Reise der SY Oeding vom 16.7. bis 30.07.22: Der Vierländertörn ging von Workum über die Nordsee in die südnorwegischen, dann in die westschwedischen Schären und über das Kattegat zum Übergabehafen Damp

Die Crew:

Karsten Idel (Skipper) C-Schein, SHS, SRC, Bernhard Stingl (Coskipper) SKS, SRC (+bestandene Theorie SSS), Barbara Idel SHS, SRC, Michael Hüsken SHS, LRC/SRC, Franz Vogt SBF-See

Barbara **Karsten** **Bernhard** **Michael** **Franz**

Nordseepassage von Workum nach Mandal (NOR) vom Samstag, den 16.07.22 bis Montag, den 18.07.22:

Anreise bereits am Freitag, den 15.07.22, weil noch einige Reparaturarbeiten zu erledigen waren (Abdichtungsarbeiten, Richten des verbogenen Anker-Sicherungsbolzens etc.). Nach Studium der Wetterkarte, der Wettervorhersage vom DWD bis Sonntag-Mittag und der Windkarten von Windfinder (s.u.) für die nächsten drei Tage zeigt sich zunächst noch der Einfluss der Kaltfront, die direkt über dem Wattenmeer liegt und uns einen NW 5 abnehmend auf 3 bescheren soll. Sonntag morgens soll der Wind dann W-SW 3-4 sein.

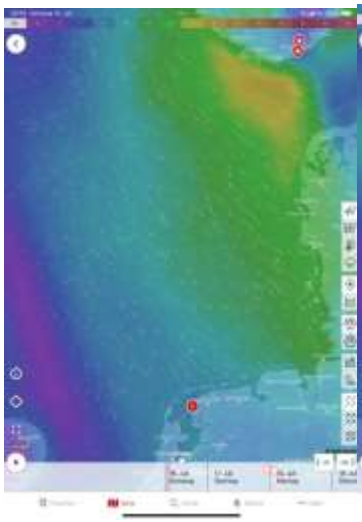
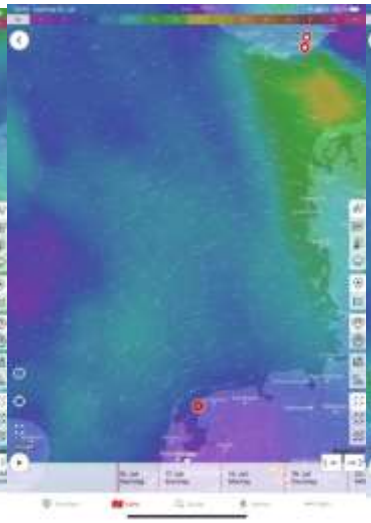
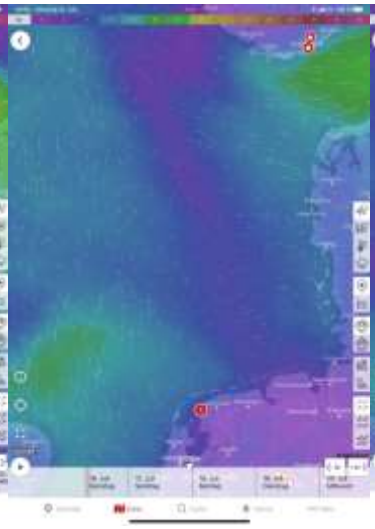
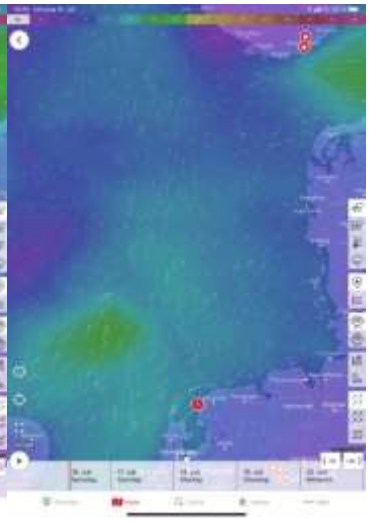





