

Einmal Finnland und zurück!

Eine ehrgeizige Reise im falschen Sommer.



1.Etappe: Über Flüsse und Kanäle zur Ostsee

1 Eine Idee wird geboren

Wie alle Jahre wieder machen wir uns im ausklingenden Herbst die ersten Gedanken darüber, wohin denn wohl die nächste Sommerreise gehen soll. Die vergangenen Binnentouren mit unserem Motorboot „Liberty“ sind schon zur Routine geworden. Nach einigen Einhand-Reisen mit zeitweilig mitreisenden Freunden sind wir seit 2004 als Rentnerpaar unterwegs:

2004 Holland, Belgien, Frankreich (die große Schleife)

2005 Nach Berlin, weiter zur Oder bis Stettin und binnen zurück.

2006 Nach Norden bis Emden, dann durch Holland Frankreich zurück.

Für 2007 steht uns der Sinn nach Höherem. Eine Reise nach Finnland auf eigenem Kiel spukte bisher als Fernziel durch unsere Gedanken. Inzwischen haben wir das Gefühl, nicht mehr allzu lange warten zu können. Schließlich werden wir nicht jünger und diverse Zipperlein hemmen uns bereits jetzt. Außerdem soll sich die Gesamtreise über 2-3 Sommer erstrecken: ein Sommer hin, ein Sommer in den finnischen Binnenseen (Saimaa-Gebiet) und ein Sommer zurück.

Die Liberty ist nun mal kein Seeschiff, daher wollen wir offene Seestrecken möglichst vermeiden und uns weitgehend im Schutz der Inseln halten. Die dänischen Inseln kenne ich einigermaßen von früheren Seetörns und Liberty hat sich auf der Ostsee auch schon bewährt.

Die Grundidee für die Hinfahrt ist einfach und überzeugend:

- Die Binnenstrecke bis Travemünde kennen wir und wird uns keine Probleme bereiten.
- Dann –auf der Ostsee- je nach Wetterlage die dänischen Inseln in luv nach Norden, bis wir kurz vor Göteborg auf die schwedischen Westschären treffen.
- Weiter im Schutz dieser vorgelagerten Inseln bis Göteborg und dann quer durch Schweden via Trollhättan- und Götakanal.
- Die schwedische Ostküste ist ebenfalls durch vorgelagerte Inseln geschützt. Außerdem wollen wir gleich wieder in das Binnenrevier der Mälaren eintauchen und uns Stockholm aus dem Hinterland erschließen.
- Auch der weitere Weg nach Norden geht durch geschütztes Schärengebiet. Lediglich die Überfahrt zu den Åland-Inseln geht durch freies Wasser. Für diese Seestrecke müssen wir halt gutes Wetter abwarten.
- Dann sind wir schon in der Inselwelt vor Turku, schon beinahe ein Binnenrevier.

Wenn wir das hinter uns haben, wissen wir sicher besser, was wir Liberty und uns selbst zumuten können. Der Rückweg bleibt daher offen. Ich würde gerne die baltischen Staaten besuchen, denn dieser Teil der Ostsee ist uns gänzlich unbekannt. Tarja ist dieser Weg aber zu verwegend. Die Gegend hat ihr zu viel Wild-Ost und wahrscheinlich hat sie auch Recht damit. Das ist aber noch weit weg, denn wenn es sich gesundheitlich machen lässt, wollen wir im 2. Sommer

das finnische Binnenrevier befahren. Das sind die endlos vielen Seen im Saimaa-Gebiet.

Kurz entschlossen entscheiden wir uns für dieses Abenteuer. Frei nach dem Motto: man muss seine Träume leben.

2 Die Vorbereitungen

Für diese anspruchsvolle Reise sind etliche Vorbereitungen zu treffen. Liberty muss an einigen Stellen aufgerüstet werden. Vor allem die Navigation ist bisher nur für Binnenstrecken ausgelegt. Neben GPS und Kompass sind auch umfangreiches Kartenmaterial und Handbücher zu beschaffen. Das Internet ist hierbei sicher hilfreich.

Nach reiflicher Überlegung haben sich die folgenden Schwerpunkte für die Winterarbeit herausgestellt:

- Fäkalientank unter der verlängerten Badeplattform.
- Im Zuge dieser Arbeiten Unterwasserschiff sandstrahlen und neuer Farbaufbau.
- Rumpf neu lackieren, neuer Wasserpass.
- Stabile Scheuerleisten.
- Bugschraube wenn möglich wirkungsvoller.
- Seekühlwasser belüften
- Alu-Opferanoden gegen Zink-Opferanoden auswechseln.
- Kompass und GPS-Anzeigegerät am Außenfahrstand (mit den entsprechenden Sonden verkabeln).
- An der Lichtmaschine Spannungsverluste durch Diodenverteiler ausgleichen.
- Stabile See-Sitzbank für die schaukeligen Seestrecken.

Einiges davon kann ich zwar selber machen, aber für viele Arbeiten brauche ich doch eine erfahrene Werft. Die Fa. Speck in Frankfurt wirbt mit einem Rundumservice fürs Boot und ist in der Nähe. Also landet Liberty neben vielen anderen Booten noch vor Einbruch des Winters auf deren sauberen, gepflasterten Winterstellplatz. Der Winter 2006/2007 ist recht mild, sodass die anstehenden Arbeiten tatsächlich fast ohne Einschränkung erledigt werden können.

Aber der Reihe nach!

2.1 Fäkalientank

Damit Liberty unbeanstandet auf die Ostsee kann, braucht sie einen Fäkalientank (das ist seit 2005 obligatorisch). Meine Idee dazu: den Tank außerhalb des Schiffes unter der Badeplattform unterzubringen, nimmt Gestalt an. Damit würden gleich mehrere Fliegen gefangen:

- Unterwasserschiff und Badeplattform werden verlängert und haben damit endlich ein ausreichendes Platzangebot.
- Die verlängerte Wasserlinie würde der Geschwindigkeit bzw. dem Dieserverbrauch gut tun.
- Durch den größeren Auftrieb im Heck würde Liberty besser im Wasser liegen.

