

## Norwegentörn SY Libra 2009

### Heidi und Manfred Brandes SSV Rostock, Schiffergilde zu Berlin

<b>Bootstyp:</b>	Etap	30
Länge	9,10	m
Breite	3,15	m
Tiefgang	1,75	m
Verdrängung	3,6	t
Segelfläche	50	m <sup>2</sup>
Masthöhe	14	m
Motor	13 kW/18 PS	

### Mi. 20.05., Do. 21.05.09 Vom SSV Rostock nach Laboe 78 sm

Heute am Tage habe ich noch letzte Arbeiten am Boot gemacht, Heidi musste unseren kranken Enkelsohn betreuen. Das Wetter ist gut, wir starten noch am Abend 18.45 Uhr. Bei leichtem Wind kreuzen wir auf der Warnow, müssen bei Warnemünde doch den Motor nehmen. Auch auf der Ostsee kommen wir mit Segeln nicht weit, die meiste Zeit läuft zusätzlich der Motor. Morgens um 9.45 Uhr fahren wir durch die Fehmarnsund-Brücke. Obwohl für den Nachmittag Gewitter angesagt sind, setzen wir bei schönem Wetter die Fahrt durch das Sperrgebiet Todendorf /Putlos fort. Heute am Himmelfahrtstag ist kein Schießen. Der Wind kommt zwar von hinten, ist aber zu schwach, der Motor läuft weiter. Nachmittags kommen Wolken auf, dann, wie versprochen starke Regenschauer und Gewitter, starke Schauerböen bleiben aus. Als wir um 18 Uhr in Laboe anlegen, hört der Regen auf. Mit 15 h Motor haben wir nur 21 sm Segeln von insgesamt 78 sm.

### Fr. 22.05.09 NOK bis Gieselau-Kanal 35 sm

Um 9 Uhr legen wir ab. Ohne längere Wartezeit sind wir um 10.30 Uhr durch die alte Schleuse in Kiel-Holtenau. Da wir nicht bis Brunsbüttel wollen, bezahlen wir nur 7,- €. Eine Leine klemmt, ich trete auf den Schwimmbohlen in ein Loch, keine Verletzungen, nur nasse Hosen. Bei starkem Gegenwind fahren wir auf dem Nord-Ostsee-Kanal langsamer als die anderen. Kurz nach 18 Uhr sind wir vor der Schleuse des Gieselau-Kanals, der Schleusenmeister hat schon Feierabend.

### Sa. 23.05.09 Eider bis Tönning 43 sm

Pünktlich um 8.00 Uhr fahren wir in die Schleuse, mit uns noch ein anderes Boot. Es kostet uns 4 €. In den nächsten zwei Schleusen sind wir allein, das heißt doppelter Preis, jeweils 8 €. Durch die Schleuse Lexfähre sind wir um 9 Uhr. Die Brücke Pahlhude öffnet für uns ohne zu warten um 11.30 Uhr. Dann geht es stundenlang in unzähligen Schleifen durch eine idyllische Landschaft, Wiesen, Wald und Felder, vorbei an kleinen Ortschaften mit Bootshäfen. Um 15.40 Uhr gelangen wir durch die Schleuse Nordfeld in die Tiden-Eider. Das Wasser läuft ab, in schneller Fahrt geht es abwärts. Die Fahrrinne ist durch Pricken markiert. Nach Friedrichstadt könnte man durch eine Schleuse in einen tidenfreien Bootshafen. Dort waren wir vor 11 Jahren, als wir unser Boot von der Oosterschelde nach Rostock überführt haben. Wir fahren weiter, noch drei Brückendurchfahrten. Vor der Eisenbahnbrücke Friedrichstadt müssen wir 2 Züge abwarten. Kurz nach 18 Uhr erreichen wir Tönning. Das Wasser ist so stark gefallen, dass ein Einlaufen in den kleinen trocken fallenden Bootshafen für uns nicht mehr möglich ist. Außen an der Eiderkaje bleibt es tief genug. Das Anlegen bei Strom ist nicht einfach, fast eine Stunde brauchen wir, bis das Boot neben einer Leiter sicher fest ist. Wir machen noch einen Rundgang in den Ort zum Hafen. Die Nacht ist Gott sei dank ruhig, nach Mitternacht ist Hochwasser, es sind 3,4 m Tidenhub. Zwei mal gehe ich raus, um die Leinen zu kontrollieren.

### So. 24.05., Mo. 25.05.09 nach List auf Sylt 94 sm

Den Wecker haben wir auf 4 Uhr gestellt. Es ist noch dunkel, machen erst mal Frühstück. Bei Sonnenaufgang kurz nach 5 Uhr legen wir ab. Das Wasser ist schon bedenklich gefallen, die Fahrt geht wieder schnell abwärts. Heidi meldet uns per Funk beim Eider-Sperrwerk an. Direkt vor der Zufahrt fahre ich auf Grund. Die Sandbank ist zwar in der Seekarte verzeichnet, jedoch nicht durch eine Pricke markiert. Beim Versuch wieder frei zu kommen, manöveriere ich uns rückwärts richtig fest, die Eigenbau-Pinne bricht ab. Das Wasser fällt weiter, fast vier Stunden müssen wir warten, bis um 10 Uhr die Libra wieder schwimmt. Inzwischen ist die stabile Original-Pinne wieder montiert. Wir schleusen in die Außen-Eider. Bei Strom und Wind von vorn brauchen wir 4 Stunden, bis wir nach 14 Uhr endlich Segel setzen können. Es hat bis zu 20 kn aufgefrischt, mit 2 Reffs und Fock 1 segeln wir hoch am Wind nach Norden. Die nächsten Häfen auf Amrun oder Föhr kann man nur bei Hochwasser anlaufen, heute Abend ist aber Niedrigwasser. Das Anlaufen von Hörnum auf Sylt im Dunkeln ist auch nicht möglich, wir segeln weiter. Nachts liegt Sylt quer ab, deutlich sieht man die Lichter von Westerland. Ich muss einige Holeschläge machen, meistens von Hand steuern und werde hundemüde. Heidi ist zeitweise seekrank, liegt in der Kajüte. Morgens erreichen wir das Lister Tief. Die nächsten Tage soll Starkwind kommen, wir steuern List an. Leider haben wir wieder falsche Tide, bis 3 kn Strom von vorn, wir stehen bald auf der

Stelle. Der Wind wird immer schwächer, schließlich nehme ich den Motor. Bei Niedrigwasser laufen wir in den kleinen Hafen von List und finden Platz längsseits an einem anderen Segelboot.

### **Di. 26.05. bis Do. 28.05.09 Hafentage in List**

Am Montagnachmittag wandern wir bei Sonnenschein zunächst nach Norden auf dem Mövenbergdeich mit Blick auf das Vogelschutzgebiet in der Bucht Königshafen und die Halbinsel Ellenbogen mit seinen zwei Leuchttürmen. Vor uns liegt ein großes Dünengebiet, die meisten sind bewachsen, es gibt aber auch noch Wanderdünen, die wir von einem Aussichtspunkt sehen können, ebenso den Weststrand an der Nordsee.

Am Dienstag ist zunächst Regen und Starkwind, nachmittags ist es bewölkt. Wir fahren mit dem Linienbus nach Westerland. Der Ort ist geprägt durch Hotels, Geschäfte und Restaurants wie in einer Großstadt, der Strand kostet Eintritt. Im Randgebiet sind die luxuriösen Ferienhäuser. Wir besichtigen die große Nikolaikirche und die alte Dorfkirche St. Niels.

Am Mittwoch fahren wir mit der Fähre zur dänischen Nachbarinsel Rømø. Der Hafen ist größer als List, viele Fischkutter und auch ein fast leerer Seglerhafen mit Klubhaus. Es ist alles sehr weitläufig, Ferienhäuser liegen versteckt im Wald, aber auch neuere Anlagen mit Golfplätzen gibt es. Wir wandern zum Sønderstrand, ein riesiger trocken fallender Sandstrand, ein ideales Revier für Surfer und Strandsegler. Wir unterhalten uns mit einem Berliner Ehepaar, der Mann kommt mit einem kleinen sog. „Blocart“ zurückgesegelt. Es passt zusammengelegt in den Kofferraum des Autos. Inzwischen kommt die Flut.

Am Donnerstag nehmen wir den Linienbus und fahren nach Hörnum ans südliche Ende von Sylt. Der Hafen ist größer als der von List, neben Fischkuttern liegen auch mehrere Segelboote im Hafen. Für 3,50 € kann man 500 g frische Nordsekrabben kaufen, ich nehme gleich 2 Tüten und bekomme von einem Passanten noch eine dazugeschenkt. Warum, ist uns schnell klar, die Krabben sind so klein und mühsam zu pulen, dass wir abends an Bord noch Stunden dafür brauchen. Wir wandern durch die Dünen an das Ende der Insel zur Hörnum Odde. Der Wind weht aus NW. Die Brandung nagt sichtbar an der Insel, in früheren Jahren wurde sie hier länger. Sylt und die gesamte Nordfriesische Küste waren vor Jahrhunderten viel größer. Etliche Ortschaften sind durch verheerende Sturmfluten untergegangen.

### **Fr. 29.05. bis Pfingstsonntag 31.05.09 nach Egersund 271 sm**

Ab heute soll der Wind abnehmen, wir legen 9.30 Uhr ab. Vorher nehmen wir Frischwasser längsseits am ehemaligen Fischkutter „Gret Palucca“. Auf den Stegen gibt es wegen der deutschen Trinkwasserverordnung keine Wasserschläuche mehr. Der Wind ist noch frisch, mit 15 kn aus NW gegen an, 2 Reffs und Selbstwendefock. Aus dem Lister Tief kommen wir gut heraus bei ablaufender Tide, 3 kn Strom von hinten. Wind gegen Strom macht eine kannelige See, Heidi wird trotz Akupressurbänder seekrank. Später kann ich ausreifen und die normale Fock setzen. Mit einigen Holeschlägen umfahren wir den Røde Klitsand. Um 20 Uhr fahren wir in den Slugen, die innere Durchfahrt des Horns Rev nordwestlich von Esbjerg, querab von Blåvandshuk. Der Wind nimmt ab, ich setze die Genua, bald muss auch der Motor mitlaufen. Nach Mitternacht ist segeln wieder möglich, ich übernehme erst um 3 Uhr von Heidi die Wache. Früh um 9 Uhr entschließen wir uns, die beständige Wetterlage zu nutzen und Kurs auf Norwegen zu nehmen. Der Wind kommt mit 5 bis 10 kn aus nördlichen Richtungen, der Autopilot wird nach Wind gesteuert, d. h. immer mit 30° möglichst optimal hoch am Wind. Zeitweilig muss der Motor mal wieder mitlaufen. Am Tag ist der Himmel strahlend blau, nachts schein der zunehmende Mond. Bei Sonnenuntergang besuchen uns zweimal Delphine. Wir sehen die norwegische Küste bei Kap Lindesnes, voraus noch fast 40 sm. Diesmal übernehme ich die Wache für den ersten Teil der Nacht. Als neuen Kurs wählen wir Lista. Leider dreht der Wind von Nord auf Nordwest, wir müssen kreuzen. Um 14 Uhr liegt Lista Kap querab, der Wind nimmt zu, ich ziehe bald ein Reff ein, lasse aber die Genua stehen. Früher habe ich immer erst die Fock gewechselt. Das wird dann doch fällig, die Welle nimmt zu. Für morgen und die nächsten Tage ist Starkwind vorausgesagt. Bis Tananger sind es noch mehr als 30 sm, wir beschließen Egersund anzulaufen. Um 21.40 Uhr sind wir im Gästehafen fest. Neben uns liegt ein deutsches Boot „Briese“, eine Hanseat aus Glücksburg bei Flensburg.

### **Mo. 01.06. bis Do. 04.06.09 vier Hafentage in Egersund**

Bis Freitag soll der Starkwind mit 6 bis 8 Bft aus Nord anhalten. Dabei ist herrlicher Sonnenschein. Heute wandern wir auf den Varberg, oben ist ein Richtfunkmast. Man hat einen guten Ausblick auf Egersund und die vor gelagerte Insel Egerøy. Bildtafeln zeigen Fotos von Egersund 1945 bei einem englischen Luftangriff. Probleme habe ich zunächst mit den Geldautomaten, immer kommt der Hinweis: „Ihre Bank unterstützt diese Transaktion nicht“. Dann kommt mir der Gedanke, dass der gewählte Betrag von 5000,- Kr. zu hoch sein könnte, mit 3000,- Kr. klappt es dann, später auch mit 4000,- Kr. Abends sind unsere Nachbarn Kurt und Karin bei uns zu Besuch. Es wird fast Mitternacht. Sie sind beeindruckt von dem Film über unsere Reise im letzten Jahr nach Schottland, Irland und England.