Bild 1 Bild 2 Bild 3 Bild 4

Die Windkarten für die Nordsee zeigen den kräftigen NW am Samstag 14:00 (Bild1), die Drehung auf SW am Sonntag 11:00 (Bild 2), Flautenzonen mit wenig S am Sonntag 23:00

(Bild 3) und wenig Wind vor der norwegischen Südküste (Bild 4). Wetterdaten und Wetterkarten siehe separaten Ordner. Die Überfahrt wird also spannend, aber vermutlich keine Hartwindherausforderung werden. Mitten auf der Nordsee bleibt uns nur das Iridium-Telefon, das wir allerdings ganz frisch angeschafft haben, und bei dem wir uns sicher noch etwas einüben müssen. Am Samstag geht es um 05:30 Uhr früh los. Bis zur Lorenzschleuse in Kornwerderzand gibt es eine Kreuz mit 2.Reff und reduzierter Genua gegen einen knackigen NW 6-4 Bft. Um kurz nach acht Uhr sind wir aus der Schleuse raus, und sofort gehen die Segel hoch. Wir versuchen so viel wie möglich zu segeln und benutzen nur wenig die Maschine. Wir haben das Ziel, ziemlich genau zum Hochwasser mittags im sehr strömungsreichen Seegatt Störtemelk zwischen Vlieland und Terschelling zu sein. Den letzten Teil der Wattenmeerstrecke kreuzen wir gegen Wind und Strom bei NW 4 auf und sind kurz nach HW bei leichtem Mitstrom im Seegatt. Danach schaffen wir es, den VTG Terschelling-Deutsche Bucht und den TSS Friesland unter Segel vorschriftsmäßig zu queren, weil der Wind günstig steht. Leider haben wir nachts abnehmenden und stark drehenden

Wind, sodass wir tlw. den Kurs nicht mehr halten können und östlicher segeln müssen. Wenig Wind und noch stehende alte Welle machen das Segeln nicht leicht. Dafür gibt es einen sehr schönen Sonnenuntergang, einen super Sternenhimmel und einen eindrucksvollen Mondaufgang.

Sonntag 17.07.22: Morgens hat der Wind wie vorher gesagt auf W-SW 3-4 gedreht. Mittags keine weitere Windreduzierung sondern Auffrischen auf 5 Bft. mit Drehung Richtung Süd. Die Genua wird ausgebaumt. Die Oeding macht gute 7 Kn Fahrt! Dazu gibt es von Barbara Spaghetti Bolognese und Tomaten-Mozzarella-Salat, sehr lecker. Die Sonne steht ungetrübt durch Wolken am Himmel, die beste Zeit, um sich wieder mal in die Astronavigation einzuüben. Die ganze Crew macht mit. Nach Erklärung und Bestimmung der Indexberichtigung sowie Einstellung der richtigen Blendgläser versuchen die Crewmitglieder, die Sonne auf den Horizont zu bringen. Das ist bei dem Seegang schwierig. Viel leichter ist die annähernde Vorausberechnung der Sonnenhöhe. Dann braucht man nur noch die Feinjustierung, um den Unterrand der Sonne auf den Horizont zu bringen. Trotzdem macht sich bei den ersten Versuchen bei der Mehrzahl der Crew der Seegang bemerkbar. Der Abstand der Standlinie zum gegissten Ort liegt zwischen 2- 6 nm. Also weiter üben. Obwohl die Plotter meistens

abgeschaltet bleiben, nähert sich nachmittags die Batteriespannung bedenklich dem kritischen Bereich. So muss mit der Maschine eine dreiviertel Stunde im Leerlauf geladen werden. Bis jetzt ist die von Windfinder vorher gesagte Schwachwind-/Flautenzone noch nicht erreicht. Neptun sei Dank. Er bekommt ja auch jeden Tag seinen Schluck! Bei SW 4 und bester Fahrt begleiten uns Delfine. Sehr schön! Wir schaffen auch über Iridium Mail@Web mitten auf der Nordsee nach ca. zwei Drittel der geplanten Strecke eine Vorhersage zu bekommen. Demnach bleibt uns auch auf der Reststrecke von ca.110 nm der S-SW mit 8 bis max. 19 kn treu. Wir bekommen auch über Iridium eine Vorhersage für die Station Kjevik (Flughafen von Kristiansand) ca 50 km von

