

Einmal Finnland und zurück

Eine ehrgeizige Reise im falschen Sommer!



6.Etappe: Es gibt nur noch eins: nach Hause

1 6.Etappe: Es gibt nur noch eines: nach Hause!



Aus Zeitgründen nehmen wir denselben weg wie auf der Hinreise:
Trave, Elbe, ESK, MLK, DEK, RHK, Rhein, Main

Mi. 29.8.07 Travemünde → Mölln (54 km, 6,3 Mh)

Der Morgen sieht sehr freundlich aus. Bald ziehen aber Wolken auf und es windet wieder. Bei den folgenden Binnenstrecken ist das für uns aber kein k.o.-Kriterium.

Schon früh fangen wir an, Liberty wieder auf Binnenfahrt umzustellen: Dingi verpacken, See-Sitzbank zerlegen und verstauen, Funk umstellen, Bugfender anbringen, Salzsicht abwaschen.

Die Polizei meldet sich auf dem Handy wegen des Einbruchs daheim und klagt die immer noch ausstehende Liste der gestohlenen Gegenstände ein. Wir können noch 2-3 Wochen Geduld herauschinden.

Bei der Tankstelle kriegt Liberty die Tanks voll und dann sind wir wieder unterwegs Richtung Heimat.

Nach der wilden Fahrt von gestern ist die gemütliche Binnenfahrt ein Geschenk. Dauernde Abwechslung an den nahen Ufern erfreuen das Auge, keine böartige Schaukelei, der Gang auf die Toilette ist nicht mit schier unüberwindlichen Problemen verbunden.

Der schon fast ungewohnte Komfort ist eine enorme Entlastung für uns. Unsere Psyche entspannt sich allmählich. Bei angenehmen Sommertemperaturen wäre es die reine Erholung. Wir haben uns an die Winterkleidung schon fast gewöhnt.

Nur die Schleusen im Wege bremsen uns etwas. 5 sind es heute, bevor wir in Mölln festmachen.

Unterwegs gibt es eine unangenehme Überraschung. Beim Warten vor einer Schleuse braucht Tarja Wasser und schaltet die Druckwasserpumpe ein. Sofort hören wir das Brummen der Druckwasserpumpe, obwohl noch kein Wasser entnommen wird. Wir wissen schon, was das heißt. Ein Blick in die Motorbilge bestätigt die Befürchtungen: es schwappt Wasser in der Bilge. Wieder mal ist der Schlauch vom Heißwasserboiler abgeplatzt.

Dank unserer Vorkehrungen (während der Fahrt ist die Druckwasserpumpe immer aus) ist aber nur das Wasser aus dem Boiler ausgelaufen. Bei eingeschalteter Pumpe (ist früher schon mehrfach vorgekommen) wären die 500 Liter aus den Trinkwassertanks nun in der Bilge. So hält sich der Schaden in Grenzen und ist schnell behoben.

In Mölln können wir ordentlich duschen. Außerdem verabreden wir uns für morgen für die gemeinsame Weiterfahrt mit einer Segelyacht.

Do. 30.8.07 Mölln → Uelzen (89 km, 8,3 Mh)

Es regnet mal wieder. Trotzdem brauchen wir noch Brot. Der Segler ist schon vorausgefahren. Heute wollen wir ein gutes Stück schaffen, wenn nur die Schleusen mitspielen.

An der ersten Schleuse wartet man schon auf uns. Hier kriegen wir auch Wurst und Honig zu sehr günstigen Preisen.

Dann kommt die Elbe. Dank der beachtlichen Strömung fliegen die Kilometer auf dem kurzen Stück bis zum ESK nur so vorbei. Der Segler bleibt weit zurück. Beim Schiffshebewerk Scharnebeck haben wir Glück und kommen mit einem gerade einfahrenden Frachter mit. Der Segler bleibt leider zurück.