- Der Wasserablauf am Heck wäre besser (weniger Wirbel).
- Unter der Badeplattform können an beiden Seiten Stauräume mit Luken untergebracht werden.
- Der Fäkalientank liegt außerhalb des Schiffes, daher keine Geruchsbelästigung.



Ich habe mir ein ganzes Fäkalientank-Set zugelegt mit Umschalter, Pumpe, Tankanzeige usw. Für den Tank habe ich gar einen stabilen Rahmen geschweißt, der den Tank zuverlässig an seinem Platz halten soll. Zu Beginn der Umbauarbeiten wird mir aber erklärt, dass der Plastiktank die Schweißarbeiten nicht überstehen wird. Fa. Speck versichert, die beste Lösung ist, die gesamte mittlere Sektion der Badeplattform zum Tank zu machen. Ich wehre mich einige Zeit, aber mit fortschreitender Arbeit bleibt mir gar keine andere Wahl, als zuzustimmen. Zum Glück kann ich die nicht benötigten Teile im Internet noch gut verkaufen.

Rein rechnerisch hat der Fäkalientank nun eine Kapazität von etwa 400 Litern. Über den verschraubten Lukendeckel kann er bei Bedarf auch gereinigt werden.

Nach dem Sandstrahlen verpasse ich der Innenseite einen 6-fachen Anstrich mit 2-Komponenten-Epoxy-Farbe. Alle Nähte werden zur Sicherheit mit Sikaflex verschmiert und mehrfach mit Epoxy-Farbe überstrichen.

Fäkalienpumpe und Auslass werden unter dem Lukendeckel auf der BB-Seite untergebracht.

2.2 Scheuerleisten

Gerade in der Ostsee haben die meisten Häfen Boxenplätze mit Heckpfählen.



Aus leidvoller Erfahrung wissen wir, dass so ein Liegeplatz meistens etwas Lack kostet. Eine ordentliche Scheuerleiste ist außerdem schon lange mein Traum und ich weiß auch schon wie die aussehen muss.

Das Material finde ich im Internet. Das Profimaterial zum Ausbau von Hafenanlagen erscheint mir genau das Richtige zu sein. Die Lieferung der lumpigen 25 Meter wird allerdings nicht billig. Später

kommen mir auch noch leise Bedenken, als die mächtigen Profile auf dem Hof liegen. Zierlich sehen die gerade nicht aus.

Die 5m langen Monster müssen noch auf eine handhabbare Länge gekürzt und mit Befestigungslöchern versehen werden. Außerdem fehlen noch halbrunde Ausfräsungen in der Längsrichtung, damit die Profile auf die Abweiserrohre von Rumpf und Auspuff geschraubt werden können. Bei den Fräsungen ist unser Hofschreiner behilflich. Den Rest kann ich mit eigenen Mitteln machen.

Später –an Ort und Stelle- sehen sie nicht mehr gar so klotzig aus, sind aber mit 60x80 mm doch Respekt einflößend.

2.3 Navigationsinstrumente

Natürlich braucht ein Schiff auch einen Kompass. Die reinen Magnetkompass sind auf einem Stahlschiff wie die Liberty aber nicht brauchbar. Daher soll es ein Fluxgate-Kompass sein, bei dem die Sonde möglichst weit außerhalb der Einflüsse des Stahlrumpfes angebracht wird.

Erfahrungen aus einer früheren Segelreise in den finnischen Schären haben gezeigt, dass man ohne GPS ganz schön aufgeschmissen ist. So ein Teil muss also unbedingt an Bord. Einmal als Einbaugerät an der 12V-Bordspannung und zusätzlich ein Handgerät als eiserne Reserve.

Die Sonde für den Fluxgate-Kompass kommt an den Masttop und ist damit weitestmöglich von Eisenteilen entfernt.

Die GPS-Sonde wird einfach auf dem Handlauf des Salondecks montiert. Die Verkabelung und die Anordnung der Anzeigeeinstrumente am Außenfahrstand erfordern noch etwas Überlegung. Sie haben sich nach den Erfahrungen der Reise bewährt.

2.4 Stabile Sitzbank für Seestrecken

Bei Binnenfahrt haben wir bequeme Alu-Deckstühle auf dem Achterdeck. Bei dem Rollen und Stampfen während der Seestrecken würden die aber bald



überfordert sein und unter uns zusammenbrechen. Daher werde ich ein solides, schweres Stahlgestell konstruieren, das sich leicht mit einem Fenderbrett zu einer Sitzbank zusammenbauen lässt. Armlehnen sind für den Halt bei extremer Schaukelei auch noch wichtig. Das Ganze muss so konstruiert werden, dass die Einzelteile während

der Binnenstrecken platzsparend transportiert werden können.

2.5 Verschiedene Kleinigkeiten

Es gibt tatsächlich noch einiges an der Liberty was verbesserungswürdig ist. Kleinigkeiten, die nicht zu sehr ins Geld gehen, sollten vor der großen Reise erledigt sein:

1. Lichtmaschine/Batterieladung

Die Lichtmaschine lädt die beiden Batterien über einen Diodenverteiler. Der Spannungsabfall am Diodenverteiler fehlt folglich an der Batterieladung. Es gibt aufwändige Methoden das zu umgehen. Das ist mir aber zu teuer, zumal wir ja oft am Landstrom hängen werden. Im Internet habe ich von einer pfiffigen Methode gelesen, den Spannungsabfall durch den Diodenverteiler auszugleichen: Man legt einfach in den Reglerkreis der LiMa ebenfalls eine Diode. Dadurch arbeitet der Regler auf eine um den Spannungsabfall der Diode höhere Ladespannung. Die Diode lasse ich mir von einer Fachfirma einbauen.