Mandal entfernt: Der Wind soll SW-W zwischen 11-18 Kn sein. Also keine Flautenzone zu erwarten. Navionics gibt etwas weniger Wind, aber die gleiche Richtung an. Abends müssen wir den Kurs auf 10° ändern um diversen Rec.St.(gelbe Spierentonnen mit Messstationen, Blitz alle 20 sec, Andreaskreuz). Kurz danach erwischt uns aber doch noch die Flaute. Aber nur für zwei Stunden. Um Mitternacht haben wir wieder eine leichte Brise aus S-SW.
Montag, den 18.07.22: Es weht frühmorgens eine schwache Brise aus Süd. Wir nähern uns mit 6 kn der norwegischen Küste und kreuzen vor dem Wind. Die Navionics Vorhersage für den Vormittag liegt bei SW 7-10 kn. Wir haben aber SW 4-5 Bft., und bei Rauschefahrt und Delfinbegleitung werden die Ankunftszeit-Berechnungen für Mandal immer besser. **Feuer Ryvingen** (**Bild s.u.**)**,** die Ansteuerung von Mandal passieren wir bei 8 kn Speed. In der Bucht von Mandal erwartet uns ein traumhafter Sandstrand an Backbord (er soll der schönste in Norwegen sein), viele kleine Motorboote und die bekannt schöne Schären-Landschaft.

Wir bekommen einen super Liegeplatz direkt vor dem Hafenmeisterbüro. Dort kann man eine Hafenkarte mit Scheckkarte bezahlen und zusätzlich gleich per Aufpreis die Duschen mit buchen. Die Frischwasserpumpe will nicht mehr. Aber Franz, der eigentlich Physiker aber auch Elektriker ist, schafft es mit Michael durch leichte Schläge auf den Druckschalter inkl. Sensor die Pumpe wieder zum Laufen zu bringen. Danach geht die Crew natürlich sofort zum Sandstrand, von wo man im Abend-Sonnenlicht einen wunderschönen Blick auf die vorgelagerten Schären hat. Bernhard stürzt sich noch in die Fluten und wandert dann entsprechend erfrischt mit Michael auf den nahegelegenen Aussichtspunkt. Abends sitzen wir bei guten Getränken und lang andauernder Dämmerung noch lange zusammen. Allen hat der 346 nm lange Schlag nach Norwegen gut gefallen. **Sandstrand (s.o.) und Liegeplatz in Mandal**

In den norwegischen Schären von Mandal bis nach Grimstad, vom Dienstag, den 19.07.22 bis Donnerstag, den 21.07.22:

Dienstag: Nach einem sehr leckeren Frühstück bei strahlender Sonne, müssen wir uns leider erneut der Frischwasserpumpe widmen. Sie wird auseinander genommen. Aber das bringt keine richtige Besserung. Im Ort gibt es eine neue Pumpe, die aber in einigen Punkten nicht identisch ist. Als wir dann am Nachmittag losfahren, haben wir einen Ostsüdost 1-2 Bft. D.h. erst einmal Aufkreuzen bei Schwachwind und 3-4 Kn Fahrt aus der nicht gerade kleinen Bucht von Mandal. Allerdings bei Sonne und schöner Schärenlandschaft. Unser Plan ist heute, an einer Schäre mit Heckanker festzumachen. Dazu haben wir uns die Schäreninsel

Udvår ausgesucht, die wir nach längerem Aufkreuzen und die letzte Stunde bei Flaute mit Maschine erreichen. An einem schmalen Holzsteg direkt an einer Schäre finden wir neben zwei schwedischen Motorbooten noch Platz. Vorher haben wir mit entsprechender Länge den Heckanker ausgebracht. Bei einem traumhaft schönen Sonnenuntergang und Grillfleisch

genießen wir die Schärenlandschaft. Mittwoch: In der Nacht frischt der Wind stark auf und unser Heckanker fängt an zu schlieren. Mit Hilfe des schwedischen Nachbarn, der sofort sein parat liegendes Beiboot anbietet, gelingt es, den Anker an eine bessere Stelle zu positionieren. Unser Danforth-Heckanker ist wohl nicht so ideal bei dem z.T. krautigen Untergrund. Wir legen um 10:00 Uhr ab und haben dann fünfeinhalb Stunden eine knackige Kreuz gegen einen strammen Ost. Dazu kommen noch 1-1,5 Kn Gegenstrom durch den Salzaustausch zwischen Nordsee und Skagerrak/Ostsee. So geht es langsam aber stetig nach Nordost bis wir um halb sechs endlich an der Einsteuerung in die berühmte Blindleia sind.

