



SEJLTUR TIL SVERIGE

GÖTAKANALEN



1. JULI 2019

JEPPE FRIIS OG HANS-HENRIK PETERSEN
HADERSLEV



Fakta om turen:

Vi startede fra Haderslev torsdag den 27. juni 2019 kl. 11 og kom hjem igen fredag den 26. juli kl. 19.30.

Vi sejlede i Jeppes båd Barwit- en LM 28 med en Bukh DV24 ME dieselmotor. Vi har i alt sejlet 880 sømil og til det har vi brugt 286 liter dieselolie.

Udgifter:

Sluseafgift for alle sluser fra Mem til Göteborg samt havnepenge og toilet/bad i området Mem til Sjötorp 4455 d.kr.

Øvrige udgifter til mad, dieselolie og havnepenge udenfor Götakanalen 10373 d. kr.

Ruten gik fra Haderslev via Bagenkop og Stubbekøbing til den sydsvenske kyst ved Trelleborg. Langs kysten og tværs over Hanö bugten til Oskarshamn. Videre gennem skærgården til Mem, hvor Götakanalen starter. Gennem Götakanalen og tværs over de to store søer Vätteren og Väneren til Göteborg. Vi har på turen passeret 61 sluser. Max dybgang for båd 2,8 m. i kanalen. Gennemsejlingshøjde 22 m. Max. fart i kanalen 5 knob. Fra Göteborg til Grenå og via Hov hjem til Haderslev.

Kilder: Logbog og billeder fra turen, hukommelsen og Google.

Herunder ses ruten vi sejlede.



Torsdag den 27. juni.



Afgang Haderslev nordkajen kl. 11.10. En lang sejltur tager sin begyndelse.



Det blæste en frisk vind fra nordvest så vi lænsede sydpå gennem Lillebælt mod Bagenkop hvortil vi ankom kl. 21.30 efter at have tilbagelagt 60 sømil.



Vi var noget trætte. Heldigvis havde Jeppe forberedt aftensmad hjemmefra, chilli con carne, som blev varmet på det fine nye gasblus som blev monteret et par dage inden afgang. Efterfølgende havde vi ingen problemer med at falde i søvn. Sovemedicin var ikke nødvendig. Gasten (Hans Henrik) fik tildelt køjen i bagbords side mens skipper (Jeppe) sov i styrbords køje.



Fredag den 28.juni.

Morgenkaffe ved 7- tiden. Hvordan laver man kaffe om bord? Varmt vand og stempelkande- en gammel en. Det bliver udmærket kaffe. Bare ikke man får den sidste bund slat for så får man munden fuld af grums. Vi diskuterede lidt om vi kunne lave kaffe på "gammeldags facon" men det ville medføre indkøb og det havde vi på nuværende tidspunkt ikke tid til. Ud over det spiste vi Yoghurt som vi blandede frugt og nødder i og også mysli. Udmærket mad der varer nogen tid inden næste sult. Efter det måtte vi reparere rulleforstaget til genuaen hvor rulle/rebe linen var gået løs. Efter endt reparation var vi klar til afgang kl. 9.30. Kurs nord om Lolland til Grønsund blev plottet ind på kortplotteren og med en let vind fra vest blev sejlene sat. Vinden døde efter kort tid, så genuaen blev rullet ind, og storsejlet blev stående og motoren startet igen. Afsted mod Stubbekøbing. Efter en tid kom også selvstyreren på.



Afsted det gik med lidt over 5,5 knob i gennemsnit hvor vi skiftedes til at holde udkig. Kl. 13.30 var vi blevet sultne så Jeppe varmede kødsovs og kogte pasta. En herreret blev indtaget nord for Lolland. Vi passerede Vejrø, Fejø og Femø på vejen, men så intet opsigtsvækkende. Heller ikke med kikkert- jeg tænker på kvindelejren på Femø. Må have været ved den tid-måske. Vi så ingenting. Vi kom tættere på Storstrømmen



Og passerede den gamle Storstrømsbro ved 20 tiden. Videre til Stubbekøbing hvor vi ankom kl. 21.30. Vi bøvlede lidt med at finde en plads, hvor der var vand nok, men det lykkedes til sidst.

Vi spiste rugbrød til aftensmad med bl.a. Løgpølse fra marskslagteren meget lækkert.

Lørdag den 29. juni.

Vi fik morgenmad mens vi spekulerede på, om der var ting vi skulle købe inden vi slap Stubbekøbing. Vi havde en forventning om at nå den svenske kyst den dag, så vi besluttede os for at bunkede diesel. På en gåtur på havnen aftenen før havde vi observeret en dieseltank på havnen men kunne ikke umiddelbart finde ud af, hvordan anlægget fungerede. Vi besluttede at undersøge sagen nærmere og fandt ud af at vi skulle henvende os i en butik for at få adgang til tanken. Vi sejlede hen til tanken og gik hen til butikken, hvor vi fik udleveret en nøgle til tanken med besked om at skrive op hvor mange liter vi bunkede for derefter at komme op og betale og aflevere nøglen igen. De har stor tillid til sejlere i Stubbekøbing. Efter at have tanket 24 L diesel og spist en is forlod vi Stubbekøbing kl. 9.30.



Her er Stubbekøbing havn med tanken ved den hvide container. Vi fortsatte gennem Grønsund ud til Møns klint.



Møns Klint.

Kursen blev sat mod Trelleborg i Sverige. En tur på 50 sømil. Vinden var sydvestlig og ikke ret meget af den. Vi sad på "terassen" ude agter og skiftedes til at styre. Vind og sø kom ind agten fra og vi brugte støttesejl og motor. Trelleborg og Ystad er store færgenhavne i Sydsverige, så der var mange store færger på vandet. Det gik fint fremad og vi nåede Gislövs Läge lystbådehavn umiddelbart øst for Trelleborg kl. 19.30. Vi fandt en plads og betalte 170 svenske kr. i havnepenge. Havnepenge i Sverige ligger nogenlunde på samme niveau som i Danmark, og fungerer stort set som i Danmark med el og vand. Efter et hurtigt aftensmåltid var det fyraften og vi gik til køjs.

Gislövs Läge



Søndag den 30. juni.

Morgenmad og kaffe ved 6.30 tiden. Vi besluttede at det var tid til et bad. I de svenske havne er servicefaciliteter som bad og toilet og tøjvask af en ganske høj standard især i mindre havne og i skærgården. Efter badet sejlede vi videre mod øst kl. 8.00. Vejret var fint og nærmest vindstille. Vi sejlede for motor langs kysten mod Ystad som også er færgehavn, hvorfor der var en del færger på vandet vi skulle holde øje med. Solen stod højt på himlen, så der var mange mennesker på de sydsvenske badestrande, vi kom forbi.



Her ses en af de strande vi kom forbi lige efter at have passeret Ystad. Vi fortsatte rundt om det sydlige hjørne på Hanö bugten og lagde til i Skillinge 8 sømil syd for Simrishamn kl. 15. Umiddelbart efter kom et ældre ægtepar fra Køge kanten på Sjælland og lagde til ved siden af os. Deres båd var en Bandholm 33 en meget flot og gedigen danskbygget båd. Det var varmt så Jeppe ville bade i havnebassinet. Jeg var ikke i vandet på turen. Derefter gik vi i land og spiste is og betalte havnepenge og købte et havnekort til strøm og bad. Det blæste op. Mens vi spiste, blev vi enige om at vi nok blev liggende næste dag. Vejrudsigten var ikke gunstig.

Omkring havnen i Skillinge.



Skipper Jeppe foreviget på sin eng i Skillinge



Mandag den 1. juli.

