinde så der ud til at være en bugt, som vi kunne bruge som natlogi.

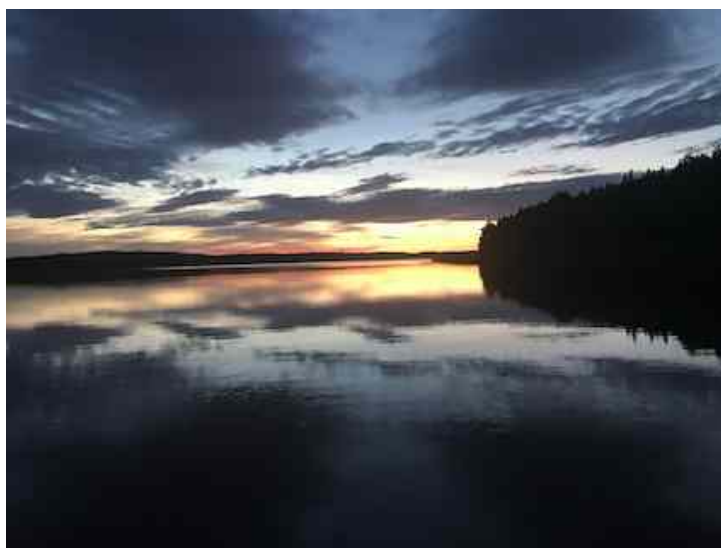


Ganske rigtigt, lige indenfor gik en bugt mod SØ, der var siv i hele bunden, så den var uinteressant for svenskere – de kan ikke få stævnen i land. Da der samtidig ikke var nogen bebyggelse rundt om den, så var den lige hvad vi havde brug for. Samtidig ville den give læ for de vindretninger der blev lovet i den svenske vejrmelding – altså SØ, S, SV og V – som sædvanlig ville den tage næsten hele turen rundt.

Søkortet havde vist, at vi ville kunne ankre på 3 m vand, men virkeligheden var, at for at få svajepads hele vejen rundt, så endte vi på 8 m!!! Det er altså voldsomt meget dybere end vi plejer, men der måtte jo så bare noget mere kæde ud – dejligt at vi havde ankerspillet til at hale det op med!!!

Den tætte sivbevoksning umuliggjorde ethvert landgangsforsøg, så vi blev bare ombord og nød omgivelserne.

Vänervejret overraskede igen, det blæste frisk af omkring W og så pludselig – som man slukkede for en kontakt, så blev det stille – helt stille, og vi kunne nyde en flot flot aftenhimmel og høre et eller andet større dyr mase sig vej inde i skoven – vi fandt aldrig ud af hvad det var??



Søndagsfilmen blev set på I-pad'en for ikke at presse strømforsyningen – vi havde nemlig OK Internet, så det skulle udnyttes.

Mandag d. 18/7

Natten var helt stille i vores ”danskerbugt”, så da vækkeuret ringede kl 6, var vi rimeligt udhvilede :) :) Vi havde ikke haft kalechen oppe – det har vi normalt ikke når vi ligger for anker. En nat for anker, der gør vi altid søklar inden vi går til køjs, så vi i værste fald er klar til at sejle med meget kort varsel, hvis vinden skulle springe eller vi skulle drive med ankeret. Det betød så, at allerede 20 minutter efter vækkeuret havde ringet var ankeret oppe og vi var på vej ud af vores bugt.



Sejladsen var rimelig ukompliceret, så vi havde valgt at spise morgenmad undervejs (billedet viser kun de sørgelige rester :) :) :). Chefen tilbød at tage ”morgenmadsvagten” (altså lave the og servere morgenmad) - måske fordi det automatisk giver ret til den første frivagt :) :) :).



Efter morgenmaden fik vi sat sejl, og for første gang i laaang tid kunne vi se frem til en tur for sejl. Vinden var omkring SW og kursen ned langs Värmlands Næs gik SSØ i, så vi kunne lige strække

op. Der var gennemgående frisk luft og det trak med tæt skydække og på chefens vagt gav det lidt regnvejr, men det generede jo ikke (Skipperen!!!!). Samtidig med regnen friskede det op, så vi havde faktisk for meget sejl på, men Chefen syntes ikke hun ville forstyrre min frivagt med den slags detaljer!!! Jeg lå fortrinligt ude i den bb's køje. Den tilhører jo normalt Chefen, men i sådanne situationer må der gerne byttes. Jo mere Pipaluk krængede jo mere lå jeg op af klædningen, så problemerne opstod først, da jeg skulle ud og have tøj på da frivagten var slut. Chefen påstod, at det var som at iagttage en skildpadde, der var kommet om på ryggen!!!



Selve kysten var uden de store højdepunkter – vi må konstatere, at der er ufatteligt meget skov i Sverige, og hvis ikke de havde sat en varde en gang i mellem, så ville det være ualmindelig vanskeligt at finde ud af, hvor langt man var kommet ned af kysten.



Vi nåede ned for enden af næsset og gik ind under kysten og fik bjærget genuaen og storsejlet og så gik det ellers ind i skærgården og gennem det smalleste løb til dato – der var regulært ikke mere end lige plads til os mellem de røde og de grønne afmærkninger.



Inde for enden af løbet lå Ekenäs, en lille anløbsbro med en campingplads, en grillbar og en toiletbygning og det var det. Men et meget populært sted for svenskerne – lidt svarende til Korshavn på Fynshoved bare uden ankerpladser. Der var på bedste svenske maner en gæstebro – den var helt optaget, men der var også et par broer med ”færgeløjer” til motorbåde. Der var et par ledige huller, så vi tog chancen – der kom vores lave dybgang os til hjælp, vi kunne lige sådan - næsten - flyde ind på en af pladserne (det var blød bund, så det hjalp lidt!!!).



Problemet var så, at vi jo nu lå på en ”privat” bro med ”uthyrade” pladser. Svenskerne har det stærkt underlige system, at de ”faste” pladser, som de selv lejer for hele sæsonen, de betragtes som ”uthyrade”. Dem kan man normalt ikke få lov til at ligge ved, for de tilhører jo en eller anden. Alle gæster skal derfor ligge ved gæstebroen, som altså er tom, når der ikke lige ligger gæster ved den. Svenskerne er først langsomt ved at indføre det danske system, med at man lige vender sit skilt fra rød til grøn når man er væk i flere dage, og så kan gæster bruge ens plads. Deres væsentligste indvending mod det danske system er, at de jo ikke kan være sikre på, at lejeindtægten så tilfalder den sejler hvis faste plads det er!!!! De har ligesom ikke forstået, at det giver indtægter til havnen som helhed, og dermed kommer det alle med fast plads tilgode:))

Nå men vi sneg os altså til at ligge på et uthyrad plads, men for dog at gøre noget, så gik vi over til cafeteria-mutter der stod for opkrævning ved gæstebroen og spurgte. Det udløste en del aktivitet, med forgæves telefonopringninger etc. men endte uden resultat, så vi blev liggende og tog chancen. Cafeteria-mutter kunne fortælle, at de havde overvejet rød/grøn systemet og så en mulighed for at få havnepenge ind på ledige pladser, men det var så altså ikke indført endnu, så vi kunne ikke komme til at betale!!!!

Vi tog en rundtur på campingpladsen og havnen, besøgte de sanitære installationer - her skulle der for første gang i Sverige indkastes mønter for at få varmt vand, så vi blev enige om at bruge det varme vand i varmtvandsbeholderen, og det var sådan set alle højdepunkter i Ekenäs – men det var et spændende område at besøge.

Ellers blev eftermiddagen tilbragt med planlægning af morgendagens sejlads, studier af vejrudsigter etc.

Aftenens underholdning blev en DVD, da vi her havde masser af strøm, men dårligt Internet – dog lykkedes det at se TV-avisen lige inden vi gik til køjs :))

Tirsdag d. 19/7

Vejrudsigten sagde, at vinden skulle starte i NV og derefter dreje til V, SV og S, så vi sov læææænge – lige til kl 8. Det var sol og sommer og vinden var svag omkring V, så efter morgenmaden var der dømt afgang kl 9. Vi sejlede hjemmavant ud af den meget smalle rende – det var nemmere nu anden gang, hvor vi vidste hvad der ville komme :))



Så gik turen ellers i zig zag gennem den skærgård, der strækker sig fra Värmlandsnæs og tværs over til halvøen der stikker op ved Lidköping. Reelt deler de to næs og skærgården Vänern i to halvdele, hvor vi nu sejlede over i den vestligste, der hedder Dalbosjön.



Da vi kom gennem skærgården gik ruten op på vestsiden af Värmlandsnæs. Hvor der på østsiden, som vi sejlede ned langs med i går, var en helt ”ren” kyst, så var der her en relativ dyb skærgård – som vi selvfølgelig skulle ind i gennem. Vi kunne have valgt at sejle ”udenskærs”, men det havde

der jo ikke været noget skæg ved :) :) Vi kunne bære genuaen et stykke af vejen, men så skulle vi sno os mere op i vinden og måtte bjerge den igen.



Der manglede skærgård det sidste stykke over til indsejlingen til Säffle, men her kunne vi igen sætte genuaen og lade Maren styre en times tid, så vi kunne spise frokost i ro og mag. Udvalget på buffet'en var dog ved at være stærkt begrænset, så vi så frem til indkøbsmuligheder i Säffle, der skulle være hovedbyen i kommunen med samme navn og 9.000 indbyggere.



Vi snoede os ind gennem Byelven, der på et langt stykke udgør kanalen og endte i gæstehavnen lige før slusen. Säffle kanalen kaldes også "Vikingeleden", da den har været besejlet helt tilbage til (i hvertfald) vikingetiden, men byelven sandede til og strømmen gjorde den vanskelig at sejle på, så efter 30 års overvejelser gik man i 1830 i gang med en oprensning af Byelven og opførelsen af en sluse for at "tæmme" strømmen – og ja vor ven "von Platen" var involveret i forarbejdet. Slusen blev indviet i 1832 og med den ene sluse blev besejling af systemet helt op til Arvika (ca. 40 sm oppe) mulig.



Vi så et par både blive sluset ned, men da vi kom gående hen til slusen for at høre lidt om hvordan det foregik, så var der ikke et øje, kun en seddel med et tlf. nr. Vi ringede og fik at vide, at man skulle melde sig pr. tlf, og så ville der i løbet af 5 min komme en der kunne trykke på knapperne – når man havde betalt de 200 SEK som en slusning koster!! Arbejdstiden er 9-18 (som på Gøtakanalen) .

Efter den information gik vi på opdagelse i Säffle, og det var igen en skuffelse – vi havde drømt om en gammel by, med noget hygge, men også her havde den svenske moderniseringstrang slået til i 60'erne og 70'erne. Det var lige, brede gader og et stort firkantet øde torv, men sjovt nok stod der næsten på ethvert gadehjørne tavler med gamle fotos, der viste hvordan det havde set ud i "gamle" dage. Bevares der var grønt, parker og fint, men miljø og hygge – nej :) :))





Chefen havde besluttet at hun ikke gad vaske op, så det måtte hun jo så betale for oppe på ”hovedstrøget”. Der sad vi udendørs og lige ud til gaden hvor de unge mænd i Säffle viste potensen frem. Op af gaden, omkring i rundkørslen og ned af gaden, over broen og vende og tilbage igen med voldsom høj og larmende ”musik”, som må have gjort det til et helvede at sidde inde i bilen. Derudover gamle amerikaneerbiler med fri udstødning og hvad de sådan ellers havde der kunne genere andre mennesker. Mange af bilerne var indregistreret som traktorer – åbenbart et smuthul i den svenske lovgivning, der gør det billigere at have sådan en kørende støjsender. Ulempen er så, at den ikke kan køre så stærkt – men det skal den jo heller ikke, bare larme !!!!

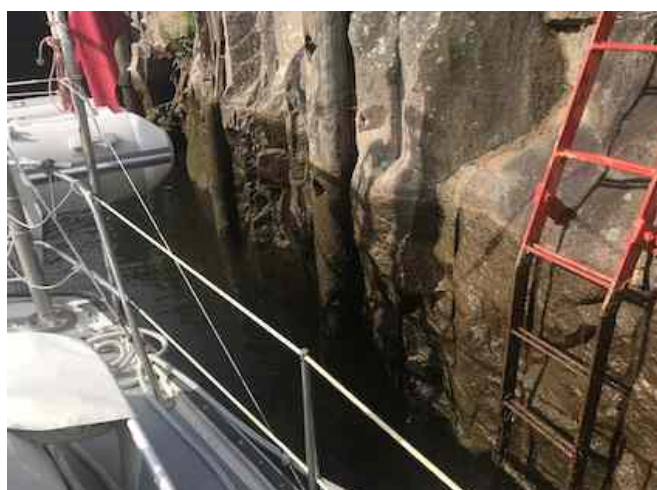


Efter maden gik turen til et supermarked, hvor der blev købt ind til de kommende dage, inden vi gennem den lokale park gik tilbage til Pipaluk og nød en helt stille lun ”sydlandsk aften”. Inden nat blev forfortøjningerne lige slækket og vi trak godt ud fra broen. På vejen op ad Byelven havde vi bemærket, at de lokale bådebroer alle havde et højt gitter afsluttet med pigtråd og låste låger ind mod land, og i byparken havde vi overværet hvad der umiskendeligt lignede en handel med ulovlige stoffer. Det signalerede lidt ”usikre” forhold og så hellere tage sine forholdsregler, med afstand til broen, låst ned til agterkahytten og indbrudsalarmen slået til i kahytten og få en go' nats søvn uden uinviterede gæster!!!!

Onsdag d. 20/7

Natten blev rolig og fri for forstyrrelser og morgenmaden blev først serveret kl 8!!!

Kl 9.30 sejlede vi over til slusen og ringede til det nummer der stod på døren. 5 minutter efter kom slusvakterne – 2 unge mænd, der åbenbart havde været i gang med morgenmaden, de havde både kaffekrus og brød med :) :)



Efter betaling af slusegebyret på 200 SEK tømte de slusekammeret for vand og åbnede porten for os. Bassinet var meget groft udsprængt i granit og der var pæle på siderne som ”afvisere”, så vi var glade for fenderbrædtet. Højdeforskellen var knap en meter og de havde lovet en ”stiltfærdig tur”, så vi havde bare fat i et par ringe for og agter og lod os føre opad. Der var ingen Niagarafos, så vi kunne sagtens holde skuden med hænderne. Da slusekammeret var fyldt blev porten lukket op og vi kunne sejle lidt frem i den udsprængte kanal, til vi mødte en bro. Her lå vi og ventede indtil de to gutter kom på cykler og besteg ”brohuset”. Så skulle vi lige have de gamle med rollatorerne over broen og så ringede klokkerne, bommene gik ned og broen gik op. Der var lyssignaler på broen, men det med at tænde det grønne lys, når vi måtte sejle igennem, gik de ikke så meget op i :)).



Broen lukkede bag os, og så sprang de på cyklerne igen og kørte frem til den næste bro. Det var så en ren vejbro, så der var ikke så mange fodgængere at vente på, så så snart de var på plads ved knapperne gik bommene ned og broen op. Samtidig havde de åbnet jernbanebroen der lå bagved, så der var fri sejlads fremad – de ønskede os en go' tur og vi lovede at ringe, når vi gerne ville ud igen!!!



Så gik turen videre op af Byelven, først var der resterne af pakhuse og siloer, og så blev det ren idyl, det var her de havde deres sommerhuse, hold da op det så hyggeligt ud, det var den charmerende del af Säffle.



Vi kom gennem en større sø og så blev det smalt igen. Så var der en bro, men denne gang var der 16 m gennemsejlingshøjde, så der kunne vi bare smutte under, og heldigvis for det, den kunne ikke åbnes!!!





Rundt om et hjørne dukkede Nysäter op. At kalde det et buldrende turistmekka ville være voldsomt langt fra sandheden, der var stille, meget stille. Der holdt den uundgåelige flok autocampere, og så var der en bro og et rødt træhus med bad og toilet - det var havnen, vi var eneste gæst.



I Nysäter var der vikingemuseum og en vikingeby som vi selvfølgelig skulle besøge :) :) Nysäter havde været et vigtigt knudepunkt langt tilbage i historien og også i vikingetiden. Vandvejen fører hele vejen op i Norge, og har været færdselsåren for mennesker og varer. Den sidste weekend af juli afholdes der et vikingemarked her på stedet, med håndværk og boder af enhver art. Der har også siden middelalderen været kvægmarked i Nysäter – vi så den gamle markedsplads med staderne.





Vikingebyen og udstillingen var interessant, og de solgte is og kolde sodavand – det var også interessant, da temperaturen lå og kogte på 30-31 grader og solen skinnede.

Efter køligheden i museet gik turen op ad bakken til centrum af Nysäter – et vejkryds, der dog blev formildet af en antikvitetshandel og så ”vikingehallen” - det lokale ICA marked.



Da vi kom ned til gæstebroen troede vi næsten ikke vores egne øjne, der var kommet 3 motorbåde, så der var lige ved at være trængsel – men det er jo også den absolutte højsæson her i Sverige. Vi ringede til brovagten og bestilte broåbning til 9.30 i morgen. Igen var vi så langt væk fra turisternes ”hovedgade”, så der ikke var fast bemanning på broerne – selv i højsæsonen!!

Der kom så yderligere en sejlbåd og en motorbåd – så nu var der trængsel. Sejlbåden kom til at ligge uden på os. Det viste sig at den og motorbådene alle var hjemmehørende i Arvika, så når de talte sammen indbyrdes på Värmlandsk, så kunne det lige så godt have været kinesisk, det var fuldstændig uforståeligt. Heldigvis kunne naboen tale et forståeligt svensk også (han kaldte det dansk!!!!), så vi kunne snakke sammen og få svar på nogle af vores mange spørgsmål om Sverige og svenskere :) :).

Vi kunne se at hans mast var noget højere end Pipaluk's og han kunne fortælle, at den var 18 meter, men at de to broer på Säffle kanalen der i søkortet stod til 16 meter, de faktisk var lidt højere, så når vandstanden ikke var for høj kunne han netop gå under. Det havde dog kostet ham en ankerlanterne og en antenne engang, og ved højvande måtte han have masten kørt udenom og sat i længere nede. Da skuden samtidig stak 2.25 gav det også problemer ved lavvande :) :) - kort sagt den mindst egnede båd til farvandet lige her. Han havde dog været langt omkring med den, og han kendte faktisk Ballen havn!!!

Alle var enige om, at vores bestilte bro-oplukning kl 9.30, den passede fint, så de ville med.

Torsdag d. 21/7

Vi vågnede til havblik, sol fra en skyfri himmel og en temperatur der bare ville opad. Morgenmad og klargøring i alle fartøjer. De mindre motorbåde kastede los og sejlede under den lukkede bro, mens vi andre lå og ventede lidt til klokken var præcis 9.30 og broen drejede til side, så vi kunne komme afsted. Vi holdt os lidt tilbage og lod de lokale føre an, vi skulle jo have tid til at se det hele :) :)



Det var 25 sm gennem sivskove og over større åbne søer, med landbrug spredt over landskabet, og

sommerhuse og hytter. Der var kajakker og kanoer – flere af dem lå i telte på øer og næs – der er ”allemandsretten” fantastisk. Man må slå et telt op overalt – undtagen i dyrkede marker og i folks haver, men ellers er der fri adgang til en enkelt overnatning. Det blev udnyttet her af joller og kanoer og kajakker på sommerferietur.