2. Belüftung für Seekühlwasser

Bei der Liberty besteht von Anfang an die Gefahr, dass Seekühlwasser durch den abkühlenden Motor angesaugt wird und den Motor unter Wasser setzt. Das will ich endgültig ausschließen. Dazu wird das Seekühlwasser vor der Einspritzung in den Auspuff in einem Schwanenhals so weit wie möglich hochgezogen und am höchsten Punkt durch einen abfallenden Schlauch nach außen belüftet. Seitdem pinkelt Liberty bei laufendem Motor einen dünnen Strahl zur Seite.

3. Mehr Power auf die Bugschraube.

Die Bugschraube ist eigentlich nicht kraftvoll genug. Das kann mehrere Ursachen haben. Eine davon ist: es kommt nicht genug Spannung an am Elektromotor im Bug (ca. 4,5 m entfernt von der Batterie). Eine eigene Batterie im Bugraum kommt nicht in Frage, weil sich dadurch ein Rattenschwanz von Problemen für die Batterieladung ergibt. Der Spannungsabfall auf der Leitung (es fließen immerhin ca. 300 A) kann aber durch größere Querschnitte verbessert werden. Zur Abhilfe verlege ich ein zusätzliches Kabel von 35 qmm. Außerdem bekommt die Bugschraube einen effektiveren Propeller. Mit diesen Maßnahmen hoffe ich auf eine Verbesserung.

4. Vergrößerung der Mittschiffspoller

Die Mittschiffspoller sind für uns wichtig beim Schleusen und Festmachen. Leider sind sie etwas zu schlank geraten. Die Hörnchen sind zu kurz und vertragen keine kräftige Leine. Mit entsprechenden Drehteilen (werden über die vorhandenen kleinen Hörnchen gesteckt und mit Epoxy-Kleber fixiert) ist das Problem schnell aus der Welt.

Bei der Gelegenheit lasse ich noch zusätzliche Klampen anfertigen, die später vor dem Achterdeck und auf der Badeplattform aufgeschweißt werden. Im Zusammenhang mit diesen Arbeiten werden auch 2 Alu-Lukendeckel für die Badeplattform, ein zusätzlicher Schleusenhooken und ein Fenderkorb fürs Heck angefertigt.

5. Heckanker/Leinenrolle.

Wir werden auf dieser Tour vermutlich sehr viel ankern, sicher auch in engen Buchten. Dafür brauchen wir einen Heckanker und vor allem eine lange Leine, die sich selbständig abrollen lässt, um an Baum/Felsen festmachen zu können. Mit Wonne konstruiere ich eine Halterung für den Heckanker auf der Badeplattform und eine Leinenrolle, die 50m Leine aufnehmen kann. Eine Gurtbandrolle wäre zwar besser, aber auch teurer gewesen.

6. Fenderbretter/Fenderhaken

Die alten, massiven Fenderbretter werden uns allmählich zu schwer. Daher werden leichtere gebaut und gleich auch eine VA-Halterung für die Ablage der Bretter auf dem Kajütdeck. Für die Aufbewahrung der dicken Langfender werden im Vorschiff Haken an der Reling montiert. Diese Halterung hat sich im rauen Seebetrieb allerdings nicht bewährt.

7. Verbrauchsmaterial

Der Motor verlangt alle 100 Betriebsstunden einen Ölwechsel mit immerhin 17 Liter. Wenn wir wirklich 2-3 Jahre unterwegs sein wollen, brauchen wir jede Menge Öl und die zugehörigen Ölfilter. 3 x 20 l-Kanister und 3 Ölfilter werden gebunkert. Das reicht erst mal.



Die Liberty ist fertig mit allen Neuerungen und frisch lackiertem Rumpf



Die neue Badeplattform mit 2 Lukendeckeln, Fäk.-Tank-Entlüftung, Leinenrolle, Kasten für Heckanker und Kette, Konsolen für Einhängen der Badeleiter.

2.6 Nautisches Kartenmaterial/Handbücher

Bei der Reiseplanung ergibt sich, dass wir eine Unmenge an Kartenmaterial, Hafenhandbücher, Törnführer usw. brauchen werden. Aus gutem Grund verzichten wir daher auf einen GPS-Kartenplotter. Der ist erstens viel teurer als ein einfaches Gerät und auch komplizierter in der Handhabung. Zudem braucht man wegen der guten Seemannschaft neben den teuren elektronischen Karten auch noch die Papierkarten. Also dann lieber gleich nur die Papierkarten. Es kommt einiges zusammen. Vieles kann ich gebraucht (noch halbwegs aktuell) im Internet ersteigern. Einiges muss neu erstanden werden.

3 Die letzten Feinheiten

Haus und Hof verlangen auch Zuwendung. Es ist Ende März, als Tarja bei Anstricharbeiten über Kopf (nach 2 Jahren Pause) ihren 2. Krampfanfall bekommt. Das ist ein herber Rückschlag. Die folgenden neurologischen Untersuchungen bringen keinen Befund. Niemand sieht aber einen Grund, die Reisevorbereitungen abzuberechnen.

Der April ist heiß und trocken. Wir fühlen uns bestätigt, dass wir in diesem Jahr den Weg nach Norden gewählt haben, denn so richtig heiß mögen wir es beide nicht.

Wie sich im Laufe des Jahres zeigen wird, hat sich der Sommer aber schon im April erschöpft. Liberty kommt früh ins Wasser und geht bis zur Abfahrt in unseren alten Hafen Mainkur. Den Liegeplatz habe ich eigentlich schon gekündigt, denn wir wollen ja vielleicht 3 Jahre wegbleiben. Dazu gehört auch, dass der Hafentrailer verschwinden muss. Niemand will ihn haben, nicht einmal geschenkt. Schließlich geht er für viele Euros an einen Schrotthändler. Das war kein gutes Geschäft.