Navionics-Track (s.o.) Kreuzkurz längs der norwegischen Küste und Einsteuerung in die Blindleia Dieses schmale Schärenfahrwasser vor Lillesand ist an manchen Stellen nur 10 m breit ist. Es führt an vielen Ferienhäusern und kleinen Stränden vorbei, wo wohl alle dort ansässigen Norweger in Ferienstimmung sind. Als abschließenden Höhepunkt laufen wir die Ankerbucht Lusekilen an, die sehr geschützt und traumhaft gelegen ist. Diese halbrunde Bucht ist von Wäldern und einem hohen Felsen

umgeben, den Bernhard bald danach erklimmt und schöne Fotos von der Oeding

macht. Und noch etwas Positives: Franz und Michael bringen provisorisch die Frischwasserpumpe zum Laufen. Obwohl wir sehr geschützt liegen, macht jeder die

Ankerwache mit. Dabei beobachtet der Skipper morgens in der Dämmerung einen kapitalen Hirsch. Donnerstag: Bei bestem Wetter fahren wir aus der Bucht. Kaum sind wir draußen in den Schären kommt schlagartig dichter Nebel. Es erwischt uns in der schmalen Passage Østre Hellegrunden. Wir schaffen es mit diversen Schweißtropfen auf der Stirn durchzukommen und gehen auf beiden Seiten intensiv Ausguck. So hoffen wir, auch die Boote, die kein AIS-Signal senden, frühzeitig zu erkennen. Mittags werden die Sichtverhältnisse etwas besser, sodass wir uns entschließen, Grimstad als nächsten Hafen anzulaufen. Dort erfährt Michael, der wegen eines Urlaubs mit seinem Bruder nur eine Woche geplant hatte und deshalb in Skagen die Oeding verlassen wollte, dass sein Bruder an Corona erkrankt ist. So ist der Entschluss schnell gefasst, dass er jetzt den kompletten Törn mitfährt. Bevor wir Grimstad einen Besuch abstatten, ziehen wir rasch noch das neue Großsegel hoch und stellen es mit den durchgehenden Latten profilmäßig ein.

Freitag 22.07.2022. Einmal quer durch das Skagerrak nach Westschweden: Heute soll es in einem Schlag rüber in die westschwedischen Schären gehen. Ziel ist der Hamburgsund. Das sind fast 100 nm! Deshalb geht es auch beim ersten Dämmerlicht schon um 04:00 los. Es ist windstill, auch als wir im freien Fahrwasser außerhalb der Schären sind. Es ist ein N-NE 6-7 angesagt, der im Mittelteil der Strecke stark abflauen soll. Der Sollkurs rüber nach Schweden ist 81°. Das könnte bei einem reinen Nordost mit der Höhe etwas knapp werden. Deshalb fahren wir erst einmal bei Flaute mit der Maschine an der Küste lang nach Nordost. Kurz vor sechs Uhr nach Passieren von Feuer Torungen kommt eine schwache Brise aus NE. Mit Vollzeug laufen wir 5-6 kn, allerdings zunächst nur 110°. In Erwartung, dass der Wind noch mehr links dreht und wir einen schönen „Bananenkurs“ am Ende schaffen. Und genauso kommt es. Der Wind ist mittags 6-7, aber wir können schon 75° laufen. Um zwei Uhr ist der Wind für eine Viertelstunde wie ausgeknipst von 25 auf 5 Kn runter. Danach wieder Rauschefahrt, die bei etwas raumerem Kurs kurz vor der Ansteuerung in die südliche Einfahrt zum Hamburgsund 9 Kn erreicht. Um 19:00 sind wir nach 98,8 nm im quirligen Hafen kurz vor der Fähre im Päckchen fest. Dort sind auf beiden Seiten des Hamburgsunds Toiletten und Duschen. Nach dem langen Segeltag sind alle etwas müde, und es geht ausnahmsweise mal früh in die Koje.