Vi kom forbi køer der stod i vand til knæene for at blive kølet af og forbi Sveriges korteste ”officielle” trækfærgerute, og under endnu en 16 m bro.



Landskabet blev ”højere” jo længere vi kom op ad systemet, der var golde klippesider og ellers skov, skov, skov og ind imellem lidt græsmarker, et spændende og fremmedartet landskab.



Det var enormt fristende at finde et sted at ligge for anker, men vejrudsigten lovede muligheder for skybrud og ellers regn fra i nat, så vi valgte det sikre – at gå i havn i Arvika. Det var samtidig vores absolut nordligste havn. Vi er lidt ØSØ for Oslo, og kun ca 40 km fra grænsen til Norge. En smule nord for Arvika slutter den sejlbare del af elven (for os), der er en bro på 3.4 m. Den var der jo så ikke i vikingetiden, hvor de kunne fortsætte op mod Norge.

Indsejlingen til den vig hvor Arvika ligger (Kirkebugten) er spærret af en højvandsikring, til brug når smeltevandet om foråret får vandstanden i elven og søsystemet til at stige. Det stod åbent nu, og der var lige plads til Pipaluk :)





Arvika er en relativt stor by – 15.000 indbyggere – og de har en stor lystbådehavn. 90 % er motorbåde, men der er enkelte sejlbåde. Som sædvanen er i Sverige, så skiltes de ikke med om pladserne er besat eller ledige, så vi måtte tage chancen med en plads, hvor der ikke var fortøjninger og så håbe.

Jeg sprang i land med penge og telefon for at betale havnepenge, men nu kom der åbenbart så sjældent gæstesejlere, så de ikke havde noget system til indbetaling af havnepenge – jo der var et nummer som man kunne ”Swish’e” til – men det kan vi ikke, da det kræver en svensk bankkonto, lige som vores danske Mobilepay. Jeg talte med en lokal der kom i bil, og han fortalte at koden til bad og toilet var 3112 (man skulle bare huske på nytårsaften!!), og at vi for øvrigt ikke skulle spekulere så meget i det med at betale :) :))

Imens havde Chefen sat kalechen op som ”bimini” - med luft ind alle steder – til skygge, og så krøb vi ellers ind i skyggen. Det var stadig fuldstændig stille, men der var ved at komme skyer på himlen – og temperaturen nåede 32 grader i kahytten. Det var dejligt med en varm kop kaffe og the !!!

Mens vi sad og hang over kaffe og the begyndte det at regne, det var ellers først varslet til tidligt fredag, men kom altså nu. Det var stadig voldsomt varmt, og nu var vi så nødt til at lukke vandtæt også, men så havde vi da ikke dårlig samvittighed over ikke at drøne rundt og se på byen :))

Fredag d. 22/7

Dagen startede temmelig brat da vi omkring kl 4 fik en voldsom torden indover. Når der er torden, så samler vi lige det vigtigste elektronik – telefoner, I-Pad's, computer og bærbar VHF og putter det ind i ovnen. Derinde vil de kunne overleve selv et direkte lynnedslag, da de er omgivet af metal (Faraday's bur). Resten af den elektroniske udrustning vil vi så miste, men da vi har kort og GPS på Pad's og telefoner, så har vi mulighed for navigation og kommunikation bagefter. Vi har heldigvis aldrig haft behov for at efterprøve teorien, men det er vores faste ”tordenforholdsregler”, og de blev så iværksat kl 4.



I forbindelse med tordenen begyndte det også at regne – det regnede meget og det blev ved med at regne, faktisk hele dagen frem til ved 16 tiden. Der kom så meget regn så vandstanden i søen steg – vi kunne se det på vinklen af landgangsbroen fra pontonen vi lå ved. Da vi kom i går gik vi opad, det gjorde vi ikke længere sidst på dagen i dag. Samtidig med regnvejret faldt temperaturen lige 15-16 grader, så blev der behov for tøj igen :))



Chefen havde spottet at der, som det er sædvane i svenske havne, var vaskemaskine og tørretumbler inkluderet i havnepenge (som vi så ikke betalte :) :)), så når vi nu ikke kunne sejle, så kunne hun vaske en maskinefuld. Hun sprang derfor ud i regnvejret med en sæk tøj, stoppede det hele i maskinen og opdagede så, at der ikke var noget strøm. Faktisk var der slet ikke noget strøm i bygningen, men der kom en dame der skulle gøre rent, så Chefen forventede at hun ville gøre noget ved problemet.

Op ad formiddagen var vi begge på skift oppe for at se om problemet var løst, men det var det ikke, så til middag ringede vi til havnens officielle telefonnummer for at høre. Det var åbenbart ikke noget de ville kigge på, men jeg kunne jo prøve at gå ind i klublokalet ved siden af, der sad sikringerne. Jeg fik også koden til døren og gik på opdagelse, og sandelig om ikke det (som forventet) var HFI-relæet, der var slået fra p.g.a tordenvejret. Så blev vaskemaskinen startet!!

Ellers gik dagen med elektronisk underholdning i kahytten, læsning og den slags.



Da så dagens vask skulle i tørretumbleren, så viste det sig, at den slog sikringen – nu vidste Chefen så hvor sikringerne sad, hun gik ind og slog dem til igen, men faktum var, at den ikke kunne køre – øv altså, det var ikke lige vejr til at tørre tøj udendørs, så det måtte op at hænge under kalechen for natten.

Aftensmaden blev en pakke hakket ko fra køleboksen sammen med en omgang kartofler, løg, chili, og hvad der ellers sådan lige var i beholdningerne. Efter 45 minutter i trykkogeren var det et fyrsteligt aftensmåltid, og sandelig om ikke det nåede at blive tørvejr til badetid :) :).



Lørdag d. 23/7

Morgenen oprandt med tørvejr, letskyet, svag vind og sol – kort sagt – vi var tilbage på sporet :) :)

Alt det våde vasketøj, der havde henslæbt natten under kalechen og alle mulige andre steder i cockpittet, blev hængt op i riggen til tørring, og efter morgenmaden var det så endelig tiden at se nærmere på Arvika.



Lystbådehavnen var afskåret fra byen af hovedjernbanen fra Stockholm til Oslo, med kun 2 mulige overgangssteder. Vi startede derfor med at gå ”udenfor” banen, langs vandet om til den gamle havn.



Der var et par gamle pakhuse fra byens tid som havneby, men ellers intet liv – det var faktisk et af de første steder vi har oplevet, at de ikke havde en eller anden form for ”turistdamper”, der kunne tage turister med på udflugter – måske var der simpelthen ikke turister nok – selvom autocamperne fyldte godt op ned mod vandet!!!



Fordelingen af autocampergæster kontra sejlere blev meget godt illustreret ved opkrævningsmetoden. Autocampere skulle logge ind på en side på nettet og betale for opholdet før bommen til havneområdet lukkede op for dem, men der var ingen opkrævning af havnepenge for de ganske få der kom sejlen – men hvem klager!!!



Ved havnen var den ene overgang over banen, op til byen igennem byens park, med forskelligt farvede åkander og alting. Byen var ikke helt så uddød, som vi tidligere havde oplevet svenske

byer, men det var også lørdag middag, og der var loppemarked på torvet. Vi spejdede dog forgæves efter en cafe med lunchtilbud, men fandt til gengæld ”trefoldighedskirken”. Den blev bygget i 1910 da ”byen” før da ikke havde haft kirke, men bare en forsamlingsal. Kirken var et udpræget eksempel på ”skønvirke” eller ”jugend” stilen – ikke lige vores kop the, men så fik vi set det med :) :)



Byturen blev afsluttet med et besøg i COOP, der lå passende i nærheden af den anden overgang over jernbanen, så der ikke var alt for langt at slæbe det indkøbte.

Vel ombord blev det nu knastørre vasketøj bjærget, tørresnorene rigget af og Pipaluk igen omdannet til et skiw. Undervejs i processen lykkedes det også, at få lidt frokost fra buffeten, der nu var fyldt op igen – det er dejligt med en fyldt køleboks (men ikke altid nemt lige at finde det man skal bruge :) :)



Klokken 13 smed vi los og så gik turen for motor helt op i den nordlige ende af søen, der hvor elven fra Norge løb ud. Der nåede vi vores nordligste position nogensinde: 59 grader 40 minutter nord – det er faktisk kun 14 km sydligere end bunden af Oslo havn!! Af elven – der jo engang var færdselåren ind i Norge – var der kun et udtørret elvleje tilbage. Ved udløbet lå et nedlagt savværk der engang var drevet af elvens vand. Resterne af det skinnesystem de havde til at trække tømmeret op, når det kom flydende ned af elven, var der stadig, og lige ved siden af savværket var der en lille ”farm” hvor det tilsyneladende havde været en lille havn.





Det var simpelthen for spændende til ikke at udforske, så for lavest mulige omdrejninger og med øjnene klistret på ekkoloddet ”føjte” vi os langsom indad. Der var vand nok til Pipaluk, og med opbydelse af alle Chefens atletisk evner blev hun sat i land på den ene side og fik en forfortøjning rundt om et træ. Så bakkede vi lidt ud og jeg fik Nuka søsat og roede over til den anden side med en meget lang fortøjning. Jeg havde egentlig udset mig et træ, men lige hvor jeg kom ind, var der anbragt en ring i granitten, som kunne bruges.

Pipaluk lå nu som i en andedam, holdt på plads for og agter, og med en del blade på fordækket fra forstagets nærkontakt med træernes grene. Det var et super sted – underligt at det ikke var afsat på søkortet. For at finde ud af lidt mere om stedet blev der søgt på Google – vi havde heldigvis god Internetforbindelse. Det bevirkede at sandheden om vores lille fredelige sted kom frem.

Google Earth afslørede, at grunden til at der ikke var vand i elven var, at den var spærret af en dæmning lidt højere oppe. Bag ved dæmningen var der en række søer (altså rigtig meget vand), og det vand løb ned gennem et vandkraftværk og ud i søen – rigtigt!!!! - gennem den kanal vi lå i. Det var altså IKKE en gammel havn, men en del af vandkraftværket, og hvis de åbnede for turbinerne, så ville vandet vælte ud på tværs af hvor vi lå med Pipaluk – det var altså det, det der gule advarselsskilt inde på klipperne betød, og ikke som vi troede ”nedstyrtningssfare” -
DANSKERE!!!!!!



Det krævede ikke meget Palaver at beslutte, at der skulle vi IKKE sove, så fortøjningerne blev bjerget og vi listede lidt slukørede ud af farezonen. Ude på søen blev søkortet nærstuderet, og ovre på sydsiden så der sandelig ud til at være en mere ”almindelig” bugt, som vi ville kunne bruge til natlogi. Der lå godt nok nogle huse derinde, men vi valgte, at det skulle være den, og heldigvis lød det da ikke, som om der skulle være ungdomsfest i nogen af husene, selvom det var lørdag aften!!!

Som det ofte er tilfældet her i Sverige var der dybt langt ind i bugten, og for at få svajeplads endte vi på 6,5 m vand.

Vandet var helt blikstille og freden lå tommetykt over sceneriet.



Søndag d. 24/7

Natten var lige nøjagtig så fredelig som vi håbede, så efter en god og uforstyrret nattesøvn – uden mareridt om brusende udløb fra kraftværker!!! - vågnede vi til en stille, grå og kold morgen. Planen var, at vi stille og roligt skulle ned ad Säfflekanalen igen, der var ingen anden vej, men vi havde ikke travlt, så der var udset et godt ankersted til natten nede på den anden side af Nysäter lige nord for Säffle.

Vi var oppe ved 8 tiden og var enige om, at morgenmaden kunne vi spise undervejs, det var rimeligt åbent vand som ikke krævede den store navigationsindsats :))

Da jeg kørte ankerkæden op med spillet lykkedes det at få spillet til OGSÅ at ”sluge” spuleslangen, så det hele blev blokeret, heldigvis da ankeret næsten var ”på dæk”. Jeg fik fisket ankerkuglen op, og så kunne Chefen sejle, mens jeg måtte skille spillet ad for at få slangen fisket ud igen og få ankeret kørt det sidste stykke op.

Det stykke slange der havde været inde i spillet var færdigt med at se godt ud, så det var ikke tjenligt til at ”holde” vand, men heldigvis var det det ”nederste” stykke af slangen der var skadet. Efter at have forsynet mig med værktøj, stak jeg hele overkroppen ned i ankerbrønden, fik løsnet spændebåndet og kunne endevende slangen, så den igen kunne fungere.

Da alt det tumult var overstået, blev det tid til morgenmad, som Chefen i mellemtiden havde anrettet mens Maren havde styret.



Turen gik videre sydpå i Galsfjorden, hvor det var vældig gang i kanoturismen, det er virkelig her de ”havgående” skiwe møder indenskærs fartøjer :) :)



Vi kom igennem snævringen med den første højbro og ind på Björnöfjorden, alt imens vi fik studeret svensk skovbrug – helt nyfældede områder og områder i alle stadier af genvækst.



I Björnöfjorden lå et større igangværende savværk, som måske er det der forarbejder træet fra området? Ramperne fra vandet til at trække ”flådet” træ op på var intakte og så faktisk ud til at være i brug, så måske kommer der stadig lidt træ på den måde??

På vej ned gennem fjorden sad vi og kiggede på kortet, og der nede i den sydlige ende, så det ud som om der var en passende ”danskerbugt”. Godt nok var savværket i nærheden, men ikke så tæt på, så det ville blive ubehageligt. Bugten havde alt hvad vi kunne ønske – ingen bebyggelse umiddelbart ned til, læ for alle vinde mellem NW og Ø og frem for alt en tilsyneladende jævnt skrånende bund til at ankre på. Det var ikke helt så langt som vi havde regnet med at sejle, men på den anden side, så er der tilsyneladende udsigt til nogle blæsende og regnfulde dage, som ikke fristede til at have travlt med at sejle ud på Vänerne.

Vi tog en hurtig beslutning og satte kurs inden om øen Svineryggen – vi holdt god afstand, da vi jo har meget smertefulde erfaringer med en ”Svineryg” ved indsejling til Varde å :(:(Vi kom dog forbi med dybder på ikke under 6 m og listede os ind i vores bugt. Den levede op til alt det, det så ud til i kortet, og snart kunne vi lade ankeret gå på behagelige 3,5 m vand omgivet af træer, siv og en lille stump sandstrand.



Dagens etappe blev 17 sm og det passede lige med frokost og en middagslur :) :)



Mens vi sov var vinden som lovet tiltaget fra SW, så det susede i trætoppene over os, og stranden var indtaget af børn og voksne og ud fra deres snak kunne vi forstå, at de ikke var her fra sognet – der blev nemlig talt tysk!!



Vi havde egentligt overvejet at ro en tur i land efter aftensmaden, men dels blev vejret gråt og trist, med begyndende regn og dels havde Skipperen kastet sig ud i projekt fiskefrikadeller, så der var en del opvask til Chefen efter kampen :) :)

Efter det daglige bad i cockpittet var der dømt afslapning i kahytten – med dejlige gammeldags bøger :) :) - Internetforbindelsen var irriterende dårlig, og vi ville ikke bruge strøm på TV og en DVD film, så det blev på den gammeldags manér.

Mandag d. 25/7

Vinden stod relativt frisk fra SW natten igennem og vi fik lidt finregn tidligt om morgenen, men vi lå som i en skovsø, og mærkede kun blæsten fordi det susede i træerne omkring os.

Den stod på langsom morgenmad i kahytten (vi gad ikke rigge bordet op i cockpittet), og efter nærstudier af diverse vejrprognoser blev beslutningen, at sejle langsomt ned mod Säffle og bruge endnu en nat for anker. Prognoseerne berettede om blæst fra SW mandag og tirsdag, så det først onsdag vil være fornuftigt at stikke snuden ud i Vänern igen. På den korte bane skulle eftermiddagen byde på regn!!

Vi ringede til brovagten på drejebroen ovenfor Nysäter og bad om broåbning kl 12 – vi kan altså godt vænne os til, at man bare kan ringe til brovagten og bestemme hvornår broen skal lukke op !!!!!

Ankeret kom op uden ”utilsigtede hændelser”, og kl 10 gik turen så for motor ned af Byelven mod broen. Det var blæsende, men vi havde den lige i snuden, så der var læ bag vindspejlet, også når der kom en byge og ramte os.



Det var jo nøjagtig den samme tur som forleden da vi sejlede opad, men det var alligevel en anderledes oplevelse at se det fra denne side. Landskabet så desuden helt anderledes ud med lavthængende skyer der ”skrabede” de højeste toppe omkring os. Vi kom gennem ”16m broen” og fra denne side lignede den et hul i skoven.



Der var stort set uddødt på elven og søerne, et par joller med fiskere men ellers fuldstændig øde, der var ikke meget sommerferietrængsel over det. Pludselig dukkede der dog en modgående motorbåd op. Der var desværre ikke noget hjemsted på den, men den var svensk, så vi gættede på at den var fra Arvika og på vej hjem ligesom de andre vi havde mødt.



Lige før broen i Nysäter ligger vikingebyen Gladhem, som vi besøgte på turen op. Idag var der mere aktivitet, bl.a. lagde deres vikingeskib ud på togt med en besætning der bestemt ikke var øvet i roningens svære kunst, det så stærkt undeholdende ud og vi holdt go' afstand for ikke at ødelægge deres rytme - mere end den var :) :)

Vi var et kvarter i god tid ved broen, så vi lå lige og ventede lidt, og på slaget 12 lukkede han op. På den anden side lå en tomastet med gæsteflag i riggen – altså var han udlænding. Hans nationalitet kunne ikke rigtigt bestemmes, flaget var helt snoet sammen, men hjemhavnen lød engelsk – måske en af kanalørerne. Men tænk en udlænding på vej op af Säfflekanalen – det var stort!!!

Vi havde haft sådan lidt mere seriøs regn ved brogennemsejlingen, men det klarede lidt op på vej ned over den sidste sø (Harefjorden). Vi havde udset os en meget smal sprække nede i den sydlige ende lige ovenfor Säffle – og nej vi var IKKE blevet afskrækket af vores oplevelse med udløbet fra kraftværket, vi har stadig en hang til smalle sprækker :) :)

Da vi kom ned til indsejlingen viste der sig den mest idylliske skovsø – den var ikke stor, der var faktisk ikke svajeplads til en ”dansker ankring”, men der var nogle betonrester fra en anløbsbro/udskibninganlæg. Med stævnen ind og godt med fendere i stævnen og en agter fortøjning skråt ud til et træ, så det faktisk ud til at der lige var en reserveret plads til os.

Under havnemanøvren begyndte det at regne – sådan RIGTIGT at regne – det stod ned i stænger så jeg fik trukket kalechen op i lyntempo mens Chefen blev færdig på fordækket. Op med bordet og 13.30 efter hele 16 sm sejlad kom der frokost på bordet.