Den ganzen Tag ist es bewölkt und regnerisch. Trotz Handschuhen und warmer Kleidung frieren wir an Deck in der feuchtkalten Witterung. Die halbstündige Ablösung beim Steuern bringt etwas Abwechslung. Die Freiwache verschwindet jeweils in den warmen, trockenen Salon unter Deck.

Im Hafen von Uelzen wird heute ein Clubfest mit Grillabend gefeiert. Da können wir nicht widerstehen. Es regnet zwar, aber auf der Terrasse des Clubhauses steht der Grill gerade noch im Trocknen. Die erste Grill-Ladung landet auf unserem Teller: lecker! Wir fühlen uns wohl hier, bleiben aber fremde Gäste. Kaum satt, rennen wir durch den Dauerregen wieder zurück an Bord. Die sehr gepflegten, vorbildlichen Sanitäreinrichtungen sind erwähnenswert. Uelzen ist einer der guten Häfen.

Fr. 31.8.07 Uelzen → MLK202 (98 km, 8,9 Mh)

Es sieht nicht unfreundlich aus, wenn auch sehr kühl. Wir sind schon tief in Binnenland, daher ist der Wind schwach. Bis zum Rhein sind es noch 450 km. Wir müssen uns sputen.

Die Hafenausfahrt in den ESK ist eng. Ausgerechnet jetzt kommt ein tief abgeladener Frachter vorbei (mit einem Polizeiboot im Nacken) und zieht das Wasser weg. Zeitweilig ist es kritisch, gerade noch zu meistern. Der Frachter ist nun aber leider vor uns und darf nicht schneller als 10 km/h fahren. Bis zur Schleuse kommen wir da nicht vorbei. Die Schleuse kostet uns auch 1,5 Std. Der Schubverband, der uns mit durch die Schleuse genommen hat ist langsam. Den müssen wir unbedingt überholen, weil wir sonst auf den nächsten 60 km hinterher dackeln müssen. Ich kämpfe eine Weile mit der Entscheidung, denn 150 m Schubverband ist lang und der Kanal hat einige Windungen.

Schon früher hatte ich den Verdacht, dass die Geschwindigkeit während eines Überholvorganges zurück geht. Jetzt liefert GPS uns den Beweis. Obwohl wir gut 3 km/h schneller sind als der Frachter, geht Libertys Geschwindigkeit zurück, sobald wir auf gleicher Höhe sind. Plötzlich sind wir nur noch 1 km/h schneller und müssen uns Meter für Meter vorbeiquälen. Doch kaum ist auch der Bug des Verbandes achterlich, da kommen wir wieder auf unsere alte Geschwindigkeit. Endlich vorbei!

Das Wetter wird bald regnerisch. Wir nehmen wieder den ½-Std.-Rhythmus auf, bei dem jeder mal ins Warme/Trockene unter Deck verschwinden kann.

Am Nachmittag treffen wir auf den MLK. Bei Ernst und Renate (die beiden sind gute Freunde und wohnen hier ganz in der Nähe) wollen wir uns nicht melden, weil es uns mit Macht nach Hause zieht.

Trotz verschärften Winterpäckchens wird es am Nachmittag bei Wind und Regen unangenehm. Obwohl die Wartezeit an der Schleuse unsere Tagesleistung schmälert, haben wir fast 100 km geschafft. Das reicht. An einer Liegestelle bei MLK km 202 machen wir Schluss für heute.

Sa. 1.9.07 MLK202 → Minden (105 km, 8,8 Mh)

Wettermäßig ist alles wie gestern: am frühen Morgen hat das Grau noch blaue Flecken, aber nicht sehr lange. Eine Motoryacht brettert ungebremst an unserem Liegeplatz vorbei. Es sind wirklich überwiegend die Sportboote, die uns durch rücksichtsloses Verhalten ärgern.

Wir starten auch, müssen aber noch für das Wochenende einkaufen. In Mehrum legen wir kurz an und besorgen die fehlenden Sachen.

Die Schleuse Anderten wartet nach unserem Anruf auf uns, obwohl wir noch 1 km entfernt sind: Glück gehabt.