Vi var tidligt oppe. Ved 6.30 tiden. Det blæste voldsomt og vi blev enige om at blive i havn. Vi snakker lidt med andre sejlere. Der er ingen, der skal nogen steder, så vi bliver også liggende. Der kom en enkelt tysk sejler ind. De var 2 ombord og så ud til at være glade for at komme i havn. Vi kiggede lidt på byen. Der var ikke så meget at se på, men vi fandt da et supermarked, hvor vi kunne købe det mest nødvendige. Kaffebrygning med filtertragt/kaffekande var atter oppe at vende. Vi gennemsøgte hele butikken for at finde en brugbar løsning, men det lykkedes ikke. Derimod fik vi handlet lidt til køleskabet. Dagen gik stille og roligt med lidt læsning, der er et fortræffeligt bibliotek ombord, og almindelig hygge.



Tirsdag den 2. juli.

Vi vågner forholdsvis tidligt om morgenen ved 6 tiden og kan høre at det stadig blæser voldsomt. Vi sejler ikke ud over Hanöbugten når det blæser mere end 10 sekundmeter så vi blev liggende. Vi skulle jo have kaffe men der var ingen vand. Pumpen til trykvand kørte ikke. Et blik på voltmeteret fortalte alt. Det viste i omegnen af 0V. Hvordan kunne det ske? Der var land strøm ombord og der var i båden en Tystor lader noget af det bedste der fås for penge. En måling med voltmeter direkte på forbrugsbatteriet med alle forbrugere frakoblet viste 4 volt, så noget var helt galt.

Tystorladeren virkede bare ikke mere. Ringede til den danske importør af Tystor – Kjøller. Fik at vide, at laderen kunne repareres når vi kom hjem, men ikke nu og her. Vi måtte have fat i en erstatningslader men hvor finder man sådan en i sydøst skåne ude på landet?

Det viste sig ikke at være så svært. Der ligger et lille bådeværft i Skillinge og der gik vi hen. De måtte vide et eller andet. Det gjorde de også. Vi fik en adresse i Simrishamn ca. 25 km. mod nord med bus. Afsted med bus ved middagstid til Simrishamn. Det var let at finde havde vi fået at vide, men for 2 danskere var det ikke så let alligevel. Det var dejligt med Google maps. Det lærte jeg faktisk en del om på turen. Vi fik købt vores lader. Der var ca. 3 km. frem og 3 km. tilbage til stationen. Der var en udmærket cafe i banegårdsbygningen. Vi fik kaffe og friskbagt kage bagt på stedet. Efterfølgende fandt vi en ICA- et supermarked hvor vi kunne købe ind til aftensmad. Bacon æg løg og kartofler- biksemad.

Herunder havnen i Skillinge.



Onsdag den 3. juli.

Afgang Skillinge kl. 7.30 med kurs mod Simrishamn. Det blæste stadig meget fra nordvest, men vi mente nok vi kunne liste os de 6-7 sømil til Simrishamn. Vi var fortsat ikke helt sikre på forbrugsbatteriet selvom vi havde ladet på det hele natten. Voltmeteret viste kun 10 volt om morgenen. Kl. 9 lagde vi til i Simrishamn. Vi var faktisk glade for at komme i havn. Det blæste allerede voldsomt. Vel i havn kunne vi konstatere, at batterispændingen på forbrugsbatteriet var oppe på knap 14 volt hvilket er meget fint. Vi undrede os over at laderen ikke kunne klare på en nat hvad motorens generator kunne klare på en times tid. Ringede til en ven- Carl August for at høre hvorfor og fik en logisk forklaring. Laderen vi havde købt giver max 10 ampere. Motorens generator max 70 ampere så sidstnævnte lader meget hurtigere. Vi glemte hurtigt alt om forbrugsbatteri. Det virkede fortsat upåklageligt selvom det havde været så kraftigt afladet. Blot huskede vi at sætte lader til, når der var mulighed for det.



Her er et par billeder af havnen i Simrishamn. Den ligger lige ud til Hanöbugten, så der er mange stensætninger mod nord og øst.



Vejrudsigten lover os en overliggerdag mere men bedre vejr fredag. Vi beslutter at blive i Simrishamn torsdag også men så heller ikke en dag mere.

Torsdag den 4. juli.

Vi måtte skifte gasflaske om morgenen. Vi besluttede at få fat i en ny flaske for at have en reserve. Vi spurgte havnekontrolløren, og hun mente godt vi kunne købe en flaske hos dem. Vi gik hen til havnekontoret men kunne godt se at de flasker ikke lignede vores. Heldigvis mødte vi den danske sejler, der fik plads ved siden af os i Skillinge. Han var fulgt efter os, og han vidste mere om svensk gas og svenske gastilslutninger som ikke ligner danske. Han havde heldigvis en ekstra-ekstra gasflaske af de blå, som vi stod og manglede og den ville han gerne sælge til os mod at få vores tomme flaske. Alle var glade.

Vi gik en tur i byen som vi jo kendte lidt fra vores gåtur om tirsdagen. Vi vendte tilbage til ICA butikken igen. Den var stor og velassorteret og pludselig blusser diskussionen om kaffefilter/kaffekande kontra stempelkande op igen og denne gang er vi heldige. Vi får købt en termoflaske, en filtertragt samt filterposer. Spiste på restaurant for første gang på turen. Pasta med alt godt fra havet. Virkelig lækkert.



Det viser sig at arrangementet er ret upraktisk da flasken let vælter under kaffebrygning. Vi laver imidlertid kaffe på den måde på resten af turen uden alt for mange uheld. En god ting er at vi fremover kan få en kop formiddagskaffe.

Fredag den 5. juli.

Afgang Simrishamn kl. 7.30. Kurs mod det østlige hjørne af Hanöbugten til en lille havn Sandhamn. Vi satte sejl med vinden agten for tværs gik det nordøst på. Midt på dagen flovede vinden Typisk nu havde der i mange dage været alt for meget af den. Vi startede motoren fordi vi gerne ville holde de 5 knob. Dagens strækning var 60 sømil. Da vi nærmede os det østlige hjørne på Hanöbugten fik vi et rødt fyr i sigte Utklippan en naturhavn, som er kendt blandt sejlere, der lægger kursen den vej.



Man kan sagtens overnatte der. Man skal bare have det hele med. Det ligger ca. 20 sømil syd for Sandhamn hvortil vi ankom kl. 18.30. Havnemesteren ville bestemme, hvor vi skulle ligge. Det var den eneste gang vi oplevede det. Vi blev placeret udenpå en større Bavaria. Heldigvis en dansk. Da vi havde lagt til måtte vi skynde os hen i det lokale ICA supermarked og købe ind til aftensmad. Der var ca. 2 km. hver vej og forretningen lukkede kl. 8. Vi nåede det og da vi havde spist og vasket op var det sengetid.



Man kommer hurtigt til at ligge udenpå en båd når alle både skal ligge langs kibs som her i sandhamn i Blekinge.



Her på kortet ses hvor langt vi er nået. Hvis vi tænker på, at vi har ligget over i 4 dage, er det vist ganske godt gået.

Lørdag den 6. juli.

Afgang Sandhamn kl. 7.30 Nu skal vi deropad. Vi var indstillet på at tage et ordentlig hug den dag. Jeg husker ikke om vi fra starten havde et mål. Båden vi lå udenpå var kommet fra Borgholm på Öland dagen før. Det kunne vi i hvert fald også mente vi.



Her er vi kommet af sted. Kurs er sat på Kalmarbroen. Vestenvind 2-4 sekundmeter. Motor Og genua som støttesejl 5,5 – 6 knob og lidt hjælp til at holde kursen som det ses. Passerede Kalmar slot og Kalmarbroen ved 14.30 tiden.



Kalmar slot, som det så ud da vi sejlede forbi. Opførelsen af slottet blev påbegyndt i slutningen af 1100 tallet, og var i året 1397 centrum for en af de vigtigste begivenheder i nordens historie nemlig dannelsen af Kalmarunionen. En union bestående af de nordiske lande skabt af Dronning Magrethe den 1. af Danmark. I 1500 tallet fik slottet sit nuværende udseende og er Sveriges bedst bevarede renæssanceslot.