Samstag, den 23.7.22 bis Sonntag, den 24.07.22: Segeln von Hamburgsund in den westschwedischen Schären bis Göteborg : Nach langem Ausschlafen gehen wir auf die

Bilder: Hamburgsund Draußen vor dem Hamburgsund

Westseite der zum Hamburgsund parallel laufenden Insel zu einem Schärengebiet mit Naturschwimmbad und herrlicher Aussicht auf die Schären und auf die See. Als I-Tüpfelchen fährt draußen auf See noch ein Schoner unter Vollzeug vorbei.

Heute ist für den Nachmittag nur eine leichte Brise aus W-NW vorher gesagt. Es wird ein beschauliches Segeln südwärts, bis hinter uns eine etwa gleich große Yacht mit Kohlefaser-verstärkten Segeln mit mehr Speed näher kommt. Wir können aber die sichere Luvposition halten. Kurz vor Smögen teilt sich das Fahrwasser. Um nicht immer nur abzudecken, fahren wir das andere Fahrwasser, was allerdings dazu führt, dass wir beim Zusammentreffen leider ziemlich gleichauf liegen. Unser „Regattapartner“ wirft die Maschine an Kurs Richtung

Das idyllische Smögen Partymeile Smögen

Smögen. Ein Teil der Mannschaft kennt den meist völlig überfüllten aber idyllisch gelegenen ehemaligen Fischerhafen nicht, wo im Sommer häufig bis spät in die Nacht Party ist. Deshalb laufen wir den nahe gelegenen, aber völlig ruhigen Hafen Kungshamn an, von wo aus ein Bootsshuttle nach Smögen geht. Die Crewmitglieder, die Smögen noch nicht kennen, fahren damit rüber und bestätigen, dass es interessant, voll und laut ist. Am Sonntag sind wir sehr früh auf den Beinen, denn der Wetterbericht kündigt eine Winddrehung von SW auf S ab Mittag an. Bei fünf Bft. wird es mit zweitem Reff und reduzierter Genua eine rasche Fahrt. Punkt 12:00 sind wir an der ersten Backbord Tonne zum Fahrwasser nach Langedrag, unserem Zielhafen in Göteborg. Leider stellen wir zwischenzeitlich fest, dass wir Wasser im Schiff haben. Sofort wird gelenzt. Wir kommen zunächst ohne Probleme im Hafen an und gehen dort direkt auf Spurensuche. Durch den flachen U-Spant kann das Seewasser (kein

Süßwasser, das hat die Überprüfung sofort ergeben) bei Lage und im Seegang tlw. auch bis unter die Fächer unter den Polstern schwappen. Da Alle im Cockpit waren, wurde es zunächst nicht bemerkt. Fazit der Inspektion: Das Ladegerät für die Batterien und ein Akku für unsere Flex (zum Durchtrennen der Rodd-Rigg-Wanten, wir haben aber einen Zweitakku) sind defekt und müssen von der nächsten Crew als Ersatz mitgebracht werden. Wir prüfen nochmal alle denkbaren Ursachen, finden aber keinen Grund für die Leckage. Wir werden weiterhin Alles genauestens durchchecken, um endlich die Undichtigkeit zu finden.