In der Kammer liegt auch die Motoryacht, die am Morgen so rücksichtslos an uns vorbeibrettert ist. Obwohl wir später abgelegt haben und auch noch einkaufen waren, sind wir jetzt wieder beisammen. Die lange Wartezeit gönne ich denen.

Diese Rückreise können wir nicht recht genießen, versuchen nur täglich so viel wie möglich zu schaffen.

Gegen 18 Uhr reicht es uns; wir gehen in den Clubhafen Minden.

Der Dieserverbrauch macht mir allmählich Sorgen. Scheint mir zu hoch zu sein. Allerdings fahren wir deutlich schneller als normal.

So. 2.9.07 Minden → DEK86 (Schmedehausen) (119 km, 10,1 Mh)

Es ist kühl, aber nicht unfreundlich. Die Schwalben fliegen hoch. Sollte das endlich wieder ein schöner Tag werden?

Den ½-Std.-Rhythmus haben wir wieder aufgenommen. Wegen der langen Fahrzeiten, die wir uns jetzt zumuten, brauchen wir mehr Ruhe und Abwechslung. Wir fahren durch eine sonntäglich friedliche Landschaft. Es könnte sehr schön und entspannend sein. Leider ist alles um uns kühl und grau. Auch der Zeitmangel und die Sorgen um das Haus bringen uns unter Druck. Heinrich von der Bonjour hat sich gemeldet. Sie sind heil und ohne Kratzer zurück im Hafen; die Glücklichen. Von Heinrich erfahren wir auch, dass die „Sauerkrauttour“ für uns nicht befahrbar ist. Eine Schleuse ist ausgefallen. Na, ja, wir wollten ohnehin die Abkürzung über den Rhein nehmen. Die Strecke bis nach Duisburg ist jedenfalls noch klar.

Nach 10 Stunden brauchen wir unbedingt Bewegung. Wir übernachten an der Liegestelle bei Schmedehausen. Den Platz kennen wir noch von der Hinreise. Der Abend ist freundlich. Wir werden noch ein paar Schritte laufen.

Mo. 3.9.07 DEK86 → Datteln (66 km, 6,1 Mh)

Regnerisch, trübe, aber wenigstens windstill. Die Aussichten für die nächsten Tage sind auch nicht besser. Wenn wir abwechselnd unter Deck verschwinden, hilft das ein wenig über die endlosen Stunden hinweg. Die Regelung aus den vergangenen Jahren: max. 5 Std. Fahrzeit hat sich wirklich bewährt. Der Rest des Tages ist dann immer noch gut, die neue Umgebung zu erkunden und ordentliche Märsche zu machen. In unserer aktuellen Situation gibt es dagegen nur noch eines: Durchhalten bis zur Schmerzgrenze.

Seit gestern sind wir auf dem DEK. Die erste Schleuse heute lässt uns warten. In den vergangenen Tagen hatten wir mehr Glück.

Dafür wird das Wetter freundlicher, aber immer noch kühl. Warme Tage können wir wohl nicht mehr erwarten.

Endlich kommen wir mit einem Frachter durch die Schleuse und immer in seinem Kielwasser ganz langsam durch Münster. Endlich haben wir freie Fahrt. Bruder Heinz ruft an und schlägt vor, uns von Oberhausen mit dem Auto nach Rothenbergen zu fahren. Das wollen wir aber doch nicht. Gibt nur noch mehr organisatorische Probleme. Jetzt sind wir schon so weit gekommen, da wollen wir auch den Rest noch durchziehen.

Kurz hinter dem Dattelner Meer liegt ein Schiff quer im Kanal. Wir rechnen schon mit einer ärgerlichen Wartezeit, aber es kommt noch schlimmer. Wir werden von einem WSA-Schiff angesprochen: der Kanal ist gesperrt bis Mitternacht. Wir müssen zurück, um einen Liegeplatz für die Nacht zu suchen. Gegen 15 Uhr sind wir fest an einer Liegestelle bei der Dattelner Schleuse. Nein, das hätte nicht passieren dürfen. Aber wir können es ja nicht ändern. Das war kein Glückstag heute: zuerst der Aufenthalt durch die Schleuse, bei den Bunkerbooten konnten wir nicht tanken (nur noch roter Diesel), und dann auch noch diese Sperre.