Under Kalmarbroen og videre nordpå med kurs mod Borgholm på Øland. Nu begynder der at komme klippeskær frem. De er fint afmærket kaldet kumler.



Her både en sideafmærkning og en varde på selve klippen. Vi nærmede os Borgholm og gæsten (mig) kigger vejruddigt og finder ud af, at næste dag får vi nordlig vind- modvind. Vi finder ud af at så skal vi over til fastlandet i stedet. Vi sejler over til Timmernabben som ligger på fastlandet en smule nordligere end Borgholm.



Det var første gang vi var i noget, der mindede om skærgården. Det gik fint at finde i havn. Gode kort og god GPS. Kl. 18.30 havde vi fortøjet. Det var et rigtig skønt sted. Vi gik i land for at betale havnepenge, men kunne ikke finde en automat. Vi mødte 2 sejlere, der skulle ud at sejle en aftentur i en jolle. Vi fik et telefonnummer på havnemesteren. Da vi spurgte til toiletter og bad viste det sig at de ikke var lokalkendte. Måske havnemesteren kom senere. Der var købt ind dagen før i Sandhamn. En svensk specialitet köttbullar. Der måtte kunne laves et eller andet. Da vi lavede mad stod der pludselig en mand foran båden og vinkede til os. Jeppe gik ud til ham. Det viste sig at være havnemesteren. Han havde set os på vej ind og normalt ville han kunne være her inden vi kom helt ind i havn, men der var lige en fodboldkamp i fjernsynet han skulle se færdig først. Havnepenge var 100 svenske kroner. I land var både toilet og bad. Bygningen blev udpeget. Koden til bygningen: Juleaften (2412).

Først spiste vi en herreret köttbullar i tomatsovs med potatis til. Så skulle badet prøves. Det var noget af det fineste vi så på turen. Velholdt og rent. Kommer i på de kanter så sejl ind til Timmernabben.



Først bad og så en tandbørste. Sådan skal det være.

Søndag den 7. juli.

Afgang Timmernabben kl. 8.30 mod Oskarshamn. 25 sømil i modvind og store søer. Motorsejlads. Vand fra søerne sprøjtede ind over forskibet og det var lidt koldt og ugemytligt. Vi ankom til Oskarshamn kl. 15 og startede med at bunke diesel så vi dagen efter kunne fortsætte med fuld tank. Toilet og badeforhold var dårligere her end det vi hidtil havde set i Sverige. Lidt dårligt for en by på 17000 indbyggere. De burde have råd til ordentlige toiletforhold for gæstesejlere.



Her ses havneområdet i Oskarshamn. Havnen er temmelig stor og der er færgeforbindelse herfra til Visby på Gotland.

Vi indtog en forsinket frokost efter at have fundet en havneplads og betalt havnepenge.



Så var det tid til en indkøbstur for at få suppleret lager af mad og drikkevarer. Vi fandt en coop butik nær havnen og fik købt det fornødne og slæbt ombord. Spiste fastfood til aftensmad. Pomfritter og kebab. Det var ganske udmærket, og efter en gåtur på havnen, hvor vi bl.a. så kæmpefærgen til Visby, var det sengetid.



Mandag den 8. juli.

Start kl. 7.30 videre nordpå. Vi nærmede os skærgården og havde kurs mod Västervik indtil vi fandt ud af, at det var for langt væk fra vores rute. Vi fortsatte nordpå og sejlede efterhånden inde i skærgården og det er dejlig sejlads, læ for vinden der var vestlig. Gode søkort og en god GPS- så føles det trygt og sikkert.



Her er et par billeder af, hvordan sejladser forløb i skærgården på højde med Västervik.





Vi glemte helt tiden og besluttede at finde et sted at kaste anker. Jeppe er fantastisk god til kort. Han fandt et skønt sted hvor vi kunne være Stora Ålö, hvor vi ankom kl. 18.30.



Vi kastede anker på ca. 3 m vand og så lå vi der. Udsigten ses på billedet ovenfor. Det var fantastisk. Her kommer et par billeder mere.





Det bliver ikke bedre. Maden smager godt i sådanne omgivelser. Aftenkaffen og chokolade og en pibe tobak. Så er livet dejligt. Da det begyndte at blive mørkt var det sengetid.

Tirsdag den 9. juli.

Start kl. 8.15. Afsted det gik mod Mem, hvor Götakanalen starter hvis man sejler igennem fra østsiden. Vi sejlede de 30 sømil til Mem gennem skærgården.



En meget smuk sejltur. Det var lidt halvkoldt og vi sejlede for motor.





Her er vi ved at være i Mem. Vi mødte både på vej på ferie. Forestiller mig hvor de mon er på vej hen. Der er mange muligheder- Stockholm ca. 100 sømil fra Mem, Visby på Gotland eller sydpå hvor vi lige har sejlet. Ankom til Mem kl. 15.00.



Slusekontoret og slusen i Mem blev passet af 2 unge mennesker som var vældig flinke og imødekommende. Formentlig var de unge under uddannelse, som havde et sommerferiejob med at passe slusen. Turen gennem Göta kanal var bestilt og betalt hjemmefra. Mod forevisning af kvittering fik vi udleveret kort til toiletter og bad til brug i havne mellem Mem og Sjötorp. Vi fik lidt oplysning om hvordan slusesejlads foregår og andre praktiske oplysninger. For at komme til havnen i Mem måtte den første sluse i Götakanalen passeres. Det var ligepå og hårdt.



På vej hen mod havnekontoret i Mem. Den lille gule træbygning. Sluseporten ses midt i billedet.



Vi blev spurgt om vi ønskede at komme gennem slusen med det samme så vi kunne komme ind i Mem lystbådehavn hvor der var mulighed for bad og alt andet godt. Det sagde vi ja til og efter at have iagtaget en båds ageren i slusen var det vores tur



Her ser vi slusen i Mem. Alle sluser i Götakanalen er indrettet på samme måde og af nogenlunde samme størrelse.



På overkanten af slusen er anbragt pullerter og ringe til at føre fortøjninger igennem under slusning. Skal man sluses op (som på billedet ovenfor) skal der være en person i land til at passe fortøjningerne mens slusning foregår. Det foregik ved at Jeppe satte mig i land med for- og agterfortøjning i hånden inden vi sejlede ind i slusen. Højden man bliver hævet/sænket i en enkeltsluse er mellem 2 og 3 meter. Under hævnings er der en del turbolens i sluserne fordi vandet bliver lukket ind igennem ventiler anbragt forned i sluseportene, og det var min opgave at holde fortøjningerne stramme under slusning. Vi lærte senere at placere en blok på forreste klampe og stramme forfortøjningen over spilkoppen. Det lettede slusegastens arbejde væsentligt.



Vel igennem slusen lagde vi til i havnen hvor der var toiletter og bad. Det skulle prøves, og de ny erhvervede servicekort virkede udmærket.



Toiletter og bad var i den lange røde bygning, som ses på billedet ovenfor, hvor der også var en cafe med udsigt over kanalen. Eter en aftentur i området og den obligatoriske pipe tobak var det sengetid. Næste dag skulle vi sejle kanalsejlad- spændende.

Götakanalen blev bygget som en genvej for skibe gennem Sverige blandt andet for at undgå den dansk norske øresundstold. Bygningen af kanalen blev påbegyndt i 1810 og kanalen blev åbnet i 1832. For byggeriet stod en tidligere officer fra den svenske flåde Baltzar von Platen. Han var af tysk afstamning, født i 1766, og døde i 1829, tre år før kanalens åbning.