Am Dienstag unternehmen wir eine Radwanderung. Im Touristenbüro hatten wir uns Prospekte geholt. Die „Geologi sykkelrundtur“ geht zunächst auf einer alten Bahntrasse entlang des Nordresundet. Oft müssen wir unsere Räder an den Steigungen des Splitweges schieben. Dann geht es bei Hellvick landeinwärts in eine durch die Eiszeit geprägte felsige Landschaft, dazwischen Seen, Wald und Wiesen. Unschön ist der Abbau von Anorthosite, das zu Splitt vermahlen und dann verschifft wird. Es folgt ein Abschnitt auf einer viel befahrenen Autostraße. Dann nehmen wir eine Nebenstraße bergan bis zum Dorf Eige. Ein Landweg bergab entlang des

Langavatnet, einem malerischen See, kommen wir zum Fotlandsvatnet, von dem ein Fluss mit Stromschnellen und einem kleinen Wasserfall Richtung Egersund führt. Über eine Lachstreppe können die Fische Ihren Weg stromauf nehmen. Im Prospekt steht, dass 2007 über 11 t Lachs und Forellen gefangen wurden.

Abends wollen wir noch Wäsche waschen. Die Verkäuferin im Kiosk schließt die Tür auf. Der Trockner über der Waschmaschine läuft, wir können die Waschmaschine darunter starten. Später ist alles aus, unsere Wäsche aber nicht fertig. Am nächsten Morgen setzen wir die Aktion fort. Mit einer 20,- Kr.-Münze wird die Stromzufuhr für eine begrenzte Zeit für beide Geräte eingeschaltet. Bis zum Nachmittag ist alles wieder sauber und trocken. Dann fahren wir mit den Bordfahrrädern noch in ein nahes Waldgebiet mit Wanderwegen und Badeseen. Wieder müssen wir an den Steigungen oft die Räder schieben.

Im Hafen haben wir die Möglichkeit, per WLAN ins Internet zu kommen. Ich kann meine E-Mails empfangen und verschicken. Das beansprucht mit dem Aktualisieren des Berichtes mehr als einen halben Tag. Auch Wettervorhersagen kann ich abrufen, Freitag soll der Wind abnehmen, das Wetter wird aber wohl unbeständiger. Am Donnerstag Vormittag organisiert Heidi eine Besichtigung der alten Holzkirche von 1788 am Hafen. Einer der drei Pastoren macht für uns und unsere neuen Freunde eine persönliche Führung. Am Nachmittag fahren wir mit den Fahrrädern auf die Insel Eigerøy, den Fußweg bis zum Leuchtturm mit je 1 Stunde für Hin- und Rückweg sparen wir uns, es würde zu spät werden.

### **Fr. 05.06. bis So. 07.06.09 nach Florö 222 sm**

Heute ist der Starkwind aus Nord vorbei. Wir sind noch gar nicht auf segeln eingestellt, brauchen bis 9.30 Uhr, die meisten anderen Boote sind schon weg. Wir legen noch an der Tankstelle an, auch die „Briese“ aus Glückstadt fährt unter Motor vorbei, jetzt sind wir wirklich die letzten. Im Nordre Gabet läuft auch bei uns noch der Motor. Der schwache Wind aus SW dreht nachmittags auf N, wir kreuzen. Dann wechseln bis zum Abend Motor und Segeln. Hinter Jaerens Rev dreht der Wind auf W und frischt vorübergehend auf. Die ganze Zeit herrscht eine starke Dünung aus N, Heidi fühlt sich permanent seekrank. Am Morgen liegt die Insel Utsira querab, für 2 Stunden wieder mal Motorfahrt. Tagsüber segeln wir bei leichtem Wind um W den äußeren Weg westlich der großen Insel Bømlø. Abends bei umlaufendem Wind geht es beim Leuchtturm Marstein vorbei und nicht in die Südfahrt nach Bergen. Nachts haben wir die lange Insel Sotra querab. Ich überlege, wann wir in den inneren Weg wechseln. Nördlich von Sotra gibt es mehrere schmale Durchfahrten mit Brücken, im Dunkeln ist uns das aber zu schwierig. Früh um 5 Uhr fahren wir in den Fedje-Fjorden. Nach 8 Uhr sind wir im Straumsfjorden westlich von Ytre Sula. Wir überqueren den Buefjorden und haben um 14 Uhr bei jetzt herrlichem Sonnenschein die Insel Alden, das sog. Norwegische Pferd, achteraus. Der Wind wird schwächer, wir segeln geduldig weiter. Um 16 Uhr sind wir vor der Durchfahrt bei der Insel Askrova. Wir haben ein Boot mit einem roten Dschunkensegel eingeholt. In der Abdeckung der Insel startet der Skipper den Motor, ich mache einen erfolglosen ersten Angelversuch. Kurz nach 19 Uhr legen wir in Florø an. Das Boot mit dem roten Segel „Zulaika Louise“ liegt vor uns. Der britische Eigner ist aus Pool. Ebenfalls alleine unterwegs ist ein deutscher Segler aus Schleswig. Hier können wir duschen, den Schlüssel dafür gibt es an der Rezeption beim Hotel gegenüber. Die Hafengebühr 100,-Kr. stecken wir in einen Briefkasten, den ausgefüllten Anmeldeschein bringt man sichtbar am Boot an. Für Strom ist jedoch eine Chipkarte erforderlich.

### **Mo. 08.06. bis Di. 09.06.09 nach Molde 119 sm**

Nach dem Frühstück kaufen wir ein, der Segler aus Schleswig ist schon los. Dann legt auch „Zulaika Louise“ ab. Heidi geht noch zum Redningsselskapet (KystPatruljen), dem norwegischen Seenot-Rettungsdienst. Für 550,- Kr. sind wir Mitglied und können im Notfall Hilfe bis zu 7500,- Kr. anfordern, z. B. abschleppen und tauchen. Gratis gibt es ein nützliches Hafenhandbuch und zwei T-Shirts. Wir starten um 10 Uhr. Bei leichtem Wind um W nehmen wir vorübergehend den Blister. Im Frøysjøen nimmt der achterliche Wind immer mehr zu, je näher wir dem fast 900 m hohen Hornelen kommen. Der Wind schiebt uns in einen Trichter. Dann geht es scharf in eine Linkskurve, vorübergehend Abdeckung, dann kommt der gleiche Wind von vorn. Wir kreuzen gegen den Strom vorbei an mehreren Unterwasserklippen. Dann geben wir auf, nehmen den Motor, bis wir im Nordfjord Richtung Måløy wieder segeln können. Um 18 Uhr sind wir durch die Brücke und segeln weiter im Ulvesundet nach Norden. Die Sonne scheint, das Wetter ist ruhig, wir wollen die Chance nutzen und auch Stadlandet noch runden. Vorbei an der Insel Silda segeln wir hoch am Wind nach NW. Der wird immer schwächer, eine halbe Stunde nach Mitternacht fahren wir bei totaler Flaute unter Motor um das berühmte NW-Kap. Von der offenen See kommt nur eine leichte Dünung. Oft herrscht hier ein chaotischer Seegang, weil sich unter Wasser das „Gebirge“ fortsetzt. Wir lassen die kleine Leuchtturminsel Svinøy an Bb und fahren vor der Insel Runde in eine geschützte Bucht. Neben dem Hafen Fosnavåg ankern wir früh um 4 Uhr und gehen für einige Stunden schlafen. Um 9 Uhr segeln wir weiter in Richtung Ålesund, fahren mittags vorbei. Der Wind ist sehr wechselhaft, teils Flaute, zuweilen starten wir den Motor. Dann kommen hinter Ålesund Schauerböen und starker Regen. Das **Lepsoyrevet** hat Wassertiefen unter 10 m, etwas beängstigend, wenn man hier einige 100 m gewöhnt ist. Anschließend ist mein ältester Autopilot TP 300 (11 Jahre alt) ausgefallen, er lässt sich nicht mehr einfahren. Die spätere Überprüfung ergibt, dass offensichtlich ein Transistor durchgebrannt ist. Die Tasten sind evtl. nicht mehr wasserdicht, vor 3 Jahren war ebenfalls nach starkem Regen ein Wassertropfen auf der Leiterplatte die Ursache für einen vorübergehenden Ausfall. Auf dem Midtfjorden Richtung Osten kommt eine zweite Gewitterfront mit starkem Regen. Um 22 Uhr legen wir im Gästehafen von Molde am Schwimmsteg an. Die Bezahlung der Hafengebühr ist wie üblich per Briefkasten, 100,- Kr. für uns, zusätzlich 40,- Kr für Strom.

Den Schlüssel zu den WC-Räumen mit Duschen und Waschmaschine gibt es im Hafengebäude. Vor uns laufen die Hurligruten-Schiffe „Richard With“ aus Richtung Norden und „Polarlys“ von Ålesund kommend ein.

### **Mi. 10. 06. 09 Hafentag in Molde**

Ich kann über ein WLAN ins Internet und E-Mails abrufen, das Verschicken klappt dann doch nicht. Wahrscheinlich ist die Signalstärke zu klein oder das ungesicherte Netz blockiert das Senden. Erst gegen Mittag kommen wir von Bord. Im Januar hatte ich eine Schulteroperation, danach immer noch Schmerzen. Es hatte sich ein Erguss gebildet, eine Injektion im April schaffte dann Beschwerdefreiheit. Jetzt habe ich wieder Schmerzen, die vor allem nachts am Schlafen hindern. Eine Dame in der Touristinformation meldet uns telefonisch bei einem Arzt an. Wir müssen 3 km mit unseren Bordfahrrädern fahren. Die Cortison-Ampulle haben wir selbst noch vom vorigen Jahr. Der Arzt ist Allgemeinpraktiker, ist sehr hilfsbereit, braucht aber doch längere Zeit um mit Ultraschall-Hilfe die richtige Einstichstelle zu finden. Als er dann fertig ist, wird mir schwarz vor Augen, für kurze Zeit bin ich ohnmächtig. Bedingt durch meinen niedrigen Blutdruck war dies nicht das erste Mal. Bei der Rückfahrt geht es mir wieder besser, nachts schlafe ich ohne Schmerzen. Für die Behandlung bezahlen wir 120,-Kr. „Praxisgebühr“.

### **Do. 11.06.09 Rundgang in Molde und noch nach Åndalsnes 23 sm**

Das Wetter ist wechselhaft, es soll wieder Starkwind kommen, wir haben keine Lust weiter zu segeln. Ich ändere vormittags die Timer-Einstellungen des Wetterfax-Empfängers. Bei einem Stadtrundgang besichtigen wir ein Freiluftmuseum mit alten Bauernhäusern und zwei nach der Bombardierung im 2. Weltkrieg wieder aufgebaute Kirchen. Das Wetter sieht doch besser aus als gedacht. Wir kaufen noch ein, auch neue Stiefel für mich. Um 16 Uhr legen wir ab und segeln in den Romsdalsfjorden nach Åndalsnes. Unterwegs beginnt es dann doch leicht zu regnen, die letzten 7 sm müssen wir den Motor nehmen. Um 22 Uhr legen wir im Gästehafen an einer Bretter-Pier an. Der Tidenhub ist hier fast 2 m. Hafengebühren müssen wir nicht bezahlen, Strom und Wasser sind gratis. Wir sind das einzige Gästeboot hier. Eine Toilette gibt es beim Restaurant auf der Pier, aber nur während der Öffnungszeit, ansonsten noch im nahen Bahnhof.

### **Fr. 12.06.09 Hafentag in Åndalsnes**

Wir fahren mit unseren Bordfahrrädern im Tal Romsdal entlang des Flusses Rauma bis zu Europas höchster senkrechter Gebirgswand Trollveggen. Von der Talsohle beträgt die Höhe fast 1800 m, die senkrechte Wand misst 1000 m. In den 80iger Jahren haben sich hier Fallschirmspringer in die Tiefe gestürzt. Da es Todesfälle gab, ist das jetzt verboten. Daneben befindet sich der Gipfel des Trolltinden. Auf dem Parkplatz ist ein Oldtimertreffen: „MG“ (Morrison Garage), offene Kabrios aus ganz Europa. Sie fahren zurück über den Trollstiegen zum Festessen in Geiranger. Auf dem Rückweg fahren wir ein Stück in Richtung der Trollstigen-Straße. 858 m geht es in 11 Serpentina an einer Felswand in die Höhe. Leider war der Weg mit unseren Rädern zu weit. Wir haben, zurück im Hafen, heute ca. 25 km zurückgelegt. Zu Fuß hätten wir auch diese Strecke nicht geschafft. Man kann aber auch mit dem Zug durch das Romsdal bis Dombås und zurück fahren, Preis 420,- Kr.