Wir marschieren zu der Wasserbaustelle. Es ist nicht viel zu sehen.

Gegen 22:30 Uhr werden wir benachrichtigt, dass die Sperre aufgehoben ist. Jetzt wollen wir aber schlafen.

Di. 4.9.07 Datteln → Krefeld (76 km, 8,4 Mh)

Wettermäßig tut sich nicht viel, wie in den vergangenen Tagen: mal Regen, mal auch Wolkenlücken mit etwas Blau, kühl.

Das Bunkerboot von gestern hat uns den Tipp gegeben, vor der Schleuse Herne zu tanken. Der Clubhafen hier betreibt auch eine Wassertankstelle. Den Operator müssen wir aber erst per Telefon rufen. Es klappt aber wider Erwarten doch ganz fix.

Die Schleuse ist nur 200 m weiter. Hier heißt es wieder warten. Ein absoluter Neuling im Bootsfahren macht mit seiner Freundin die erste Bootsreise und steht vor der ersten Schleuse seines Lebens. Nachdem er hinter der Liberty zum Warten angelegt hat bittet er um hilfreiche Tipps.

Bei dem windstillen Wetter werden sich die Probleme wohl in Grenzen halten. Ich kann ihn beruhigen. In der Schleuse sind die 2 Sportboote ganz alleine und mit etwas Hilfe kommt der Neuling ganz gut klar. Noch 2 weitere Schleusen machen wir gemeinsam. Dann ist Oberhausen erreicht. Die 2 wollen hier bleiben, wir müssen weiter.

Nur noch 2 Schleusen bis zum Rhein. Wind kommt auf. Wir haben jetzt ein schnell wechselndes Wolkenbild. Mal Regen, mal Sonne, gewürzt mit einem kalten Wind. So empfängt uns auch der Rhein. Die dauernden Regenfälle sorgen für eine kräftige Strömung. Hier bei Duisburg sind es 6-7 km/h. Wir halten uns an die Innenkurven und fahren so weit wie möglich in Ufernähe. So kommen wir knapp an 7 km/h über Grund.

Das sind wir nicht mehr gewohnt. Wir wollen endlich nach Hause, aber es geht quälend langsam.

Es ist beinahe 20 Uhr, als wir endlich im Clubhafen Krefeld fest sind für die Nacht. Bruder Heinz ruft an und ist überrascht, dass wir noch in der Nähe sind. Wir sind müde, verzichten auf einen Besuch von Heinz und Mia.

Mi. 5.9.07 Krefeld → Hitdorf (54 km, 8 Mh)

Strahlender Morgen, aber sehr kühl, noch kein Wind. Wir müssen noch einkaufen. Von diesem Hafen sind die Wege aber weit. Dann machen wir das lieber heute Abend. Hitdorf bietet sich an.

Wir stürzen uns wieder in den Kampf mit dem Rhein. Bei Düsseldorf haben wir mindestens 8km/h Gegenstrom. Wie soll das bloß im „Gebirge“ noch werden.

Bei mir melden sich wieder Kopfschmerzen.

Telefonisch habe ich bei Frau Duchow angefragt, ob wir wieder einen Platz im Hafen haben können. Das klappt; Liberty hat wieder einen Heimathafen.

Do. 6.9.07 Hitdorf → Oberwinter (70 km, 9,6 Mh)

Nebel ! Nicht sehr stark, trotzdem erhebt sich die Frage, ob wir mit oder ohne Fahrlichter fahren wollen. Mit Fahrlicht geht die Batterie in die Knie und wir müssen auf GPS verzichten. Der Nebel wird dichter. Trotzdem legen wir ab und gehen in den Rhein.