Kanalen er 190 km. lang og strækker sig fra Sjötorp ved Vänerens østlige bred i Västergötland til Mem i Östergötland hvor vi befinder os nu. Der er søer undervejs. Dog er 87 km. af strækningen gravet eller sprængt. Kanalen kan besejles af skibe 32 m lange, 7 m. brede og med en dybgang på 2,8 meter. Der er 58 sluser på den viste strækning. Mange steder er der cykelstier langs kanalen, så vi mødte også mange cyklende turister undervejs. I dag anvendes kanalen stort set udelukkende af turister. Vi mødte rigtig mange danske-, tyske og svenske sejlere på kanalen.

Onsdag den 10. juli.

Afgang fra Mem kl. 9.00. Nu sejler vi kanalsejlad. Alt hvad vi ejer af fendere er hængt op. 4 stk på hver side. De næste mange sluser skal vi hæves. Indtil Forsvik, som ligger mellem Vättern og Väneren og det varer mange dage at komme derhen. Det er meget smukt langs kanalen. Den snor sig gennem landskabet flankeret af en cykelsti. Vi møder landevejsbroer som åbner, når vi skal passere. De fleste er fjernstyrede, og åbner når vi nærmer os. Vi møder også sluser. Inden vi sejler ind i slusen bliver jeg sat i land med en for- og agterfortøjning fastgjort på båden. Agterfortøjningen fastgøres og Jeppe haler den tot nedefra. Forfortøjningen føres gennem en ring eller om en pullert og jeg holder den stram under slusning så båden så vidt muligt bliver ved slusevæggen. Når slusningen er færdig og sluseporten i sejlretningen åbnes hopper jeg om bord og vi sejler videre.



Efter slusen i Söderköping fortøjede vi langs kajen og gik op i byen og handlede ind til frokost og aftensmad. Der var feriestemning i byen og mange turister. Da køleskabet var fyldt op sejlede vi videre. I alt nåede vi 9 enkeltsluser og 2 dobbeltsluser og 5 fjernstyrede broer den dag og det på en strækning på ca. 25 km. Der er gang i sluserne fra kl. 9 om morgenen til kl. 18. KL. 17.30 var vi kommet igennem Brådtom slusen og besluttede at overnatte ved kanalbredden umiddelbart efter slusen, hvor der var fortøjningspladser til nogle både



Det var et meget idylisk sted. Trafikken stoppede da sluserne lukkede kl. 18. Her ligger vores båd ved broen. I baggrunden ses slusen. Den gule bygning var en kombination af vandrehjem og cafe.



En båd lagde til foran os. En båd med tysk hækflag. Vi mødte båden undervejs og fulgtes med den det meste af dagen gennem sluserne. En tysk familie fra nordschlesvig. Jeg kan ikke huske nøjagtig hvor, men deres båd havde hjemhavn i Maasholm. To mennesker yngre end os samt deres teenagersøn var på ferietur i Götakanalen. Manden i familien var sejlet derop sammen med en kammerat næsten samme tur som os. Kammeraten var nu rejst hjem og resten af familien påmønstret i Söderköping. Vi mødte dem en del gange på vores vej gennem kanalen. Vi kom også samtidig gennem Brådtom slusen, men de ville videre mod Norsholm, hvor der var en havn. Lidt efter kom de tilbage. Sluserne lukkede jo kl. 18 og de havde set at der var plads, hvor vi lagde til.



En udforskning af stedet afslørede et campingområde, og bag den gule bygning på billedet ovenfor nogle fine velfungerende toiletter hvor vores servicekort passede i. Det kunne ikke være bedre. Efter aftensmad gik vi en tur i området. Et virkeligt skønt sted i landlige omgivelser.



Torsdag den 11. juli.

Vi sejlede videre kl. 10. Den tyske båd lå der stadigvæk da vi sejlede men de overhalede os senere da vi lå i Norsholm. Vi havde fået et problem idet vores pøs var sunket på 2,2 m. vand og vi skulle have en ny. Hvad hedder spand på svensk? På englesk "jug". På tysk "eimer". Det var ikke let. Vi købte de daglige fornødenheder i et supermarked i Norsholm, hvor vi også kiggede efter en spand. Der var ingen spand til salg så vi måtte spørge efter en. Jeg ved ikke om Jeppe på det tidspunkt kendte det svenske ord "hink" vi tiggede os til en stor plasticspand som oprindeligt havde indeholdt syltede agurker. Vi bandt en snor i og havde nu agurkepøsen. Den holdt helt til Haderslev. Vi sejlede videre ud i søen Roxen en temmelig stor sø. Jeppe fik lyst til en dukkert. Jeg blev om bord og passede sagerne. Jeppe blev tør igen og vi fortsatte mod Berg sluser og kunne i det fjerne se byen Linköping om bagbord. Ankomst Berg sluser kl. 16.00. Lagde til ved broen neden for sluserne.

Roxen



Slusen ved Berg kaldet Carl Johan sluser. Der er 7 slusekamre. Vi ligger nedenfor.



Vi fandt vaskeriet oven for de 7 slusekamre i Bergs gästhamn. Der var 2 vaskemaskiner og 2 tørretumblere der kørte for fuld kraft så vi besluttede at stå tidligt op næste dag og starte vaskemaskinerne inden vi begyndte at sluse op.



Her ses Carl Johan slusens øverste kammer. Når vi når herop er vi blevet hævet 18,8 meter i forhold til neden for sluserne.

Fredag den 12. juli.

Vasketøjet var pakket i to store IKEA bags, og kl 05.30 sprang Jeppe og ad bakken med hele molevitten inden jeg fandt ud af, hvad der foregik. Kunne dog finde ud af at tømme pøsen og lave

kaffe mens han var væk. Klokken 9.15 kom en slusevagt og sagde, at vi kunne sejle ind i den første sluse.



Sådan så det ud nedefra da vi startede så mens noget af vores tøj blev vasket og tørret arbejdede vi os op ad bakken Ved 12 tiden lå vi i Bergs gästhamn og gik hen for at se til vores tøj. Der var virkelig mange, der ønskede at vaske, så vi måtte kæmpe lidt med en dame fra en meget stor båd for at få tørret det sidste tøj. Mens Jeppe passede på vores tøj, fandt jeg ved hjælp af Google Maps et supermarkedet at proviantere i. Efter en solid frokost sejlede vi videre mod Borensberg. Undervejs ventede 4 dobbeltsluser og en enkeltsluse. I sluserne var en svensk sejlbåd vi lagde mærke til. Der var en mand og en kvinde om bord. Kvinden sprang i land med fortøjningerne og gjorde fast. Manden tottede straks agterfortøjningen. Under slusning holdt han forfortøjningen stram via en blok på forklampen med spilkoppen. Spurgte Jeppe om han havde en blok det mente han nok.



Her ligger vi langs bredden ved Borensberg. Ankomst kl 17.30. Alle fendere blev flyttet til bagbords side på grund af nogle voldsomme ujævnheder i stenkanten. Ville gerne passe godt på fribordet. Den røde bygning, som ses i billedet ovenfor var blandt andet servicebygning for os både og de campingvogne som holder bagved. Vi fandt nogle fine toiletter på 1. sal i bygningen, og servicekortene fra Mem duede stadigvæk.

Slusen i Borensberg er såvidt jeg husker den eneste mekanisk betjente sluse vi så på turen. Det vil sige åbning / lukning af sluseporte og lukke vand ind / ud af slusen sker med håndkraft og ikke som normalt hydraulik.



På forreste sluseport ses tydeligt hjulet til at betjene ventilen forneden på sluseporten til at lukke vand ind / ud og ud for bagerste sluseport ses gangspillet til at åbne /lukke porten. Svenskeren fra før i sluserne sejlede foran os ind i slusen og han sprang i land og hjalp slusevagten. Han var stedkendt.