### **Sa. 13.06. und So. 14.06.09 bis Sandstad auf Hitra 135 sm**

Das Wetter ist trübe, zeitweise regnet es. Wir wollen weg, legen 11.30 Uhr in Åndalsnes ab. Bis zum Abend kreuzen wir aus dem Romsdalfjorden und durch den Julsundet bis Bud. Das Wetter bessert sich, gelegentlich haben wir etwas Sonne. Die hohen Berge bleiben achteraus. Das Kreuzfahrtschiff „Costa Marina“ und das alte Hurligrutenschiff „Lofoten“ begegnen uns. Bei Bud geht es hinaus auf die Hustadvika, ein zur See hin offenes Gebiet voller kleiner Felseninseln und Klippen. Vor drei Jahren sind wir auf dem Rückweg hier Slalom gefahren. Heute wählen wir den langen Weg außen herum. Das Wetter ist ruhig, der Wind aus nördlichen Richtungen kommt meistens von vorn, d. h. mühsames Kreuzen. Heidi empfindet die Nacht mit der stetigen Dünung als beängstigend, ist aber diesmal nicht seekrank. Morgens biegen wir bei Kristiansund Nord (zur Unterscheidung von Kristiansund Süd) in die geschützte Trondheimsleia ein. Der Wind hat aufgefrischt, kommt aus N-NW, wir können anliegen. Ich wechsele von Genua auf Fock 1 und ziehe vorsorglich zwei Reffs ein.

Mit Heidi habe ich eine Meinungsverschiedenheit: sie will nach Kristiansund und dort in der rustikalen Fischgaststätte „Smia“ Bakalao, einen Eintopf mit Klippfisch, essen. Ich möchte den günstigen Wind nutzen, um vorwärts zu kommen. Als Kompromiss legen wir an der Insel Ringholmen an, dort gab es vor drei Jahren auch Bakalao. Wir bergen um 12 Uhr die Segel, fahren in den Eingang zum Hammarund. Zwar sehen wir ein Schild „Restaurante“, der lange Schwimmsteg aber ist verschwunden, alles sieht trostlos aus. Der frühere Eigentümer, ein Fluglotse, hatte uns seinerzeit gesagt, er wolle die Insel verkaufen. Wir segeln weiter bis zum Ende der Trondheimsleia. Abends gegen 21 Uhr fahren wir in den Djupsund und legen nach einer engen Zufahrt am Schwimmsteg eines neuen Kleinboothafens in Sandstad auf der Insel Hitra an. Im neuen Klubgebäude sind WC, Duschen, Waschmaschinen, alles offen, Liegeplatz 50,- Kr., Strom und Dusche je 20,- Kr., zu bezahlen in einem Briefkasten. Die ganze Nacht und am nächsten Vormittag gibt es Regenschauer, der Wetterbericht meldet 5-6 Bft aus NW.

### **Mo. 15.06.09 nach Storfosna 12 sm**

Den ganzen Tag gibt es wiederholt Regenschauer und der Wind weht frisch. Ich nutze die Zeit zu Arbeiten mit dem Computer (Wetterkarten vom KW-Fax-Empfänger ansehen, Bericht schreiben) und es gelingt mir, auf dem Bootsdach stehend über ein WLAN wahrscheinlich vom gegenüberliegenden Campingplatz E-Mails zu senden.

Heidi will einkaufen, erhält in einem Restaurant die Auskunft: 2,5 km, das ist uns zu weit. In der Nähe ist eine Kirche, jedoch abgeschlossen.

Um 17 Uhr entschließen wir uns zum Ablegen. Als wir den Sund verlassen, kommt im freien Wasser der Wind mit über 20 kn von vorn aus Nord. Nach 12 sm reicht es uns, wir steuern eine rundum geschützte Bucht auf der Nachbarinsel Storfosna an. Innen ist ein Kleinboothafen mit neuen Schwimmstegen und auch ein offenes Klubgebäude mit WC und Dusche. Die Preise sind wie in Sandstad, Dusche nur 15 Kr. Beim Spaziergang kommen wir zu einer Holzkirche und an einem großen Gutshof vorbei.

### **Di. 16.06. und Mi. 17.06. nach Brønnøysund 144 sm**

Wir starten gegen 10 Uhr. Der Wind ist immer noch frisch, zeitweise über 20 kn aus W. Mit zwei Reffs und Fock können wir den größten Teil der Weges nach Norden anliegen. Schnell geht es im glatten Wasser vorwärts, immer parallel zur Küste hinter den vor gelagerten Inseln. Zuweilen scheint die Sonne, Wolken bringen kurze Schauer. Wir passieren den bemerkenswerten Kjeungskj-Leuchtturm, es ist ein rotes Holzhaus auf einem Felsen im Wasser. Ab Mittag kann ich ausreffen und die Genua setzen. Bei Stocksund nehmen wir den äußeren Weg. Den idyllisch gelegenen Hafen von Bessaker sehen wir uns im Vorbeifahren an. Abends fahren wir hinaus auf die Folla, hier gibt es keine schützenden Inseln mehr. Der Wind kommt frischer, Segelmanöver sind angesetzt. Wieder ziehen Schauerwolken in unserer Nähe vorbei, wir bleiben Gott sei Dank von ihnen verschont. Heidi hat zwar Bedenken, der Wetterbericht hat jedoch keine Wetterverschlechterung vorausgesagt. Ab nachts 2 Uhr übernimmt Heidi die Wache. Vor Rörvik gibt es auf beiden Seiten wieder Inseln. Der Wind wird schwächer, wir müssen den Motor starten. In Rörvik geht es durch eine hohe Brücke, dann weiter nordwärts. Die Sonne scheint, es wird warm, aber kein Wind. Um 11 Uhr passieren wir die Insel Leka. Dahinter machen wir eine Angelpause, zwei Dorsche für das Abendessen sind das Resultat in reichlich einer Stunde. Andere Boote ziehen unter Motor vorbei, die „Zamma“ sollen wir später wieder treffen. Gegen 18 Uhr fahren wir eine Schleife, um durch das Loch im Berg auf der Insel Torget blicken zu können. Vor uns fährt das Hurtigrutenschiff „Polarlys“ ebenfalls eine Schleife. Mir gelingen bei strahlender Sonne herrliche Fotos. Bei der Weiterfahrt können wir auch noch von der anderen Seite durch den Berg sehen. Der Sage nach ist der Berg Torghatten der Hut des Königs vom Sömnafjell, der von einem Pfeil des Reiters Hestmannen durchbohrt wurde.

Um 20 Uhr legen wir in Brønnøysund am Schwimmsteg an. Ein Norweger mit einer Najad 400 hilft uns dabei. In der gegenüberliegenden Gaststätte gibt es WC, Dusche und Waschmaschinen für Gäste, alles etwas veraltet, eng und dunkel.

### **Do. 18.06. und Fr. 19.06.09 nach Rødøya 80 sm**

Am Hafen ist ein Coop-Spermarkt, hier können wir einfach einkaufen. Ich helfe morgens einem älteren Herrn beim Anlegen mit seinem kleinen Motorboot. Es ist ein deutscher ehemaliger Delikatessenhändler aus Bonn. Er lebt hier seit 20 Jahren auf der kleinen Insel Buholmen am Hafen. Er war mit einer Norwegerin verheiratet, sie ist vor kurzem gestorben. Er ist sehr gesprächig und lädt uns ein, bei der Rückfahrt wieder vorbeizukommen und ihn zu besuchen. Auf seinen Rat hin besichtigen wir noch die Kirche, dazu gehen wir vorher ins Pfarrhaus. Der Pfarrer ist mit einer Schweizerin verheiratet, spricht gut deutsch und zeigt uns die Kirche. Erst 12.30 Uhr legen wir ab, der Wind ist stark, mehr als 20 kn, 6 Bft, kommt aber achterlich. Mit 2 Reffs und Fock jagen wir durch das ruhige Wasser. Wir passieren Alstahaug, berühmt durch den Schriftsteller und Pastor Petter Dass, sehen die Sieben Schwestern, eine bemerkenswerte Bergkette, und die Stadt Sandnessjøen. Die sieben Schwestern sind der Sage nach versteinerte Jungfrauen. Der Wind wird schwächer, ich kann ausreffen und die Genua setzen. Inzwischen haben wir 66° N erreicht, wir nähern uns dem Polarkreis, noch 33' oder ebensoviel Seemeilen. In wenigen Tagen ist Sommersonnenwende, dann geht für uns die Sonne nicht mehr unter. In dieser Nacht sind die Berge in ein eigenartiges rötliches Licht getaucht. Die Sonne bewegt sich auf bzw. dicht unter dem Horizont. Die Berggipfel bleiben angestrahlt. Wenn keine Insel dazwischen ist, sehen wir den blutroten Widerschein der Sonne. Es ist so aufregend, ich werde nicht müde. Wir sehen vor uns schon die kleine Insel Vikingen. Auf ihr steht ein Globus als Monument für den Polarkreis. Es ist Flaute, wir müssen mit dem Motor weiterfahren. Das Monument steht 1 sm zu weit südlich. Kurz nach 5 Uhr sind wir über den Polarkreis. Heidi öffnet eine Flasche Sekt.

Um 8 Uhr legen wir auf der Insel Rødøya in der Bucht Selvågen bei der neuen Marina Klockergarden am Schwimmsteg an. Hier gibt es ein Restaurant und allen Komfort, wieder mal WLAN. Wir frühstücken in der Sonne an einem Tisch auf dem Steg, auch die anderen Segler werden langsam mobil, legen später ab. Per SMS haben wir uns mit einem Segelfreund verständigt, den wir vor 3 Jahren nach unserer Nordkapumrundung kennen gelernt haben. Am Sonntag wollen wir uns in Bodø, treffen, haben also noch Zeit. Wir wandern zuerst in den Ort, dann quasi von hinten auf den Berg. Ein steiler Felsen, 440 m hoch, fällt im Westen senkrecht ab. Wegen der rötlichen Farbe heißt er „Roter Löwe“. Es wird eine anstrengende aber sehr eindrucksvolle Wanderung mit herrlicher Fernsicht über hunderte von Inseln und die hohen, teils schneebedeckten Berge des Festlandes. Am schwierigsten ist der steile Abstieg, um 19 Uhr sind wir zurück. Uns begegnet ein schweizerisches Ehepaar, sie sind mit einer Dehler 39 unterwegs. Sie sind bald nach uns zurück, es wurde ihnen zu schwierig. Ich bin jetzt hundemüde, gehe nach dem Abendessen sofort zu Bett.

## **Sa. 20.06. und So. 21.06.09 nach Bodø 60 sm**

Der Gästehafen Klockergarden hat ein offenes WLAN, allerdings habe ich nur an Land guten Empfang. Außer E-Mails lade ich noch Antivirus- und Windows-Updates herunter, alles mit dem internen Akku. Dann gehe ich an Bord, beantworte eingegangene Mails und aktualisiere den Reisebericht. Heidi duscht noch mal und wäscht eine Waschmaschine, wir haben ja noch Zeit bis zum vereinbarten Treff in Bodø. Dann klappt das Senden der E-Mails doch nicht, der Server akzeptiert das ungesicherte Netz anscheinend nicht, und die nächste Überraschung: der interne Akku wird nicht wieder aufgeladen. Alle weiteren Versuche schlagen fehl, ich habe das Original-Netzteil zu Hause gelassen, betreibe den PC mit einem 12 V Universal-Netzteil. So legen wir erst nach 17 Uhr ab. Das rächt sich, der Wind wird immer schwächer. Trotzdem segeln wir, oft weniger als 2 kn, angeln drei Fische, Heidi kocht Fischsuppe, alles unterwegs. Nachts 1 Uhr segele ich durch den Meløysund, dann übernimmt Heidi die Wache. In der Enge beim Berg Kunna nehmen wir eine Stunde den Motor. Östlich der Insel Fugløy muss ich kreuzen, das letzte Stück Richtung Bodø können wir den Kurs anliegen. Kurz vor 13 Uhr gehen wir bei der „Aurora B.“ längsseits, unser Freund Ernst empfängt uns. Heidi holt für jeden ein Bier aus der Bilge. Nach dem Essen holen wir das Schlafdefizit nach. Später eine große Überraschung: Heidi begegnet auf dem Steg Lin und Richard von der „Velvet Lady“, Heimathafen London. Wir haben uns vor zwei Jahren in Akureyri auf Island getroffen, haben bei ihnen längsseits gelegen. Wir werden spontan zu einem Glas Wein an Bord gebeten. In diesem Sommer segeln sie in Norwegen, warten hier auf Chartergäste. Lin ist Skipperin, Richard ihr Bordingenieur (für Interessenten [www.velvetadventuresailing.com](http://www.velvetadventuresailing.com)). Den weiteren Abend verbringen wir bei Ernst an Bord mit angeregter Unterhaltung. Er wartet hier bis Montag auf einen neuen Mitsieger.