Mens vi spiste måtte jeg erkende at agterfortøjningerne ikke var helt på plads, så iført shorts og intet andet måtte jeg ud i regnen og få det på plads, men da det var i orden, så var der intet andet at tage sig til end at sove til middag, men det er vi så også relativt skrappe til :))

Heldigvis klarede det op ved 18 tiden, så der blev mulighed for en hurtig tur i land, og for at få taget et par billeder af stedet inden det sædvanlige aftenritual med madlavning, opvask og bad i cockpittet. Det er altså meget nemmere lige at komme en hurtig tur i land når man har fat i land med i hvertfald den ene ende. Det er OK at skulle ned i gummibåden og ro i land, men så skal vejret være mere ”indbydende” :))





Tirsdag d. 26/7

Natten forløb helt stille her i skovsøen, jeg vågnede dog kl 0130, dels af den grund som af og til driver mænd i min alder ud af køjen, men også fordi jeg havde glemt noget!!!! Jeg havde glemt at lave dej til franskbrød. Vores franskbrøds-situation var efter 3 nætter ude i ”det vilde” ved at være lidt anstrengt, og jeg havde planlagt friskbagt franskbrød til morgen. Jeg forsøgte at overbevise mig selv om, at der godt lige kunne blive nok af den sidste endeskive, men når først tanken var der så.....

Altså stod jeg op, fandt ingredienserne frem og fik lavet en dej, der kunne stå og hæve til morgenmaden.

Da jeg vågnede – sådan ”rigtigt” – var det så bare at fylde dejen i Omnia'en, lade den efterhæve 1/2 time inden den blev drysset med birkes og sætte den på gasblusset – laveste blus og 50 minutter, så var der friskbagt brød – uhh den duft der bredte sig ud i forkøjen!!! Det blev rigtigt godt, bedre og større end det første jeg lavede – øvelse gør mester :))



Vi tog god tid til morgenmaden, natten havde givet regn og kalechen drev af vand, men den nåede ikke at tørre fuldstændig, inden vi ringede til slusen i Säffle og bad om at komme gennem jernbanebroen kl 11.30. Så pakkede vi sammen og gjorde klar til at tage af sted. Inden vi sejlede kom der en mand gående, det viste sig, at han var ejeren af området, så vi fik sagt tak for en god nat, og fik spurgt lidt til området, og navnlig anvendelsen af de betonfundamenter vi lå ved. Det viste sig, at det havde været et anlæg, hvor de havde hentet tømmer op af søen og læsset det på lastbiler for videre transport til savværk i Säffle. Tømmeret var blevet bugseret hertil af slæbebåd, og den havde fyldt hele vigen med tømmer. Processen var fortsat helt frem til engang i halvfjerdsene, hvor firmaet var gået konkurs. Hele maskineriet var blevet afmonteret og var i dag i brug til bådoptagelse

på Dalslandskanal.



På vejen blev Chefen grebet af en pludselig rengøringstrang, det var nu meget velkomment, da nattens ”parkering” havde medført en del rester af den lokale vegetation på dækket, så der blev spulet og skrubbet dæk – hold da op hvor det pyntede :) :)



Turen gik nu de formidable 3,5 sm ned til jernbanebroen, hvor vi ankom 11.20. Vi blev ringet op af slusevagten, der fortalte at han desværre først kunne åbne jernbanebroen 11.50, da der kom tog der skulle over, så vi landede på ”afviserværket” og holdt pause.



Kl 11.50 ringede han med klokken og lyset begyndte at blinke da broen langsomt svingede op, så vi kunne sejle igennem. Han sad jo (vidste vi nu) i kontrolhuset på den efterfølgende vejbro og styrede slagets gang, så så snart vi var gennem jernbanebroen, så lukkede han vejbroen op for os. Da han havde lukket den, så tog han sin cykel og kørte hen til den næste vejbro – op gik den, og da vi derfra nærmede os slusen, så lukkede hans kollega portene op, så vi kunne sejle direkte ind – helt alene !!

Vi fangede et par øjer i de meget ujævne slusesider, og jeg kravlede i land og fik betalt vores sluseafgift på 200 SEK, og imens begyndte Pipaluk og Chefen turen ned, så det var lidt besværligt at komme tilbage ombord - superfin service og vældigt hyggeligt.

Vi kom ud lige ved Säffle gästhamn, og der lå 5 skiwe – alle med breddesiden til, på trods af at der var agterbøjer. Vi snupede en bøje og stak stævnen ind mellem 2 motorbåde. Den ene var norsk og den sejlede relativt hurtigt opad, tilbage var så bl.a. en tysk sejlbåd – den første tysker vi har set i ugevis. Det var nu let, at se det var en tysker – mand og kone gnubbede og gned, vaskede og pudsede, så vi overvejede at invitere dem ombord på Pipaluk :) :)



Chefen mente at hun havde vasket rigeligt op i den sidste uge, så hun forlangte at spise ude, og som en klog mand føjer man jo sådan et ønske, når det nu indebærer at hun selv skulle svinge dankortet :) :)

Det blev den bedste gang Moules Frites (muslinger og fritter) vi nogensinde har fået – hold da op det var godt – og så i Sverige !!!!!

Aftenen blev klar og kølig og himlen blev efterhånden fuldstændig skyfri – dejligt efter en noget regnfuld periode.

Onsdag d. 27/8

Vågnede til sol og lidt køligt, men dejlig vejr. Langsom morgenmad og kl 10 afgang fra Säffle ud mod Vänern. Säfflekanalen kan virkelig anbefales, det har været en stor oplevelse, selv om vi ikke så hverken elg, bæver eller jærv, men vi så da to rådyr!!! Planen for dagen sagde Åmål. For en uge siden da vi kom til Säffle, var der en lokal svensk sejler der varmt anbefalede Åmål, det var en dejlig by, for som han sagde, så lå Systembolaget lige ovenfor havnen – og han så bestemt ud til at vide hvad han talte om :) :) :

Vi listede lige så stille ud af Byelven og da vi kom ud på det åbne ”hav” satte vi genuaen og stoppede motoren – det var dejligt!!!. Vinden var rigtig frisk fra NW så vi havde halvvind de første næsten 3 sm indtil vi skulle rundt om nogle skær og op mod Åmålsfjorden. Det var så kort et stræk så vi simpelthen ikke gad rode med storsejl også, men vi kunne holde 4.5 kn for genuaen alene så det var da ok.



Henne ved hjørnet rullede vi genuaen sammen og zik-zakkede for motor ind til Åmål – en samlet

rejse på hele 10 sm !!!!



Åmål så ud til at være en spændende by – også når man så bort fra Systembolaget!!!, der var gæstehavn med snuden op til havnepromenaden og masser af ledige pladser, så vi snupede professionelt en bøje med ”svenskerkrogen”, fik to forfortøjninger i land og halede op i agterfortøjningen og så var vi på plads.



En søgning på nettet havde antydnet, at der i Åmål var noget så eksotisk som en forhandler af bådudstyr, så jeg sprang i land, mens Chefen fik et frikvarter. Jeg tog turen rundt om havnen og ud til erhvervshavnen, og sandelig der lå faktisk en udstyrsforhandler og han HAVDE nye CO2 patroner til vores redningsveste. Det havde vi forgæves ledt efter i samtlige havne siden min vest på forsmædelig vis blæste sig op.

Jeg kom tilbage med fangsten – jeg havde for en sikkerhedsskyld købt hele hans lagerbeholdning - 2 stk!! - og fik monteret den nye patron i min redningsvest. Det var dejligt, vi havde slækket lidt på sikkerheden den sidste uge, min ”off-shore” sejlervest er ikke så behagelig at have på !!

Da vi atter var samlet tog vi begge et frikvarter inden kaffe og the, og så var der dømt bytur. Åmål var noget så sjældent som en hyggelig svensk by, der var faktisk enkelte gamle huse i centrum og en rimelig gågade, så det var en glædelig overraskelse. Selvom Åmål markedsfører sig selv som ”Vänern's perle” så er det jo ikke altid det helt holder, men her var det faktisk rigtig.



Vi fandt også Systembolaget og kan bekræfte vores svenske hjemmelsmands oplysning om, at det ligger rimeligt tilgængeligt!!!!



Vi syntes faktisk så godt om Åmål, så vi på stedet blev enige om, at blive en dag ekstra for at se lidt mere af byen inden vi skulle ud i Tösse skærgård, der ligger syd for.



Havnepengene var rimelige (200 SEK, svarende til 150 DK) og indbefattede på vanlig svensk manér el, vand, bad og alting.

Der var sol i cockpittet, og med kalechen på var der lunt og dejligt, så der blev badet i varmt vand i servicebygningen og spist ombord.

Torsdag d. 28/7

En dag med en langsom start og morgenmad kl 8 i cockpittet i sol og dejligt varmt – under kalechen!!!

Dagen var afsat til et grundigt kig på Åmål's seværdigheder, så da vi regnede med, at selv svenskerne var vågne, gik vi i land kl 10. Først op på toppen af Kungsberget der er en klippekold lige ved siden af den gamle del af byen. Her har skiftende svenske konger siden 1895 skrevet deres autografer på en granit bautasten, og derudover var der en flot udsigt over byen og omgivelserne, og også over til dybvandshavnen, hvor der var fuld gang i opstilling af scene etc. til aftenens musikalske optræden.





Så gik turen ned i den gamle del af byen, hvor det ældste hus var fra 1714, og en del af bebyggelsen rundt om det gamle torv var intakt. Det gamle torv var nu park og faktisk rigtig hyggeligt. Videre gennem byen og op til kirken, hvor vi – selvfølgelig - var inde. Kirken er relativt ny, bygget i begyndelsen af 1800- tallet som afløser for den gamle kirke fra 1600 tallet, der ligger helt nede ved havnen og i dag bruges til div. Kulturformål.



Det blev en 2 timers grundig byvandring, og så havde vi også set hvad Åmål kunne byde på :) :)

Frokost og hvil, og så stod den på museumsbesøg. Åmål har som enhver svensk by med respekt for sig selv et "Hembygdmuseum", her var det i et gammelt pakhus nede ved havnen og det var som alle steder drevet af frivillige ildsjæle, der samlede alt hvad de kunne få fingre i af gamle sager fra egnen. Der var ikke nogen stor museums-pædagogik bag udstillingen, det var alt hvad de havde fået doneret og arvet fra egnen. Det var sjovt at se at Åmål havde haft en båd-motorfabrik og en motorcykelfabrik, der var berømmet (i samtiden!!) for at fremstille fantastiske motorcykler, der satte rekorder på banerne i mellemskrigstiden.



Der var også interiører fra den lokale lægekonsultation og tandlægen, fiskeredskaber, køkkenredskaber, stenøkser og en meteorit der var faldet ned i området omkring 1900 :) :)

Meget underholdning for 40 SEK pr. person!

Efter således at have fået tanket op med kultur var det tid til fika, det blev i dag et par isvafler i solen.



Så var det tid til indkøb, og her havde såvel COOP som ICA hver en stor butik lige oppe ved Systembolaget, så det var indenfor rimelig bærefast.

Chefen havde for længe medtalt, at hun agtede at betale sig fra arbejdet til aften, så turen gik tilbage til byen, hvor en lille græskinspireret snask leverede et glimrende ”hverdagsmåltid”, inden vi vel tilbage ombord gik i ”bade – mode”.

Musikken på festivalpladsen kunne vi ikke høre så meget til, men der var rigtig mange parkerede biler overalt, masser af motorbåde i havnen og Kystbevogtningen var på rundtur efter ”fyllesejlere”.



Desværre var alle egnens unge lømler med deres traktorindregistrerede støjsendere kaldt til Åmål, hvor de konkurrerede om at at genere livekoncerten mest muligt – det er s'gu en underlig ide!!!



Vi sluttede dagen med at nyde strøm fra land og et godt Internet efter badet !!!

Fredag d. 29/7

Der var lidt støjende i aftes i Åmål, men selv svenskere går jo omkuld på et tidspunkt, så vi fik en rimelig nattesøvn :)

Dagen startede med totalt havblik og sol fra en skyfri himmel – det er altså til at holde ud, når det ikke er brændende varmt. Morgenmaden blev indtaget under kalechen og bagefter kunne vi pakke en knastør kaleche sammen – det er sådan det skal være. Afgang kl 9.30 efter vi havde fået os ”viklet” ud af fortøjningsbøjerne, den ene VILLE simpelthen have fat om roret, så vi måtte frem på pladsen en gang mere og have røven ud på den anden side af den – jeg har sagt det før og siger det gerne igen – de bøjer er ikke mine venner!!!!



Så gik turen ellers for motor ned gennem Tösse skærgård, der starter umiddelbart syd for Åmålsfjorden. Det er en relativt lille og kompakt, men meget smuk skærgård. I den nordlige ende var der mange sommerhuse, men den blev mere øde ned mod syd. Dejligt snoet sejløb mellem både nøgne og helt bevoksede skær, rundt om skær med varder og over-et båker.





Vi gik hele vejen igennem og kom ud på sydsiden, hvor vi havde 3 sm ”åbent” vand, inden vi gik ind i en ”sprække” som chefen havde fundet. Der var ingen vej eller sti og ingen bebyggelse, så det

var akkurat den slags ankerpladser som vi elsker.

På det åbne stæk havde vi rullet genuaen ud, men der var nu ikke luft nok til at vi kunne stoppe motoren.

Vi har for øvrigt nu gennemskuet nogle af de ”underlige” vindforhold der hersker her på Vänern. Det er en stor sø, men den er omgivet af rigtig meget land på alle sider. Når der er højtryksvejr – som nu, og altså ingen fronter eller andet der styrer vejret, så er der ekstremt meget land- og søbrise. Altså om natten er søen relativt varm i forhold til landet, der køler hurtigt af uden skydække. Det betyder at luften trækkes fra land og udover søen, det medfører at det bliver vindstille omkring kl 20-22 stykker, hvorefter der langsomt kommer W og NW'lige vinde her over den vestlige del af søen. I den Ø'lige del er nattevinden omkring Ø – altid fralandsvind.

Når så solen står op og begynder at varme landet op, så ”dør” fralandsvinden og det bliver stille igen ved 7-9 tiden. Derefter tiltager pålandsvinden – altså her den Ø og SØ'lige i løbet af dagen, indtil den aftager sidst på dagen, dør hen og svinger om i W og NW.

Det er fascinerende, men det passer med vejrmeldingerne, hvis man kigger på forskellige steder på søen samtidig.

Vi kender sø- og landbrise fænomenet fra de danske farvende, men ikke i nær så ekstrem grad som herinde!!



Efter hele 11 sm kom vi ind i Chefens's bugt og fik smidt ankeret på 3 m, og så var der bare dømt skovsø. Efter frokost og middagshvil blev Nuka søsat og vi tog på opdagelse i vores bugt. Vandet var her klart, så vi kunne se bund på 1,5-2 m's dybde, så det var en fornøjelse at følge kysten rundt. Det klare vand gav anledning til turens første sådan rigtige svømmetur, det var fascinerende at svømme i vand, som man faktisk kan drikke, og dagens bad blev klaret i samme ombæring. I modsætning til når vi bader i saltvand, så var der her ikke behov for at blive skyllet under bruseren bagefter, det var bare det lækreste bløde ferskvand!!!





Sommer-anker-idyllen gjorde Skipperen kåd, så grillen blev fundet frem og aftensmaden blev kremeret over åben ild – det var virkelig sommerstemning :) :)



Da der kun var meget dårligt Internet, blev aftenunderholdningen, at sidde og kigge ind i skoven for at se, om der dog ikke ville dukke en elg, en jærv, et vildsvin eller en bæver op :) :) :)



Lørdag d. 30/7

Konklusion blev, at det der svenske dyreliv er stærkt opreklameret!!!!

Det var endnu en helt stille nat i vores bugt, ingen forstyrrelser overhovedet. Morgenmaden i morgensol i cockpittet og 9.30 var ankeret på dæk, og vi var på vej ud af bugten, rundt om skæret og så kurs mod syd, mod Limskærsleden. Det var en "led", altså et sejlløb, som de lokale har afmærket, der står, at der skal være 1,80 hele vejen, så med vores dybgang på 1,40 burde det kunne lade sig gøre.



Det var smalt, og det var snoet, kort sagt det var fantastisk. Det var virkelig helt op på skærene og så lige hårdt til stb eller bb, samtidig var vandet så klart så vi tydelig kunne se klipperne der stak ud imod os. Man kan diskutere om det er en genvej eller en omvej, men det var en rigtig flot og spændende tur, og den giver de lokale adgang til en række ankermuligheder i denne lille og meget kompakte skærgård, der kun er 2-3-4 øer/skær "dyb".



Turen gennem led'en var på ca 6 sm, så var vi ude på den anden side og havde yderligere 10 sm "åbent vand" ned forbi indsejlingen til Dalslands kanal. Den gemmer vi til en anden gang, der vil blive for lidt tid, hvis vi ville forsøge at nå den nu, men vi var enige om, at den kunne vi tage på en 2 mdr. tur. Op ad Trollhättan og så en måned på opdagelse på kanalen, så langt som vi kan komme med masten i.

Det var en tur med fuld koncentration og ikke noget pjat med frivagter eller noget, det var stærkeste opstilling.



Efter samlet 16 sm ankom vi til Sunnanå'ens lystbådehavn. Det er lystbådehavn for Mellerud, der ligger nogle kilometer oppe i land og også et vældigt feriecenter med feriehus, husbilparkering og

gæstehavn og derudover ikke en Ski.....

Der havde i gamle dage været udskibningssted i åmundingen og det gamle pakhus og et enkelt andet hus var bevaret og derudover var der lavet laguner og bygget feriehuse på pontoner. Det hele grænsede op til Sunanáen's naturpark, hvor vi gik en god tur og kiggede på den lokale flora – faunaen så vi ikke så meget til, udover nogle enkelte lorte fra dyr der helt klart holdt meget af kirsebær :) :)



På turen fra Arvika og ned, så vi tegn på, at gæssene var ved at være færdige med ynglesæsonen og var begyndt at samle sig i flokke inden trækket. Her var der også gæs – Chefens ynglingsgås (grågåsen) tog imod på græsplænen. og i vandet lå canadagæs og en enkelt bramgås med tre næsten fuldvoksne gæslinger.



Da indkøbsmulighederne her var ikke eksisterende og da vi havde udsigt til yderligere dage uden mulighed for at supplere op, måtte Skipperen vise sig fra sin generøse side og give mad på det spisested, der meget praktisk lå i forbindelse med havnen.

Derudover det sædvanlige aftenritual med varmt bad og så lige de seneste nyheder fra TV-Avisen – vi havde nemlig både godt Internet OG strøm fra land!!!!