Lørdag den 13. juli.

Sejlede fra Borensberg og ud i søen Boren kl. 9.30. Vi havde ikke travlt for på den anden side af Borren ventede Borenhult slusen. En stor sluse med 5 kamre som ville hæve os til 88 meter over havet. Der kunne nemt være ventetid ved denne sluse. Vi var ved at nærme os Vätteren, og der var stigende trafik på kanalen. Vi kunne nemt komme til at vente resten af dagen neden for Borenhult slusen.



Sådan så der ud umiddelbart foran slusen. Vi ankom til Borenshult kl. ca. 11.30. Der lå en del både og ventede. Svenskeren fra i går var der også. En stor turistbåd var på vej ud af slusen da vi ankom, og der kom flere. De har 1. prioritet, så vi måtte vente.





Vi er kommet ind i første slusekammer. Læg mærke til forfortøjningen. Igennem en blok ude på forreste klampe i styrbords side og hen om spilkoppen agter. Det er blevet nemmere at være slusegast.



Skipper hygger sig under slusningen.

Klokken 15.30 var vi gennem den sidste sluse i Borenhult og på vej videre mod Motala. Byen har haft stor betydning for Götakanalen. Mens kanalen blev bygget opstod industri i byen blandt andet Motala verkstad med speciale i bro og jernbanekonstruktioner. Der var 4 broer blandt andet en jernbanebro der måtte åbne for os på vor vej gennem byen. En enkeltsluse var den sidste inden Vätteren. Slusevagterne omkring slusen var meget interesseret i, hvor vi efterfølgende ville hen, da de mente, at havnene i Motala var fyldte. Det virkede lidt som om de havde fået besked på at de ikke ville have flere i havn. Sejlere kan altid finde en plads- også næsten selvom der ikke er flere. Jeppe og jeg kiggede på hinanden på vej hen mod havnen, og blev enige om at fortsætte til Vadstena. Vi fandt senere ud af ved at snakke med sejlere vi havde mødt, at der var plads i havnen. I Vadstena snakkede vi med tyskeren vi havde mødt før. Han var bag os og han havde fået en plads. Vi sejlede de 15 mil til Vadstena og ankom kl. 19. Vi var trætte og gik op i byen for at spise. Var inde på havnekontoret for at betale havnepenge undervejs. Vadstena ligger ikke langs Götakanalen. Vi betalte havnepenge for 2 dage og fik anvist toiletter og bad. Gik derefter op i byen og spiste stegt aborre- skønt.



Vadstena er en gammel by beliggende ved Vänerens østlige bred i Östergötlands län. Når man kommer sejlene til byen, ser man straks det prægtige slot idet lystbådehavnen ligger lige op og ned ad slottet



Her ses indsejlingen til marinaen med slottet i baggrunden. Vi fandt en plads i bagbords side ca. i midten. Havnekontor og servicebygning lå under træerne foran slottet ca. midt i billedet. Til venstre for slottet er en stor bilparkering. Nedenfor parkeringspladsen ned mod vandet var en park, hvor der også var en scene. Virkelig en smuk gammel by



På sidste billede på forrige side ses stranden nedenfor slottet med kirken i baggrunden. Billedet er taget på broen ud for stævnen på Jeppes båd.



Her er bådebroen. Vi ligger midt i billedet lige foran en Maxi 77.

Søndag morgen gik vi til gudstjeneste i Vadstena. Kirken her er kæmpestor, og en svensk gudstjeneste er noget anderledes end en dansk. Den varer også længere. Start kl. 10 slut så vidt jeg husker kl. 12.30.



På vej tilbage til havnen fandt vi et supermarked hvor vi købte kød til grill. Jeppe havde en cobgrill og briketter med og den skulle prøves af. I parken ved siden af slottet var der gang i den om søndagen. På billedet nedenfor ses parken med scenen. Der var musikere på scenen fra kl. ca. 13 til kl. 17 om eftermiddagen. Det var meget festligt.





Efter aftensmaden sad vi og nød solnedgangen over en kop kaffe og chokolade. Båden ved siden af os kom hjem fra en tur på Vätteren. Vi fik en lille snak med dem. Heldigvis er Jeppe bedre til svensk end jeg.

Mandag den 15. juli.

Afgang Vadstena kl. 9.15. Vi sejlede tværs over Väneren ca. 20 sømil til Karlsborg. Her bunkede vi diesel og proviant, hvorefter turen fortsatte. Det satte ind med regn og da vi kom til Forsvik måtte vi stoppe. Det regnede for meget. De indkøbte sild og æg blev sat til livs. Derefter et passende middagshvil. Regnen stoppede igen hen på eftermiddagen. Under en gåtur i området opdagede vi 2 danske både ved bolværket lidt bag ved os. De var fra Åbenrå. Lidt længere henne langs kanalen i sejlretningen lå slusen og toiletter og bad. Lige bag ved slusen var en bro, og vejen hen over broen hed Baltzar Von Platens Väg. Slusen i Forsvik var Götakanalens højeste punkt 91,8 meter over havets overflade. Nu gik det ned ad bakken igen. Mod Kattegat.



Nederste billede på forrige side viser vores liggeplads langs kanalen foran slusen i Forsvik. Da vi om aftenen sad i båden og nød aftenkaffen, var der en der sagde "Mojn". Det er kun en sønderjyde eller en nordtysker der siger sådan og man kan tydelig høre forskel. Det var nogle af Åbenråfolkene der var ude at gå aftentur. Vi fik en snak om løst og fast. Blandt andet snakkede vi om sejladsen, vi skulle på næste dag. På det første stykke var der meget snævert. Kun plads til en båd ad gangen. Ved sving og hvor der ellers var usigtbart skulle afgives signal med tågehorn. Der kom jo store passagerbåde forbi. Det var naturligt at vi fulgtes med dem næste dag.

Tirsdag den 16. juli.

Sejlede ind i slusen kl. 9.00 da den åbnede.



De 2 åbenråbåde ligger foran os i slusen. Vi skal nu hæves de sidste ca. 3 meter på vores tur. Næste sluse i Tåtorp skal vi sænkes måske ganske lidt afhængig af vandstanden i søen Viken. Vi sejlede ind i det snævre løb brosundet. Da åbenråbådene var først i slusen, måtte de også sejle forrest og tude i hornet mm. Vi mødte nu ingen modgående trafik så turen startede fint. Det er meget smukt at sejle i de smalle løb. Man er selvfølgelig lidt nervøs for modgående trafik, men som sagt i vores tilfælde gik det fint. Turen fortsatte hen over søen Viken, hvor åbenråbådene satte sejl og vi fortsatte for motor. Vejret var dårligt og koldt, så vi foretrak at fortsætte for motor. Ved slusen i Tåtorp måtte vi vente på en større passagerbåd. Godt vi ikke mødte den i Brosundet.

Ventetiden udnyttede vi til at spise en rugbrød- eller hva de nu kalder det i Sverige mens vi lå udenpå den store åbenråbåd – Biancaen. Da vi skulle videre ville vores motor ikke starte. Ikke en lyd sagde den. Der blev lidt panik fordi vi lå uden på en anden båd. Vi måtte forhale bagud og ind til bredden. Da der var blevet ro begyndte fejlfindingen. Det viste sig at være enkelt. Da der blev slukket for begge hovedafbrydere og tændt igen kunne vi starte som intet var hændt. Årsagen skal findes i den elektroniske motorstyring som er på Jeppes motor. Stop af motor foregår ad elektrisk vej ved tryk på en knap. Det virker af en eller anden grund ikke altid. I Sverige skal man for det meste stoppe motoren i sluserne. Hvis det elektriske stop ikke virker må man åbne ned til motoren og stoppe motoren med ventilløfteren. Det medfører, at den elektriske enhed ikke opdager, at motoren er blevet stoppet på anden vis og genstart kan kun foregå hvis man har haft afbrudt strømmen til motoren. Det var bare det vi havde glemt.