## **Mo. 22.06 und Di. 23.06.09 nach Nusfjord/Lofoten 60 sm**

Es wird heute schon 12 Uhr, als wir ablegen. Bei Ernst an Bord konnte ich unseren Reisebericht an den SSVR und an die Schiffergilde zu Berlin abschicken. Wir haben strahlenden Sonnenschein, bis zu 18°C, leider den Wind aus NW gegen an. Geduldig kreuzen wir südlich der großen Insel Landego und nördlich der flachen Inselgruppe Helligsvaer. Der Wind dreht zwar in östlichere Richtung, wird aber so schwach, dass sich das Boot kaum noch bewegt. Wir haben ein grandioses Bild: vor uns die Kette der Lofoten-Inseln, hinter uns teils schneebedeckte Berge. Wir trauen uns nicht, diesen Frieden durch Motorlärm zu stören. Die Mitternachtssonne strahlt hell über den Lofoten. Als Heidi die Wache übernimmt, dreht der Wind auf SW, bleibt immer noch schwach. Gegen 5 Uhr kommen Regenwolken auf, der Wind nimmt zu, ich berge die Genua. Drei Kreuzfahrtschiffe überholen uns (Adriane, Costa Luminosa, CN Columbus), Kurs Stamsund. Wir legen bei Nieselregen im engen Hafen von Nusfjord an einem kleinen Schwimmsteg an. Rund um den Hafen sind auf Pfählen stehende gut erhaltene Fischerhütten, sog. Rorbuer. Neben den rekonstruierten alten Holzhäusern werden zusätzlich neue gebaut, innen mit Hotelkomfort. Trotz des Regens kommen Scharen von Touristen, angeblich 3000 Passagiere der Kreuzfahrtschiffe, auch aus Rostock sind welche dabei. In der Hafengebühr von 150,- Kr. sind Strom und der Eintritt in das Freiluftmuseum enthalten, Duschen 20,- Kr. Außerdem waschen wir Wäsche sehr günstig, nur für den Trockner müssen wir 15,- Kr. in den Automaten stecken. Heute ist Sommersonnenwende, in Norwegen St. Hans-Tag. Im Kro „Oriana“ essen wir die traditionelle Rømmegrøt, übersetzt Rahmspeise, dazu Fladenbrot mit Schinken und Salami. Abends ist das Museumsdorf fast menschenleer, ein Sonnenwendfeuer gibt es hier nicht. Wir unterhalten uns noch mit deutschen Autotouristen. Eine Gruppe junger Leute macht in kompletter Ausrüstung einen Tauchausflug vor den Hafen.

## **Mi. 24.06.09 nach Stokmarknes/Vesterålen 61 sm**

Um 11 Uhr legen wir ab und wollen auf die Nordseite der Lofotenkette. Wir haben zwei Varianten, der Nappstraumen oder weiter östlich der Gimsøstraumen. Zu beachten sind bis zu 4 kn starke Gezeitenströme, nordwärts 2,5 h vor bis 3,5 h nach Hochwasser. Für den 20 sm entfernten Gimsøstraumen ist es schon zu spät. Im Nappstraumen haben wir noch bis zu 2 kn Strom von vorn, kräftiger SW-Wind schiebt uns durch, am Ausgang ist dann Stillwasser. Auch der Wind macht eine Pause. Wir angeln derweil 2 Dorsche und als Besonderheit einen Heilbutt. Heidi kocht unterwegs noch Fischsuppe, den Heilbutt gibt es am nächsten Tag gegrillt in der Mikrowelle. Der Wind kommt wieder, macht während des Tages noch 2mal kurze Pausen. Ansonsten segeln wir bei anfangs achterlichen später aus SO kommenden Wind nach Osten. Die imposante Bergkette der Lofoten liegt an Steuerbord, voraus sehen wir die hohen teils schneebedeckten Berge der Vesterålen. Nach DWD-Wetterbericht soll morgen früh Starkwind und Regen kommen, im Funk hören wir eine Galwarnung, jedoch nur für LoppHAVet und Nordkap. An Melbu auf der Insel Hadseløy segeln wir noch vorbei, die letzten 6 sm nach Stokmarknes in Norden der selben Insel müssen wir Motor fahren. Nachts 1.30 Uhr legen wir an, keine Dunkelheit, die Mitternachtssonne ist leider hinter Wolken.

## **Do. 25.06.09 in Stokmarknes**

Um 10 Uhr öffnet die Touristinformation. Dort bezahlen wir für den Liegeplatz 100,- Kr. inklusive Strom und können duschen. Die Sehenswürdigkeit der Stadt ist das Hurtigruten-Museum und das alte Schiff „Finnmarken“. Plötzlich ist das Museum voller Menschen, Passagiere der „Nordkap“ rennen durch die Räume. Eine Stunde später sind sie wieder weg. Es ist den ganzen Tag trübe, zeitweise nieselt es, der Starkwind bleibt aus. Im Supermarkt füllen wir unsere Vorräte für die nächste Etappe auf.

## Fr. 26.06. bis 29.06.09 bis Hammerfest 302 sm

Wir stehen früh auf und legen kurz nach 6 Uhr ab. Für die Ausfahrt nehmen wir den kurzen Weg durch die 15 m hohe Brücke. Wir haben den Wind aus Nord gegen an, kreuzen in Sortland sogar durch die Brücke. Die Sonne setzt sich mehr und mehr durch. Der Wind frischt zeitweise auf, so dass ich reffen muss. Hinter der Brücke zur Risoey-Rinne berge ich die Segel. Der Wind kommt genau von vorn. Beleuchtete Baken zu beiden Seiten markieren die schmale Rinne, die für die Hurtigrutenschiffe in den Fels auf 8 m Tiefe gesprengt wurde. Um 16.30 Uhr segeln wir wieder. Der Wind wird schwächer, z. T. haben wir Flaute und nehmen den Motor. Wir nehmen den engen Weg durch den Kvernsund zwischen den Inseln Gryttøy und Bjarkøy. Wir überlegen, ob wir wegen der Flaute über Nacht ankern, doch der Wind kommt wieder, zeitweise von hinten. Um Mitternacht übernimmt Heidi im Vågsfjord die Wache. Die Sonne scheint im Norden, an den Bergen hängen Nebelbänke. Im Tranøy- und Solbergfjord übernehme ich wieder die Wache. Mehrmals müssen wir wegen Flaute den Motor starten. Die Brücke von Finnsnes passieren wir um 11.15 Uhr. Den ganzen Nachmittag müssen wir den Gisund aufkreuzen. Bei der schmalen Durchfahrt am Grasmyrgrunnen kommt das Hurtigrutenschiff „Trollfjord“ von hinten, wir sind kurz vorher durch. Besonders stressig ist das Kreuzen in der Enge bei Gibostad mit ihren Untiefen bei Strom von vorn. Der Wind frischt wieder auf, bis zu 20 kn, ich muss reffen. Um 16 Uhr sind wir im Malangen. Wie wird der Tidenstrom im Rystraumen? Er soll 30 Minuten vor Hochwasser nach SW setzen, 6 Stunden später nach NO und kann bei Springtide 6 kn erreichen. Ich starte meinen PC, rufe WXTide32 auf: Hochwasser ist 18.31 Uhr, in 2 Stunden haben wir den Strom von vorn! Uns kommen dann auch mehrere Boote entgegen, eines sogar mit Blister. Es ist zu spät, wir fahren unmittelbar vor der Enge auf der Nordseite in die Hamn-Bucht und gehen 19.10 Uhr bei 16 m vor Anker. In der Bucht bildet sich ein Neerstrom. Nur 100 m neben uns strömt das Wasser in wilden Strudeln, unser Log misst 1,5 kn. Das Boot richtet sich im Strom aus, nicht nach dem Wind. Das Ruder muss in Mittelstellung stehen, sonst zieht es quer an der Ankerkette. Unser 16 kg Bügelanker hält zuverlässig, wir gehen einige Stunden schlafen und stellen den Wecker auf kurz nach Mitternacht.

Wir frühstücken noch und holen um 2 Uhr den Anker hoch. Der Strom erfasst das Boot, mit mehr als 8 kn fahren wir über Grund, durchs Wasser sind es 4 kn. Und ausgerechnet hier kommt wieder ein Hurtigrutenschiff, die „Nordlys“ von vorn. Der Wind kommt auch heute aus N bis NE, das heißt wieder viel kreuzen. Bei Tromsø fahre ich westlich der Insel, hier einige Untiefen und auch eine 41 m hohe Brücke. Hier nehme ich in der Durchfahrt um 5 Uhr den Motor zu Hilfe, leider kommt der Tidenstrom schon wieder von vorn. Im Fernglas beobachte ich am Strand eine Gruppe junger Leute, die anscheinend Mittsommer nachfeiern. Während ich wenden muss, höre ich Gekreische, anschließend sehe ich einen jungen Mann breitbeinig mit hängenden Armen stehen. Die anderen fotografieren ihn. Ein junges Mädchen zieht ihren Pullover aus, ein anderes gibt ihr ihren Anorak. Anscheinend waren beide bei 7°C ins Wasser gegangen. So etwas hatten wir vor einigen Jahren in Finnland beobachtet.

Nach dem Grötsund sind wir um 12 Uhr im Ullsfjorden, danach kommt der Lyngen. Wir sind beeindruckt von den hohen schneebedeckten Bergen der Lyngen-Alpen und sehen Gletscherzungen. Spannend wird es noch einmal im engen Kågsund. In meinen Handbüchern ist vermerkt: Strom bis 3 kn, jedoch keine Angaben zu Zeit und Richtung. Wir haben den Wind von vorn. Bei der Annäherung an die Enge, zeigt das GPS mehr Geschwindigkeit an als das Log, also haben wir Glück, mitlaufender Strom. Zwei lange Kreuzschläge, um 19.30 Uhr sind wir nach NO durch. Ich rufe nachträglich das Tidenprogramm im PC auf, wir haben Hochwasser. An der Insel Skjervøy vorbei segeln wir nach NO. Wir haben eine fantastische Weitsicht in dieser Nacht. Die Insel Loppa bleibt an Steuerbord, ebenso das Kap der Insel Silda. Vor uns liegt das offene Seegebiet LoppHAVET, gefürchtet und auch von uns vor drei Jahren unangenehm kennen gelernt. Heute haben wir strahlende Sonne, 20°C, leichten Wind, zeitweise Flaute. Um 9.30 Uhr sind wir vor Hasvik. Es geht in den Söröyasund weiter nach Hammerfest. Auf dem Rückweg 2006 bei Schauerböen von 40 kn (8-9 Bft) war mir hier beim Reffen das Großsegel eingerissen, wir mussten nach Hammerfest zurückkehren. Abends 18.30 Uhr legen wir jetzt wieder dort an. Am Schwimmsteg liegt das belgische Boot „Zamma“ aus Antwerpen, wir gehen längsseits. Davor liegen zwei Fischerboote. Kurz nach uns kommen die deutschen Boote „Kanaloo“ aus Berlin und die „Moin Moin“ aus Bremerhafen zurück vom Nordkap. Die „Zamma“ will früh los, wir auch. Die anderen klemmen sich in eine Ecke, können abends aber noch an einen frei gewordenen Platz umlegen. Wir werden von unsern Nachbarn Albert und Rita an Bord gebeten. Vorher geht es noch kurz in den Supermarkt und in das Thon-Hotel. Wir duschen im Solarium für 2x45,-Kr., eigentlich sollte es in der Sauna sei, die war aber verschlossen. Ins Bett kommen wir nach angeregter Unterhaltung erst um Mitternacht.