War der April noch heiß und trocken, so wird der Mai kühl und nass. Unsere Abreise verschiebt sich immer weiter. Schließlich machen wir doch ernst.

Liberty wird –zusätzlich zu ihrer Ausrüstung- mit Proviant und 8 Kisten Wasser, 1 Kiste Radler, 16 Tüten Saft wenig Sommer- und viel Winterbekleidung bepackt. Nachdem auch die Tanks für Diesel und Frischwasser auf jeweils 500 Liter gefüllt sind, hat sie doch einige Zentimeter an Tiefgang gewonnen.

Der größere Auftrieb im Heck macht sich vorteilhaft bemerkbar. Liberty liegt besser im Wasser. Der neue Wasserpass stimmt.

Am 15.5. ziehen wir ein an Bord, geben der alten Dame noch einen ordentlichen Hausputz. Leider haben die Pappeln an unserem Liegeplatz ihre klebrige Saat über unser Deck verstreut. Das hat viele gelbe Flecken hinterlassen, die sich auch mit intensiver Wäsche nicht entfernen lassen.

Ich musste noch einen neuen Hydraulikzylinder für die Steuerung einbauen (der alte hatte ein leichtes Leck). Die daher erforderliche Probefahrt verläuft befriedigend. Nur unsere Druckwasserpumpe schafft es nicht mehr. Wir brauchen eine neue. Auf dem Weg zum Rhein kommen wir bei Fa. Speck vorbei. Hoffentlich kriegen wir dort das richtige Teil.

Die erste Nacht an Bord, morgen wollen wir los. Die Liberty und ihre Crew sind bereit für das große Abenteuer.



4 **1. Etappe: Binnenfahrt bis zur Ostsee.**



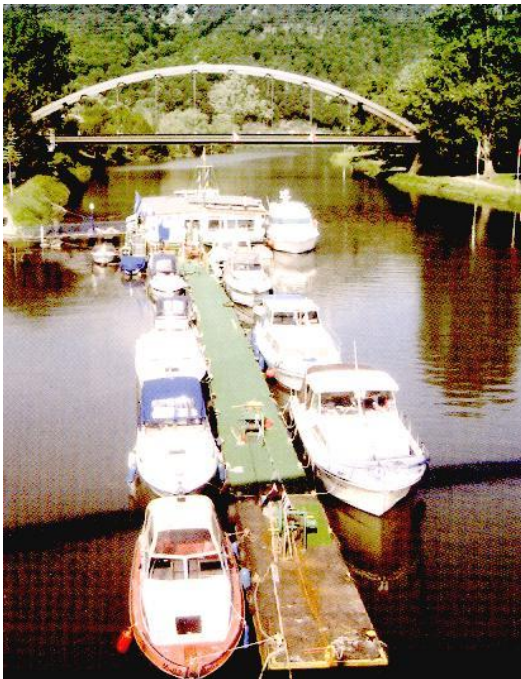
Main, Rhein bis Duisburg, RHK, DEK, MLK, ESK, Elbe, ELK bis Travemünde.

Mi. 16.5.07 Mainkur □ Königsklinger Aue (62 km, 5,8 Mh.)

Unsere Reise beginnt nicht sehr verheißungsvoll. Es ist trübe und regnerisch. Bei Speck bekommen wir aber die richtige Pumpe. Sie ist auch schnell eingebaut und funktioniert prima. Die 4 Schleusen des Main bis zum Rhein haben wir bald geschafft. Bei dem Sauwetter können wir nicht viel unternehmen. Da können wir ebenso gut ankern. Die Königsklinger Aue ist unser Standard-Ankerplatz. Diesmal bei Regen.

Do. 17.5.07 Königsklinger Aue □ Lahnstein (74 km, 4,8 Mh)

Regen, Regen, schon seit Stunden. Unter Deck ist es nur 13! Grad. Dann wollen wir uns mal warm anziehen. Durch unser Bimini-Top und den hohen Windschirm sind wir am Außensteuerstand recht gut geschützt. Stromab über



den Rhein geht es in einem Rutsch durchs „Gebirge“ entlang der Burgenstrecke bis zur Lahn. Tarjas Lieblingshafen in der Lahnmündung ist eigentlich ein Schrottplatz. Nicht billig, dafür aber keine ordentliche Toilette, von Dusche ganz zu schweigen.

Seit neuestem stinkt es in der Bordtoilette. Da es noch früh am Tag ist, kann ich mich darum kümmern. Eine stinkende Brühe schwappt in der Duschwanne. Wie kommt die denn da rein? Nach einiger Überlegung dämmert es mir. Das heißt Arbeit. Ich muss die Verkleidung vor dem Schlauchgewirr der neuen Schmutzwasserverteilung entfernen und der Einleitung für das Duschwasser einen ordentlichen Schwanenhals verpassen. Das ist mit

Bordmitteln bald erledigt.

Zur Belohnung kriegen wir ein gewaltiges, sehr wohlschmeckendes Abendessen in der nahen Kneipe „Zur Lahnbrücke“.

Die Altstadt von Lahnstein gibt nicht viel her, wenn man Seligenstadt oder Gelnhausen kennt. Die Sonne vergoldet kurzzeitig den Abend.

Fr. 18.5.07 Lahnstein □ Oberwinter (56 km, 3,2 Mh)

Wetterbericht und der Blick nach draußen lassen hoffen. Nur meine Kopfschmerzen begleiten mich seit Tagen. Das Winterpäckchen bleibt vorerst im Einsatz. Koblenz ist nicht weit, bald haben wir die Mosel querab. Wir fahren weiter bis Oberwinter.

Schon kurz nach Mittag sind wir wieder fest in einer sehr ordentlichen Marina, die auch was bietet für unser Geld.