Søndag d. 31/7

Da vækkeuret ringede kl 6 var det gråt, men tørt hvor vi var, men vi kunne se bygeskyer med ”gardiner” under - ude over Vänern. Vi startede – modstræbende!!! - med at tanke 50 l almindelig marinediesel. Næste (og eneste) mulighed for at få GTL diesel var i Vänersborg, og tankmåleren pegede foruroligende meget mod tom, så jeg turde simpelthen ikke satse på, at vi ville have nok, så derfor havde vi lige et kort stop inde ved tankkajen inde i bunden af havnen, inden vi stævnede ud. Vores fantastiske Omnia-ovn var fyldt med dej i går aftes, så den blev som det første sat på gassen da vi vågnede, med det resultat, at kl 7 var der morgenmad, med friskbagt franskbrød, midt på Vänern – det er et apparat, der er kommet ind i vores liv for at blive :) :) :)



Da vi havde fået morgenmad, var vi ved at komme fri af land, og så blev storsejlet sat, genuaen rullet ud OG motoren stoppet – hold nu op det var dejligt at sejle for sejl. Det er ikke blevet til meget ”rigtig” sejlads i denne sommer, men det er jo omkostningen ved at vælge sådan et mål for et sommertogt!!!



Vinden var S-SV og den friskede lidt op, så vi havde en herrefin sejlads for en go' halvvind tværs over Dalbosøen til Ekens skærgård. Det var den sidste lille skærgård i Vänern, som vi endnu ikke havde besøgt.



Da vi sejlede ind ved siden af fyret og kom ind i labyrinten, snakkede vi om, at det var sjovt som denne tur havde ændret vores syn på skærgård. For 1,5 måned siden da vi "ramte" skærgården ved Karlskrona og videre op ad østkysten, forekom den lidt "skræmmende", med sine mange øer og skær, der er voldsomt svære at skelne fra hinanden. Da vi sejlede ind her i dag føltes det nærmest som at "komme hjem", så vi nød den snoede og spændende tur gennem mylderet af øer og skær. Som alle andre steder i skærgården, så var afmærkningen imponerende god og kortene ekstremt detaljerede, så hvis bare man hele tiden ved præcis, hvor man er, så er der ingen problemer i at sejle her.



Efter godt 5 sm i skærgården dukkede dagens mål - Läckö slot op. Läckö slot blev bygget i 1298, af biskoppen der ejede alt land hele vejen rundt om Vänern. I dag virker det som om det ligger helt umotiveret, men dengang det blev bygget, var det vandet, der var transportvejen. Da landtransport foregik til fods og med en oksekærre var det langt nemmere at sejle og derfor var placeringen her ude på et næs midt i Vänern genial.



Slottet og den nærliggende naturpark er et meget besøgt turistmål, og vi havde læst, at det kan være problematisk at få plads i gæstehavnen, derfor havde vi gemt denne oplevelse til sidst på turen, hvor turiststrømmen som forventet er taget noget af.

Det kunne godt mærkes at den svenske ferie sluttede denne weekend, det betød at Gøtakanalen kun havde ”åbent” 14 dage mere, og at strømmen af både tager markant af.

Der var kort sagt god plads i gæstehavnen, da vi anløb ved middagstid – ja der var faktisk også mange ledige pladser til aften.

Frokost og et lille hvil – turen over Dalbosøen havde ikke været lang nok til et par ordentlige frivagter såååå.....

Efter kaffe og the var der dømt landgang og tur rundt i naturparken, for at se på de lokale vækster. Dejlig vild natur, med en super grundig afmærket rundtur – de ville ikke risikere at turisterne fór vild!!! Der var indrettet bål/grillplads ude på et hjørne ud mod vandet, og der var selvfølgelig et ”bur” med brænde til fri afbenyttelse, ligesom der var et shelter med grill og sager. Svenskerne er altså gode til at lave tilgængelig brugbar natur.





På vej hjem fra gåturen kunne vi høre lydprøver til aftenens koncert – jeps atter engang er vi rendt ind i en ”sommerkoncert” med gammel svensk rock, det er sådan set 3'die dag (næsten) i træk, men vi lever med det, så længe det ikke er dødsmetal eller techno :) :)

Det var klaret helt op i løbet af dagen, men til aften kom skydækket trækkende ind fra SW og de lovede regn for i morgen, vi måtte se hvad dagen ville byde på, men et besøg på slottet kunne være en ide også i regnvejr!!

Mandag d. 1/8

Vejrudsigten holdt – det regnede fra morgenstunden, men vi havde kalechen på og led ingen nød. Morgenmad i cockpittet mens vi ventede på, at regnen skulle høre op.

Det passede perfekt, da klokken blev lidt i 10 holdt regnen op, og vi udrustede en ekspedition i ”historien”. Vi havde læst, at der var guidet rundvisning på engelsk kl 10.30 og var enige om, at det måske var nemmere at forstå, end en svensker der talte dialekt.



Vi var klar i riddersalen på 2 sal kl 10.20 og sammen med et par andre fik vi et foredrag om historien på stedet samt en rundvisning på 2 sal, hvor der både havde været repræsentationsale og privat beboelse for slottes ejer.



Historien for slottet var at biskoppen havde bygget sig en borg i 1298 for at sikre sine besiddelser og for at have et tilflugtssted i urolige tider – det var jo grænselandet hvor Halland (lige syd for tilhørte Danmark) og Bohus (lige vest for tilhørte Norge).

Der var en brand i 1470 hvorefter borgen blev genopbygget – stadig i kirkens eje, men i 1527 blev Sverige reformeret, og alt kirkens gods og guld blev inddraget af kongemagten. I 1615 fik Jacob De la Gardie slottet som len for sine fortjenester under 30 års krigen (hvor Sverige var på det vindende hold!!). Hans søn Magnus Gabriel De la Gardie overtog det i 1652, og det var ham der virkelig tog fat i ombygningen. Det er hans barokpalads, der står der i dag. Uheldigvis for ham blev han på et tidspunkt udnævnt til rigsforstander, og det slap han ikke så godt fra, så det kostede ham det meste af hans ejendom.

Der var masser af udsmykning der fremhævede Sveriges storhed og magt, og alle de slag de havde vundet i 30 års krigen (dem de tabte var så ikke lige nævnt!!!). Overalt var der malerier og udsmykning der fremviste Sveriges magt og styrke, meeeen når man beder en lokal kunstner om at male en elefant eller en løve, så ville det måske have været lidt smart, hvis han havde set dyrene først :) :) - resultaterne her svarer måske ikke helt til naturen!!!! Til gengæld var han meget bedre til at male hunde og heste, men dem havde han jo også set først!!





De efterfølgende lensherrer ændrede stort set ikke på noget, og i 1800 tallet blev slottet forladt indtil det i begyndelsen af 1900 tallet blev påbegyndt restaureret og i 1915 blev det fredet.

Alt inventar var fjernet, så det inventar der står der i dag, er noget som sveriges nationalmuseum har haft i deres samlinger, men som tidsmæssigt passer.

Det var en meget spændende oplevelse at se slottet med køkkenregioner, slotskirken og køkkenhaveanlægget indenfor murene. I køkkenet havde de "flæskebrønden", den gik ned til under Väner'n's niveau og havde sit navn fordi de havde "sprængt" klippen bort ved at smøre stenene ind i svinefedt, sætte ild til og så kaste koldt vand på når klippen var blevet godt varm!!!





Alt i alt en stor oplevelse, som så lige tog 4 timer, inden vi kom ombord igen til sen frokost og palaver!! - vejrudsigten for den kommende tid bød på blæsende af SW – lige i snotten ned mod Vänersborg hvor Trollhättan kanalen starter. Vi havde oprindeligt planlagt et stop i Dalsbergå ovre på vestsiden af ”tragten” ned mod Vänersborg, men med udsigt til hård SW'lig for de kommende mange dage blev beslutningen revideret, og planen blev, at tage direkte til Vänersborg i morgen klokken meget tidligt, for at udnytte den flovning, der (som sædvanlig) kommer til natten.

Turen til Vänersborg fra Läckö var imidlertid 37 sm, og da solopgang først var kl 5, så ville det knibe med at nå ned i læ, før den SW'lige ville ”hidse sig op” til en ubehagelig styrke. Plan B blev derfor at forlade Läckö og gå for anker ude i kanten af skærgården, hvor der var et par mulig bugter. Derved kunne vi skære knap 6 sm af turen og dermed forhåbentlig nå ned i læ inden det ville blive blæsevejr.



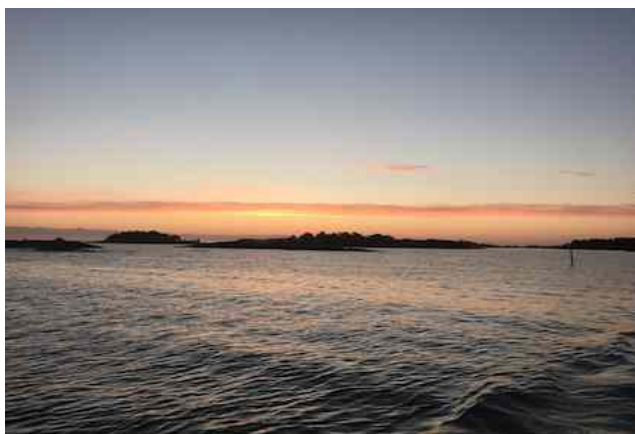
Planen blev vedtaget og vi pakkede sammen og smed los. Vinden var frisk af SW, så vi var glade for, at vi var i skærgården, men vi kunne tydelig mærke vindens pres i riggen på de mere åbne stræk. Vi fandt Arnevikken og gik ind. Der var læ for søen og delvis læ for vinden, men det susede godt i træer og tagrør. Vi fik smidt ankeret på ca. 3 m, så vi havde svajelads og så var det vores natkvarter. En nat der så ikke bliver helt så lang, som man måske kunne ønske :) :)

Aftenens underholdning bestod i et væddemål vedrørende ”Juno” – en af kanalbådene som vi havde mødt flere gange på Gøtakanalen og som netop nu var på vej fra Gøteborg til Stockholm (kunne vi se på AIS). Diskussionen gik på, at jeg hævdede, at den selvfølgelig ville komme ind gennem Ekens skærgård som vi lå i. Chefen var imidlertid overbevist om, at hun selvfølgelig ville sejle udenom for at undgå alt det smalle. Det selvfølgelig og HERLIGE resultat var, at klokken lige godt 22 kom Juno sejlen direkte forbi vores bugt og videre ind gennem skærgården – JEG vandt håneretten :) :)



Tirsdag d. 2/3

Jeg vågnede kl 0430 og kunne konstatere at det var blevet rimeligt lyst, og at vejrudsigten stadig holdt fast i relativt svag vind og faktisk fra S - i hvertfald nogle timer. Ud på eftermiddagen regn og opfriskende SW'lig. Når nu Skipperen ikke kunne sove længere, så var der jo ingen grund til at Chefen lå og boblede, så vi stod op, og kl 0435 var ankeret på dæk og vi sejlede ud, så vi kunne nå at se solopgangen over Vänern. Vinden var som lovet rimelig svag og fra S, så vi fik sat et storsejl, men der var ikke vindstyrke – eller retning – til at vi kunne sejle rent for sejl.



Vi fik morgenmad og så var det Skipperens tur til at få den første frivagt. 2 timer i forkøjen rettede lidt op på den korte nat. Vagtafløsning kl 7.30 så Chefen kunne komme til køjs. I forbindelse med vagtafløsningen bjærgede vi storsejlet, da vinden nu var i SW – men stadig svag. Den slags sejlmånøvrer skal foregå i vagtskifterne, da det er strengt forbudt at forlade cockpittet, når man er alene på vagt – det gør man bare IKKE. Tænk hvis en gik overbord og skuden bare fortsatte med den anden trygt sovende !!!!! Skulle der være behov for at komme på dæk, mens den anden har frivagt, så er det tilladt at ”ringe” på frivagten med vores ”alarmklokke”, der i virkeligheden bare er en trådløs dørklokke med trykknappen i cockpittet og ringeklokken i forrummet. Den bruges til at vække frivagten, uden at man behøver at forlade cockpittet.

Chefen fik også sine 2 timer, og så nærmede vi os Vänersborg, vinden var tiltagende men vejret var endnu fornuftigt, gråt men tørt.

I Vänersborg bliver man mødt af først en vejbro, der med sine 17 m frihøjde ikke var et problem for os, derefter kommer en jernbanebro, der kun er 2 meter høj og derfor skal åbnes. Vi var nu kommet til Trolhättan kanalen, der faktisk tillader større lastfartøjer at komme op i Väneren, så her var det muligt at kommunikere med bro og slusevagter på VHF radioen. Da vi ikke helt vidste, om der skulle afgives særlige signaler for at få broerne til at lukke op, så kaldte vi brovagten og spurgte. De ventede bare på tilladelse fra jernbanen, før de kunne lukke op for os.



Det tog et kvarters tid før broen gik op og vi 2 danske og 2 tyske både blev sluppet igennem.

Umiddelbart efter jernbanebroen ligger gæstehavnen inde på østsiden af kanalen, og der kan man tanke ECO-Par, denne meget rene diesel, som vi helst betjener os af. Tankanlægget var ledigt, så vi startede lige med at få fyldt tanken – den snupede 99 l, men så har vi i hvertfald også nok, til vi kommer hjem.

Da tankpasseren også var havnefoged, så fik vi betalt gæstehavnafgiften samtidigt – og nu kunne vi godt mærke, at vi var på vej ned i det ”dyre” område. Her kostede det 310 SEK for en nat – det er noget andet end i Arvika, hvor de ikke engang gad kræve penge, og de mange steder hvor det har kostet 200 eller derunder.

Efter tanken var fyldt, gik turen ind i gæstehavnen, hvor der ikke var bøjer, pæle eller færgeløjer, men ”slime-lines” - det er noget fanden har skabt i sin vrede. Slime-lines – som sikker hedder et eller andet meget finere, er faste fortøjninger, der går fra en kæde eller en betonklods nede på havnebunden og ind til kajen. Meningen er så, at man sejler snuden ind til kajen, får forfortøjningerne på, og så kommer det virkelig ulækre – så tager man den faste fortøjning, trækker dette ualmindeligt slimede og ulækre stykke tovværk op fra havnebunden og trækker det hele vejen ned langs skuden, mens man lader det glide gennem hånden, indtil man helt nede agter haler det tot og sætter det fast på klampen. Selve processen er ikke vanskelig – hvis bare man IKKE har hård sidevind eller medvind, men rengøringsarbejdet bagefter !!!!!!!!!!!

Efter omhyggelig håndvask var det frokosttid, og efter en kortere pause var det tid for indkøb. Køleboksen var vældig tom så vi udnyttede at ICA lå indenfor rimelig gåafstand og fik fyldt depoterne godt op, men udover at vi kom forbi banegården oplevede vi ikke meget – det måtte vente til i morgen hvis vejrudsigten holdt.



Det begyndte at småregne og vejrudsigten tydede på, at vi skulle udnytte, at vi havde strøm fra land OG godt Internet, så der skulle ses fjernsyn mens vinden begyndte at pive i riggen.

Onsdag d. 3/8

Der er kun et at sige om denne dag – regn - og blæsevejr!!!!

Vi havde de mest faste planer om, at vi skulle op og gå og se på byen, efter morgenmaden, før frokost, efter frokost og efter kaffetid, men hver gang vi troede, at NU holdt det op med at regne, så begyndte det igen, så vi gjorde som sneglene – trak os ind i vores hus og lukkede døren.

Det blev en dag i kahytten og i cockpittet med denne udsigt.



Men når det nu skulle være, så kunne vi have valgt et dårligere sted – vi havde strøm fra land, superhurtigt Internet, skiwet er vandtæt og vi havde IKKE travlt!!

Vi kunne hele dagen følge folk, der helt klart IKKE har god tid, på MarineTraffic. De kæmpede sig mod vinden nedover Väneren og er fortsatte ned gennem sluserne. Vi ved godt at der ”ikke findes dårligt vejr, men kun forkert påklædning”, men vores foretrukne påklædning i dette vejr er en cockpitkaleche og en fortøjning i hvert hjørne :) :)

Torsdag d. 4/8

Regnvejret blev heldigvis overstået i løbet af natten, så vi vågnede til en dejlig dag med spredt skydække og solskin – ganske vist med en vejrudsigt, der lovede KRAFTIG regn og torden fra kl 16, men det var der jo længe til!!!

Vi fik morgenmad i cockpittet med kalechen lukket op, så den kunne tørre, og mens vi spiste kunne vi nyde synet af de andre gæstesejlere. Der var mange af dem der åbenbart havde travlt, for der var opbrud i rækkerne. En af dem demonstrerede en anden ulempe ved ”slime-lines” - nemlig muligheden for at få L..... i skruen. Han trak baglæns i linen og slog så skruen til – rabum, så kom han ikke længere. Heldigvis kunne de trække sig så langt ind, så de igen fik kontakt med land, og så gik jagten ellers ind på at finde en dykker, der ville hoppe i det meget usigtbare vand og befri deres skrue – jeg kan afsløre, at de lå der endnu og ventede da vi tog afsted :(:(

Vi ville ikke snydes for lige at kigge lidt på Vänersborg, når nu vi var der, så vi udrustede en ekspedition op i byen – den overraskede positiv, med et godt gågadesystem, hvor der virkede helt hyggeligt – der var jo ikke rigtigt noget liv, for vi var der allerede kl 9.30!!! De havde noget så eksotisk som en baker – der faktisk bagte brød og som havde det liggende UINPAKKET på hylderne – der blev købt brød og kager!!!



Byturen blev afsluttet med et besøg i ICA, hvor vi lige fik mælkebeholdningen suppleret og fik købt lidt sidste øjeblikks fornødenheder.

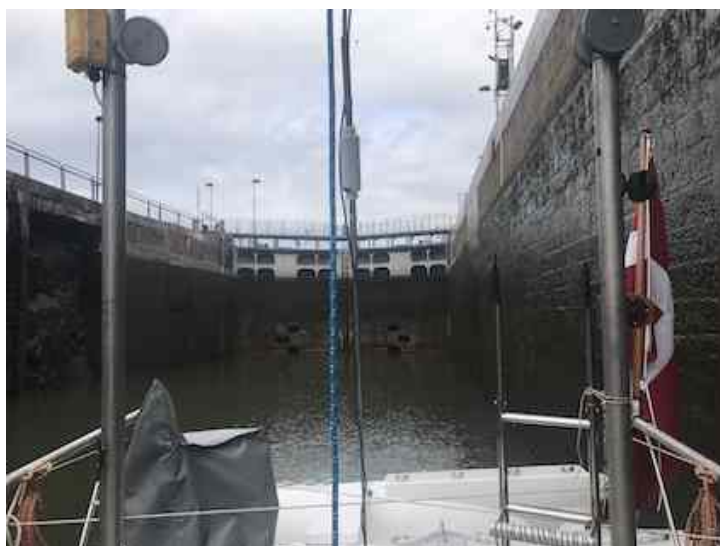
SÅ havde vi ikke mere at lave i Vänersborg og vi forlod havnen – ekstremt forsigtigt for ikke af få en line i skruen!!!

Chefnavigatøren (i daglig tale blot Chefen) kunne berette, at det bare var en lille kort sejltur på 10 sm, med en enkelt bro og en sluse – det lød jo dejligt overkommeligt :) :)

Vi sejlede hen til vejbroen og forespurgte på VHF'en om hvornår de havde planer om at lukke op – 10-15 minutter var svaret, så vi lå og holdt den gående for motor.