## Di. 30.06. ums Nordkap nach Skarsvåg 63 sm

Um 6 Uhr legen wir ab. Noch scheint die Sonne, es kommen aber schon Wolken auf. Der Wind ist schwach. Bis Havøysund läuft der Motor. Ein kurzer Angelversuch ist erfolglos. Im Havøysund kommt der Tidenstrom von vorn. Im Kleinboothafen fahren wir in eine Box, nehmen Wasser, das seit Bodø fast alle ist. Dann können wir meistens segeln. Gegen 18 Uhr passieren wir die Inselgruppe Gjesvaer mit der Vogelinsel Storstappen. Dann steuern wir das Nordkap an, zunächst die flache Landzunge Knivskjelodden, der wirklich nördlichste Punkt. Unser Wegpunkt ist 71°11,4'N 025°41,0'E. Es ergeht uns ähnlich wie vor drei Jahren. Von hinten kommt Regen, der Wind frischt durch den Kapeffekt gewaltig auf. Ich habe noch Groß und Genua stehen, muss von Hand steuern. Das GPS hat eine maximale Geschwindigkeit von 8,6 kn registriert. Hinter dem Kap berge ich beide

Segel. Das Windinstrument hat Böen von 27 kn, 6-7 Bft gespeichert. Ich sehe das Nordkaphorn, eine Felsnadel, kann aber nicht fotografieren. Unter Motor laufen wir die letzten 4 sm in den Fischerhafen Skarsvåg. Dort ist ein freier Schwimmsteg mit Schild „Adgang forbudt“, Anlegestelle für Tenderboote von Kreuzfahrtschiffen. Das Anlegen bei ablandigen 6 Bft ist harte Arbeit. Heidi kann mit der Vorleine abspringen, belegt sie sofort auf einem Poller, das Boot wird vom Wind abgetrieben. Mit Vollgas dampfe ich in die Vorleine ein, kann auch eine Achterleine und eine Leine von der Mittelklampe Heidi zuwerfen, sie belegt sofort. Zwischen Boot und Steg sind ca. 3 m Wasser. Mit mehreren Motormanövern kann Heidi nach und nach die Leinen dichter belegen, bis auch ich übersteigen und das Boot richtig vertäuen kann. Es ist 21.30 Uhr. An Land ist eine Touristinformation noch geöffnet. Wir erhalten die Auskunft, dass vorerst kein Kreuzfahrtschiff angemeldet ist, wir können bleiben. Inzwischen ist ein holländischer Touristenbus eingetroffen. In einem Wasserbecken werden Königskrabben und andere Fische zum Fotografieren gezeigt. Die großen Krabben wurden zu Stalins Zeiten von Kamschatka in die Barentssee ausgesetzt und haben sich wahnsinnig vermehrt. Heidi organisiert, dass wir im Bus heute noch aufs Nordkap mitfahren können. Oben ist die Sicht gleich Null, der Wind fegt feinen Regen über den Felsen. Für 250,-Kr. Eintritt pro Person können wir in die Halle. Obligatorisch ist ein Foto am Globus. Das Wasser und die Landzunge Knivskjelodden sehe ich nur für Sekunden. In einem unterirdischen Gang sind in Schaukästen einige historische Nordkapbesuche nachgebildet. Es gibt eine kleine Kapelle, Souvenirshops und Restaurants. In einem Kinosaal kann man auf einer Panoramaleinwand einen eindrucksvollen Film sehen, alles natürlich bei bestem Wetter aufgenommen. Wir sind als Segler für die Reisegesellschaft eine Attraktion, die vielleicht für das schlechte Wetter etwas entschädigt. Auch wir bekommen von der Reiseleiterin ein Glas Sekt und eine persönliche Nordkap-Urkunde. Der Bus macht für uns auf der Rückfahrt nach Mitternacht extra den Abstecher nach Skarsvåg noch einmal, wir hätten sonst 3 km im Regen laufen müssen.

### **Mi. 01.07. bis Sa. 04.07.09 Hafentage in Skarsvåg**

Wir schlafen bis mittags. Immer wieder regnet es, der Wind weht. An Bord läuft die Heizung (Wallas Dieselkocher mit Heizdeckel). Ich informiere mich in den Handbüchern über weitere sinnvolle Häfen in Richtung Osten. Der Wetterbericht sagt weiter Starkwind und Regen voraus. Heidi schreibt in der Touristinformation Ansichtskarten, betreut von dem „Chef“ Leif und seiner Frau Hnum aus Thailand. Die 11 und 13 Jahre alten Jungen helfen mit, wenn Touristen in Autos und Reisebussen vorbeikommen. Skarsvåg ist das nördlichste Fischerdorf der Welt. Taucher aus Deutschland machen einen Tauchgang bei 7 °C Wassertemperatur. Sie wohnen auf dem nahen Campingplatz in Hütten. Auch ein Hotel und ein Motel gibt es, private Unterkünfte kann man mieten. Am späten Nachmittag machen wir eine Wanderung über einen Bergrücken zur Nachbarbucht. Dort gibt es eine interessante Felsformation, ein Tor „Kirkeporten“. Durch dieses Tor sieht man das Nordkaphorn, wir leider nur im Dunst. Auf Ansichtskarten ist daneben auch die Mitternachtssonne. Auf dem Weg treffen wir einen deutschen Fahrradtouristen aus Niedersachsen. Er ist mit einer Gruppe von Tromsø nach Hammerfest gefahren, bei gutem Wetter in kurzen Hosen. Dort hat er die Hurtigrute nach Honningsvåg genommen, die anderen wollten den Weg per Rad machen. Er war heute auf dem Nordkap. Es war die härteste Tour seines Lebens gegen Wind und Regen, ständig überholt von Reisebussen. Auf dem Rückweg vorbei am Campingplatz werden auch wir etwas nass. Hier könnten wir morgen duschen. Zurück am Hafen fahren gerade zwei Reisebusse mit Touristen aus Bayern ab, ihre Reise begann in Helsinki. In der Touristinformation haben wir noch eine überraschende Begegnung mit der deutschen Künstlerin Eva Schmutterer und ihrem Mann. Sie wohnen im Nachbarort Kamøyvaer, haben dort eine Galerie. Sie malt eindrucksvolle Bilder von der Nordkapgegend und schreibt Kinderbücher. Ihr Name war uns von der Reise vor 3 Jahren bekannt, wir hatten in Honningsvåg ein interessantes Buch von ihr über das Leben hier im Norden gekauft, „Hier, wo die Welt zu Ende ist“. Wir kaufen ein von ihr gemaltes Bild, es zeigt das gerade von uns besuchte „Kirkeporten“ mit Nordkaphorn und strahlender Mitternachtssonne darüber. Dann bestellen auch wir eine köstliche Königskrabbensuppe. Im Verlauf der Unterhaltung werden wir eingeladen, Kamøyvaer zu besuchen, es gäbe auch dort einen kleinen Fischerhafen. An Bord aktualisiere ich den Reisebericht, es wird spät nach Mitternacht bei voller Helligkeit. Am nächsten Tag darf ich den PC von Leif benutzen, um den Bericht samt Nordkap-Foto per E-Mail zu versenden.

Am Freitag haben wir die Gelegenheit mit zwei Fischern im Auto nach Honningsvåg zu fahren. Wir holen Geld und kaufen im Supermarkt Proviant nach. Dabei sehen wir die steinige karge Oberfläche der Insel, und trotzdem finden hier im Sommer ca. 5000 Rentiere genug zu fressen, um dann den Winter auf dem Festland überstehen zu können. Sie gehören 6 Samen-Familien. Sie werden im Frühjahr per Schiff mager auf die Insel gebracht, im Herbst schwimmen sie alleine durch den Magerøysund zurück.

Nachmittags gehen wir mit 2 Segelsäcken schmutziger Wäsche zum Campingplatz. Nach 1,5 Stunden ist sie gewaschen, nur der Trockner ist defekt. Zurück in der Touristinformation findet Leif eine Lösung. In der nahen Fischfabrik ist ein Trockenraum. Auch eine Dusche gibt es, die wir am nächsten Tag nutzen. Die Fabrik macht einen trostlosen Eindruck, die Wirtschaftskrise hat auch hier ihre Auswirkungen, die Fischkutter bleiben zumeist im Hafen.

Am Samstag will ich los. Es nieselt noch immer, der Wind ist im Hafen deutlich weniger, 4-5 Bft aus N-NE sagt der Wetterbericht. Heidi will nur bis Kamøyvaer. Leif rät uns ab, wir können sein Auto benutzen und fahren zu „The Gallery east of the sun“. Mit Eva Schmutterer plaudern wir bei einer Tasse Kaffee, während sie Bilder zum Verkauf vorbereitet. Vor 12 Jahren ist sie von Nürnberg hierher gezogen, ihr Mann lebt schon einige Jahrzehnte hier, war Lehrer. Heidi kauft ein gläsernes Bild „magisches Licht“, die Mitternachtssonne am Horizont,

außerdem Bücher, die Eva signiert. Dann ist die kleine Galerie plötzlich voller Menschen, ein Reisebus ist angekommen. Auf der Rückfahrt über die karge Hochebene sehen wir Rentiere und machen wir einen Abstecher in das Fischerdorf Gjesvaer westlich des Nordkaps. Es liegt versteckt hinter kleinen Inseln. Die Touristenattraktion ist eine Bootsfahrt zu dem Vogelfelsen Storstappen, an dem wir vorbeigesegelt sind. Zurück an Bord macht Heidi Mittag und es gibt Glühwein. Ich werde hundemüde.

### **So. 05.06. bis Mo.06.06. nach Kirkenes 173 sm**

Nach 4 Hafentagen in Skarsvåg wollen wir endlich weg. Es ist immer noch trübe, ab und zu Nieselregen aber der Wind ist nicht mehr so stark. Der Wetterbericht meldet N-NE 4-5 und Regen. Wir duschen in der Fischfabrik und verabschieden uns von Leif und den Kindern, seine Frau Hnum ist noch nicht da. Kurz nach 11 Uhr starten wir, müssen erst mal aus der Bucht gegen den Wind. Das Nordkap im Rücken setzen wir Segel, gleich 2 Reffs. Hoch am Wind ist der Kurs genau Ost. Anfangs haben wir über 20 kn Wind, registriert wurden max. 28 kn, das waren Böen volle 6 Bft, dazu wiederholt Nieselregen. Um 18.30 Uhr liegt das Kap Nordkinn 3 sm querab, wir sind noch immer auf der Breite des Nordkaps. Die Lufttemperatur sinkt nachts auf 8°C, das Wasser hat 6°C. Mit 4 Hosen, 3 Paar Strümpfen und 3 Pullover samt Wärmeunterwäsche ist es zu ertragen. Zwei Stunden später liegt auch der Leuchtturm Slettnes hinter uns, davor ist ein gefährliches Klippengebiet. Viele Schiffe sind hier schon gestrandet, im Bootsclub von Kirkenes hängt die Glocke des britischen Trawlers „Spaniard“, der 1949 vor Slettnes auf die Klippen gelaufen und gesunken ist. Von jetzt geht der Kurs Richtung SO. Zwei Hurtigruten in entgegengesetzten Richtungen begegnen uns. Heidi fühlte sich die ganze Zeit leicht seekrank, die Wellen sind 2-3 m hoch. Nach Mitternacht übernimmt sie die Wache, der Wind ist etwas weniger, ein Reff konnte ich raus nehmen. Wir wechseln noch 2 mal die Wache. Morgens kann ich ausreffen und auch die Genua setzen. Zum Batterie laden lasse ich 1/2 Stunde den Motor laufen, zunehmend läuft er nicht richtig. Ich fülle Diesel aus dem Reservekanister nach, bei der Schaukelei schwappt etwas daneben. Der Motor geht fast aus. Beim Entlüften wird kein Diesel gefördert. Ich wechsele das Grobfilter nach etlichen Jahren, wieder läuft Diesel in den Motorraum. Nach dem Entlüften läuft der Motor wieder wie ein Uhrwerk. Den Diesel sauge mit einer Injektionsspritze und viel Papier auf. Inzwischen haben wir die Insel Vardø passiert, es geht Richtung Süden, dann nach SW über den Varangerfjord. Um 17 Uhr laufen wir in den Bøkfjord ein, am Ende liegt Kirkenes. Es ist der Endpunkt der Hurtigrute und soll auch für uns der Umkehrpunkt sein. In der Soldaterbukta gibt es einen Bootsclub. Die Einfahrt geht zwischen zwei Felsen über eine flache Stelle, in der Karte 2,5 m, das Echolot zeigt 4,5 m, es ist wohl Hochwasser. Gegenüber am Berg sind Richtbaken. In der Bucht ist ein langer Schwimmsteg, mehrere Boxen sind frei. Ein Norweger empfiehlt uns, an einen anderen Schwimmsteg umzulegen. Der Zugang hier ist durch ein Tor verschlossen. Wir nehmen noch Wasser, gehen schlafen und wechseln den Platz am nächsten Morgen. Unser Segelfreund Ernst von der „Aurora B.“ schrieb schon nach Hammerfest eine SMS: „Obwohl dies nicht meine Art zu reisen ist, bin ich doch beeindruckt. ...“