Wir stromern durch den Ort und gönnen uns zum Nachmittagskaffee eine ordentliche Portion Pfannkuchen. Später, nach einer heißen Dusche, fühlen wir uns wieder richtig gut. Zumal das Wetter auch laufend besser geworden ist. Ein Spaziergang in der goldenen Abendsonne tut der Seele gut.

Sa. 19.5.07 Oberwinter □ Köln (50 km, 3,2 Mh.)

Regen und mieses Wetter locken uns nicht aus dem Bett. Fürs Wochenende müssen wir noch einkaufen. Edeka ist ganz in der Nähe. Köln, unser heutiges Ziel, ist nicht mehr weit, wir haben es also nicht eilig.

Obwohl wir spät losfahren, sind wir schon am frühen Nachmittag in Köln. Hier lässt sich erstmals der Motor nicht vom Außenfahrstand abstellen: Drahtseil gerissen an dem sehr speziellen von mir erfundenen Abstellmechanismus. In den ersten Tagen haben wir damit den 3. Defekt. Wenn das so weitergeht, wird das ein arbeitsreicher Urlaub.

Marsch zum Dom. Hier wimmelt es von Menschen. Irgendein Fest?

Auf dem Domplatz bewundern wir die menschlichen Statuen, schauen kurz in den Dom und wandern wieder zurück. In vereinzelt Sonnenphasen wird es richtig warm, wenn auch nur kurzzeitig.

Der Hafen ist teuer und man liegt hier unruhig. Das Krachen und Quietschen der Schwimmstege und Ausleger nervt. Die Duschen sind inklusive. Das versöhnt ein wenig. Trotzdem wollen wir Köln in Zukunft meiden.

So. 20.5.07 Köln □ Krefeld (82 km, 5,4 Mh)

Der Tag beginnt nicht unfreundlich, zwar ohne Sonne aber mit angenehmen Temperaturen. Ich möchte gerne in den Baggersee bei Krefeld. Der ist strömungsfrei und hat durch seine hohen Ufer auch wenig Wind. Hier haben wir schon mal übernachtet und haben angenehme Erinnerungen daran.

Wir sind schon früh da, haben den See für uns alleine. Das Wetter ist ideal für unser Vorhaben: es fehlt noch die Deviationstabelle für den neuen Kompass. Kreuz und quer geht es über den See. Der Vergleich von GPS und Fluxgate-Kompass ergibt eine Deviationstabelle (max. Abweichung +6°). Das ist gar nicht schlecht. Befriedigt gehen wir vor Anker.

Spät am Abend kommt ein Kiesfrachter und legt sich an die Umschlagstelle. Die werden morgen sicher früh mit der Entladung beginnen.

Mo. 21.5.07 Krefeld □ Oberhausen (30 km, 3,6 Mh)

Richtig, um 6 Uhr beginnt der Kran zu kreischen. Es ist diesig, feucht und kühl. Bald sind wir wieder auf dem Rhein. Bis Duisburg ist es nicht mehr weit. Da wir bei den Bunkerbooten keinen Diesel mehr bekommen, machen wir uns gleich an den RHK.

An der ersten Schleuse müssen wir warten, bis der 110m-Brocken „St. Rita“ auftaucht. Mit 11,4m Breite flutscht der ohne Bums in die 12m breite Schleuse. Hochachtung!! Das Sportboot hinter uns hat da schon mehr Schwierigkeiten.

Bald sind wir in der Marina Oberhausen. Die kennen wir noch aus der Anfangszeit, als es nur ein leeres Hafenbecken mit rundherum

Längsseitsliegeplätzen gab. Inzwischen gibt es Boxen mit Auslegern. Nach Rücksprache mit dem Hafenmeister können wir uns an den letzten

Längsseitsplatz verholen, denn wir sind hier mit der Fam. Kieser/Evers verabredet. Für Mia und Markus brauchen wir einen bequemen Einstieg.

Liberty kriegt eine Maniküre. Dabei entdecken wir erstmals etliche hässliche Spritzer an der BB-Seite. Trotz heftigen Scheuerns wollen die nicht ab. Die Herkunft können wir uns nicht erklären. Sollten sie wirklich von den über Bord gekippten Essensresten stammen? Sehr mysteriös, aber nun müssen wir wohl damit leben.

Di. 22.5.07 Oberhausen (Hafentag)

Hochnebel, aber das scheint ein freundlicher Tag zu werden. Ich versuche mich noch mal an den mysteriösen Spritzern: nichts zu machen!

Tarja überrascht mich mit Blasenentzündung. Im nahen Centro wissen wir eine Apotheke. Dort kriegen wir ein paar Mittelchen und Arztadressen für die notwendigen Antibiotika. Da müssen wir möglichst heute noch hin.

Mia, Gabi und Heinz tauchen gegen 11 Uhr auf. Wir plaudern ein wenig und brechen dann zum Mittagessen auf. Gegen 15 Uhr sind wir wieder alleine.

Mit dem Rad mache ich mich auf die Suche nach einem Arzt denn Tarja kann sich auf eine langwierige Suche nicht einlassen, braucht ständig eine Toilette in der Nähe. Die Adressen aus der Apotheke nutzen nicht viel, denn sie sind aus einer anderen Stadt. Ich finde aber ein Ärztehaus mit mehreren Praxen. Tarja fühlt sich inzwischen besser; ihr Pipi ist wieder klar. Sie will noch einen Tag warten.

Der Abend verläuft friedlich. Wir kommen zu einem kurzen Spaziergang aber allzu weit wagt Tarja sich doch nicht weg von der Toilette.

Das war eigentlich ein schöner, sonniger Tag, auch wenn es am Abend etwas regnet.

Mi. 23.5.07 Oberhausen □ DEK39 (59 km, 6,1 Mh)

Der Morgen ist kühl und grau. Man weiß nicht recht, ist das Hochnebel oder Wolken. Tarja hat wenig Beschwerden. Vielleicht geht die Blasenentzündung ja auch ohne massive Mittel weg? Wir fahren erst mal los. Schließlich sind wir mitten in der Zivilisation und werden schon einen Arzt finden.