Nach wenigen Minuten wird klar, das hat keinen Sinn. Es ist zu gefährlich. Der Horizont rückt uns nahe auf 100 Meter. Bei dem dichten Verkehr ist es lebensgefährlich, vor allem, weil wir dauernd die Fahrwasserseite auf die Innenkurve wechseln müssen. Also wieder zurück in den Hafen.

Uns bleibt aber auch nichts erspart. Jetzt sitzen wir auch noch im Nebel fest.

Später wird es heller. Wir können weiter sehen und wagen einen 2. Versuch. Es wird laufend besser. Unsere Technik, zwischen den Buhnen in ruhigeres Wasser zu steuern ist riskant, aber so kommen wir besser voran. Wo es nur geht, bleiben wir außerhalb der Fahrwassertonnen auf einer Tiefe von 2-2,5 Meter. Konsequenterweise nutzen wir die Innenkurven und jeden Stromschatten. Ein Auge auf dem Lot und die Erfahrung der vergangenen Jahre helfen, das Libertys Kiel dem Land nicht zu nahe kommt.

Im Laufe des Nachmittags ist der Nebel ganz verschwunden. Köln und Bonn wandern im Fußgängertempo vorbei. Voraus liegen die Berge des Siebengebirges in der Sonne.

Wieder ist es beinahe 20 Uhr, bis endlich alle Leinen fest sind für die Nacht. 70 km stromauf auf dem Rhein ist eine stolze Leistung. Ich spüre es aber auch in den Knochen. Das konzentrierte Steuern außerhalb des sicheren Fahrwassers strengt doch an. Tarja hat mich so oft wie möglich abgelöst.

Fr. 7.9.07 Oberwinter → Lahnstein (55 km, 7,6 Mh)

Standardwetter: trüb, windig! Immerhin haben wir keinen Nebel und können früh los. Der Wind ist kräftig, zum Glück aber weitgehend von hinten.

Bald haben wir Koblenz geschafft. Wir müssen noch einkaufen. Am Hafen Lahnstein ist Globus ganz in der Nähe. Wir wollen kurz anlegen zum Einkaufen in dem kleinen Chaoshafen kurz hinter der Lahnmündung. Eigentlich sind alle freien Plätze schon telefonisch vergeben. Wir werden aber doch geduldet. Nach dem Einkaufen haben wir keine Lust mehr zur Weiterfahrt. 55 km rheinauf sind auch genug.

Sa. 8.9.07 Lahnstein → Königsklinger Aue (73 km, 11,1Mh)

Die Berge um uns herum liegen im Nebel. Über dem Wasser ist es aber relativ klar. Obwohl noch kein Wind ist, werden wir uns bei 9°C Außentemperatur warm anziehen müssen.

Heute müssen wir durchs „Gebirge“. Stromab ist das bei schönem Wetter ein abwechslungsreiches Vergnügen mit den vielen Burgen an beiden Ufern.

Stromauf ist es Kampf um jeden Meter. Stellenweise haben wir mehr als 8km/h Strom gegenan.

Gegen 12 Uhr haben wir St. Goar erreicht. Ein Ruderboot treibt kieloben an uns vorbei, gesichert durch ein Feuerwehrboot, das dem Havaristen hautnah folgt. Für uns kommt nun die strömungs- und windungsreiche Warschaustrecke. Hier müssen wir uns auf der rechten Fahrwasserseite halten. An einigen Stellen kommen wir kaum vom Fleck.

Andererseits gibt es aber auch Rückströmungen, die uns regelrecht vorwärtsschleudern. Nach einer knappen Stunde sind wir durch.

Die folgende Strecke wird echt mühsam. Unsere Geschwindigkeit geht manchmal auf unter 3 km/h zurück. D.h. wir haben Gegenstrom von 10 km/h. Die ganze Strecke bis Bingen können wir kaum außerhalb der Tonnen fahren. Das „Gebirge“ ist anstrengend und kostet Nerven. Ein Frachter überholt uns rechts so dicht, dass er uns fast untergepflügt hätte.