Der kom et ”slusehold” fra den anden side, og vi blev lukket igennem samtidig. Så gik det ellers mod vores første sluse på Trollhättan. Fjernstyret, så der var ikke nogen søde slusevagter, der gik rundt og så om alle havde det godt, men den lukkede op næsten som vi nærmede os, og vi kunne sejle ind, helt alene i en kæmpe sluse!! Her var der ikke noget med, at den ene skulle i land, for slusehøjden var ca. 8 meter, men til gengæld gik det så blidt, så vi, udover at have et par fortøjninger om en pullert i slusesiden og et trin i en stige, kunne holde fra med en finger - det var magelighed.



Rundt om hjørnet og ude på selve elven dukkede en vejbro mere op, men den var 27 m. høj, så den sejlede vi bare under. Rundt om næste hjørne dukkede der SÅ LIGE en jernbanebro op – endda en mere spektakulær en af slagsen, nemlig en bro hvor midtersektionen bliver hævet op. Maximalt til 27 m gennemsejling, men man kan se på hjørnetårnene hvor høj gennemsejlingen er, når broen hæves. Vi kaldte kanalen og sagde, at for vores skyld, skulle de bare hæve den til 15 m, de behøvede ikke at køre den helt op :) :) Der var så lidt ventetid, da der skulle et par tog over, før de fik lov til at hæve den.



Efter jernbanebroen dukkede så YDERLIGERE en vejbro op, den klappede meget hurtigt op, så vi kunne fortsætte vores sejlads indtil vi kom til ENDNU en bro – den stod åben og efter at have konsulteret ALT ombordværende navigationslitteratur meddelte Chefen, at den bro IKKE var der, så det nok var en, der var permanent åben – den påstand skød de så ned, ved at lukke den efter os!!!!!!





Efter således at have passeret en sluse og ikke én men 4 oplukkelige broer!!!! - jeg medgiver at jeg heller ikke kunne finde den sidste beskrevet nogen steder :) :) - ankom vi til byen Trollhättan. Vi valgte at fortsætte langs med byen og helt ned til et lille anløbssted lige før den næste sluse, vi havde nemlig en plan!!!



Trollhättan er et spændende sted, når det gælder kanalhistorie. Her var (er) der et vandfald, der forhindrede sejladsen op af elven. I tusindvis af år måtte man tømme skibene her og slæbe lasten over stigningen uden om vandfaldet og enten laste det i andre fartøjer eller slæbe skiwet over også. Det er der beretninger tilbage fra vikingetiden om, at man gjorde.

De første sluser her blev anlagt i 1795 – og de eksisterer stadig i dag, men er selvfølgelig ude af drift og delvis uden porte. Så blev Gøtakanalen færdig i 1832, og den havde (selvfølgelig) større sluser end her i Trollhättan, så måtte de på den igen og i 1844 kunne de indvi en ny slusetrappe der matchede Gøtakanalens. Det er faktisk forbassinet til den slusetrappe vi lå i med Pipaluk. Den slusetrappe eksisterer også, og den har stadig sine porte. Så er der endelig nutidens sluser fra begyndelsen af 1900 tallet som er i drift i dag – men som kræver en udbygning/opgradering inden for de næste 20 år!! Det er næsten 250 års slusehistorie, der er samlet her. Det skal man ikke være særlig meget tekniknørd for at blive fascineret af !!!!



Da vi var landet med Pipaluk kl 13.30 og havde gjort ”havneklar” med kaleche og alt andet, sprang vi i land og begav os på vandring ud til det oprindelige vandfald. Vandfaldet er helt tørlagt, da alt

vandet ledes gennem sluserne og to vandkraftværker – det ene Sveriges ældste og i mange år absolut største fra 1909, det andet det moderne kraftværk. Da det selvfølgelig gælder om at udnytte alt vandet til elproduktion, så er der intet tilbage til vandfaldet, men hver dag i turistsæsonen kl 15.00 åbner de for sluserne og lader vandet løbe ned gennem det gamle fald i 10 minutter, så man kan se hvordan det var, og hvilken formidabel forhindring vandfaldet udgjorde for sejladsen.



Det var virkelig et tilløbsstykke, folk stod skulder ved skulder oppe på broen, og vi så til sammen med mange andre fra klippekantene lige nedenfor faldet. Det var et imponerende skue da 300 kbm vand i sekundet tordnede ned gennem vandfaldet.

Efter den oplevelse tog vi ”kærlighedsstien” ned langs elven og op langs de gamle slusetrapper, og vi havde lige fået købt en særdeles velfortjent is, da det kl 16 begyndte at regne, så vi skyndte os

ombord og lod det regne og tordne (i det fjerne) stort set resten af aftenen.

Det var gratis at ligge her, vi ligger med røven lige ud til gennemsejlingen fra de store sluser, og der er både toilet og et baderum til hvert køn. Lidt primitivt, men funktionelt og der var varmt vand uden man skal putte penge i en automat – hvad mere kan man forlange !!!



Fredag d. 5/8

Da vi vågnede, var det tørvejr, men alt var drivende vådt og luften klam af fugt. Modstræbende måtte vi pakke en våd kaleche sammen og gøre klar til afgang. Diana (en af kanalbådene som vi kendte fra Gøtakanalen), var kommet og lå ved slusen, så vi var lidt usikre på, om hun skulle igennem først, før vi andre kunne komme ned. Et opkald på kanal 9 til slusevagten afslørede, at vi kunne komme i slusen sammen med Diana, der her – i modsætning til i Gøta bestemt IKKE kunne fylde en sluse - men alligevel var en rimelig stor legekammerat !!



Vi skulle dog vente, da der var et hollandsk fragtskib på vej op af Trollhättan, og den skulle vi møde i mellembassinnet mellem den øverste sluse og de tre nederste, der hænger sammen i en slusetrappe.



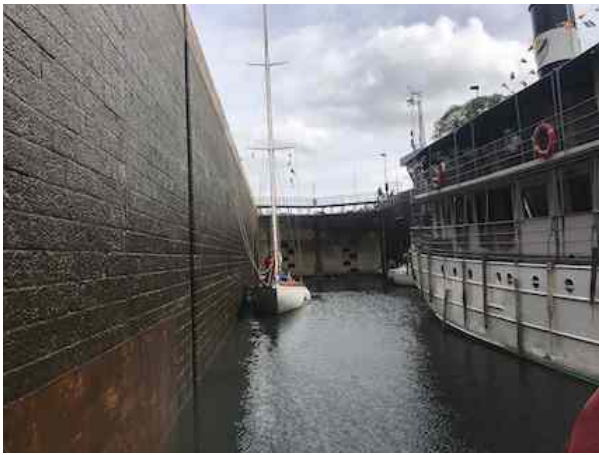
Vi skulle lade Diana gå ind i slusen først og fortøje til bb, hvorefter vi så skulle ind til stb, men vi skulle regne med nogen ventetid i slusen, inden vi kunne komme ned, for vi var afhængige af at hollænderen var i det øverste slusekammer i ”trappen”, før vi kom ned i mellembassinet.

Kl 10.15 sejlede først Diana og så vi og en flot gammel ”træ” nordmand (bygget i 47 fortalte han!!) og yderligere en dansk maxi 95 (fra Kolding) ind.



Det var dagens slusehold, og det var vældig hyggeligt. Diana fyldte godt i slusen, så vi havde en løbende dialog med skipperen om placering og rækkefølge. Han var en hyggelig fyr, der havde sejlet med Diana i 17 år – og indrømmede, at efter en sæson fra 15 maj til 15 september, så havde han sluser på hjernen!! Uden for sæsonen sejlede han på Svalbard, og han havde tidligere arbejdet i Grenå.

Vi fik lige 1 times ventetid i det øverste slusekammer, inden hollænderen var nået op, og vi kunne komme ned i mellembassinet og møde ham, så en ny gang ”sluse tetris”, nedslusning, flyt til næste kammer og ned igen og så en gang til. 4 slusetrin på hver 8 meter sendte os 32 meter nedad – det var det, der skulle have været brugt 16 slusetrin til på Gøtakanalen.







Vi tog afsked med Diana med tak for hyggeligt samarbejde, og hun gav den alt hvad motoren kunne levere, de var nu forsinket i forhold til fartplanen, og deres gæster skulle alle videre fra Gøteborg.

Vi andre sejlede i mere adstadigt tempo ned af Gøta elven (jeps det er forvirrende, at det hedder Gøtakanalen på østsiden af Vänern, men Gøta elven her ned til Gøteborg !!) – Sveriges største og

mest vandførende elv. Dybden på midten var generelt omkring 16-17 meter og selve turen var ikke specielt ophidsende, men vi havde dog 0,4 kn medstrøm :) :). Vejret klarede op og blev solskin, men lidt køligt og vinden var hård SW'lig.



Kl. 13.30 nåede vi efter 10 sm!!! dagens mål i Lila Edet, lige før den næste (og sidste sluse). En meget slidt havn uden nogen faciliteter overhovedet, men et passende stoppested. Der var absolut ingen da vi kom, men sidst på eftermiddagen kom en tysk sejlbåd og en svensk motorbåd.



Vi var enige om, at i aften skulle vi hverken lave mad eller vaske op, så der måtte være noget at spise i Lila Edet. Vi gik over den lange bro til bykernen på østsiden af elven, hen over indløbet til vandkraftværket og over sverige's ældste sluser påbegyndt i 1580'erne og færdige omkring 1600. De sørgede for at elven blev sejlbår helt op til vandfaldet ved Trollhättan.





I bykernen var der både en COOP og en ICA, men ellers var det lidt småt med underholdningen. Der var et par pizzeriaer, men den restaurant vi fik øje på til aftensmaden havde ferielukket, næste valg var en kineser, men den var fuldstændig mennesketom, så der trak vi følehornene til os og valgte den grill/pizzeria, hvor de lokale hentede deres take-away. De havde plads til spisning også, så der slog vi os ned og fik en gang mad, vi ikke selv havde lavet, og hvor vi kunne aflevere de beskidte tallerkener ved disken – det var glimrende, og det vi havde behov for.

Ellers var lila Edet meget hurtigt overset og i betragtning af, at det var fredag aften var der noget uddødt, ikke engang biler med larmende højtalere kunne de præstere!!!!

Vi var lige et smut i COOP og fik suppleret op, så vi kunne klare os nogle dage uden adgang til indkøb, da vi ikke helt vidste hvad vejrudsigten ville bringe af muligheder.

Havnen havde ingen faciliteter – som i ABSOLUT ingen, så aftenens bad var i cockpittet, og underholdningen bestod i en film på I-Pad'en, da der heldigvis var godt Internet, men jo så ingen mulighed for strøm fra land. Aftenen blev skyfri og dejlig.

Lørdag d. 6/8

Vågnede til blæst, men letskyet og sol, morgenmad i cockpittet kl 7.30 og til en afveksling kunne vi pakke en TØR kaleche sammen!!! Vi gjorde klar til at gå gennem årets sidste sluse – Ströms sluse ved Lila Edet. Det var der en tysker og en svensker der også ville, så vi lå klar ude på elven kl 8.50 og klokken 9 lukkede slusen op og vi sejlede ind og blev sluset ned – det var så årets sidste og nr. 66 i rækken, så vi følte os rimeligt udlærte!!



Turen gik derefter nedad/SW på ad elven mod en hidsigt SW'lig blæst (der var kulingvarsel lige udenfor i Skagerak). Der var decideret hvide toppe på flere steder, og motoren måtte lige have lidt ekstra omdrejninger for at holde de sædvanlige godt 5 kn. Selve sejladsen var lidt ensformig, elven er bred, snor sig lidt og der er relativt langt ind til bebyggelsen, der sikkert som sikring mod højvande, har været lagt op ad de højere sider.



Vi må give dem ret der siger, at ”den smukkeste (og nemmeste!!) tur gennem kanalsystemet får man ved at starte i Gøteborg”. Der starter man med det ”kedeligste” stykke kanal, og bliver samtidig ”katapulteret” 44 meter op gennem 6 ”nemme” sluser, derefter følger – fra Sjötorp – relativt få af de små Gøtakanalsluser, og så er det ellers bare ”frirejse” ned gennem alle de små sluser på den anden side. Desuden kommer man så fra den kedelige kanal og over i den grønne og spændende kanal. Ulempen for os danskere er så bare, at der er rimelig langt hjem fra Mem, og turen syd om Sverige er fra øst mod vest – altså mod vestenvinden, der jo her sidst på sæsonen har det med at være fremherskende!!!

Lige udenfor selv Gøteborg går ”Nordre elv” eller ”Kungselven” fra. Det er en gren af Gøtaelven, der løber NW på og munder ud længere oppe på kysten. Desværre tillader vores mastehøjde ikke at vi besejler den, og der er desuden relativt lavt ved udmundingen i skærgården, så vi nøjedes med at sejle ind i begyndelsen af elvløbet til øen Fästningsholmen, hvor resterne af fæstningen Bohus ligger. Der går en bro over, men lige før broen er der etableret en ventebro, som man godt kan overnatte ved, mens man besøger borgen.



Området her omkring "Kungselv" og "Trollhättan" har gennem historien været enormt omstridt, det var her Danmark, Norge og Sverige stødte sammen, det var virkelig grænseland. Fra syd går Halland, der jo var dansk frem til 1658, næsten op til Trollhättan, fra Nord går Bohuslän, der var norsk, ned til Gøtaelven, så i mange år i middelalderen var Sveriges eneste adgang til "vesterhavet" en ganske smal landkorridor på sydsiden af Gøtaelven – det forklarer også, hvorfor Gøtaelven var så vigtig en vandvej for svenskerne!!

I 1308 påbegyndte den norske konge byggeriet af fæstningen Bohus (den ombygges og forbedres løbende op gennem historien), og da Norge bliver dansk i 1450 bliver Bohus så en dansk borg, hvorefter den fra 1658 (freden i Roskilde) bliver Svensk. Alle de tre nordiske lande har ejet – og forsvaret borgen, og alle tre lande har angrebet den og forsøgt at erobre den, når det var en af de andre der havde magten!!! Borgen har været belejret 14 gange, men er aldrig blevet erobret!!



Vi tilbragte eftermiddagen med at besigtige borgen – den var blevet opgivet i 1789, hvor beboerne i området fik lov til at hente byggematerialer på den, men allerede i 1838 blev resterne erklæret fredet, og der er siden foregået en vis genopbygning og istandsættelse.

Et spændende sted og en spændende historie.



Vores lille bro blev i eftermiddagens løb mere og mere besøgt, og til aften lå vi 1 nordmand, 1 tysker, 1 hollænder, 2 svenskere og 3 danskere ved broen.

Det blæste fortsat godt, men solen skinnede og der var rimelig læ.

Vi holdt palaver og vejrprognoser og søkort blev studeret, og der blev lagt en plan som indebar sejlads til Gøteborg centrum søndag, derefter ud til en ankerplads i skærgården mandag eftermiddag og så afgang mod Danmark tirsdag, hvor prognoserne sagde aftagende vind – så måtte vi se hvordan virkligheden blev :) :).

Søndag d. 7/8

Dejlig stille nat i vores internationale ”kollektiv” ved gratisbroen. Vi vågnede til gråvej, men lidt mindre blæsende end i går. Rolig og fredfyldt morgenmad i cockpittet indtil svenskeren foran os startede motoren og smed los. Da de passerede os, spurgte vi om de vidste hvornår motorvejsbroen lige rundt om hjørnet lukkede op, og de sagde ”nu”. Det var som at stikke en ildflue op i måsen på en krudtugle – det tog præcis 2 minutter, at klappe kalechen sammen og starte motoren, for når en svensker tog afsted på det tidspunkt og åbenbart vidste noget om broerne, så var det bare at følge med!!!

Vi smed los, og stadig med morgenmaden på bordet, fik vi indhentet svenskere, der for øvrigt sejlede i en OE32 - vores gamle drømmeskiw fra 80'erne. Det er relativt sjældent vi sejler 6.5 kn med morgenmaden på bordet !!!!



Rundt om hjørnet og ned mod broen, og sandelig om ikke svenskere havde ”bro-lykke”, kl 8 gled vi igennem og kunne fortsætte ned af Gøtaelven.



Det er tydeligt at Gøtaelven var og er en vigtigt trafikåre. I gamle dage var det skibstrafik op og ned af elven (det er der stadig lidt af – vi mødte en fragter på vejen), men jernbanelinjen mellem Gøteborg og Stockholm går langs elven, og det gør motorvej E45 også, og E6 krydser over elven – heldigvis på en bro, der er så høj, så selv ordentlige skiwe kan sejle under uden der skal lukkes op!!.





Næste hindring var en dobbelt jernbanebro. Dens åbningstider afhænger af jernbanedriften, så der havde vi 1/2 times ventetid. Svenskeren forsøgte at lægge til ved "ledeværket" før broen, men vores herlige 1 kn medstrøm snød ham, så han måtte rundt en gang. Der var heller ikke meget at gøre fast i, men det lykkedes for os, og vi tilbød ham så at ligge udenpå mens vi ventede.

En halv time gik hurtigt i hyggeligt selskab, og så begyndte broen at blinke hvid og rødt, og vi kunne høre, at han forberedte åbningen af den dobbelte drejebro.



Videre gik det med strømmen udad, nu manglede der kun 1 bro, den var til gengæld lidt tricky. Tidligere havde der været en bro med behagelige 16 m's gennemsejling, men efter vores søkort var trykt i 2011, havde de tilladt sig den frækhed at bygge en ny bro med en gennemsejlingshøjde på kun 12 m, og så var vi jo nødt til at have den lukket op.

For at gøre det rigtigt interessant åbnede broen kun med lange mellemrum 9.35 -11.35-14.35 (og et par gange mere) OG der skulle være mindst én, der havde bedt om at få lukket op, ellers gjorde de det ikke!!!

Takket være den gode medstrøm var vi ved broen allerede en go' time før åbningstid, men de havde anbragt et par pontoner inde i et "hak" i kysten som venteplads. Det vidste svenskeren, så han førte an, og vi fulgte efter!!. Pontonerne var uden faciliteter overhovedet, og anbragt "frit flydende" så man IKKE blev fristet til at bruge dem som gratis gæstehavn ved besøg i Gøteborg!!.



Mens vi lå og ventede kom hele det internationale slæng fra Bohus, de havde spist morgenmad i ro og mag og nåede alligevel igennem både motorvejsbroen og jernbanebroerne i tide til ”the grand opening” kl 11.35.



Vi fik snakket lidt på kryds og tværs, og den svensker vi fik ind på siden kunne fortælle, at det at få plads i den centrale gæstehavn ”Lilla Bommen” i Göteborg kunne være særdeles vanskeligt. De havde booket plads for at være sikre – Av for den, det havde vi jo ikke spekuleret på, så vi fik nummeret på havnekontoret af dem, ringede op og HELDIGVIS kunne vi få en plads, så nu har vi prøvet at reservere en havneplads!!!!

10 minutter før broåbning begyndte der at blive opbrud, og vi sejlede alle ud i strømmen mens broen blev løftet op så vi kunne komme under. Det var den sidste bro, der krævede oplukning, nu var vi FRI – ingen bro eller slusevagter skulle længere bestemme hvornår og hvorhen vi skulle sejle!!! Det har bestemt fungeret fint, men det er nu rart selv at kunne bestemme!!!!