Noch 3 Schleusen, dann sind wir auf dem DEK. Das Wetter wird immer sonniger und klarer, Tarjas Pipi dagegen immer trüber. Also doch zum Arzt.

Eine Liegestelle bei Datteln sieht auf der Karte stadtnah aus. Da stoppen wir.

Ich schwinge mich aufs Rad, um den nächsten Arzt zu suchen. Heute am Mittwoch-Nachmittag sind jedoch schon alle Praxen geschlossen. Daher lande ich im Notfallservice des Krankenhauses.

Hier wird man Tarja behandeln, aber sie muss persönlich erscheinen. Mit dem Rad ist die Fahrzeit zum Krankenhaus für Tarja gerade noch im Bereich des Möglichen.

Der behandelnde Arzt stellt eine Zyste an der Niere fest. Das sollen wir mal in Zukunft im Auge behalten. Netterweise hat er auch Verständnis für unsere Situation und gibt Tarja ein Rezept für 2x Antibiotika. Damit sind wir auch für die nächste Blasenentzündung gewappnet.

Die Liegestelle ist laut und unruhig. Wir fahren weiter zum nächsten Clubhafen (MYC Datteln). Der Hafen ist klein und gemütlich, aber ohne Umfeld.

Do. 24.5.07 DEK39 □ DEK86 (47 km, 5,2 Mh)

Ein herrlicher Morgen mit angenehmen Temperaturen. Schon 5 Boote sind vor uns aufgebrochen. Jetzt juckt es uns auch in den Fingern. Bei den nächsten beiden Schleusen holen wir alle wieder ein. Nun warten wir alle gemeinsam.

An diesem schönen Tag wollen wir noch etwas Laufen und machen an der Liegestelle Schmedehausen Schluss. Hier gibt es neben gepflegten Einfamilienhäusern nur noch einen echten „Tante Emma“-Laden. Tante Emma ist reichlich über 80, hat aber alles, was man so braucht.

Die Liegestelle haben wir ganz für uns alleine. Den angenehmen Sommerabend können wir gebührend feiern.

Fr. 25.5.07 DEK86 □ Bad Essen (83 km, 7,9 Mh)

Ein schöner Morgen, aber das wird sich noch ändern. Um 8 Uhr wird die himmlische Ruhe schlagartig unterbrochen: die Gemeinde beginnt an unserer Liegestelle mit Mäharbeiten. Mit einem Blitzstart verlassen wir den Platz fluchtartig bevor die Rasenschnippel an Bord landen. Nur noch kurz können wir uns des schönen Wetters freuen. Der Himmel zieht sich schnell immer weiter zu. Schade!

Die Tankstelle am „Nassen Dreieck“ hat keinen Diesel mehr für Sportboote. Hier, mitten in der Großbaustelle geraten wir noch kurzzeitig in Bedrängnis. Dann sind wir auf dem MLK. Es beginnt zu regnen. Bei dem Schietwetter sind uns die Liegestellen nicht gut genug. Eine um die andere wird als unwürdig verworfen. Schließlich landen wir in Bad Essen. Fast 8 Stunden Fahrzeit war eigentlich zu viel.

Beim Spaziergang durch den Ort kommt die Erinnerung wieder: hier waren wir doch schon mal. Ganz in der Nähe ist ein Getränkemarkt. Daher werde ich die Gelegenheit nutzen, unseren Wasservorrat aufzufrischen.

Am Abend wird es wieder schön. Das haben wir auch verdient.

Sa. 26.5.07 Bad Essen □ Idensen (74 km, 6,8 Mh)

Das schöne Sommerwetter ist wieder vorbei. Pfingsten wird uns wettermäßig weit zurückwerfen: kühl und regnerisch. Es wird allmählich heller. Die Sonne versucht, den Wolkenvorhang zu durchdringen und nährt unsere Hoffnung auf einen schönen Tag. Das soll sich aber noch als Irrtum erweisen.

Heinrich von der „Bonjour“ meldet sich per Handy. Sie machen sich auch auf den Weg, praktisch in unserem Kielwasser, zumindest bis zur Ostsee.

Nach 2 Tagen ohne Ladegerät ist die Batteriespannung auf 11V abgesunken. Da ist doch was faul? Jedenfalls brauchen wir mal wieder einen Yachthafen mit Strom am Steg.

Idensen erfüllt uns unsere Wünsche. Beim Marsch durch den Ort dämmt es uns wieder: auch hier waren wir schon mal. Die Dusche im Hafen ist wohl der Geldbringer. Selbst bei gemeinsamer Nutzung brauchen wir 3 €.

So. 27.5.07 Idensen □ Peine (67 km, 6,8 Mh)

In der Nacht hat es geregnet; ausdauernd! Der Morgen dagegen ist überraschend schön, obwohl für dieses Pfingstwochenende kein gutes Wetter vorhergesagt wurde. Der Wetterbericht wird Recht behalten.

Trotz Pfingsten ist heute erstaunlich viel Berufsverkehr in beiden Richtungen. Können wir uns nicht erklären. Beim Yachthafen Hannover können wir tanken.

Das ist eine gute Gelegenheit für eine Bilanz. Die ist sehr erfreulich:

Durchschnittsverbrauch von 3,73 l/h. Ein toller Erfolg der Heckverlängerung.

Nach fast 70 km, Aufenthalt für Tanken und 1 Schleuse machen wir an einer Liegestelle Schluss. Kaum sind wir fest, da beginnt es zu stürmen. Regen und Gewitter kommen hinzu. Wir liegen aber gut geschützt hinter einem kleinen Wäldchen. Für heute gab es eine Unwetterwarnung. Scheint ja auch begründet zu sein. Wie immer bei so heftigen Entladungen, ist es aber bald vorbei. Es wird wieder schön. Wir spazieren durch eine reizvolle Gegend.