Von Göteborg nach Østerby/Insel Læsø (DK) am Montag, den 25.07.22 und Sturm-Hafentag in Østerby am Dienstag, den 26.07.22: Wir starten mit S-SW 7. Dazu Schauerböen, die den Regen waagerecht ins Gesicht peitschen. Trotzdem müssen wir intensiv Ausguck halten, denn die Sicht ist schlecht. Zusätzlich müssen wir im Fahrwasser seewärts gegenan kreuzen. Allerdings zeigt der Wetterbericht am Nachmittag weniger Wind, der dann auch mehr aus SE kommen soll. Also wird nach Passieren von Feuer Trubaduren die rechte Seite der Kreuz auf Stb.-Bug gewählt, obwohl wir zunächst mit 260°-285° Raum verlieren. Aber wir vertrauen dem Wetterbeicht. Und siehe da langsam können wir immer höher ziehen und haben sogar bei der Ansteuerung von Østerby am Abend Wind aus 165°. Der Gesamtkurs nach der Kreuz im Göteborgfahrwasser bis Læsø gleicht einer „Superbanane“ immer auf Stb.-Bug. Wir finden einen guten Liegeplatz und richten den Bug gleich richtig aus, denn morgen soll stürmischer Westwind kommen. Am Dienstag weht es mit 26-30 Kn aus West in Böen bis 33 kn. Keine Yacht verlässt den Hafen. Wir nutzen den Tag zu einer Erkundung der Insel mit dem Bus. Die Fahrt ist kostenlos.

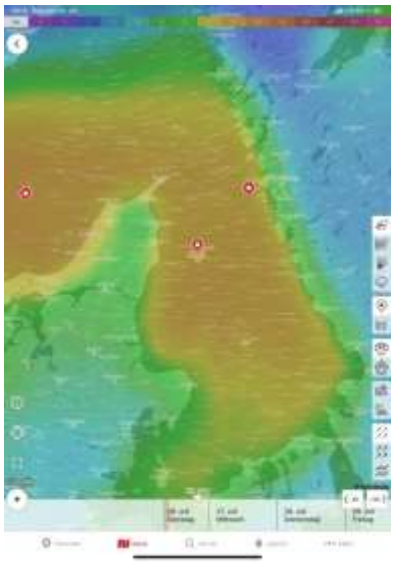


Bild links: Navionics-Track

Bild rechts Windfinder Windangabe am Hafentag.

Bild unten: Gut, dass wir im Hafen sind

Zunächst geht es zu einem Museums-bauernhof mit Reetdach. Früher war man hier völlig autark. Neben der Landwirtschaft und der Präparation vieler Lebensmittel für den Winter wurden auch alle handwerklichen Tätigkeiten erledigt und z.B. gehobelt, gedrechselt und gewebt.

Die Crew in Læsø fertig zum Landausflug **Bauernhof mit Tangdach**

Als besonderes Zubrot kam noch Strandgut von den vielen vor der Küste Læsøs gestrandeten Schiffen und die kostenpflichtige Beherbergung der überlebenden Seeleute dazu. Danach geht es zu einer Salzsiederei, wo aus der Lake der bei Sturmflut überspülten Gebiete Salz entweder mit Holzfeuer oder mittels Sonneneinstrahlung gewonnen wird. Den Abschluss bildet ein Besuch im Heimatmuseum.

Salzsiederei **Stärkung nach dem langen Landausflug**

Wir besichtigen auch Westerby , den anderen Hafen im Westen von Læsø. Er erscheint uns enger und die Hafeneinfahrt schmaler als in Østerby. Abends gibt es erst einmal leckere „Jomfruhummer“ im nahe gelegenen Restaurant. Danach werden bei dem schon defekt übernommenen Cockpittisch die Scharniere repariert und bei einigen Karten der dänischen Südsee die noch fehlenden Korrekturausschnitte aufgeklebt.

Rückfahrt von Østerby über Sonderborg nach Damp von Mittwoch, den 27.07.22 bis Freitag, den 29.07.22: Nach dem gestrigen Sturm-bedingten Hafentag fehlt uns jetzt leider ein Tag für die dänische Südsee. Wir werden wohl eine Nachtfahrt einlegen müssen und planen als nächsten Hafen Sønderborg ca. 190 nm entfernt. Der Wetterbericht sieht mit zunächst N-NW 4-5, tlw. 6 sehr gut aus. Allerdings soll am Donnerstag im Laufe des Tages der Wind auf West gehen und deutlich weniger werden. Am Mittwochmorgen hat sich der Wind soweit gelegt, dass wir mit einigen Yachten zusammen den Hafen um 10:00 verlassen. Der N-NW 4-5 schiebt uns gut nach Süden. Es klart auch immer weiter auf, und das Segeln