Lilla Bommen ligger lige umiddelbart efter broen ind på sydsiden, inde bag Viking (en firmastet bark og skandinaviens største sejlskib - bygget hos B&W i Danmark i 1906). Det er derfra alle kanlrundfarter og lokalfærger starter, og det er lige op til hjertet af Gøteborg – lige så centralt som Nyhavn i Kbh uden dog på nogen måde at have samme charme som Nyhavn.





Det var lige ”skiftetid” i havnen, mange kom, og mange sejlede, og så var der lige udflugtsbåde og småfærger – kort sagt ”havne-tetris”, men vi kom ind på vores RESERVEREDE plads!!!! Først et besøg på havnekontoret/cafeen – uha uha 455 svenske for 1 nat!!!! i vores verden er det blodig åger, men det var så det vi måtte lægge på disken for at få lov at sove centralt i Gøteborg – og ha' mulighed for at opleve centrum til fods, og nu havde vi jo ligget gratis de to foregående nætter sååå....



Da skipperen ovenpå den oplevelse var blevet genoplivet!! var der frokost og lige et kort hvil inden vi gik på opdagelse i Gøteborg. Byen blev grundlagt i 1640 af svenskerkongen – som modvægt til Kungselven og Bohusfæstningen, der jo tilhørte danskerkongen indtil 1658. Desværre blev byen ramt af en altødelæggende brand i 1800 tallet. Det eneste der er tilbage fra den tidlige periode er derfor det statelige rødstenshus, som oprindeligt var lager for kanoner, krudt og kugler, uniformer etc. men senere blev kirkesal og også kongens ”mødelokale”.



Alt hvad der lå rundt om er bygget sidst i 1800 tallet og endvidere grundigt renoveret og shinet op i 1980'erne, så det var noget "kønsløst". Selv domkirken var fra 1800 tallet, men der var gågader og gamle voldgrave at gå og kigge på, og sandelig om ikke der var et stort indkøbscenter, der lå helt ned til havnen. Roen blev forstyrret af en demonstration hvor en masse tilhyllede - fortrinsvis kvinder gik og råbte noget på udenlands - tilsyneladende råbte de på et par fyre ved navn Allah og Muhammed, men vi så nu ingen af dem :) :)



Vi gik udenom for ikke lige at komme til at deltage, og gik ind gennem indkøbscenteret da det begynde at finregne.



Vi nåede hjem lige tidsnok til en fika, og så blev der skiftet søkort, nu var det ikke længere kanal- og ”indsøkort”, men den vestsvenske skærgård og Kattegat der skulle på kortbordet.

Aftensmaden blev indtaget ombord og der var BÅDE strøm OG godt Internet, så vi havde en fest :) :)

Mandag d. 8/7

Hvad natten bød på, ved vi af gode grunde ikke :) :) men tidlig morgen kom der et par heftige regnbyger, så kalechen var pladdervåd da vi vågnede :(

Heldigvis klarede det op, så da vi havde spist morgenmad og gjort delvis søklar, var det letskyet, endda med glimt af solen. Vi udrustede en større ekspedition op i det myldrende byliv i Göteborg, for at se os mætte på alle butikkerne og for at hilse på byen grundlægger :).



Vi kom op i ”Saluhallen”, et permanent indendørs madmarked FYLDT med fristelser. Der var alt det, som vi havde savnet de sidste 2 måneder. Der var ostehandlere, hvor man kunne smage på varerne, der var slagtere med ALLE udskæringer, og bagere med RIGTIGE brød og kager – der var kort sagt fristelser af enhver art. Vi nød os dog med at købe med øjnene, da vi var enige om, at derinde skulle en af ”streetfood” boderne lave vores frokost, men det var lidt for tidligt. Udenfor på gaden fandt vi en rigtig the-butik med the i løs vægt og LANGE theposer – dem havde vi ledt efter den sidste måned!!





I thebutikken fik vi samtidig brugt de svenske seddelpenge som vi havde tilbage – 100 SEK, og hos slagteren i Saluhallen de sidste mønter. Dermed havde vi brugt de 600 SEK som vi hævdede i første svenske havn for at have som reserve. De øvrige havde vi brugt på friske jordbær og 2xhavnepenge, hvor de ellers kun tog Swish som betaling, men også havde mulighed for at lægge summen i en kuvert.

Efter at have indtaget frokosten og købt kvielever i skiver, kartoffelmos, valnødderfranskbrød og jordbærkager, havde vi fået dækket vores ”by-behov” og krydsede hjem til Pipaluk i havnen. Vi gik ombord, pakkede den nu tørre kaleche sammen, startede motoren og sejlede. Vandtanken havde vi fyldt inden vi gik i byen, og dieseltanken var stadig næsten fuld fra Vänersborg – vi var klar.

Turen gik ud gennem Gøteborg havn, et myldrende aktivt sted, med lystfartøjer, udflugtsbåde, havnerundfarter og skærgårdsfærger på kryds og tværs. Vi sejlede langs med Stenalines terminaler, under den sidste bro (den skulle IKKE lukkes op!!!) og forbi containerhavnen hvor en af Mærsk's de store containerskibe (Margrete Mærsk) var ved at laste/losse.

Så kom vi ud i det salte Vesterhav (som svenskerne helt naturligt kalder det) og ud i den ”barske” og vejrbidte skærgård med de nøgne skær og den lave bevoksning. Helt anderledes end det vi havde sejlet i på østkysten og særligt på søerne, hvor der er tæt skov selv på den mindste ø.

Herude aftog den værste trængsel, men der var stadig voldsomt mange flere lystfartøjer end vi havde være vant til, og skærgårdsfærgerne myldrede også frem og tilbage.





Efter 9 sm kunne vi da så heldigvis stikke næsen ind i dagens ankerbugt, den var ikke helt så fredelig, som det vi havde været vant til, men den var OK til natlogi, og med en rolig vejrudsigt der lovede mod syd drejende, så var det her vi ville gøre klar til hoppet over til Frederikshavn eller deromkring.

Vi var begavet med godt Internet, og da vi endnu ikke kunne ”trække” dansk radio, så var vores bluetooth højttaler stadig til gavn.

Vi blev i øvrigt opmærksomme på, at det nu var ret præcist 2 mdr. siden vi ankom til Sverige – 2 mdr. som har budt på masser af ”nyt land” og kæmpe oplevelser.



Da vi så sad og nød mørkningen så – Bzzzzzzzzz – MYG!!!, nu havde vi sejlet rundt i det indre af Sverige i 2 mdr. og havde kun et par steder haft besøg af en enkelt myg, men så her, ude i saltvandet af alle steder!!!! Der blev hængt myggenet for, men der var alligevel 3 stk der var kommet ind – de to blev aflivet, men den 3'die?????

Tirsdag d. 9/8

Det blev en fin stille nat i vores ankervig, og da skærgårdsfærgerne og de lokale speedbåde holdt nattepause, holdt der også op med at rulle dønning ind!!!



Vækkeuret var sat til kl 6, men af helt naturlige årsager var jeg oppe kl 0530, solen var ved at stå op, og det var nærmest stille. Når jeg nu ikke kunne sove, så var der jo ligesom ingen grund til at Chefen lå på ryggen og snorkede, så 0545 var ankeret på dæk og vi forlod vigen. Vi snoede os ud gennem de sidste rækker af øer og skær, og kunne sætte kurs direkte på Frederikshavn. Det vil sige, det kunne vi så alligevel ikke, for udenfor skærgården lå 16 store lastfartøjer – både tankere og tørlastskibe – og ventede på at komme ind til Gøteborg og laste eller losse. De lå for anker og ventede, så der var ikke nogen ”problemer” med dem, men vi måtte jo sno os lidt.





Chefen havde vundet den første frivagt, så efter at vi havde fået sat storsejl og fået morgenmad, så gik hun omkuld ude for, mens jeg havde fornøjelsen af en håndfuld fiskefartøjer og storskibstrafikken op og ned i Kattegat. Lidt udenfor det hele kom så også en russisk slæbebåd, uden AIS eller noget.



Det var ellers en stilfærdig tur, vinden var relativt svag og svingede lidt mellem S og SW, så noget af vejen kunne vi bære genuaen, og noget af vejen kunne vi ikke. De sidste par timer kunne vi faktisk sejle "rent" for sejl uden motorhjælp, da vinden rummede lidt og friskede.

Efter 44 sm kom vi til Frederikshavn kl 1430, og efter et hvil gik turen op og tværs over hovedvejen. Normalt har vi altid gået ind til centrum langs med flådebasen, men da vi ikke havde behov for indkøb, så ville vi se hvad der lå lige bag ved havnen og ud mod Bangsbo.

Tænk der var ikke et eneste træhus, og skoven bestod af løvtræer – det var eksotisk!!!!



Aftensmad, bad og både Internet og strøm fra land – hvor heldig kan man være!!

Onsdag d. 10/8

En kølig morgen, men letskyet og sol – dog lå tågen og bølgede inde over land, men den brændte heldigvis, af inden den nåede ud til os, men radaren var på stand-by, da vi kl 0750 smed los og tøffede af. Vinden var WSW og rimelig frisk, så det blev storsejl og motor ned langs land. Desværre er den jyske østkyst her lav og sandet, så vi var nødt til at holde langt fra land.



Vinden aftog, og tågen over land brændte af, og da vi kom nedenfor ”knækket”, ca. udfor Voerså flovede det af inden vinden sprang over i SØ. Stadig sol, men rimeligt køligt.

Vi havde selvfølgelig også 1 kn modstrøm ned gennem Læsørende mellem Læsø og Jylland, forbi fyret ”Læsørende”.



Jeg havde fornøjelsen af første frivagt og stod derfor for morgenmaden, der blev indtaget undervejs. Da serveringen var overstået var det 1,5 time på langs, og da jeg kom op havde chefen sat en ny kurs, nu var målet ikke længere Aså, men helt ned til Ø Hurup. Vejrudsigten sagde svage vinde og hede bølge den kommende uge, og så vil det være bedre at være syd for Djursland, hvor der er ankerbugter, det er der en lammende mangel på heroppe.

Jeg skulle så bare følge den lille stribe, som hun havde lagt på plotteren, og så vække hende til frokost!!!

Frokost og vagtskifte, så en frivagt til mig, og en til Chefen og så friskede vinden så meget så vi sådan rigtigt kunne sejle!! Da jeg kom ud var vi under fulde sejl og UDEN motor!!!! Chefen kunne lige nå en frivagt mere og så var vi lige ved Øster Hurup havn. Det er sådan en sejlads vi bare kan fortsætte med i dagevis – en på vagt og en helt fri, det giver ro i skuden – og vi ses da regelmæssigt i vagtskifterne !! :))

Øster Hurup er virkelig en turistby, en stor lystbådehavn, autocampere i flokke, og kæmpe sommerhusområde samt et feriecenter og badeland. Hovedgaden er derfor udstyret med utallige grillbarer, restauranter og iscafeer, men der er også en Dagli' Brugs, så jeg greb chancen og slæbte vores tomme gasflaske i land. Der er relativt langt op til Brugsen og jeg havde læst at der var gratis låncykler, så da jeg inde for enden af broen spottede en damecykel i lidt miserabel tilstand og

spraymalet delvis orange, så tog jeg chancen og snupede den. Gasflasken på bagagebæreren og afsted til Brugsen og – jo de solgte gas, og jo de havde en i den rigtige størrelse!!!!

Tilbage til havnen, stille cyklen hvor jeg fandt den og ombord med gasflasken – YES, nu havde vi rigeligt gas til resten af turen.

I mellemtiden havde Chefen sørget for betaling af havnepenge, og så var det bare afsted på gåtur op i ”byen”.



Ø Hurup lignede sig selv på godt og ondt, men bestemt et godt stop her på østkysten, og er man til strandbad, så er der en fremragende sandstrand på begge sider af havnen.





Vi kunne mærke, at den omtalte hedebløge var på vej, der var varmt og solskin i cockpittet. Aftensmad ombord, bad og så var der mulighed for fjernsyn etc., da vi havde godt Internet og strøm fra land. En flot aftenhimmel og fuldmåne!!



Torsdag d. 11/8

Vi havde heldigvis pakket kalechen væk i går, da den var tør. Alt drev af fugt, da vi vågnede og der

var tåge pletvis rundt omkring. Vi var oppe 0720 og 0735 sejlede vi ud af havnehullet i en ganske svag W/SW'lig, totalt skyfrit og sol på himlen.

Kurs SØ ned langs Jylland, lige forbi munden af Mariager Fjord med alle vindmøllerne inde på Overgaard gods.



Det fede højtryk der havde lagt sig over Danmark medførte meget tydelig sø- og landbrise, så det måtte vi indrette os efter. Det er nøjagtig samme effekt, som vi så så voldsomt på Vänern, hvor vinden blæser ud fra land mod det relativt varme vand om natten, aftager og frisker så op fra hav mod land i løbet af dagen, aftager og dør hen til aften og kommer så igen svagt fra land om natten.

Lige nøjagtig her på Jyllands kyst betyder det frisk Ø'lig om eftermiddagen, og ganske svag SW'lig om natten – det betyder, at med den retning vi gerne vil, så skal vi ikke sejle om eftermiddagen, men meget tidlig morgen og formiddag!!



Som forventet døde den svage SW'lige ud, og så blev det total havblik. Det her hjørne af Kattegat er så samtidig voldsomt lavvandet (3 – 6 meter), så da vi passerede over de lavere steder var det som at sejle i et stort akvarium, hvor bunden kunne ses ligeså tydeligt. Vi så enkelte fladfisk og noget der sagtens kunne være fjæsing der gravede sig ned i sandet - fantastisk oplevelse, men ikke helt nemt at fotografere :(



Efter 21 sm ankom vi til Bønnerup lige til middag, samtidig med at vinden så småt friskede op af ØNØ – det var timet og tilrettelagt. Bønnerup er for øvrigt ikke til at tage fejl af, der er nemlig anbragt 6 store vindmøller på ydermøllerne!!!



Bønnerup er et dejligt sted, og så har de simpelthen landets bedste fiskehandler, der er ALT, også fisk vi normalt ikke ser, som f.eks. brosme, lange, kulmule, rødfisk, dorade – ALT. Det er virkelig svært at begrænse sig, så det blev til kulmulefilet til aften, koldrøget kulmule, rejesalat og krebsesalat og røget laks til pålæg :) :)



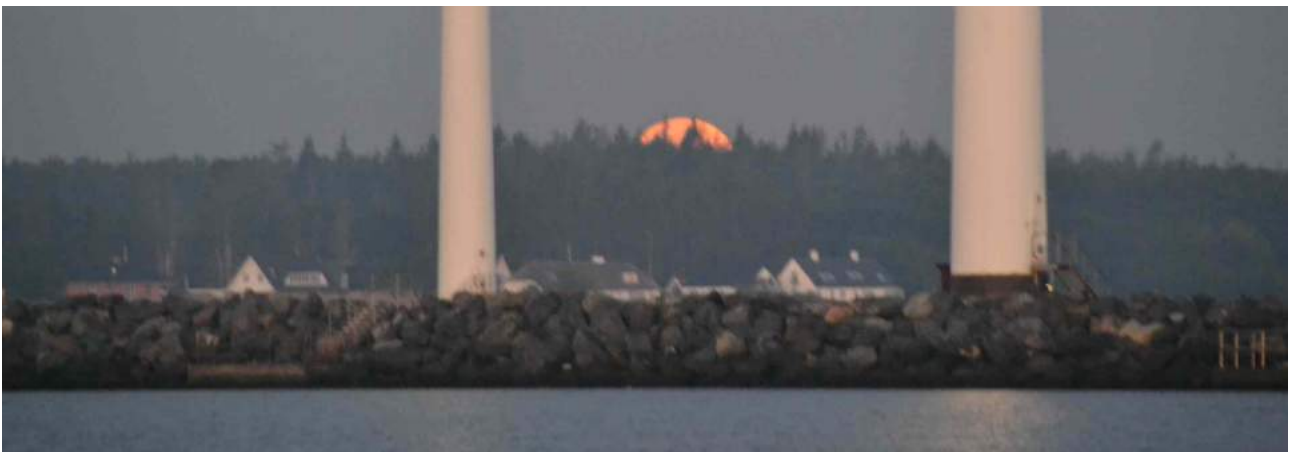
Derudover ligger der i Bønnerup en meget stor "Ny-Form" butik, den skulle vi selvfølgelig også besøge inden eftermiddagens is og besøg i Brugsen.

En superflot aften hvor vinden som på kommando døde, og så kom fra SW, det var sjov at se hvordan vindmøllerne lige svingede rundt !!

Bad og så blev vandtanken lige toppet op, så vi var klar til nogle dage for anker når vi kommer ned syd for Djursland.

Fredag d. 12/8

Vækkeuret ringede 04.45, det var begyndt at lysne, det var stille og fugtgidset. Vi startede motoren, tændte lanternerne og smed fortøjningerne og kl 05.00 sejlede vi ud af havnen, mens fuldmånen gik ned.



Morgenmad og solopgang, og så var jeg den der forsvandt ud i min køje :) :) :)



Chefen sejlede langs med land, så langt inde som det kunne lade sig gøre, for at undgå den nordgående strøm, der ifølge prognosen drønedede nordpå med 1,5 kn udfor Gjerrild og Grenå. Men ved at tage ”inderruten” kunne vi faktisk opnå en svag medstrøm i stedet for, og man må jo tage hvad man kan få, også når det er helt stille!!



Da jeg blev vækket, havde vi lige passeret Grenå, hvor chefen havde haft lidt sjov med arbejdsfartøjer, fiskefartøjer og lystfartøjer der strømmede ud af havnen. Jeg var frisk og Chefen blev sendt til køjs, mens jeg fortsatte turen i ”strandkanten” langs Djursland. Kysten her er meget ”sjovere” end oppe nordpå, idet det her er muligt at komme relativt langt ind under land, så man kan se hvad der foregår på kysten. Det var et høstlandskab vi passerede, med marker der stort set var færdighøstede og nogen steder allerede harvet. Det var tankevækkende, at da vi tog afsted var markerne grønne og rapsen blomstrede.



Vi blev ved med at have modstrøm, men kunne finde medstrømmen helt inde under land. Da vi nærmede os Øret helt nede på sydenden af Djursland havde vi 0,8 kn med, mens de ikke så modige der tog uden om sømærkerne, de pludselig blev langt bagefter. Lidt kalkuleret frækhed betaler sig :) :)

Helt planmæssigt begyndte det at ”lufte” fra SØ kl 9.30, men der havde vi tilbagelagt langt den største strækning i den retning. Chefen kom på dæk 10.15, kort før Øret og vi fik en gang kiks med ost og Nutella – det var lige det vi trængte til der :) :) Ved Øret kunne vi dreje mod WSW og sætte kursen mod Helgenæs og Sletterhage fyr. Vinden var svag og kørte hele kompasset rundt, så motoren måtte fortsat gøre arbejdet.