Endlich sind wir vor dem Binger Loch. Der letzte Kilometer (das Ziel vor Augen) geht quälend langsam. Dann endlich, bei Bingen ist alles vorbei. Liberty kommt wieder voran. Die Geschwindigkeit steigt wieder bis über 9 km/h.

Es wird so dunkel und trüb, dass wir die Fahrlichter einschalten müssen. GPS wird so lange ausgeschaltet. Nach einer knappen Stunde wird es wieder heller. Das ist auch gut so, denn die Fahrlichter ziehen die Batteriespannung in den Keller, und das trotz verschärfter Marschfahrt. Was stimmt da bloß nicht? Erst später, im Heimathafen, werde ich der Ursache auf die Schliche kommen: Die Standard-Verdrahtung erzeugt so viele Übergangswiderstände, dass an der Batterie nur noch Reste der LiMa-Spannung ankommen. Die Lösung ist einfach und effektiv: ein dickes Kabel wird von der LiMa direkt zum Diodenverteiler an den Batterien verlegt.

Nach 11 Stunden erreichen wir die Königsklinger Aue und gehen dankbar vor Anker. Wir fühlen uns ausgelaugt und fertig. Das „Gebirge“ hat viel Zeit gekostet. Unser Tagesziel haben wir trotzdem erreicht.

So. 9.9.07 Königsklinger Aue → Mainkur (65 km, 6,4 Mh)

Die Wolkendecke ist stellenweise dünn. Das lässt noch Grund zur Hoffnung auf wenigstens trockenes Wetter.

Ausgerechnet heute ist auch die 2. Gasflasche am Ende. Dann haben wir die teure Gasflasche in Schweden ja doch nicht vergeblich gekauft. Na, ja, eigentlich doch, denn den einen Tag hätten wir auch mal ohne heißen Kaffee auskommen können (obwohl das für Tarja ein hartes Brot gewesen wäre). Zur Not wäre da auch noch die 5 kg-Flasche, die nur ein einziges Mal den Gasgrill gespeist hat.

Die letzten Kilometer auf dem Rhein sind schnell geschafft. Schon um 10:30 Uhr biegen wir ein in den Main. Hier ist die Strömung fast Null. Liberty hat den Stallgeruch in der Nase und galoppiert voran. Nur die 4 Schleusen können uns noch aufhalten.

Um 18 Uhr sind wir fest in unserem alten Heimathafen, begrüßt von Fr. Duchow, der Hafenmeisterin.

Das war Rekord: in nur 12 Tagen von der Küste bis zum Main.

Wir wollen so schnell wie möglich nach Hause, können aber kein Taxi bekommen. Nachbarin Anne ist gleich bereit, uns den Freundschaftsdienst zu erweisen und holt uns ab.

Endlich Daheim! Die Genugtuung wird getrübt durch die Einbruchspuren. Das Badezimmerfenster hat was abgekriggt. Die Balkontür sieht schrecklich aus, hat aber trotzdem dem Wüten standgehalten. Nur das Oberlicht-Fensterchen über der Balkontür war nicht gesichert und hat nachgegeben.

Es fehlt eigentlich nicht viel. Die unverkäuflichen Waffen sind seltsamerweise geklaut. Es ist mir nur recht, wenn die Versicherung sie durch Bares ersetzt.

Etappe Nr.	6
Anzahl Tage	12
Anzahl Ankerplätze	1
Anzahl freier Liegestellen	3
Anzahl Schleusen	20
Hafengebühren	84 €
Zurückgelegte Strecke (km / nm)	924km / 499nm
Motor-Betriebsstunden	99,6h
Gesamtverbrauch Diesel	559