macht mit bis zu 9 kn richtig Spaß. Um 19:00 haben wir nach gut 70 nm Grenaa querab. Um Mitternacht haben wir in der Nähe von Endelave in 14 Stdn. 107 nm gesegelt, das entspricht einem Durchschnittsspeed von 7,6 kn! Der NW ist kalt, aber das Segeln ist heiß. Und ein weiteres positives Erlebnis: die Undichtigkeit wird gefunden. Nachdem wir bei der Kontrolle Wasser in der Backbord Achterpeak entdecken, zwängt sich Bernhard schlangenartig in diesen schmalen Stauraum. Er stellt fest, dass Wasser durch einen Riss in dem Entlüftungsschlauch kurz unter dem Gaskasten (von oben nicht sichtbar) stoßweise austritt. Der Entlüftungsschlauch endet von außen ebenfalls nicht sichtbar unter der unteren Kante des Spiegels auf der Backbordseite. Das Wasser wird bei hoher Fahrt und Seegangs-bedingtem Wegkrängen des Bootes nach Backbord dann in dem Schlauch bis zu dem Riss hoch gedrückt . Auf der Fahrt von Göteborg nach Læsø, hatten wir nicht viel Wasser im Schiff, weil wir bei dem stetig linksdrehenden Wind die meiste Zeit auf Steuerbordbug

segelten. Ein kräftiges Tape um den trocken gewischten Schlauch behebt das Problem provisorisch. Die nächste Crew muss dann einen neuen Schlauch mitbringen. Am Mittwoch lässt frühmorgens im kleinen Belt der Wind deutlich nach und dreht auf West. So werden es 13 Wenden bis zur Autobahnbrücke von Middelfahrt und weitere fünf bis kurz vor der Eisenbahnbrücke. Für 20 Min. muss dann die Maschine helfen. Zwei Stunden können wir bei 1-2 Bft. noch segeln, dann benötigen wir in der Abdeckung im Årøsund nochmal die Maschine. Ab 15:00 Uhr haben wir dann endgültig Flaute. Wir erreichen aber unter Maschine rechtzeitig die Öffnungszeit der Klapp-brücke in Sønderborg. In Sonderborg angekommen geht es zunächst zum Schloss. Danacn genießen wir am Strand das Abendsonnenlicht. Im Hafen liegt auch die königliche Yacht mit Königin Frederike an Bord.