Vi rundede Sletterhage fyr, og halvvejs oppe af kysten mod Begtrup Vig fik vi vores livs chok. Pludselig og helt uden varsel skød der en stor torpedoformet grå tingest lige op af vandet kun 2 meter fra Pipaluk og landede med et plask på siden, showet gentog sig 3 gange og nu havde vi forstået, at det var 2 delfiner der sprang helt ovenud af vandet. Hold da op en oplevelse, det har vi aldrig set før. Vi har oplevet delfinen i Lillebælt, og har da også set Delle i Svendborg, men det her var helt vildt. De to kæmpe dyr, der bare var helt fri af vandet. Selvfølgelig greb vi ud efter telefonerne for at få billeder, men da var det allerede overstået og det eneste vi kunne se var et par rygfiner en gang i mellem. Men oplevelsen – den har vi lagret.!!!

Helt høje på delfiner drejede vi ind i selve Begtrup Vig, på den sydlige side i nærheden af Kongsgårde Bro. Ved kongsgårde Bro ligger Danmarks bedst beliggende Dagli' Brugs, helt nede ved vandet, så man lige kan sejle ind i gummibåden og gå op og handle – det havde vi så ikke brug for denne gang, men det har vi ført gjort brug af.

Planen var at gå ind for anker, men på det sted af kysten hvor der IKKE var huse, sommerhuse eller andet tabernakkel, var kysten alt for stejl. Dybden gik fra 12 m og op til 2 m over en afstand på måske 50 m, så det var reelt umuligt at ankre sikkert, medmindre vi gjorde det ude på de 12 m.



Alternativet var den sejlunionsbøje, der ligger lidt længere inde i bugten, den var ledig, så vi tog en hurtig ny beslutning og fangede den, så kl 12.50 blev motoren stoppet efter 44 sm's motortur. Det er altså dejligt, at vi har den, og den har godt nok fået lov til at bestille noget på denne tur!!!



Eftermiddagen indbød til sommerhygge mens vi kunne se en mejetræsker æde sig gennem høsten på en mark, indtil den lige pludselig ikke åd sig længere, men stod i lys lue. Falck var dog hurtigt på pletten, og udover en sikkert totalskaded mejetærsker så det ikke ud til at starte en større markbrand.



Dagens bad blev et frisk havbad, hvor jeg benyttede lejligheden til lige at inspicere Pipaluk's undervandsskrog. Jeg må sige, at hvis man vil undgå uønsket bevoksning, ruer og den slags, så kan det varmt anbefales at sejle i ferskvand, der var ikke skyggen af vækst på bunden!!!!

Nu var det så pludselig saltvand vi badede i, så det krævede en afskylning med ferskvandsbruseren. Aftensmaden blev ”oprydning i grøntsagsdepot og køleboks” udsat for trykkoger – resultatet var glimrende :) :) :



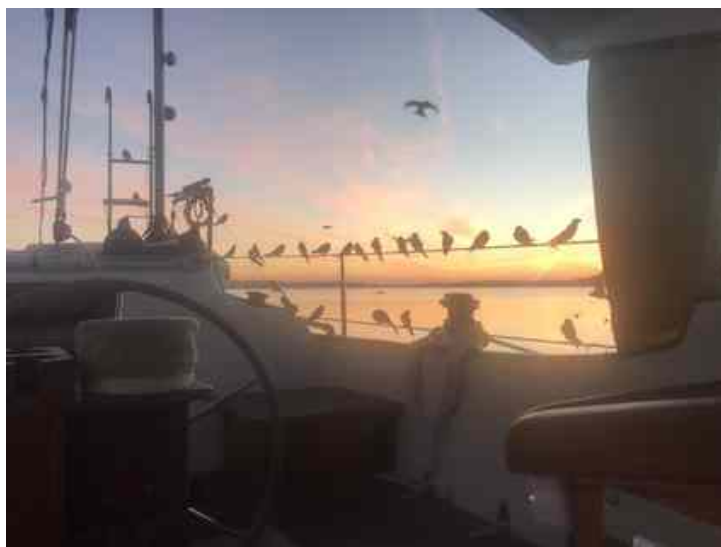
Solen gik ned over kanten af Mols Bjerger, og vi kunne tælle 24 ankerliggere i bugten + molen fuld, men det er jo også Århus' nærområde, det var fredag aften og vejret var fantastisk, så hvis ikke alle var på havet i dag, hvornår så!!!



Lørdag d. 13/8

En fantastisk flot stille nat, med fuldmåne og ALT hvad der skulle til. Kl 0130 mente bøjen vi lå ved, at det var tiden, at den gjorde opmærksom på sig selv. Det var fuldstændig stille, så vægten af fortøjningen var nok til, at Pipaluk blev trukket hen til bøjen, og så begyndte den at ”banke på” - selvfølgelig lige udfor forrummet hvor vi sov. Jeg steg op og fik bundet den frem under stævnplatformen, så den ikke kunne nå skroget, og så var der fred.

Indtil 05.30 hvor der lød en øredøvende kvinden – det var så mindst 50 svaler, der havde valgt Pipaluk som landingsplads for deres ”morgenkonference” om det forstående træk sydpå!!!! Vi har dyb forståelse for, at de mangler luftledninger at lande på, meeeen altså kl 05.30 – det var tidligt!!!



Chefen fik dog lov til at sove på trods af disse oplevelser da jeg åbenbart havde ankervagten!!, og først kl 9 var der morgenmad i cockpittet i morgensol!!

Planen var jo egentlig at sejle over i Sælvig på Samsø og gå for anker, men en SMS udveksling med vores søn lavede om på de planer. Han og familien kunne sådan set godt tænke sig en badetur søndag, så vi ændrede planer og 10.30 lettede vi med kurs mod Æblelø. Vi startede for sejl fra bøjen, og det gik vældigt i hvertfald i 10 min, så døde vinden og motoren måtte i gang.

Det blev en tur for sejl – motor – sejl – motorhjælp, men en meget fin tur. Vi havde fornøjelsen af en enkelt hurtigfærge fra Aarhus, men derudover var der ikke mange forstyrrelser. Vi tog den korte vej, ned til Endelave, og over grunden inden om ”Møllevingen”. Der er ikke så vanvittigt meget

vand, men min farfar gik altid over den vej, og når han kunne, så kan vi da også :) :) :) Der var mindst 2.4 m hele vejen, men vandet var klart så bunden lyste voldsomt op :) :)



Ved Æbleø lå mere end 50 Skiwe for anker – det så nærmest ud, som om hele Bogense havn var flyttet. De fleste lå ude ved ”hovedet” af øen, men vi fortrækker at ligge inde ved ”stilken”, og der var væsentlig mere fredeligt. Kl 17.30 var ankeret i bunden efter 36 sm, og vi kunne afprøve vandet (19,8 grader!!), det var lækkert og Skipperen gik helt amok og greb en børste og fik skrubbet det værste ”kanalmudder” af Pipaluk i vandlinjen og på fribordet.



Det blev fuldstændig planmæssigt stille til aften og strømmen af vandrende turister ud og ind af ”stilken” aftog.





Søndag d. 14/8

Det blev en helt stille og fantastisk nat, alle ankerliggerne ved Æbleø lyste op med deres ankerlanterner, så det så ud som der lå en by!!

Da morgenmaden var spist, lettede vi kl 09.10 for motor i rimelig svag Ø'lig, sol, lidt skyer på himlen, men stadig meget varmt. Kl 10.15 løb vi ind i Bogense Havn og gik ind til udrustningskajen i bunden af havnen, hvor familien ventede. Så blev der ellers liv ombord med 4 voksne og 3 børn (5-3-0 år).





Turen gik tilbage til Æblelø hvor ankeret blev smidt lidt tættere på øen end i går, og så var der dømt fri badning – det blev dog i første omgang kun de to mandlige deltagere der luftede snorkeludstyret – det er godt nok mange timer, jeg iført snorkel, maske og svømmefødder har tilbragt i vandet

sammem med min søn i gennem årene!!!!



Efter første bad var der frokost, og så blev det ellers tid til landgang, to omgange ind med Nuka så var hele familien samlet på stranden af Æbleø og ungerne fik rendt noget af det ”gale” af sig, og fik samlet det obligatoriske udvalg af muslingskaller :) :)

Tilbage ombord var det tid til anden baderunde, hvor alle voksne var i vandet, og de to ældste af ungerne forsøgsvis kravlede lidt ned af badelejderen – vi kan godt mærke, at de ikke er født og opvokset ombord.



Så blev ankeret halet op og genaen rullet ud, og så gik turen tilbage til Bogense, på turen spiste vi den hjemmebagte kage som gæsterne havde medbragt!!!!



Kl 16.45 lå vi igen ved udrustningskajen, og den overtallige besætning blev sat i land, hvorefter Pipaluk sejlede ud og fandt en go' grøn plads på "vores" bro = bro 36, lige nedenfor fiskerestauranten og ved bad og toilet – ja ja vi har været her før!!!! Efter vi flyttede fra Egtved og Kolding forsøger vi ALTID at ramme Bogense og fiskerestaurantens fantastisk buffet med ALT hvad hjertet kan begære. Chefen sprang i land og fik reserveret et bord på fiskerestauranten til kl 19 samt betalt havnepenge, mens jeg gjorde mig nyttig ombord – så mange mennesker genererer altså relativt meget opvask!!!!

Vi havde samtidig fået en aftale om at udvide besætningen, idet den mellemste på 3 gerne ville med et par dage helt for sig selv, når nu storesøster var begyndt i 0'klasse. Aftalen lød på påmønstring i Kongbro havnen i morgen mandag eftermiddag.

Aftensmaden blev selvfølgelig fiskebuffet, så nu var pkt 2 i vores faste plan for en tur ned af Østkysten opfyldt – 1. Købe fisk i Bønnerup og 2. Spise fiskebuffet i Bogense :) :)

Aftenen blev stille, men mere skyet end vi havde været vant til, og vejrprognosen lovede byger fra mandag middag, men stadig Ø'lig vind.

Mandag d. 15/8

Af hensyn til den forestående udvidelse af besætningen blev vækkeuret sat til kl 07.00!!!!

Det var varmt, men nu også fugtigt, da vi vågnede. Morgenmaden blev indtaget i skyggen i kahytten, inden vi udrustede en ekspedition op i Meny, der ligger strategisk godt i forhold til havnen.

Der blev slæbt proviant ombord, som om vi skulle være til havs i en måned !!!!



Kl 09.50 var vi så langt, så vi smed los og sejlede ud i et ualmindeligt diset og ”lusket” vejr. Vinden var først svag SØ'lig, men kom, da vi var halvvejs over Båring Vig, fra NØ og friskede op, så der blev sat sejl og motoren blev stoppet. Der var meldt om N'gående strøm i bæltet, så vi holdt vanen tro tæt under land ved Røjle og ned mod Strib og havde den sædvanlige (småperverse???) fornøjelse ved at se de ikke lokalkendte, der kæmpede imod strømmen ude midt i Bæltet :) :) :



Så flovede det igen og vi måtte af med genuaen og starte motoren for at holde en rimelig fremdrift. Der var overraskende mange sejlere på vandet, på trods af at det var august og mandag, men langt hovedparten var tyskere og hollændere, iblandet nogle enkelte gråhårede danskere. Trængslen på vandet tydede ikke på, at der skulle være plads i Kongebroen, så vi ændrede planen og meddelte vores svigerdatter, at vi gerne ville påmønstre vores Letmatros i Fredericia lystbådehavn i stedet for. Fredericia lystbådehavn er dybest set et kedeligt sted, faciliteterne er gode, men der er INTET i nærheden. Det er virkelig en parkeringsplads til både, langt fra by og ”underholdning”, men til gengæld var vi relativt sikre på at kunne finde en plads.

Turen gik langs med havnen, hvor der i dagens anledning lå et krydstogtskib – de fylder altså en del i geografien!!

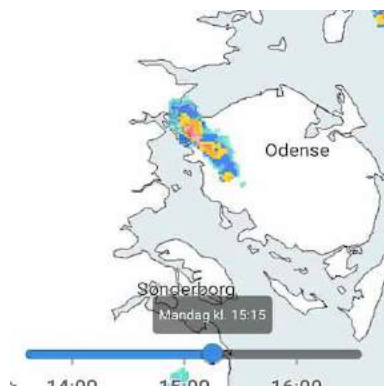


Og selvfølgelig var der en plads, lige nedenfor havnekontor og toiletter og med parkeringsplads lige ovenfor, så alle behov var opfyldt – dagens distance sneg sig op på 11 sm :) :) .

En halv time efter vi var ankommet, kom mor og datter, og Letmatrosen blev lovformelig forhyret. Efter en sodavandspause drog svigerdatter af, og så var besætningen på Pipaluk fuldtallig for de kommende par dage.



Vi trak ned i skyggen lige i middagsheden, fik lidt frugt og var så klar til at gå op og se på de nære omgivelser, da der trak en kedelig sort sky opovre over Fyn. Vi kunne høre at det rumlede fælt i skyen, så vi riggede kalechen op og ventede på, at den ville falde ned over øerne på os, men det var da stærkt irriterende, at den lige skulle komme denne vej!!!



Det blev mørkere og så begyndte det at regne. Vi kunne se solen skinne nordpå og sydpå, men IKKE over Fredericia.



Det gav regn og det gav torden (men kun i det fjerne!!), så alle planer om traveture etc. blev sat på hold. Da regnen var overstået, blev der udrustet en ekspedition i Nuka for den kvindelige del af besætningen mens Skipperen var i pantryet :) :)



Tordenbygen gav ingen ”friskhed”, så bagefter var det ligeså varmt, men nu også fugtigt. Letmatosen fik sit aftenbad i cockpittet, og vi andre brugte faciliteterne i land.

Tirsdag d. 16/8

En smeltende varm og fugtig nat, med regn og torden ved 1 tiden. Vågnede til en dryppende diset og varm morgen. Morgenmad i cockpittet og sammenpakning af fugtig kaleche – IKKE vores livret !!!!

Efter morgentoilette var der afgang.



For motor i nærmest havblik, ”tungt”, gråt og lummert og 1.5 – 2 kn modstrøm, det betød ”inderbanen”, helt ind til stranden – altså sådan skærgårdsagtigt tæt på!! - så vi kunne komme ind i strømlæ, og visse steder direkte i id-vande (hvor strømmen laver en hvirvel og løber modsat helt inde ved land). Vi har før indrømmet det, men det er altså underholdende, at se andre sejlere ligge ude midt i strømmen og kæmpe for at komme fremad, når vi ”suser afsted” inde under land, og Lillebælt var jo i 30 år vores legeplads, så vi kender alle fiduserne :) :)



Vi fik præsenteret letmatrosen for begge broerne og gik så gennem Fænøsund ind til Middelfart lystbådehavn, hvor vi kunne tanke GTL diesel, så tanken blev fyldt med 85 l og tænk til kun 16,95 / l :) :





Efter pit-stoppet i Middelfart gik turen videre ind i Gamburg Fjord, hvor første plan var at gå for anker helt oppe i munden, men trangen til at gense vores eget helt private lille mekka nede i bunden af fjorden – hvor der stort set ALDRIG kommer andre – den blev for stor. Vi fortsatte helt ned til Ronæs, hvor ankeret blev smidt præcis der, hvor vi altid har ligget i alle de år vi sejlede fra Kolding. Det er præcis der hvor der er læ for alle vinde undtagen lige en NW'lig.





Den klamme kaleche blev hængt op til tørre, og så var det tid for frokost og en lille pause, hvor letmatrosen fik lov til at hygge sig med lidt ”skærm” i form af Gurli-gris.

Eftermiddags kaffe/the/saft og så drog den kvindelige del af besætningen på opdagelse i Nuka, med fiskenet og badetøj, mens skipperen blev ombord og tog anker- og pantryvagten.



De to gamle fik lige en svømmetur inden dagens cockpitsbad :)

Onsdag d. 17/8

En flot stille nat, hvor vi vågnede til havblik og dis grænsende til tåge, morgenmad og afgang så vi lige netop kunne nå ”kl 10 slik” - en tradition der ALTID har eksisteret ombord.



Som skrevet var det havblik, så det gjorde at turen blev for motor, men det gav også perfekte forhold for at kigge på marsvin, og der var da heldigvis flere, der ville lade sig beskue – allerede inde i Gamborg Fjord :))



Der var overraskende mange skiwe på vandet. Langt hovedparten var tyskere, men der var også danskere iblandt, de stod i en stime nedad Lillebælt - med modstrøm. Vi snittede indenfor Stenderuphagekosten og gik ind i strømlæ i bugten ved Skamlingsbanken, og så holdt vi ellers ned

mod dagens mål Hejlsminde.

Det var voldsomt usigtbart, så radaren blev lige tændt på stand-by, hvis det nu skulle lukke helt til. Det gjorde det dog ikke og på et tidspunkt dukkede ligefrem Brandsø ud af disen. Vi anløb Hejlsminde efter 12 sm, kl 12.20 lige i tide til frokost.

Takket være Letmatrosens indsats lykkedes det at få bundet et par pælestik på agterfortøjningerne.



Og så gik vi ind af den ”lokalt”afmærkede rende til Hejlsminde.



Der var en luksus pæleplads til os helt inde i bunden, endda med bredsidelandgang !!

Efter en middagspause med lidt tegnefilm til Letmatrosen var der dømt strandbesøg. Hejlsminde har en meget børnevenlig strand, så Letmatrosen fik fri tøjler og nåede at blive våd over det hele, vi

andre nøjedes med at soppe!!



Eftermiddagen sluttede med is i det velplacerede ishus :) :)



På vejen hjem passerede vi broen ind til noret hvor den opvoksede ungdom demonstrerede deres mod ved udspring fra broen, som generationer før dem har gjort det :) :)

Vejret – som jo var den egentlige grund til at det blev Hejlsminde – var ”skummelt”, dampende varmt, og med skyer der tårnede sig op, og så tiltagende ondsksfulde ud. Prognoserne var lidt uenige om, hvornår det ville ende i regn og torden, men de var enige om, at det IKKE ville blive en nat til at ligge for anker, men en nat der krævede en pæl i hvert hjørne :(:(

De sædvanlige aftenritualer, med bad og aftensmad.

Torsdag d. 18/8

Så blev det regnvejr i nat, dog uden torden, men der kom meget vand. Da det blev morgen var det tørvejr, men stadig fugtigt.

De sidste rester af franskbrød blev ”genoplivet” på brødristen og fortæret inden dagens formiddagsudflugt, der gik lidt om ad den gamle banelinje mellem Hejlsminde og Kolding. Der var togdrift fra 1911 til 1948, og stationen og en remise findes stadig – dog i noget ombygget tilstand.

Turen var krydret med kl 10 slik – selvom vi faktisk ikke var ude at sejle :) :)



Vi var også lige ude på broen (og ovre i Sønderjylland!!) over indløbet til Hejlsminde Nor, hvor grænsen gik fra 1864 til 1920, og hvor man stadig kan se en af de gamle grænsesten.





Det var en meget ”stille” dag i Hejlsminde, gårsdagens ”bade-boom” var overstået, og freden havde sænket sig over byen.



I noret var gæssene ved at samle sig til efterårstrækket.