Spezifischer Verbrauch (l/h)	5,61
Spezifischer Verbrauch (l/km)	0,6

2 Zusammenfassung

Die ganze Reise war für uns beide ein großes Abenteuer. Schon die Vorbereitung hat viel Arbeit, aber auch Freude gemacht. Es war richtig, diese Reise zu machen. Es war auch richtig, die Liberty noch in diesem Jahr zurückzubringen. Unsere körperliche Verfassung hätte im kommenden Jahr vielleicht nicht mehr gereicht. Vielleicht wäre der kommende Sommer aber auch mild und günstiger für das Unternehmen gewesen. Wer kann das wissen? Der vergangene Sommer war jedenfalls denkbar ungünstig für eine Reise nach Norden. Nur zu Beginn gab es ein paar zusammenhängend schöne Tage. Später wurden 1-2 sonnige Tage regelmäßig mit mindestens 1 Woche Schlechtwetter bestraft. Sommerlich warm war es höchst selten, heiß kein einziges Mal.

Unsere T-Shirts wurden zu Anfang selten, später gar nicht oder als 2. Unterhemd benutzt. Warme Unterwäsche wurde im Verlauf der Reise immer wichtiger. Strumpfhose/ lange Unterhose, Jeans, winddichte Überhose, dazu dickes Unterhemd, mindestens 2 Pullover und Winterparka waren häufig unsere Standardausrüstung.

Das stürmische Wetter auf der Ostsee hat Boot und Crew auch nicht gut getan. Bei ruhigem Sommerwetter wären die Seestrecken für uns eine willkommene Abwechslung gewesen. So haben wir es leider als Strapaze empfunden. Wie haben wir uns gefreut auf einsame Ankerbuchten sowohl in den vielen Schärengewässern als auch in den Binnenseen Schwedens. Vor allem der Schärengarten vor Turku hat mich in früheren Reisen fasziniert. Wie gerne hätten wir die Begeisterung früherer Jahre wieder durchlebt und die wirklich großartige Landschaft ausgiebig genossen.

In Wahrheit sind wir mehr oder weniger nur durchgefahren. Selten genug war das Wetter einladend genug für einen Ankerplatz. Das herrliche, textiltreie Leben, das wir auf früheren Reisen so geliebt haben, war nur in Ausnahmefällen möglich (und nicht ohne Gänsehaut). Ein einziges Mal waren wir im Wasser. In früheren Jahren hätte Tarja mich sicher zu häufigeren Badegängen animiert. Seit dem ersten Krampfanfall 2005 befürchtet sie aber einen weiteren Krampfanfall durch kaltes Wasser.

Trotzdem sind wir froh, diese Reise gemacht zu haben, und auch stolz, sie trotz aller Schwierigkeiten glücklich beendet zu haben. Der Norden bietet wirklich eine phantastische Landschaft. Die Schönheit der Inselwelt ist uns in den wenigen Sonnenphasen in die Seele gesickert. Wir sind dankbar dafür. Mich hat das Licht des Nordens schon immer begeistert. Selbst auf dieser Reise hatten wir einige Male das Glück, zur Mittsommerzeit die durch die tiefstehende Sonne verzauberte Landschaft zu bewundern.

Der Abend am Vännernsee z.B. wird mir noch lange in Erinnerung bleiben. Wir haben es beide als tiefes Glück empfunden. Schwer zu beschreiben: „schön“ ist ein viel zu schwaches Wort.

Die Liberty hat sich ganz prima gehalten und uns immer ein zuverlässiges Heim geboten. Leider kann ich das unangenehme Gefühl nicht ganz ausklammern, dass die wüsten Seestrecken dem Motor nicht gut getan haben.

Nicht alles was im Laufe der Zeit nachgerüstet wurde hat den Hältetest dieser Reise überstanden. Da sind z.B. die im Bugbereich waagrecht angebrachten Fender, die auf Binnenrevieren in den Schleusen unverzichtbar sind. Auf See werden sie durch die Wellen arg gebeutelt und die Halterungen brutal ausgehängt.

Gleiches gilt für die neuen Fenderhalterungen im Bugbereich. Hätten wir nicht alle Fender zusätzlich auch an der Reling gesichert, wären einige im Seegang verloren gegangen. Auch der Klappanker am Heck ist nur für Notfälle zu gebrauchen. Die Leinenrolle dagegen funktioniert ganz gut.