Vi sejlede videre mod Töreboda. Ikke flere sluser den dag men 6 broer- alle fjernstyrede. Når vi opdagede en bro og tog farten af, passede det for det meste med at broen åbnede inden vi skulle stoppe helt. Ankom til Törreboda klokken 15.30. Sammen med en del andre både lagde vi til ved bredden midt i byen i bagbords side af sejlrretningen. Vi frøs som små hunde og kravlede i ly med hver sin bog og tændte for oliefyret. Det ville ikke rigtig virke så desperat som jeg var ringede jeg til Carl August og fik en snak med ham om fyret. Vi snakkede lidt frem og tilbage og konklusionen blev at vi måske skulle prøve at starte motoren mens oliefyret starter op på grund af det store strømforbrug. Der var mange forskellige indstillingsmuligheder af termostaten, og jeg anede ikke

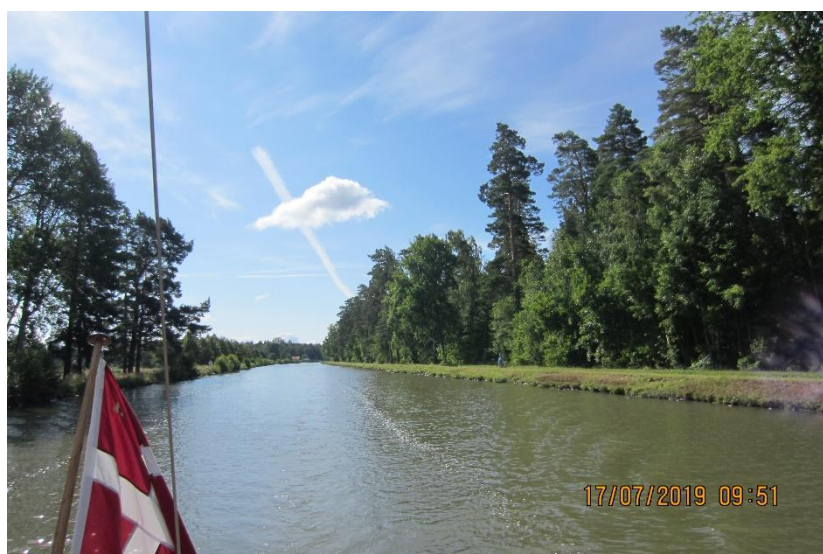
hvad de betød. Jeg skruede helt op for termostaten og tændte for fyret igen. Stor var glæden da der lidt efter var 25 grader i kahytten. Vi gad ikke lave mad, så frem med Google Maps. Der var et pizzeria i nærheden. Jeg ikke om indehaveren var græker, men vi fik både en fin pizza og græsk salat. Dagen sluttede med kaffe og selvfølgelig chokolade og en pibe tobak til gæsten og et telefonopkald til Carl August med løfte om at aflægge et besøg når vi kom hjem og fortælle om turen.

Onsdag den 17. juli.

Start mod sjötorp ved Vänerens bred kl. 9.00. Vi skulle nu sluse nedad i stor stil. 15 slusekamre til gæstehavnen i Sjötorp. Det startede med nogle fjernstyrede broer. Dem var det 12 af til os den dag.



Næsten alle broer er fjernstyrede. Bare farten tages af når broen opdages passer det med at den er åben når den nås. Ingen stress. Stille og rolig. Det er den bedste form for ferie og afslapning man kan forestille sig.



Her er vi undervejs mod Sjötorp. Læg mærke til cyklerne inde langs kanalen.



Vi oplevede efterhånden stigende trafik på kanalen. Danske og tyske sejlere var der en del af.



Men også svenske sejlere. I Töreboda lå der lige bag os en svensk sejlbåd lidt større end os. Den kom bagefter os ind i den første sluse den dag, så vi fulgtes med den resten af dagen til Sjøtorp, og faktisk de følgende dage helt til Göteborg.

Der var en mand og en kvinde ombord. Vi snakkede lidt med dem i sluserne og når vi måtte fortøje og vente på en bro. De kom fra Göteborg og havde taget nogenlunde den samme tur som os. De

var meget svære at forstå. Vi snakkede en blanding af svensk, engelsk, tysk og dansk. Det gik også. I øvrigt var det noget nemmere at sluse nedad. Der var ikke den samme turbolens under slusning som når vi skulle sluses op. Med vores system med at holde forfortøjningen stram over spillet gik det fint. Kl. 16.30 fortøjede vi i gæstehavnen i Sjötorp. Da manglede vi en dobbeltsluse og en enkeltsluse og en bro. Derefter ventede Väneren. Vi snakkede lidt om hvad vi skulle når vi kom i Väneren. Det er en meget stor sø. På størrelse med Sjælland. Man kan sagtens bruge 3 uger måske mere på at se os om der. Vi havde på daværende tidspunkt været afsted i 20 dage. Næsten 3 uger. Vi havde sat 4- højst 5 uger af til turen og vi havde nu været afsted i næsten 3 uger. Turen over Kattegat til Jylland kan klares på ca. 12 timer i fint vejr. Men det kan også nemt tage en uge i dåligt vejr hvis man skal snige sig rundt langs kysten. Vi blev enige om at sejle en tur til Mariestad næste dag og så finde en kurs til Vänersborg.



Mens vi søgte efter servicebygningen i havnen fik jeg øje på et militær fartøj. Med forskellige spil og sikkert en stor motor. Jeg tænkte straks på vores hjemlige bøjelaug i fjorden. Forsøgte at kontakte formanden Peter Fjernvarme Clausen for at høre, om vi skulle tage den på slæb hjem.

Jeg kunne ikke komme i kontakt med ham på daværende tidspunkt. Måske hvis han ser dette billede siger han straks at den må vi have. Så må vi derop næste år og se om den stadig er der. (Jeg behøver ikke mange tilskyndelser).



Der er meget skønt her. Ovenfor ses gästhamnen i Sjötorp, hvor vi lå. Vi fandt ud af at grillen skulle prøves igen. Når man går rundt i et svensk supermarked finder man i kød afdelingen mange ting som vi ikke finder i Danmark. Grillpølser som man finder alle steder herhjemme var ikke at finde. I stedet fandt vi nogen spanske chorizopølser nogenlunde af samme form og længde som danske grillpølser. Cobbgrillen kom op at stå på broen, og pølserne blev stegt. De smagte rigtig godt.



Her ses det hele lidt fra oven. Midt i billedet er en vejbro og bagved en dobbeltsluse. Derefter følger et bassin, hvor både kan vente på dobbeltslusen. Helt ude for enden af bassinet er sidste sluse i Götakanalen. Derefter Väneren.

Torsdag den 18. juli.

Sejlede ind i det første slusekammer kl. 9.15. Vore svenske venner fra dagen før var hurtige ved havelågen. De kom med første gang kl. 9. Det gik hurtigt med de 3 sidste sluser, og efter vi havde afleveret vore servicekort til bad og toilet i den sidste sluse sejler vi på Väneren som det ses på billedet herunder.



På nederste billede ser man broen mellem Torsö og fastlandet. Gennemsejlingshøjde 22 meter.



Vi ankom til Mariestad ved 10.30 tiden og fik fortøjet langsids i havnen. Der var temmelig mange turister, og havnen domineredes af større motorbåde- nogle af Gin & Tonic klassen. Jeppe og jeg

besluttede at sejle temmelig direkte til Vänersborg med en enkelt overnatning i den skærgård der ligger midt ude i Väneren vest for Mariestad på vej ned mod Vänersborg. Vi gik ud for at handle og på vejen kiggede vi på domkirken. Vi lå fortøjet langs kajen nederst til højre lige neden for domkirketårnet.