Frokost og så blev der bevilget tre kvarters ”skærmtid” til Letmatrosen, så hun kunne få stillet sit behov for Gurli Gris, Bamsedoktoren o.lign. mens resten af besætningen lige hvilede ørerne lidt :) :)

Så en tur på legepladsen og på den nu folketomme strand, med fiskenettet, for lige at se om ikke der skulle være noget der trængte til at blive fanget :) :)

Kl 15 kom moderen medbringende de to resterende børn, og så var der liv i skuden et par timer, inden hele optøget drog af også med vores Letmatros.

Hun var hyggelig at have med, og vi var enige om, at en sommer ombord, så kunne hun godt omskoles til ”sejlerunge” :) :) :)

Der blev ro ombord i skuden, og vi var enige om, at det der med aftensmad skulle vi slippe så nemt om ved som overhovedet muligt, så det blev grillbaren ”kabyssen”, der ligger lige overfor havnen, der fik lov at levere to Hejlsmindeburgere og en bakke fritter og så en ”Sort Guld” til, så var roen genoprettet.

Og tænk til aften kunne vi sidde i kahytten og se fjernsyn uden at skulle tage hensyn til Letmatosen, der ellers havde sovet der. Det havde været enormt hyggeligt at have hende ombord, men det havde jo også rykket rundt på en enkelt eller to af vores rutiner !!!!!

Fredag d. 19/8

Jeg vågnede kl alt for tidligt og benyttede lejligheden til at hælde dejen til brødet fra skålen og over i Omnia'en, så den kunne efterhæve der. Kl 06.10 blev der tændt under den og 50 minutter senere var der friskbagt franskbrød :) :) :) Det er simpelthen så skønt IKKE at være afhængig af, at kunne købe brød lige hvert andet øjeblik, og specielt i Hejlsminde, hvor der er noget af en rejse op til Brugsen i Hejls, nu hvor købmanden i Hejlsminde er lukket :(:(

Vejret var sådan nærmest ”ikke tilstede”, det var stille, overskyet og meget diset – der var kort sagt INTET der bevægede sig.

Vi spiste morgenmad, og pludselig kørte der tre turistbusser ind på parkeringspladsen, og ud strømmede en horde af børn og en del lærere. Der var åbenbart et eller andet med ”undervisning” ved havet – men det bekræftede mig i, at jeg er glad for, at jeg IKKE blev skolelærer !!!

Nå - vi kunne heldigvis bare tanke vand og smide los, så det gjorde vi kl 09.58 – så vi VAR til søs til kl 10 snolder!!



Turen gik for motor ned af et totalt fladt og meget diset Lillebælt hvor Baagø, Aarø og Linderum langsomt dukkede op. Vi gik rutinemæssigt på den ”forkerte” side af Linderum – lokalkendskab betaler sig :) :), men det er godt nok blevet nemt med kortplotter og sager, det var ikke opfundet, da vi i firserne lå og ”opdagede” farvandet.

Vi anløb Aarø, hvor der var masser af pladser. Havnen var mere end halvt tom, der var nogle få tyskere og endnu færre danskere. Vi valgte os en rigtig god plads ved en pontonbro, og her blev det afsløret hvor Arla's mælkekasser forsvinder hen :) :)



Skipperen blev sendt i land for at betale havnepenge og for – på vegne af Chefen – at se, om ”Aarø's Perle” var noget hun burde interessere sig for til aften. Meldingen var, at det var det bestemt!! Et spisekort med ”stegt flæsk med persillesovs”, ”wienerschnitzel” etc. burde da interessere alle :))

Frokost, et lille hvil og så kaffe og the inden vi gik på (gen)opdagelse af øen, hvor vi må indrømme, at det i år er præcis 40 år siden, vi sådan rigtigt fik øjnene op for hinanden :))





Aftensmaden blev indtaget på ”Perlen”, og vi kunne nyde endnu en rigtig flot sommeraften, hvor himlen blev klar og solen kom igennem, og cockpittet vendte rigtigt i forhold til solnedgangen :) :) :) Der var ovenikøbet både godt Internet OG strøm fra land, så fredagsfilmen var reddet :) :)

Lørdag d. 20/8

Morgenen startede klar, letskyet og med ganske svag NW'lig vind.

Klokken 0730 mente Jeg ikke, at Chefen havde godt af at sove længere, og 07.45 sejlede vi ud af Aarø havn. Genuaen blev sat – sådan bare for et syns skyld og så gik turen ellers sydpå, med en smuk 1 kn medstrøm :) :)

Chefen mente bestemt, at jeg burde lave morgenmad og dermed få den første frivagt, og jeg var mild og venlig og ”ofrede mig” :) :) Den sidste regulære frivagt på dette togt var på 1.5 time – det passede lige med vagtskifte ved Helnæs – kl 10 – så vi ikke gik glip af – nåh ja!!!



Chefen nåede også lige en 1,5 timers frivagt, mens vi passerede Horne hjørnet - det sydfynske svar på Cap Horn, og det ikke så imponerende fyr"tårn" på Lyø – ja det er en pæl med en lampe – men det virker :) :)



Da vi nåede Knold-hjørnet udenfor Dyreborg var hendes 1,5 time overstået, og hun blev kaldt på dæk.



Da nu besætningen var fuldtallig, blev der gjort havneklar og kl 12 lå vi side om side med en anden Rasmus 35 fra Middelfart. Denne "tilfældighed" var årsagen til, at vi var gået til Faaborg. Denne Rasmus er ejet af Mike som er englænder (faktisk fra Isle of Man og dermed netop IKKE englænder!!) og den ligger i Middelfart. Jeg har haft kontakt med Mike gennem Rasmusgruppen på Facebook, og da det viste sig at de – på vej mod Middelfart – lå i Faaborg, så gjorde vi lige en afstikker og fik hilst på.



Vi fik snakket Skiw, og på et tidspunkt sneg Chefen sig i land og fik klaret de mest nødvendige indkøb inden vi kl 14.30 igen smed los og sejlede over til Korshavnbroen, hvor vi landede 15.40 efter i alt 31 sm.



Vi havde egentlig haft planer om at gå for anker, men vinden skulle gå fra NW til SW, og det giver ikke så mange oplagte steder i det Sy'fynske. Der er masser af steder, hvor der er læ for en NW'lig eller en SW'lig, men ikke rigtigt for begge vindretninger, og de steder hvor der er læ ville der være ”sort” af skiwe, så vi listede ind ved Korshavnbroen. Der var ledige pladser, men de to første var for smalle til Pipaluk's bug, men helt inde på det lave vand var der en der var bred nok, og bunden var så blød, så vi kunne mase os ind – så håbede vi bare at vandstanden ikke faldt alt for meget i nattens løb.



Sen kaffe/the og kage !!!!

Efter et lille hvil var der dømt badning – Chefen insisterede på et havbad!!!! - så Nuka blev søsat og så roede vi lidt hen af kysten, smed ankeret og svømmede lidt rundt. Hjemme i Pipaluk fik vi et varmt ferskvandsbad oppe på dækket, så var dagens hygiejne tilgodeset :) :)

Til aften friskede den relativt meget op af NW, så vi var glade for, at vi ikke lå og red for et anker et sted, hvor der nok var sølæ, men hvor vinden ville suse. Allerede kl 20.30 var solen ved at gå ned, og træerne var begyndt at blive brune – sommeren sang uden tvivl på sidste vers, men vi var jo så faktisk også så nær vores hjemhavn, så vi kunne kigge derover, vi kunne bare ikke bekvemme os til at sige slut, og slet ikke når vandet stadig var 20 grader, luften lun og solen skinnede :))

En aften med strøm fra land og godt Internet – så gjorde det ikke så meget, at det allerede var mørkt kl 21 :))



Søndag d. 21/8

Dagen startede med sol fra en skyfri himmel og frisk SW'lig og 10 cm lavere vandstand end da vi kom!!

Morgenmad i fred og ro i cockpittet, og 10.30 blev vi enige om, at så var det nu, vi skulle se om vi kunne komme ud – det kunne vi – bunden var blød, så vi ”rørte” godt op i den.

Umiddelbart udenfor havnen satte vi sejl, sådan rigtigt fulde sejl, og så blev der ellers sejlet – det blev sågar krydset!!!!!! Det var ren brochure sejlads, så det var slet ikke til at holde op igen :) :)



På vej ned langs Urehoved kom vi sågar på træk med en anden Rasmus, der også sejlede for sejl, og nu sejler vi jo IKKE kapsejlad, men de halede ikke ind på os :) :)



Vi måtte lige slå et par slag for at komme udenom Drejøskov, men kunne så holde Urehoved op. Da vi nærmede os Ærøskøbing, blev vi enige om at fortsætte ned forbi Dejrø og gå ”bagom” og ind til Ærøskøbing, det passede lige med et enkelt kryds, og så kunne vi i ro og mag bjerge sejl indenfor

Dejrø og gå i havn efter 11 smukke sm.



I Ærøskøbing kom vi i snak med det yngre par, der havde Rasmussen, de havde haft den i 2 år, og var noget nysgerrige efter at se, hvad vi havde lavet, så de blev inviteret over til en eftermiddags forfriskning.

Det blev en lang og hyggelig eftermiddag, med besøg først i Pipaluk og så i deres byggenummer 233.

Sen aftensmad og bad, og kl 21 var det godt og vel tasmørkt :(

Mandag d. 22/8

Vågnede til sol og stille!! Morgenmad, og så en tur op i Ærøskøbing og se på den gamle by. Det var det vi ”manglede” i Sverige, og så fik vi lige få købt de 3 liter mælk, der skulle bringe os i gennem de sidste dage på turen.



En fin tur i et Ærøskøbing der nærmest var ”støvsuget” for turister – dejligt!!

Da vi var tilbage ombord og havde pakket væk, var det bare at smide fortøjningerne og dampe af – for motor ud i et havblikramt sydfynsk øhav.



Over til St. Egholm, ned gennem Mørkedybet – hvor vi mødte endnu en søster til Pipaluk, rundt om Strynø og så på opdagelse ind i Lindelse Nor. Jeg har været i Lindelse Nor én gang før – i min barndom, men det var før al elektronikken, så der var det ikke helt nemt at finde ind, og det blev

ved det ene besøg. Nu havde vi elektronikken og kunne sejle direkte ind i de ”dybe” render. Vi fortsatte helt ned i det SØ'ligste hjørne, hvor der ville være læ for den opfriskende SØ'lige, som blev forudset til i nat, og lod ankeret gå på 2 meter – kontrolleret med min farfars gamle blylod!! Vores ekkolod har det stadig lidt anstrengt med blød bund og dybder under 2,5 m!!

Frokosten var indtaget på vejen, så da vi 13.30 var på plads kunne vi gå direkte til middagshvil.



Da jeg kom op og skulle starte på kaffe og the kunne jeg konstatere, at vi lå med ”røven i vinden” - det var ikke godt, for det gør Pipaluk bare ikke, når vi ligger for anker. Første tanke var ups – vandet er faldet så vi står på bunden. Det gjorde vi så heldigvis ikke, men da jeg kiggede ud over siden, kunne jeg se en hvid line ned på bunden hen til roret – vi havde ramt vores egen ankerbøje og lå nu fanget i den.

Nuka var heldigvis klar til hurtig søsætning, og fra den kunne jeg se, at ankerkuglen var kommet ind under roret. Heldigvis kunne jeg med bådshagen frigøre kuglen og havde så fornøjelsen af at se Pipaluk svaje rundt og lægge sig rigtigt !!!!

Efter kaffe/the var det tid til dagens bad. Der var lidt rigeligt drivende tang i vandet, og fordi vi lå på kun 2 m vand var udspring afløst, så det blev en forsigtig nedstigning, en svømmetur rundt om Pipaluk og så et ferskvandsbad på dækket.

Aftensmaden bestod af det sidste svenske proviant, en pakke pølser sammen med de sidste kartofler, forvandlet til gammeldags varm kartoffelsalat. Tilbage var så stort set kun en lille smule Kalles kaviar til Skipperens morgenmad i morgen!!

Vinden var som lovet blevet svag SØ'lig og der var kommet lidt tynde skyer på himlen, og sidste optælling viste, at vi i alt var 8 ankerligere i Lindelse Nor. Bortset fra en Hollænder, der lå inde i nærheden af os, så holdt de andre sig ude i den ”officielle” del af bugten – hvor der ikke rigtigt var læ for en SØ'lig.

Vi havde glimrende Internet, og blev enige om at teste hvor meget et par timers fjernsynskiggeri reelt drænedes batterierne. Indtil nu havde vi ikke haft mod til det, men nu var køleboksen nærmest tom, så nu var det tid til at få det afgjort!!



Tirsdag d. 23/8

Vi vågnede til lidt gråt vejr med jv SØ'lig og havde ligget fremragende her i vores eget lille hjørne!! Der var strøm på batterierne, så knap to timers TV havde ikke drænet dem nævneværdigt :) :)

Det sidste af Kalle's kaviar blev spist, og kl 08.20 blev ankeret halet op. Forsigtigt listede vi os tilbage i vores spor fra i går og ud af Lindelse Nor. Udenfor Noret satte vi storsejlet, men lod lige motoren trække med op til Rudkøbing, da strømmen ville være imod og vinden lidt spids til sidst.

Det passede selvfølgelig med at Strynøfærgen bakkede ud, da vi skulle forbi, så vi måtte lige slække ud og slå fri mens han blev flyttet.



Udfor havnen i Rudkøbing blev genuaen rullet ud og motoren stoppet, og så var det ellers for sejl resten af vejen. Strømmen var som forudsagt vestgående og dermed imod i Rudkøbingløbet, men det ville betyde medstrøm i Svendborgsund – det var faktisk derfor vi var startet på det tidspunkt. Strømmen ville skifte kl 14.20, og modstrøm ved Rudkøbing var langt at foretrække frem for modstrøm i Svendborgsund!!!



Vinden var noget svingende, men vi var på hjemmebane og havde ikke travlt, så vi fortsatte for sejl, og ganske rigtigt begyndte vi at kunne mærke medstrømmen fra Grasten og ind.

Der var et mylder af sejlere på vandet, flest tyskere, men også danskere. Helge var fyldt med turister og det var faktisk ikke til at forstå, at det var så sent på sæsonen.



Strømmen løb op til 2,3 kn, men den var med, så den største udfordring var at holde fri af afmærkningen i så god tid, så vi ikke blev sejlet ned af den, når vi sejlede 1,2 kn gennem vandet, og bøjerne kom susende med over 2 kn!!



En herlig tur gennem Svendborg Sund – der er altså også pænt herhjemme!!

Vi havde fornøjelse af at være på træk med en tysker, der også sejlede for sejl – og vi sejlede fra ham – ikke at vi sejler kapsejlad, meeeen :) :) :)



Vi havde planlagt et stop i bugten ved Vornæs, og da vi kom derop var gæstebøjen ledig – der lå 3 skiwe for anker, men bøjen var ledig – den snupede vi kl 12.30. Himlen var blevet klar og vinden var efterhånden tiltaget til frisk SØ'lig.

Efter frokost, middaghvil og kaffe/the var det tid til dagens havbad – det var skønt og vandet var helt lunt :) :) :)

Så var det tid til sidste ”ben” på turen hjem til Ballen. 17.15 slap vi bøjen, satte genaen og drog af. Så kom Ærøfærgen pløjende fra Højestene, og vi måtte lige tage en tur op ad kysten for at lade ham passere. Uden yderlige oplevelser ankom vi til Ballen ved 18 tiden, bjergede genaen og startede motoren og gled ind på vores plads som en af vennerne på havnen havde ”vendt skiltet” på, så den var markeret med rødt og dermed optaget.



Hjemme efter en formidabel tur på samlet 1311 sømil svarende til 2427 km, rundt regnet det samme som afstanden fra Danmark til Gibraltar og tilbagelagt med en gennemsnitshastighed på 5 knob svarende til knap 10 km i timen :) :) :)

Vi gav os god tid – havde jo ikke travlt med at komme hjem i huset, så vi spiste aftensmaden og hyggede os ombord, med Internet OG strøm fra land.

Onsdag d. 24/8

En dejlig rolig nat og solskin fra morgenstunden. Vi kunne konstatere, at det ikke kun var i Begtrup Vig, at svalerne var ved at samles – der var også et par tusinde i Ballen!!!

Vi havde en aftale med vores to naboer hjemmefra, og de kom lidt over 10. Vandmelon, vindruer, en sodavand og en rundvisning i Pipaluk, så de med egne øjne kunne se, hvad det var vi havde gjort og levet i de sidste 3 mdr.

Da de kørte hjem til Svendborg havde jeg sneget mig ombord i bilen, og på den måde blev Chefen snydt for sin 10 km gåtur hjem, da jeg jo så hentede bilen!!!

Eftermiddagen gik med, at Chefen kørte hjem i huset og fik gjort køleskab rent og lige fangede det værste ”drys” fra tagudskiftningen, der var foregået mens vi havde været afsted. Imens fik jeg skiftet til vores faste fortøjning og fik givet Nuka pressening på.

Vi blev genforenet til aften hvor Chefen kom, medbringende to af vores ynglings Pizzaer :) :) :)

Og så nød vi togtets sidste solnedgang kl 20.20!!



Torsdag d. 25/8

Solskin, men også skyer, jv Ø'lig og ifølge meterologerne den sidste varme tørvejrsmiddag.

Jeg startede dagen med at tage bilen og køre til Vester Skerninge efter morgenbrød!!!!

Laaaangsssoooooo morgenmad, og så var det endegyldigt slut for denne gang !!

Skuden blev tømt for langtursudrustning, så vi kunne komme tilbage til ”almindelig” turudrustning, og så gik turen ellers hjem til huset efter en fantastisk oplevelse, det var en livslang drøm der gik i opfyldelse, og det var præcis så spændende og anderledes som vi havde drømt om.

Glædede vi os så til at komme hjem – det kan besvares med ET ord – NEJ!!!

Var vi klar til at tage af sted igen – JA, når dagene igen bliver længere og markerne grønne, så er det afsted igen!!!!!!

Turen i tal:

Vi sejlede 1311 sm

Vi overnattede ombord 81 nætter

Af de overnatninger var:

- 24 i svenske havne hvor det kostede penge
- 10 i danske havne hvor det kostede penge
- 18 på Gøtakanalen (her var havnepengene inkluderet i kanalafgiften)
- 29 for anker eller i gratis havne/broer

Havnepengene beløb sig til 1615 kr i DK, 5280 SEK i Sverige (=3696 kr) i alt = 5311 kr

Gennemsnitshavneprisen i SE = 154 kr/nat, i DK = 162 kr/nat

Den absolut dyreste havn var Lille Bommen i Gøteborg med 455 SEK (= 319 kr!!!) for en nat.

Kanalafgiften var 7700 SEK (=5390 kr), men inkluderede så gratis brug af gæstehavnene på Gøtakanalen, og gennemsejling af alle 64 sluser på Gøta- og Trolhättankanalene. Dertil kom så 2x200 SEK for slusning op og ned på Säftekanalen.

Sommeren var præget af generelt svage vinde, og sammen med de mange sømil på kanalerne

lykkedes det at brænde 353 l diesel af, til priser mellem 16.50 DK og 27 SEK (= 19 kr), i alt ca. 6500 kr

Om det har været dyrt eller ej kan diskuteres, men en ting er sikkert – det har været en fantastisk oplevelse og en drøm der er gået i opfyldelse.