Der Fäkalientank hat sich im Zusammenhang mit der nun wirklich großzügigen Badeplattform sehr bewährt. Nicht nur wegen der zusätzlichen Stauluken, in denen wir u.a. auch das zusammengerollte Schlauchboot unterbringen können, die Verlängerung der Wasserlinie hat sich auch positiv auf den Dieserverbrauch ausgewirkt. Der Fäkalientank selber ist mit ca. 400 Liter reichlich bemessen. Einziger Nachteil: kleine Mengen lassen sich mit der Zerhackerpumpe nicht absaugen.

Alle Zusatzeinrichtungen in V2A sind im salzigen Ostseeklima anfällig gegen Rost. Das wird sich bei unseren zukünftigen Binnenfahrten vermutlich nicht so negativ auswirken.

Auf dieser Reise haben wir sehr viel Mineralwasser gebunkert. Wenn ich mich recht erinnere, waren es 8 Kästen. Das hat, mit einigen Aufstockungen zwischendurch, fast für die gesamte Reise gereicht. Natürlich haben wir nicht ausreichend getrunken, in einem heißen Sommer hätte das Quantum aber niemals gereicht.

Vor allem Tarja hat sich im Norden wohl gefühlt. Der Menschenschlag liegt ihr einfach von der Mentalität her. Ein ganz wichtiger Pluspunkt: überall haben wir wirklich guten Kaffee getrunken.

Neben den vielen Eindrücken und Überraschungen der Reise selbst ist auch in unserem privaten Umfeld einiges geschehen, was uns sehr betroffen und nachdenklich gemacht hat. Der überraschende Tod von Gerhard war das erste einschneidende Ereignis. Tarjas Krampfanfall hätte uns beinahe aus der Bahn geworfen. Der Tod von Tarjas Mutter kam letztlich auch unerwartet, wenn er sich auch schon seit längerer Zeit abgezeichnet hat. Heinzens Herzprobleme haben uns auch ein paar Tage beunruhigt. Schließlich der Einbruch zu Hause, der den letzten Teil der Rückreise zum Gewaltmarsch machte.

Bleibt nur noch, wichtige Eckpunkte der Gesamtreise aufzulisten.

Anzahl Etappen	6
Anzahl Tage	118
Anzahl Ankerplätze	20
Anzahl freier Liegestellen	12
Anzahl Schleusen	106
Zurückgelegte Strecke (km / nm)	5005km / 2702nm
Motor-Betriebsstunden	499,7h
Anzahl Ölwechsel	3
Gesamtverbrauch Diesel	2135 l
Spezifischer Verbrauch (l/h)	4,27
Spezifischer Verbrauch (l/km)	0,426

Durchschnittsgeschwindigkeit	10 km/h
Diesel kosten	2.800 €
Hafen- und Kanalgebühren	1.860 €
Ersatzteile und zus. Kartenmaterial	450 €

3 Gesamte Reiseeroute



Hinreise: rot gekennzeichnet; über die Binnenwasserstraßen Deutschlands bis Travemünde, durch die dänische Südsee, entlang Schwedens Westküste bis Göteborg, Trollhätte- und Göta-Kanal, Mällaren-Seengebiet, durch den Schärengarten bis Turku.

Rückreise: schwarz gekennzeichnet; durch den Schärengarten bis Schweden, dann immer entlang Ostküste Schwedens bis Skare, dann über 2 Stationen in Dänemark nach Travemünde. Binnen nehmen wir aus Zeitgründen den gleichen Weg wie auf der Hinfahrt.

4 Legende

RHK	Rhein-Herne-Kanal
DEK	Dortmund-Ems-Kanal
MLK	Mittelland-Kanal
ESK	Elbe-Seiten-Kanal
ELK	Elbe-Lübeck-Kanal
Mh	Motorstunden

nm

nautische Meilen (Seemeilen)