Mariestad er en større by med en stor lystbådehavn som det ses på billedet. Med sine ca. 15000 indbyggere er den på størrelse med Åbenrå. Efter vi havde handlet gik vi hen på byens torv og spiste en is. Senere skulle vi have aftensmad og Google maps blev konsulteret igen. Vo fandt et sted et stykke væk fra havnen. Det passede fint med en gåtur. Der viste sig at være lukket så vi endte på en Thailandsk restaurant tilbage i byen hvor vi fik et ganske udmærket måltid mad til en rimelig pris.



Fredag den 19. juli.

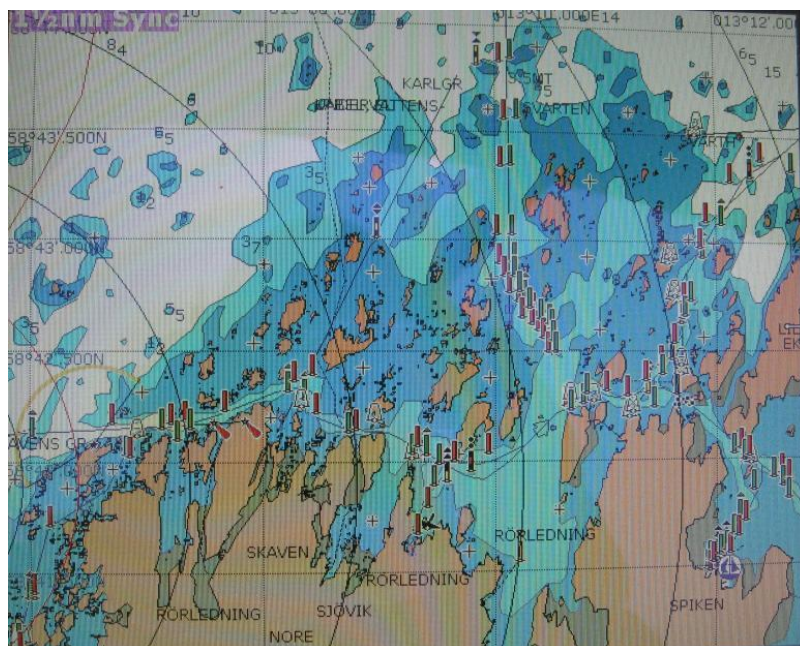
Sejlede ud af havnen i Mariestad kl. 9 med skærgården omkring Källandsö som mål. En tur på ca. 30 sømil i næsten vindstille og fladt vand. Vi var indstillet på eventuelt at finde en ankerplads i guds frie natur.



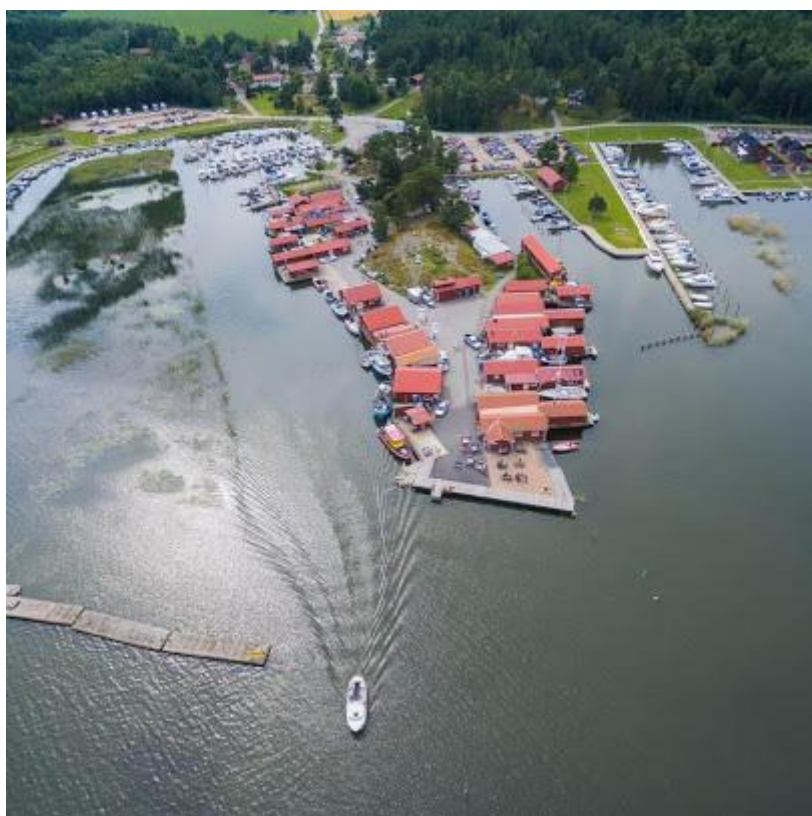
Vi har lige forladt Mariestad, hvor man her tydeligt ser domkirketårnet. Vi kunne godt have brugt mere tid i Mariestad og sejlet lidt mere rundt i Väneren. Der var imidlertid en rimelig god vejrudsigt for området. Vejret var blevet lunere og ikke så blæsende. Det ville vi udnytte til en direkte tur fra Göteborg til Jylland i nær fremtid. Väneren må undersøges bedre en anden gang. Måske næste år. Vi nærmede os Källandsö. På billedet næste side ses det første, der mødte vort øje da vi nærmede os nemlig Läckö slot. Et middelalder slot opført i 1298 og siden 1993 under statens bygningstjeneste i Sverige.



Vi nærmer os forsigtigt. Området her kaldes Vänerskærgården.



Som det ses af kortet ovenfor skal man holde tungen lige i munden. Der er masser af "stakit" at holde øje med. Vi ville til Spiken som ses forneden til venstre i kortet. Vi kommer "ind i kortet" fra venstre side i det løb som er 3 cm fra kortets nederste venstre hjørne. På vej mod Spiken kan vi se at der ligger en større havn derinde. Både fiskeri- og lystbådehavn. Vi er midt ude i Väneren, og troede ikke, at der var liv derude men der var en større fiskerihavn. Undervejs så vi også en del fiskerbåde i aktion. Der var også masser af sejlene turister i den store lystbådehavn. Havnen var fuld, men vi fandt en plads, hvor ejeren var på tur og måske kom hjem. Mod at love at flytte båden hvis han kom hjem fik vi lov til at ligge til. Der var mange souvenirbutikker og stedet var meget præget af turisme. Spiken ligger ca. 10 sømil nord for en større by Lidköping, og der kommer sikkert mange den vej der skal til- og fra Lidköping. Kl. 13.30 fortøjede vi i Spiken, og efter en frokost var vi klar til at kigge på sagerne.



Som det ses er det en temmelig stor havn at møde når man tror der er ingenting. Vi lå nede bag de røde bygninger i venstre side af billedet. I løbet af eftermiddagen fandt vi en kaffebar, hvor vi kunne få kanelbullar och kaffe- for første gang prøvede vi det på turen. Det smagte udmærket. Vi spiste aftensmad om bord og nød aftenstemningen i havnen.

Lørdag den 20. juli.

Vi kastede los kl. 8.30, og sejlede lige så stille og rolig det første stykke ind imellem grønne og røde bølger i skærgården. Der var ikke alle steder lige meget plads, men vi fulgte den markerede rende. Så gik det fint. Ude af skærgården var der masser af plads men ingen vind til vore sejl. Bukh arbejdede for sagen og selvstyreren. Vi holdt udkig på skift, og anduvede Vänersborg kl. 15.30 efter at have sejlet ca. 40 sømil på Väneren. Som det før er nævnt er der meget at kigge på i og omkring Väneren. Det må ses efter på en ny tur en anden gang. Der var mange sejlere, danske, tyske og svenske i havnen der var på vej op i Väneren eller ned til Kattegat.



Her er vi i udkanten af skærgården på vej mod Vänersborg.