Die Königliche Yacht ist in Sonderborg

Der Strand von Sonderborg

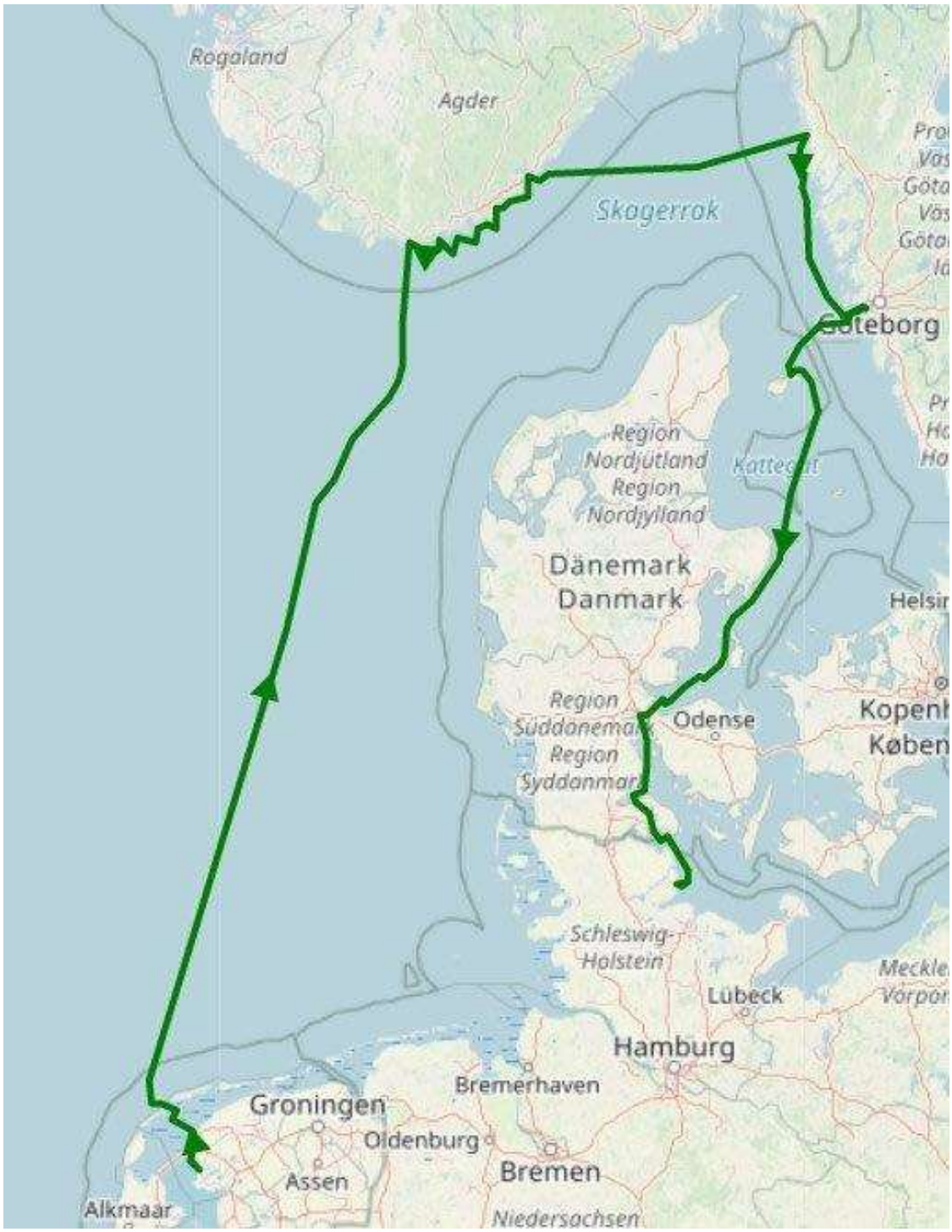
Auf der Hafenmole davor sind viele Schaulustige, die wegen der Königin aber auch wegen der vielen dort hingestellten Oldtimer wie Ford-T-Modell oder Jaguar-E-Type da sind. Abends dann wieder schöner Crewabend im Cockpit.

Freitag, der 29.07.2022 letzter Tag der Reise: Heute geht es bei Sonne mit Wölkchen und einer leichten bis mäßigen Brise zum Endhafen Damp. Die 30 nm Meilen sind echtes Genuss-segeln. Die Crew sitzt strahlend auf der hohen Kante und die Oeding macht gute Fahrt

Nach eineinhalb Stunden sind wir kurz vor Feuer Kalkgrund, und nach Umsegelung des Sperrgebietes sind wir am frühen Nachmittag in Damp. Klubkameraden haben uns dort bereits einen Liegeplatz freigehalten. Die vier gehissten Gastlandflaggen der besuchten Länder erinnern uns etwas wehmütig daran wie vielfältig und schön die Reise war. In 13 Fahrttagen und einem Sturm-bedingten Hafentag wurden bei Windstärken von 0-7 Bft. 915,8 nm zurückgelegt, davon 108,7nm unter Maschine (12%). Inkl. der 3 Nachtfahrten betrug die durchschnittliche Gesamtstrecke pro Segeltag 70,5 nm. Die reichlichen Reparaturen konnten die gute Stimmung nicht trüben wie man auf dem obigen Foto sieht. Dazu gab es insbesondere von Barbara aber auch von anderen Köchen immer etwas Leckeres. Die schönen Abende im Cockpit, in den Schären mit Abendsonnenlicht und Grillen, sind unvergessen.

Karsten Idel , Oktober 2022

Reiseroute


Rogaland
Agder
Skagerrak
Region Nordjutland
Region Nordjylland
Dänemark
Danmark
Region Syddanmark
Odense
Schleswig-Holstein
Lübeck
Hamburg
Bremerhaven
Groningen
Oldenburg
Bremen
Assen
Alkmaar
Niedersachsen