Die Liegestelle wird am Abend immer voller mit lauter Berufsschiffen. Trotzdem (oder gerade deswegen) liegen wir sehr ruhig. Nur ein kleines Böttchen der Feuerwehr schlägt vorübergehend unangenehme Wellen.

Mo. 28.5.07 Peine □ Wittingen (71 km, 6,7 Mh)

Die gesamte Gruppe der Berufsschiffe um uns herum ist am Morgen wieder verschwunden. Wir haben davon kaum etwas mitgekriegt. Die Berufsschiffer fahren in der Regel rücksichtsvoller als viele Hobbykapitäne.

Das Pfingstwetter hat die Vorhersage eher negativ übertroffen: kühl, feucht, trübe.

Noch vor Mittag biegen wir ein in den ESK. Es regnet immer wieder. Trotz des miesen Wetters wollen viele Freizeitskipper nicht auf den Pfingsttörn verzichten. Uns macht die Fahrt keine rechte Freude. Beim Wittinger Sportboothafen kehren wir ein. Obwohl schon 10 Jahre alt, ist der immer noch in vorbildlichem Zustand mit viel Platz für Gäste.

Nach einem Spaziergang durch den nahen Ort (ist eigentlich eine Ansammlung ehemals reicher Bauernhöfe) belohnen wir uns mit Kaffee und Kuchen. Die Dusche in den perfekten Sanitäreinrichtungen tut ein Übriges.

Di. 29.5.07 Wittingen □ Wulfstorf (58 km, 5,2 Mh)

Regen, Regen! Wir kommen nicht aus dem Bett. Zum Einkaufen müssen wir aber weiter. An der Liegestelle Bodenteich gibt es eine gute Gelegenheit. Ein leckeres Grillhähnchen fällt gleich dem 2. Frühstück zum Opfer. Dann geht es



weiter.

In der Schleuse Uelzen (23 m Hub) erscheint Liberty winzig, so alleine in der tiefen Schlucht.

Die Liegestelle Bad Bevensen ist wegen Bauarbeiten gesperrt und die Ausweichstelle voll belegt. Zum Glück haben wir diese Einkaufsmöglichkeit nicht mehr nötig.

Hoffentlich finden wir bald einen guten Platz für die Nacht. Die Motivation für die Weiterfahrt ist uns abhanden gekommen. Da kommt uns die Liegestelle Wulfstorf gerade recht. Es reicht uns beiden.

Der Rundgang nach dem Abendessen fällt ins Regenwasser. Die Kneipe, die in der Nähe liegen soll, finden wir nicht. Da machen

wir es uns doch an Bord gemütlich warm mit der Bordheizung.

Mi. 30.5.07 Wulfstorf □ Lauenburg (29 km, 3,1 Mh)

Nach dem gestrigen Regentag ist es tatsächlich freundlicher, aber kalt. Unter Deck haben wir 14 °. An Deck ist es nicht viel kälter, aber der Wind senkt die

gefühlte Temperatur gewaltig. Heute steht das Schiffshebewerk Scharnebeck auf dem Programm. Nach einiger Wartezeit werden wir mit einem Schubverband die 38 m abgesenkt.

Bald kommt die Elbe. Nur ein paar Kilometer stromauf, dann tauchen wir wieder in das ruhige Gewässer des ELK. Noch vor der ersten Schleuse des ELK folgt der Yachthafen Lauenburg. Ein guter Platz wird von einer anderen Yacht blockiert. Wir versuchen es noch an ein paar anderen Stellen, aber die sind doch zu klein für die Liberty. Schließlich greift die Hafenmeisterin ein, die unsere vergeblichen Versuche beobachtet hat. Kurzerhand verlegt sie die verwaiste, blockierende Yacht, sodass wir die Liberty an diesen Platz bugsieren können. Dabei beklagt sie sich, dass sie dem Skipper schon früher gesagt hat, dass er sich weiter zurück verholen soll.

Die Altstadt von Lauenburg ist wirklich hübsch. Das Elbe-Schiffahrt-Museum zeigt uns eine interessante Sammlung. Das Wetter hat sich im Laufe des Nachmittags noch prima entwickelt.

Bei unserer Rückkehr liegt die blockierende Yacht tatsächlich wieder genauso wie bei unserer Ankunft. Vielleicht gibt es schwerwiegende Gründe dafür?. Am Abend ist der Hafen gestopft voll.

Do. 31.5.07 Lauenburg □ Mölln (35 km, 3,9 Mh)

Der Morgen beginnt freundlich und heiter. Gleich folgt die erste Schleuse des ELK. Ich suche noch nach dem UKW-Kanal für den Schleusenruf, da schreit Tarja erschreckt auf. Liberty treibt auf ein Schiff des WSA zu. Voll zurück verhindert schlimmeres. Ein leichter Stoß ist aber nicht mehr zu vermeiden. Nichts passiert. Die Scheuerleiste des WSA-Schiffes hinterlässt nur einen kleinen schwarzen Streifen an Libertys makellosen Rumpf.

2 Schleusen heute. Dann kommt der Clubhafen Mölln. Zuerst liegen wir hier ganz prima längsseits. Der Hafenmeister verlangt aber, dass wir uns in eine Box mit Heckpfählen legen. Wir sind schon drin in der Box, der Bug ist aber so hoch über dem flachen Steg, dass ich mich nicht traue, zum Festmachen auf den glitschigen Steg zu springen. Also wieder raus und mit dem Heck zuerst rein. Das dauert! Nach ½ Std. sind wir endlich wieder fest.

Mölln ist rundum von Seen eingeschlossen und recht hübsch. Wir schlagen einen großen Bogen am Wasser entlang und durch die gesamte Gemeinde.