Skipper på udkig undervejs mod Vänersborg. Der var ikke megen trafik på turen. Ude på "terassen" agter står vores pøs. Den berømte agurkepøs.

Vi holdt weekend i Vänersborg og hyggede os. Spiste and på restaurang Sunrise. Det smagte godt og der var nok af det.

Mandag den 22. juli.

KL. 9 lå vi og ventede ved en bro udenfor Vänersborg på vej mod Trollhättan, og umiddelbart efter en stor sluse som var anderledes end sluserne på Götakanalen. Der var indvendige pulleter og stiger så man ikke behøvede at kravle i land med fortøjninger.



Der er også mindre turbolens i disse sluser idet vandet i slusekammeret bliver lukket ud / ind i bunden af slusen.



I Trollhättan passerede vi en stor jernbanebro som blev hævet mellem 4 søjler som en lift i et autoværksted. Først da broen var oppe på 27 m fik vi grønt lys. Efter broen passerede vi et par store sluser mere. Derefter var der fri fart nedad. Sjovt nok så det også ud, som vi sejlede nedad. med en halv knobs medstrøm gik det fremad. Her var vandvejen bredere. Ikke fordi der var megen trafik, men vi mødte en enkelt støtte tømmertransport.



Man ser tydeligt, at der er mere plads her syd for Trollhättan end der var i Götakanalen. Beslutninger skal tages, og planlægning foretages hele tiden. Der var en god vejrudsigt for Kattegat i de nærmeste dage, så vi følte lidt, at jo hurtigere vi kom til Göteborg jo bedre. På den anden side var det ikke meget ved at anduve så stor en havn for sent, så vi gjorde holt i Lilla Edet ca. halvvejs i Göteborg. Her i Lilla Edet skulle vi passere den allersidste sluse på turen. Umiddelbart foran sluseporten så der ifølge vores kort ud til, at der var en gæstehavn. Der var hul i væggen lige foran slusen i bagbords side. Vi sejlede derind, og blev for en gangs skyld lidt skuffede over forkoldene. Nok fordi vores ikke helt nye kort oplyste om en gæstehavn med toiletter mm. Der lå en enkelt båd derinde. En dansk sejlbåd med et ældre ægtepar ombord. De var vældig flinke. De havde på en eller anden måde fundet strømm, og vi var velkomne til at koble til deres ledning. Det gjorde vi. Så kunne vi holde køleskabet kørende. Daglige fornødenheder kunne købes en km. væk, og der kunne man også finde toiletter. Det hele var faktisk ikke så ringe endda. Det småregnede lidt indimellem, men det var ikke koldt. En svensk sejlbåd lidt større end os kom og lagde til bag os. Det viste sig at være de to mennesker fra Göteborg, vi havde mødt i Töreboda. Vi fulgtes med dem næste dag gennem slusen og ventede sammen ved broer næste dag mod Göteborg. Der forsvandt de for os i deres hjemhavn.



Her ligger vi ved kajen Forrest danskeren, vi i midten og omtalte svensker bagerst.



Herover ses vandkraftværket i Lilla Edet midt i elven ved siden af den regulerede kanal vi sejlede i.

Tirsdag den 23. juli.

Vi var alle. Både den foranliggende dansker, Svenskeren og os klar i slusen i Lilla Edet kl. 9. Vor vores vedkommende var det den sidste sluse den sommer. Vi skulle sænkes 6 meter. Det gik meget hurtigt og nemt. Umiddelbart efter skulle vi vente ved en bro. Der var på den sidste del af turen til Göteborg nogen ventetid ved større vejbroer og jernbanebroer. En stor by kom nærmere, og mellem kl. 15 og 16 sejlede vi igennem havnen i Göteborg. Den er stor.



To billeder herover af havnen i Göteborg

Vi var enige om at finde en havn i skærgården. Jeppe har været der før, så han kendte et sted, hvor man også kunne bunke diesel. Kattegat skulle krydses det næste døgn. Så vi ville starte med fuld tank. Ankomst til Donsö kl. 17.30. Der var mange folk i havnen, men vi fandt en plads efter vi havde fyldt dieseltanken, fik et bad og aftensmad. Der var tidlig fyraften for næste morgen ringede vækkeuret kl. 4.00.



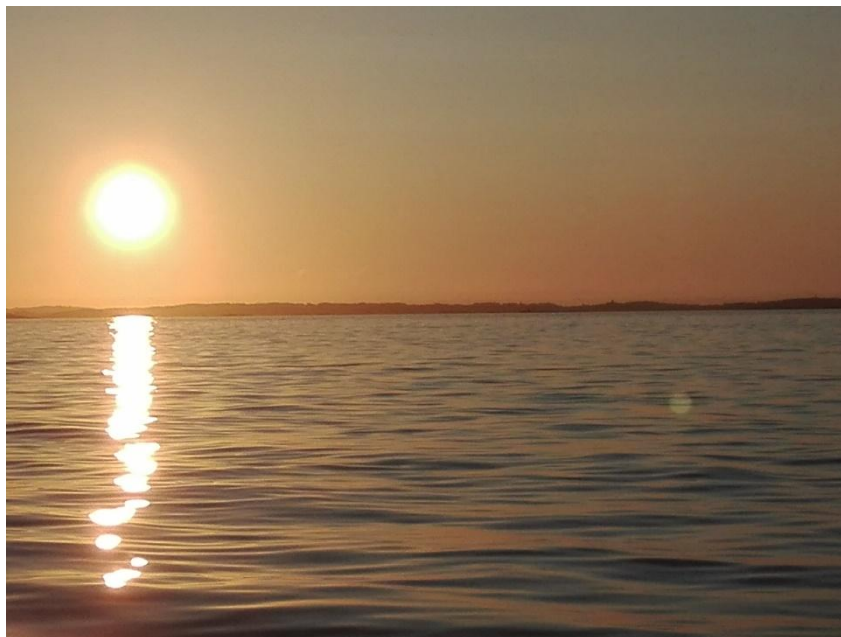
Havnen i donsö ses herover.

Onsdag den 24. juli.

Afgang Donsö kl. 04.30. Fik morgenmad undervejs. Det bliver en lang dag ca. 85 sømil til Grenå.



Smuk start på dagen



Ikke ret megen vind. Genua blev sat som støttesejl, og den blev stående det meste af dagen. Vi krydsede T ruten, hvor der var lidt trafik, men ellers havde vi næsten det hele for os selv. Vi

skiftedes til at holde vagt og læse / sove. Ellers drak vi kaffe / spiste resten af chokoladerationen og jeg røg lidt tobak. Vi nærmede os igen Danmark. Omkring kaffetid fik vi et eller andet i sigte, der stak op af vandet forude. Det var vindmølleparken Anholdt, der ligger mellem Anholdt og Grenå. 111 vindmøller. Det ser voldsomt ud, når man nærmer sig lige så stille. Skal vi sejle ind imellem dem eller uden om det hele? På afstand ser det ud til at møllevingerne når vandet. Det viste sig at det gjorde de ikke men om masten også kunne være der fandt vi ikke ud af så vi sejlede udenom det hele. Efterfølgende har jeg fundet ud af at der er 22 m fra en vindmøllespids til havoverfladen i denne vindmøllepark.



Det viste sig, at der var lang vej til Grenå havn endnu Vi fortøjede mellem 4 pæle i Grenå havn kl. 18.30.



Her slutter beretningen. Vi ankom til vores hjemhavn Haderslev fredag den 26. juli kl. 19.30. Efter at have bunket diesel og spist pizza i cocpittet var det fyraften. Hjem i bad og sove i egen seng. Dejligt at være hjemme igen. I skrivende stund sidder jeg og drømmer om at sejle Mini (min egen båd) op til Väneren næste år. Håber det lykkes- Engang.