### **Di. 07.07. bis Mi. 08.07.09 Hafentage in Kirkenes**

Am Morgen kommt jemand vom Bootsclub, schließt das Klubhaus für uns auf, es gibt WC, Dusche und einem gemütlichen Klubraum. Als wir abends vom Museum zurückkommen, ist alles wieder verschlossen. Später sehen wir auf dem Motorboot neben uns einen Mann. Wir kommen mit Svein ins Gespräch. Von ihm erhalten wir einen Schlüssel und verabreden, am nächsten Abend noch Diesel tanken zu wollen. Nach dem Frühstück arrangiert Heidi, dass wir in einem Auto in das Zentrum mitgenommen werden, der Fahrer ist ein Fischhändler. Er sagt, dass hier die Fischer die Krise noch verkraften. Der Hafen wird dominiert durch russische Fischtrawler, einige ziemlich rostig. Sie versorgen sich hier mit Proviant und Diesel. Die Verarbeitung des Fisches erfolgt in Russland und wird zu Dumpingpreisen exportiert. Es gibt am Hafen einen russischen Seemannsclub, der abends geöffnet hat, russisches Fernsehen, Getränke und Essen, Betrunkene haben keinen Zutritt. Die Straßennamen sind norwegisch und russisch. In der Touristinformation erhalten wir Auskunft über die Sehenswürdigkeiten: Kirche, nach dem Krieg wieder aufgebaut, Bunker für die Zivilbevölkerung, Grenzlandmuseum, ein russisches und ein norwegisches Kriegsdenkmal. Kirkenes war die am meisten bombardierte Stadt im 2. Weltkrieg, über 1000 Luftangriffe. Den Deutschen ist es trotz harter Kämpfe nicht gelungen, Murmansk einzunehmen. Über den nördlichen Seeweg liefen unter hohen Verlusten die Geleitzüge der Alliierten für den Nachschub in die Sowjetunion. Auf dem Rückzug 1944 wurden die Einwohner zwangsevakuert und alle Häuser dem Boden gleich gemacht. Das Museum zeigt ein russisches Jagdflugzeug, das hier abgeschossen und vor einigen Jahren in Russland originalgetreu rekonstruiert wurde. Ein anderer Teil im Museum informiert über den in den Jahren nach 1900 begonnenen Eisenerzabbau, durch den Kirkenes erst zu einem größeren Ort wurde. Nach dem Krieg musste alles neu aufgebaut werden. Ab 1990 ging die Förderung zurück und wurde 1996 aus Rentabilitätsgründen eingestellt. Die Aufbereitungsanlagen sind noch erhalten und sollen 2009 wieder in Betrieb genommen werden. In separaten Teilen des Museums sind Werke des hier 1902 geborenen samischen Malers John Andreas Savio zu sehen. Er starb mit 38 Jahren. Gezeigt werden auch Bilder des 1907 in Vadsø geborenen Künstlers Karre Espolin Johnston, sowie ein Film über letzteren. Für die Grenze zu Russland gilt immer noch das Abkommen von 1950, gemäß dem keinerlei Kontaktaufnahme erlaubt ist, auch gilt ein Fotoverbot für militärische Einrichtungen. Der Grenzfluss darf bis zur Mitte benutzt werden. Es gibt nur einen Straßenübergang. Gegen entsprechende Gebühren und Bearbeitungszeiten von einigen Tagen kann man ein Visum für ein- und mehrtägige Reisen beantragen. Ausflugsboote fahren auf dem Pasvikfluss bis zur Grenze, von wo aus man ein russisches Dorf und die orthodoxe Kirche Boris Gleb sehen

kann. An der Grenze bei Jakobselv, 25 km von Kirkenes, steht die 1869 gebaute Oscar II's Kapelle. Der Ort selbst ist nicht mehr bewohnt. Eine sichere Anlege- oder Ankermöglichkeit gibt es dort für uns nicht. Durch die damals erfolgte Grenzziehung zwischen Norwegen, Russland und Finnland wurde das einst einheitliche Gebiet der Samen willkürlich zerschnitten. Die Bezeichnung „Lappen“ ist diskriminierend. Heute haben die Samen wieder eine gewisse Autonomie, ihre Sprache ist in den Schulen wieder zugelassen. Am Mittwoch bessert sich das Wetter, nach der Besichtigung des in den Fels gehauenen Bunkers kann ich in der Touristinformation E-Mails beantworten, dann fahren wir mit unseren Fahrrädern südwärts bis zum Langfjorden. Von dem Tagebau des Erzabbaus sehen wir nur von fern Abraumhalden. Am Nachmittag treffen wir uns mit Berliner Freunden, die mit dem Wohnwagen unterwegs sind. Rein zufällig sind sie heute von Finnland nach Kirkenes gekommen, wollen weiter in Norwegen nach Süden. Es werden gemütliche Stunden bei uns an Bord, schließlich ist heute unser 43. Hochzeitstag. Es gibt Sekt, Shrimps, einen eingefrorenen gekochten Hummer, Elchwurst und Ziegenkäse. Abends sind norwegische Jugendliche mit einem alten Holzfischerboot am Steg. Sie sind sehr verwundert über unsere lange Reise, bieten uns norwegisches Bier an. Wir können uns mit Rostocker Pils revanchieren.

Am Donnerstag Vormittag werden wir von der hier tätigen Schweizer Reiseführerin Jenny zu einem Ausflug mit dem Touristenboot auf dem Pasvikfluss zur russischen Grenze eingeladen. Im Winter studiert sie in Lillehammer Tourismus. Außer uns sind heute nur noch ein Hamburger Ehepaar dabei, Passagiere der Hurtigrute. Der erste kurze Stopp gilt einigen Rentieren am Ufer. An einem Felsabhang gibt es eine Höhle, in der sich der heilige Mönch Trifon vor schwedischen Verfolgern versteckt haben soll. Es ist noch heute eine heilige Stätte der Samen. Unmittelbar an der Grenzlinie ist eine Anlegestelle mit Verkaufsstand. Die norwegischen und russischen Grenzpfähle stehen im Abstand von 4 m, dazwischen verläuft die Grenze. Es ist streng verboten, sie zu überschreiten. Touristen wurden von der norwegischen Polizei schon streng bestraft (5000,- Kr.) und verpassten die Hurtigrute, nur weil sie für ein Foto auf die andere Seite gegangen waren. Von einem gegenüberliegenden Grenzturm waren sie mit dem Fernglas beobachtet worden. Hinter Bäumen sieht man auf der westlichen Seite des Flusses die Türme der reichlich 1 km entfernten orthodoxen Kirche Boris Gleb, dahinter einen russisch-norwegischen Staudamm. Obwohl normalerweise der Pasvikfluss die Grenze ist, gehört die Kirche zu Russland. Norwegen bekam dafür ein 100mal größeres Gebiet bis zur Grenze Jakobselv. 1965 konnten für 59 Tage skandinavische Bürger mit gültigem Reisepass die Enklave mit der Kirche besuchen. Es gab einen Souvenirladen und einen Verkaufsstand für Wodka. Die nächste Winmonopolit-Verkaufsstelle war im entfernten Hammerfest. Der Alkoholkonsum in Kirkenes ging sprunghaft hoch, die Grenze wurde wieder geschlossen. Vor dem 2. Weltkrieg hatte Finnland am Pasvikfluss einen Korridor mit Zugang zur Barentssee. Er wurde zum Flößen und Holzexport genutzt. Auch ein Hotel gab es an den Stromschnellen, wo heute der Staudamm ist. Damals gab es reichlich Lachse, heute keine mehr. Heidi kauft Ansichtskarten und Seehundschuhe für unsere Enkeltochter, ich suche mir eine kleine russische Ikone mit dem ukrainischen Prinzenpaar Boris und Gleb aus.

### **Do. 09.07.09 nach Vadsø 29 sm**

Heidi kocht noch Mittag. Es wird fast 16 Uhr, bis wir ablegen. Im Bøkfjord wechselt der Wind bedingt durch Kap- und Düseneffekte sowohl Richtung als auch Stärke, was mich zu wiederholten Segelmanövern zwingt. Im breiten Varangerfjord ist der Wind dann gleichmäßiger, wird aber stetig schwächer. Um 23 Uhr lege ich in Vadsø einhand an einem Schwimmsteg an, Heidi schläft schon. Das Tor zum Land ist verschlossen. Ich gehe auch schlafen. Zum Teekochen am nächsten Morgen haben wir elektrischen Strom und können auch Wasser auffüllen. Es kommen zwei Männer, sie empfehlen uns einen kleinen Schwimmsteg am Ende der Hafenufer, an dem ein alter Holz-Fischkutter liegt. Von dort machen wir einen kurzen Stadtrundgang (Samendenkmal, Verwaltungsgebäude der Finnmark, Beton-Kirche aus den 50iger Jahren, Post, Touristinformation). Vadsø wurde im 2. Weltkrieg „nur“ zu 50% zerstört. Die Hälfte der Bevölkerung sind Kvenen, d. h. finnische Herkunft. In Vadsø starteten die Luftschiffexpeditionen zum Nordpol von Amundsen und Nobile 1926 und 1928. Der Mast, an dem die Luftschiffe geparkt wurden, steht noch. Vor unserem Ablegen ist der Eigner und Krabbenfischer Oscar an Bord des 1946 gebauten Fischkutters „Kjartan“. Dieser ist jetzt Museumsschiff. Wir werden zu einer Besichtigung eingeladen. Der alte Zwei-Zylinder-Schiffsdiesel wird mit Pressluft gestartet, er läuft auf Anhieb. Bei Fahrten mit Touristen werden die gefangenen King-Krabben an Bord gleich gekocht und serviert.

### **Fr. 10.07.09 nach Vardø 49 sm**

Um 11 Uhr legen wir ab, setzen vor der Ausfahrt die Segel. Der Wind variiert heute sehr, die Richtung wechselt zwischen NO, O, SO und NNW. Die Stärke ist mal 10 kn, dann bis 20 kn und auch Flaute. Immer wieder muss ich die Segel wechseln, zwischendurch mal den Motor starten. Dabei ist es stark bewölkt, zuweilen regnet es. Die Temperatur sinkt von anfangs 19°C auf 12°C beim Anlegen in Vardø um 23.30 Uhr. Die letzten 4 sm vor der Insel mussten wir den Motor nehmen, der Wind war urplötzlich weg. Um uns war durch Tidenstrom und den zuvor gegenläufigen Wind eine total konfuse See. Von Weitem erkennt man Vardø an einer großen Radarstation und den Sendemasten von Vardø-Radio für den Seefunk. Ein Schwimmsteg ist gleich hinter der Hafeneinfahrt. Neben Fischerbooten wäre Platz für uns gewesen. Weiter innen hinter der Pier für die Hurtigrute ist ein kleinerer Schwimmsteg. Dort ist oben die Touristinformation. Wir müssen keine Liegegebühren zahlen, aber das Duschen kostet teure 50,- Kr. pro Person. Auch Wasser können wir nachfüllen. In der

Touristinformation sitzt ein junger Mann aus Deutschland. Er ist Lehrer, seine Freundin ist hier als Zahnärztin sehr gefragt. Er will Heidi sofort als Kinderärztin vermitteln.

Am Sonnabend gehen wir früh als erstes zu der Festung Vardøhus, es ist die nördlichste der Welt, die östlichste in Norwegen, und die dritte hier, ab 1734 errichtet. Sie ist sehr gut erhalten, wird von einem Verein gepflegt. Wir gehen mittags noch mal hin, wir hatten den angeblich einzigen Baum in Vardø, einen Vogelbeerbaum, übersehen. Irgendwo hatten wir auch gelesen oder gehört, er wäre inzwischen eingegangen. Tatsächlich finden wir nur ein kleines Bäumchen, aber auch das scheint nicht mehr zu leben. Nur neben der Treppe des Kommandantenhauses sind zwei buschartige Bäumchen, die nur teilweise grüne Blätter haben. Die Durchschnittstemperatur im Sommer beträgt in Vardø 10°C. Wir haben heute Mittag ausnahmsweise mal 20°C. Die neue Kirche wurde 1958 in Beton gebaut, die alte war wie auch andernorts in Nordnorwegen 1944 niedergebrannt worden. Interessant ist für uns auch das Pomor-Museum am Hafen. Es informiert über den Handel zwischen den russischen Bewohnern am Weißen Meer und den Norwegern, der im 19. Jahrhundert seine Blütezeit hatte. Die Pomoren brachten Mehl, Holz und andere Waren im Tausch gegen Fisch, der auch in Russland während der vielen Fastentage der orthodoxen Kirche sehr begehrt war. Nach der Oktoberrevolution fand der Handel ein jähes Ende.

### **Sa. 11.07. und So. 12.07.09 bis Mehamn 84 sm**

Wir legen noch am Nachmittag um 16 Uhr ab. Das Wetter ist gut, nur der Wind schwach und umlaufend. So muss ab und zu der Motor gestartet werden, müssen aber nicht kreuzen. Um Mitternacht am Makkauer Leuchtturm scheint die Sonne, Heidi hat Wache. Wir wechseln mehrmals. An den Häfen Båtsfjord und Berlevåg fahren wir vorbei. Mittags liegt der Leuchtturm Sletnes mit den davor liegenden Klippen querab. Wir erhalten eine SMS: An Land stehen Berliner Freunde und winken. Wir sehen sie im Fernglas, es sind Waltraud und Hans, die in Kirkenes an Bord waren. Drei Stunden später legen wir um 16 Uhr in dem Fischerhafen Mehamn an und essen gemeinsam ein Eis. Auf Trockengestellen hängt massenweise Trockenfisch. Wegen der Krise haben die Spanier die Verträge gekündigt. Bei zu warmem Wetter verdirbt der Fisch.