Fr. 1.6.07 Mölln → Lübeck (34 km, 4,5 Mh)

Ein strahlender Morgen motiviert. Unsere ersten Postkarten gehen in Mölln auf die Reise zu Freunden. Die Ostsee ist nicht mehr weit. 5 Schleusen liegen noch im Wege. Gleich bei der ersten müssen wir warten. Wir nutzen die Zeit zum Frühstück. Der Schleusenwärter bringt uns seine Bildzeitung zur Überbrückung der Wartezeit. Dann geht es in den nächsten Schleusen ohne Wartezeit voran. Schon um 15 Uhr sind wir fest in Lübeck Hansahafen (mitten in der Stadt). Nicht billig, aber mit Strom, Toilette und Dusche.



Der erste Marsch durch die Stadt beschert uns runde Füße. Am Abend gehen wir trotzdem noch mal los. Das schöne Wetter müssen wir unbedingt nutzen, denn schon morgen sieht es nicht mehr so gut aus. Das Holstentor gehört natürlich auch zum Pflichtprogramm.

Sa. 2.6.07 Lübeck (Hafentag)

Wieder ist alles trüb und grau. Daran wollen wir uns aber nicht gewöhnen. Für Lübeck haben wir uns einen Hafentag gegönnt. Also müssen wir auch zum Stadtprogramm aus den Federn. Die netten Holländer vor uns sind schon unterwegs. Die Schweden hinter uns haben die gestrige Feier noch nicht überwunden.

Erst mal Einkaufen fürs Wochenende. Nach angemessener Ruhepause stromern wir dann wieder durch die Stadt. Die hat wirklich allerhand zu bieten. Wir interessieren uns erstmals für den Seewetterbericht: NO 4-5, See 1,5 m! Das muss noch besser werden, bevor wir uns der Ostsee anvertrauen. Am Nachmittag werden im gegenüberliegenden Schuppen Musiker-Equipments aufgebaut. Ich ahne nichts Gutes. Am Abend geht es dann auch los. Der Schuppen ist keine 20 m entfernt. Die Musik dröhnt uns in den Ohren. Dabei ist in dem riesigen Schuppen absolut tote Hose. Außer den Musikern ist niemand da. Die Kellner stehen gelangweilt herum, aber wir leiden.

So. 3.6.07 Lübeck → Travemünde (22 km, 2,5 Mh)



Vereinzelt Blau am Himmel nährt Hoffnung, aber der kräftige Wind aus NO ist kalt und zwingt uns wieder ins Winterpäckchen. Auch die Vorhersage ist nicht gut. Kein Wetter für Travemünde. Trotzdem wollen wir weg hier. Lübeck ist abgehakt. Die Strecke ist schön und abwechslungsreich. Im Sommer hätten wir die Fahrt genossen. Bei Windstärken 5-6 ist es aber sehr ungemütlich. Im Passathafen ist das Wasser sehr unruhig. Wir gehen zurück zum Yachthafen Rosenhof. Hier ist es wesentlich ruhiger. Außerdem gibt es einige Längsseitsplätze für Gäste. Das ist etwas für uns.

Spaziergang über die Promenade bis zur Trave-Mündung, gemeinsam mit vielen, vielen anderen Touristen, die sonst nichts zu tun haben und dankbar sind für jede Abwechslung. Der Menschenstrom lässt erst am Abend nach, denn jetzt sind alle zum Essen fassen im Hotel.

Die riesigen Fähren ziehen hautnah an uns vorbei. Das setzt uns immer wieder in Erstaunen.

An der Travemündung bricht die Ostsee weißschäumend auf den Strand. Die Wettervorhersage für morgen ist auch nicht gut (NO4-5). Das ist leider unsere Richtung durch die dänischen Inseln, also ganz schlecht. Da hängen wir lieber noch einen Tag dran und warten auf bessere Bedingungen. Außerdem brauchen wir noch Kartenmaterial und einen Segelmacher. Für die Ostsee muss auch noch die seefeste Sitzbank aufgebaut werden.



Mo. 4.6.07 Travemünde (Hafentag)

Der Wind ist abgeflaut, der Himmel bedeckt. Es soll aber besser werden. Vor allem der Wind (unser Feind Nr. 1) wird sich kurz abmelden. Die Wartezeit nutzen wir für unsere Vorbereitungen. In Dänemark soll der Diesel etwas billiger sein. Daher werden wir erst dort tanken. Bei unserer Einkaufstour besuchen wir das russische Segelschulschiff MIR und können bei der Rückkehr zum Boot das Anlegemanöver des Kreuzfahrtschiffes „Deutschland“ beobachten. Dieser Riese wirkt irgendwie fehl am Platz mitten in der Stadt direkt an der



Promenade.

Die Segelmacher im Ort haben für uns keine Zeit. Na, dann eben nicht. Gerne hätten wir an

den Seitenteilen des Bimini ein paar Laschen zum Hochbinden angebracht, damit die Seitenteile immer gesetzt bleiben können. Bisher müssen wir sie bei Nichtgebrauch abnehmen und wegpacken. Am Abend legt die „Deutschland“ mit großem Bahnhof ab. Soviel Aufmerksamkeit werden wir morgen nicht haben. Die



Wettervorhersage ist zwar nicht ideal, für die nächsten Tage ist aber keine Besserung zu erwarten. Daher machen wir morgen einen Versuch. Die erste Etappe unserer Reise haben wir damit hinter uns gebracht. Die Bilanz kann sich sehen lassen. Das Wetter war bisher noch nicht wirklich sommerlich aber wir haben den Sommer ja noch vor uns.

Etappe Nr.	1
Anzahl Tage	20
Anzahl Ankerplätze	2
Anzahl freier Liegestellen	4
Anzahl Schleusen	20
Hafengebühren	342 €
Zurückgelegte Strecke (km / nm)	934km / 504nm
Motor-Betriebsstunden	84,7h
Gesamtverbrauch Diesel	310
Spezifischer Verbrauch (l/h)	3,66
Spezifischer Verbrauch (l/km)	0,33

* * *