### **So 12.07. und Mo. 13.07.09 nach Kjelvik/Insel Magerøya 46 sm**

Um 18 Uhr legen wir wieder ab. Die Sonne scheint, in der Kajüte messen wir über 20°C. Um 20.30 Uhr runden wir das Nordkinn. Mit 71°07,7'N liegt es auf dem Festland und nur wenig südlicher als das Nordkap. Wir machen einen kleinen Umweg zum Kjöllefjord. Dort soll die Finnkirka, eine interessante Felsformation zu sehen sein. Zuweilen kräftiger Wind bringt uns hin. Zunächst sehen wir am Kap eine Felseninsel, die wie ein Haus aussieht. Dann bemerkt Heide etwas einwärts in den Fjord zwei Felsnadeln wie Kirchen mit Turm. Beim näher Kommen erkennen wir daneben noch einen Felsen wie ein hohes Haus mit Dach. Als wir um 1 Uhr umkehren und vom Kap in den Fjord hinein schauen, sind „Kirche und Kapelle“ zu unterscheiden. Sie werden von der Mitternachtssonne angestrahlt, es ist ein einmaliger Anblick. Wir nehmen Kurs auf die Insel Magerøya, an backbord zunächst der Laksefjorden, dann der tief nach Süden einschneidende Porsangen. Um 7 Uhr ankern wir in der Bucht von Kjelvik auf 20 m Tiefe. Hier hatten wir vor drei Jahren nachts bei Regen und Starkwind nach der Rundung des Nordkaps Zuflucht längsseits an einem Fischkutter gefunden. Heute strahlt die Sonne. Nach dem Frühstück mache ich das Schlauchboot klar. An Land erwartet uns eine Bekannte, Berit aus Oslo, die hier ein Haus hat und mit ihrem jetzt 20 Jahre alten Sohn Reidar den Urlaub verbringt. Heidi hatte ihr im Frühjahr geschrieben, dass wir wiederkommen wollen, Berit wollte es nicht glauben. Sie erzählt Heidi stolz von ihren drei erwachsenen Söhnen, ihr in Kjelvik geborener Mann ist vor 5 Jahren verstorben. Sie selbst hat gesundheitliche und berufliche Sorgen. Ich steige ich auf den Bergrücken, um Fotos von der Bucht zu machen. Auf dem Landweg ist Kjelvik von Honningsvåg nur über diesen Wanderweg zu erreichen. Oben finde ich ein „Gipfelbuch“, trage unseren Besuch ein. Auch unten zurück bei dem Fischer Ottar und bei Berit tragen wir uns ins Gästebuch ein. Ottar ist inzwischen mit dem Kutter zurück, er hat Blechtafeln für die Reparatur des Daches vom Bootsschuppen geholt. Im Frühjahr hatte ein Sturm das Dach beschädigt. Die Pier, auf welcher der Schuppen steht, ist noch auffälliger als vor drei Jahren. Vielleicht gibt es für eine Reparatur finanzielle Mittel aus einem Fonds für den Denkmalschutz. Kjelvik war vor dem Krieg der Hauptort der Insel, es sollen einmal über 300 Menschen hier gewohnt haben. Die derzeitigen 6 oder 7 Häuser gehören Ottar und Berit mit Ihren Kindern und werden nur im Sommer bewohnt. Zum Abschied kaufen wir von Ottar Trockenfisch und bekommen einen gefrorenen Lachs dazu. Er zeigt uns, dass der Trockenfisch auf einem Holzblock weich geklopft werden muss, dann kann man ihn mit Butter essen. Ottar ist jetzt 78 Jahre alt.

### **Mo. 13.07. und Di. 14.07.09 um das Nordkap nach Alta 123 sm**

Wir wollen das schöne Wetter nutzen, verlassen um 13 Uhr die Ankerbucht. Bei östlichem Wind müssen wir ein kurzes Stück kreuzen, dann können wir noch einmal direkt Richtung Nordkap segeln. Die Windstärke ist variabel, zeitweise mit Motor, haben wir auf der Ostseite von Magerøya bei auflandigem Wind einen unangenehmen Seegang. Zwischen 18 und 19 Uhr fahren wir diesmal bei strahlender Sonne von Ost nach West um den Felsen. Oben sehen wir nur wenige Menschen, viele wollen die Mitternachtssonne nachts sehen. Wir sehen sie auch, sind dann schon nördlich der Insel Hjelmsøy. Zwei Kreuzfahrtschiffe haben uns überholt. Dann geht unser Kurs nach S und SW östlich von Kvaløy, um 14 Uhr durch eine Brücke über den Kvalsund. Wir haben Glück, noch läuft der Gezeitenstrom mit 2 kn mit uns, 3,5 Stunden vor bis 2,5 Stunden nach Hochwasser in umgekehrter Richtung. Bei Springtide sollen es bis zu 4 kn sein. Um das Boot bilden sich Strudel. Durch den

langen Vargsund sind wir vor drei Jahren schon einmal gegen starken Wind gefahren, heute haben wir leichten Wind von hinten. Inzwischen sind Wolken aufgekommen. Im Altafjorden regnet es dann, der Wind nimmt zu. Das Segel bergen ist harte Arbeit. Um Mitternacht legen wir im Bootshafen Bossekop bei Alta an. Zwischendurch haben wir wechselweise geschlafen. Heidi brät noch Bratkartoffel, wir haben Strom am Steg, können es uns warm machen, die nassen Sachen zum Trocknen aufhängen, bevor wir schlafen gehen.

### **Mi. 15.07.09 Hafentag in Alta**

Vormittags ist noch Mistwetter, wir schlafen aus. Nach dem Frühstück hat Heidi viel Arbeit mit dem Lachs von Ottar aus Kjelvik. Dabei organisiert sie die Keycard für den Zugang zu Steg und Klubhaus. Der offene Besucherschwimmsteg liegt gegenüber in der Hafeneinfahrt, dort herrscht ziemlicher Schwell, wir bleiben am Kopfende des Bootstegs. Ich schreibe derweil am Reisebericht. Nach dem späten Mittagessen fahren wir mit dem Bordfahrrädern in Richtung Zentrum, gelangen auf die E 6 mit parallelem Rad- und Fußweg. Nach einigen Kilometern kommt das Hinweisschild „Alta-Museum“. Es ist schon 18 Uhr, 2 Stunden ist es noch geöffnet. Im Museum sind Ausstellungen zur Geschichte von der Steinzeit bis zur Gegenwart, auch zum 2. Weltkrieg, zum Schiefer- und Kupferbergbau und zum Nordlichtobservatorium auf dem Berg Hallde zu sehen. In einer Ecke finden sich Berichte zu friedlichen Demonstrationen gegen den staatlich beschlossenen Bau eines Wasserkraftwerkes. Es wurde trotzdem gebaut. Erreicht wurde aber, dass die Interessen der Samen mehr beachtet wurden. In Regalen stehen Pokale des in Alta geborenen erfolgreichen Skispringers Bjørn Wirkola, der 1967-69 dreimal hintereinander die Vierschanzentournee gewann. Die Hauptattraktion sind die umfangreichen 1973 entdeckten steinzeitlichen Felsbilder, schätzungsweise 2000 bis 6000 Jahre alt. In dem Gebiet um das Museum gibt es ca. 6000 Darstellungen von Menschen, Tieren und Booten. 1985 wurden sie in die UNESCO-Liste des Weltkulturerbes aufgenommen. Als das Museum schließt, scheint die Sonne. Das Gelände mit den Felszeichnungen darf zwar nur mit Eintrittskarte betreten werden, ist aber nicht abgesperrt. So haben wir genug Zeit für den insgesamt 3 km langen vorgegebenen Weg vorbei an allen zugänglichen Felszeichnungen. Auf dem Rückweg kommen wir an einem Supermarkt vorbei, kaufen ein und werden 5 Minuten nach 22 Uhr „rausgeschmissen“. Ich hatte nicht bemerkt, wie spät es schon war. Per SMS informieren uns unsere Segelfreunde Hanne und Ernst, dass sie wegen der Windrichtung noch einen Tag in Skjervøy bleiben wollen. Das wäre evtl. unser nächstes Ziel und damit Gelegenheit für ein Treffen. Wenn wir heute noch abbinden, könnten wir bei günstigem Wind morgen Abend in Skjervøy sein. Wir essen und duschen noch, machen das Boot klar und nehmen am Gästeschwimmsteg neues Wasser.

### **Do. 16.07.09 nach Skjervøy 77 sm**

Es ist nachts fast 2 Uhr als wir bei inzwischen zugezogenem Himmel starten. Der Wind ist leider schwach, immer wieder müssen wir den Motor starten. Erst als wir um 7 Uhr in den Stjernesund abbiegen, haben wir für längere Zeit Wind von hinten. Hinter Øksfjord beginnt das zum Loppahavet offene Seegebiet, wir haben Dünung, Wind aber erst wieder im malerischen Bergsfjord südlich der Insel Silda. Wir sehen die Schneefelder des Svartfjelljøkulen. Nach der engen Durchfahrt Sildaporden ändert sich unser Kurs scharf von Südost nach Nord. Plötzlich kommen Fallböen aus Ost mit über 20 kn von den Berghängen herunter. Ich berge beide Segel, ziehe versehentlich sogar das dritte Reff ein und nur das Großsegel hoch. Am Ausgang des Bergsfjords sehen wir hinter einer kleinen Insel ein Segelboot. Es ist die „Aurora B.“, Heidi ruft per Funk und sagt, dass wir nach Skjervøy wollen. Unsere SMS vom Eingang zum Bergsfjord hatte Ernst nicht bemerkt. Er wollte dort in einen kleinen Fischerhafen, kehrt jetzt doch mit uns um. Um 22 Uhr bei einsetzendem Regen legen wir an. Vier Stunden sitzen wir bei uns an Bord noch zusammen. Wir tauschen unsere Erlebnisse aus. Heidi und ich holen unser Schlafdefizit nach und wachen am nächsten Tag erst gegen 11 Uhr auf.

### **Fr. 17.07. und Sa. 18.07.09 Hafentage in Skjervøy**

Den ganzen Tag ist es regnerisch. Hanne und Ernst legen Freitag Nachmittag bei inzwischen westlichem Wind mit dem Ziel Bergsfjord ab. Heidi macht Einkäufe, ich wasche Wäsche und arbeite am Computer. Am Sonnabend waschen und trocknen wir die restliche Wäsche, insgesamt 5 Waschmaschinen, dann ist alles wieder sauber. Ich mache beim Motor Ölwechsel nach reichlich 150 Betriebsstunden. Abends laden wir Tineke und Henk zu uns an Bord, sie liegen gegenüber mit einem modifizierten Folkeboot (Seezaun, feste Sprayhood, Rollfock). Es sind Holländer, sie wohnen in der Nähe der deutschen Grenze, sprechen ganz gut deutsch und lernen norwegisch. Das Boot lassen sie im Winter in Hårstad hier oben in Norwegen, machen nur kürzere Etappen. Wir sind beim Essen, da läuft ein rotes deutsches Boot ein, ein Warship, ich helfe dem Alleinsegler beim Anlegen. Heidi gibt ihm den Schlüssel zum Duschen und lädt auch ihn zu uns ein. Er heißt Dietrich, ist aus Lemkenhafen auf Fehmarn. Sein Boot „Ruhnke von Golter“ hat er selbst gebaut. Tineke und Henk kennen ihn von einer Begegnung in Molde vor 2 Jahren. Er will noch zum Nordkap, auch wenn die Rückkehr spät wird. Es wird ein langer urgemütlicher Abend, wir tauschen unsere Segelerlebnisse aus.

### **So. 19.07.09 nach Lyngseidet 38 sm**

Der Vormittag vergeht mit klar Schiff machen. Als wir ablegen wollen, bitten uns Tineke und Henk zu einen Kaffee an Bord. 12.35 Uhr machen wir die Leinen los. Wir segeln in Richtung SW durch den Maursund und den Rotsund mit leichtem achterlichen Wind bis in den Lyngenfjorden. Dort, wo er sich bei Olderdalen gabelt, liegt westlichen auf der Lyngen-Halbinsel der Ort Lyngseidet. Um 22.30 Uhr legen wir an einem neuen Schwimmsteg

an. Ein Klubhaus ist noch im Bau. Wir haben Strom und Wasser, bezahlen am nächsten Morgen bei einem Mitglied des Bootsvereins 120,- Kr. Er hat das einzige Segelboot hier und interessiert sich dafür, woher wir kommen. Wir machen noch einen Rundgang und einen kleinen Einkauf. Der Ort liegt malerisch zwischen hohen teils schneebedeckten Bergen. Außer einer hölzernen Kirche entdecken wir keine touristischen Attraktivitäten. Der Fjord geht weiter nach Süden, auf der Ostseite führt die E 6 durch etliche Ortschaften, die durch die 1800 m hohen Berge der Lyngenalpen geschützt sind. Von hier kommt der bekannte Lyngenhonig.

### **Mo. 20.07.09 nach Nordlenangen 46 sm**

Unser Zeitrhythmus ist etwas verschoben, erst 13 Uhr legen wir ab. Frischer Wind empfängt uns, ausgewachsene 6 Bft aus Nord, genau von dort, wohin wir wollen. Wir denken an unsere noch lange Rückfahrt, kreuzen mit 2 Reffs gegen die zwar nicht hohen Wellen aber mit Schaumkronen. Wolken ziehen auf, es ist nicht mehr so malerisch. Im Verlauf des Nachmittags nimmt der Wind langsam ab, schrittweise kann ich ausreffen. Unmittelbar vor dem Ende der Lyngen-Halbinsel ist Flaute. Mit Motor fahren wir um die Ecke in den Fischerhafen Nordlenangen, um 23 Uhr sind wir am Schwimmsteg in einer freien Box fest. Wir können Strom nutzen, der Zugang ist offen, der Ort über eine Brücke, etwas triste Hafenumgebung, keine Facilities.

### **Di. 21.07.09 nach Tromsø 36 sm**

Kurz nach 9 Uhr legen wir ab. Auf dem Ullsfjorden haben wir nur leichten Anliegerwind. Die Sonne scheint, es werden 19°C. Im Grøtsund fahren wir Motor, Heidi sonnt sich. Bei einer Angelpause geht ein Dorsch an den Haken. Aus dem Langsund und dann aus dem Kvalsund kommt frischer Wind aus nördlicher Richtung. Bis kurz vor der Brücke von Tromsø können wir segeln, dann haben wir plötzlich Strom von vorn. Der Motor muss unter der Brücke gegen 3 kn Strom arbeiten. Um 20 Uhr liegen wir an der Gästebücke. Nur per Kreditkarte, EC-Karte wird nicht akzeptiert, gibt es für teure 200,- Kr. einen 24-Stunden-„Parkschein“ am Automaten, Strom und Wasser, aber keine Toilette, Duschen im Hotel für 50,- Kr. Nach dem Essen wandern wir über die hohe Brücke zur Eismeer-Kathedrale. Dort gibt es 23.30 Uhr ein Mitternachtskonzert, norwegische Lieder und Instrumentalmusik, vorgetragen von drei jungen Männern. Die moderne aus unterschiedlich großen aufrecht stehenden Beton-Dreiecken bestehende Kirche mit Fenstern dazwischen und großen Glaswänden an beiden Enden hat eine beeindruckende Akustik.

### **Mi. 22.07.09 nach Husoy im Øyfyord, Insel Senja 46 sm**

Die Gezeitenberechnung für den Rystraumen ergibt HW Mi. 22.07.09 14.34 Uhr, ab 30 Minuten vorher läuft der Strom nach SW, wir haben den Vormittag für Tromsø. Ich schreibe den Reisebericht, Heidi geht duschen und einkaufen. Wir legen kurz nach 14 Uhr ab. Der Wind reicht nicht zum Segeln. Zwei Stunden später fahren wir mit rasender Fahrt, 8,5 kn über Grund, mit heftigen Stromwirbeln um uns, durch den Rystraumen. Anschließend können wir segeln, Wind von vorn, also kreuzen. Später frischt es vorübergehend auf, mehrere Segelmanöver sind angesagt. Durch den Malangen Sund segeln wir Richtung offene See. Vor der Leuchtturminsel Hekkingen fahren wir um 22.30 Uhr durch eine schmale mit Baken gekennzeichnete Rinne. Auf dem Kartenplotter hätte ich sie fast übersehen. Hinter einer Halbinsel geht es in den nach NW offenen Øyfyord. Die 600 bis 900 m hohen „Trollberge“ werden von der Mitternachtssonne angestrahlt, der Wind ist eingeschlafen, es ist einmalig schön. Als wir 0.55 Uhr im Hafen von Husoy anlegen, verschwindet die Sonne hinter dem Bergmassiv. Es war für uns das letzte mal in diesem Jahr, dass sie nachts nicht untergeht. Ernst und Hanne von der „Aurora B.“ hatten uns per SMS mitgeteilt, dass sie hier liegen. Wir gehen leise bei ihnen längsseits, sie sind schon in den Kojen verschwunden. Nachts kommt Wind auf, ich binde zusätzliche Fender an, Ernst ist auch schon raus und war verwundert, unser Boot zu sehen. Wir hatten bei der Abfahrt von Tromsø unser heutiges Ziel offen gelassen.

### **Do. 23.07.09 Skrolsvik Insel Senja 50 sm**

Nach dem Ausschlafen und Frühstück sitzen wir noch bis gegen Mittag zusammen. Nach dem Ablegen schiebt uns ein kräftiger Wind aus den Fjord hinaus. Wir segeln auf der Seeseite der Insel Senja weiter, Der östliche Wind kommt mit Düsenwirkung ablandig aus den Fjorden. Es sind kaum Wellen. Mehrfach sind Segelmanöver fällig. Tief in den Fjorden sind Ortschaften versteckt, umrahmt von gewaltigen Bergen. Im Laufe des Nachmittags kommen Wolken auf, abends wird der Wind zuweilen schwach, später kommt noch Regen dazu. Erst um 24 Uhr erreichen wir unser Tagesziel Skrolsvik im SW von Senja. Im Hafen gibt es mehrere kleine Schwimmstege, alle sind von einheimischen Booten belegt. Wir gehen an einem reparaturbedürftigen Schwimmsteg, der anscheinend von einer Fischzuchtanlage stammt. Als Platz für die Nacht geht es, Landgang ist nicht möglich.

### **Fr. 24.07.09 nach Lødingen 50 sm**

Wir wollen vorwärts kommen, stehen früh auf und legen gegen 7 Uhr bei heller Sonne ab. Bis 11 Uhr segeln wir langsam dahin. Bei Flaute angeln wir einen großen Dorsch, ausreichend für zwei Mahlzeiten. Dann ziehen Wolken auf und schließlich kommt Regen. Um 15 Uhr fahren wir durch eine hohe Brücke in den Tjeldsund, direkt darunter haben wir 2 kn Strom von vorn. Es soll noch schlimmer kommen. Bei der Enge Sandtorg werden es 4 kn gegen an. Unsere Geschwindigkeit über Grund fällt zeitweise unter 2 kn. Ich versuche, dicht an der Innenkante zu fahren, gerate da vorübergehend in einen Neerstrom. Wir hätten irgendwo anlegen und abwarten können, dann hätten wir unser geplantes Ziel Lødingen aber noch später erreicht. Gegen 21 Uhr fahren wir bei

Regen und Niedrigwasser durch eine sehr schmale Einfahrt, Tiefe nur wenig über 2 m. Der Gästeschwimmsteg ist belegt, die anderen Schwimmstege sind alle durch Türen zum Land hin verschlossen. Längsseits an einer HR 37 finden wir Platz, an Bord ist niemand mehr zu sehen. Auch wir gehen schlafen, nachdem ich das Landstromkabel ausgebracht habe.

### **Sa. 25.07. und So. 26.07.09 zum Stetind und weiter nach Hamarøy 66 sm**

Vormittags duschen wir, es regnet noch immer. Beim Rückweg rutscht Heidi auf der infolge Niedrigwasser steilen und regennassen aus Stahlblech gefertigten Schwimmsteg-Brücke aus und verletzt sich sehr unangenehm am Ellbogen. Es blutet sogar durch den Verband. Gegen 11 Uhr erscheint der Eigner der HR 37, er will in einer Stunde ablegen. Heidi geht derweil zur Touristinformation, ich bleibe und bereite unser Ablegen vor. Als sie zurückkommt, ist ein Platz frei geworden, wir legen um. Im Ort gibt es ein Telemuseum, wir gehen noch hin. Lødingen war seit 1875 die Hauptzentrale der seit 1860 ausgebauten Lofoten-Telegrafenerleitung. Die Nachrichtenübertragung erfolgte per Morse-Code. Vor drei Jahren haben wir das Museum am anderen Ende in Sørvågen besucht, von wo noch eine Funkverbindung bis zur Insel Roest am äußersten Ende der Lofoten bestand. Ein anderer Teil des Museums zeigt das traditionsreiche Lotsenwesen hier am inneren Vestfjord. Um 14.40 Uhr legen wir bei Sonne ab. Jetzt haben wir Hochwasser, die Zufahrt ist 6 m tief. Wir setzen Segel und nehmen Kurs zunächst nach Süden, dann nach Osten bis zum Fuß des Stetinds, genannt Amboss der Götter. Es ist ein beeindruckender Berg. 1386 m ragt er am Ende des Steffjordes steil in die Höhe. Auf der Hinfahrt müssen wir viel kreuzen, Fallböen bis zu 30 kn, 7 Bft, kommen aus den Tälern und von den Berghängen. Ständig dreht und wechselt der Wind, ich habe noch Vollzeug drauf, als die Böen kommen. Am Fuß des Berges kann man ankern, uns ist es heute zu unsicher, wir machen kehrt. Wir haben weiter strahlende Sonne, die Temperatur bis 26°C. Dieser Tag war wieder ein besonderer Höhepunkt unserer Reise.

In der Nacht segeln wir zurück in den Vestfjord bis zur Insel Hamarøy. Knut Hamsun, der bedeutende norwegische Schriftsteller und Literatur-Nobelpreisträger von 1920, hat hier seine schwere Kindheit verbracht und auch später vorübergehend hier gelebt. Es gibt ein Museum, es ist der frühere Bauernhof seines Onkels, auf dem er als Kind arbeiten musste. Der Hof ist 1 km von unserer Ankerbucht entfernt. Die enge Zufahrt ist aufregend, innen eine zauberhafte Landschaft, darüber hohe Berge. Die Sonne war nachts unterwegs schon verschwunden, als um 4.45 Uhr der Anker fällt, scheint sie wieder. Wir schlafen ein paar Stunden. Als ich das Schlauchboot klar mache, kommt ein Mann in einem Angelkahn mit Außenborder vorbei, dreht interessiert eine Runde. Wir machen uns bekannt, er heißt Oddvaer. Er will nicht zum Angeln, sondern Moltebeeren für seine Frau pflücken. Er ist hier geboren, hat ein Ferienhaus hier. Wir zeigen ihm kurz unser Boot, dann rudern wir an Land. Es ist hochsommerlich warm. Wir finden das Museum, ich hatte vorher meinen PDA-Straßen-Navigator befragt. Das Haus ist weitgehend im Originalzustand, wird noch renoviert. Wir sind gerade wieder an Bord, da kommt Oddvaer zurück. Heidi hatte ihm ein Flensburger Bier geschenkt. Wir bekommen eine Schüssel Moltebeeren für unsere Freundlichkeit.

### **So. 26.07. und Mo. 27.07.09 nach Helligvaer 66 sm**

Um 14 Uhr starten wir wieder, die Ausfahrt ist jetzt bekannt, Heidi steuert, ich überwache den Kartenplotter. Anfangs haben wir frischen Wind und Sonne. Wir segeln entlang der Küste, neben uns fast 1000 m hohe imposante Berge, dazwischen kleine Buchten. Der Wind wird schwächer, immer häufiger starten wir den Motor. Dann kommt er um 22.30 Uhr plötzlich von vorn, ab dem Leuchtturm Flatøy kreuzen wir. Um 1 Uhr nachts ist Flaute, Motor an. Heidi übernimmt die Wache, ein kurzer Segelversuch bringt uns nicht vorwärts. Um 5 Uhr bin ich wieder wach, Nebel kommt auf. Vor Helligvaer beträgt die Sicht vielleicht nur 100 bis 200 m. Felsen sehen wir nur schemenhaft beim Vorbeifahren. Eine Fähre und ein Fischerboot, die vom AIS angezeigt werden, bekommen wir nicht zu Gesicht. Mit Radar und Kartenplotter geht es im Slalom zwischen den Inseln hindurch. Innen öffnet sich ein kleiner Fischerhafen, an einem privaten Schwimmsteg binden wir an. Heidi findet einen Mann, wir können bleiben. Nachmittags werden wir zu einer Kaffeerunde eingeladen. Es sind Norweger, zwei Familien mit Kindern aus Oslo, z. T. hier geboren. Sie haben neue Ferienhäuser gebaut, viel Arbeit damit. Ich aktualisiere den Reisebericht, das Versenden über Mobilfunk macht Probleme. Heidi fährt derweil mit der anderen Familie per Boot zum Einkauf. Abends im Hafen angele ich in wenigen Minuten mehrere Fische, Proviant für drei Tage. Nach einer kurzen Inselwanderung gehen wir müde zu Bett.

### **Di. 28.07.09 nach Støttvaer 43 sm**

Nach dem Abschied von den Norwegern legen wir nach 10 Uhr ab. Zunächst geht es 4 sm wie in einem Kanal quer durch die Inselwelt. Wir segeln südwärts in einem offenen Seegebiet bei frischem Wind aus Südost, Anliegerkurs, ein Reff, außen vorbei an den Inselgruppen Bliksvaer und Fleivaer. Ab 12 Uhr nimmt der Wind ab, ausreffen Genua, dann Flaute und motoren. Nach 1 ½ Stunden frischt es plötzlich auf, eine Regenfront mit bis zu 30 kn Wind kommt von vorn. Wir sind auf der Außenseite von Fugløyvaer, wollten die Nacht nach Myken durchsegeln. Der Weg ins geschützte Innenfahrwasser ist durch viele kleine Inseln versperrt, umkehren wollen wir aber nicht. So kreuze ich stundenlang mit zwei Reffs und Fock gegen 15 bis 20 kn Wind und zunehmender Welle in Richtung des markanten Berges Kunna. Gegenüber auf Støttvaer ist ein geschützter Hafen. Wir erreichen ihn bei inzwischen abnehmendem Wind um 21 Uhr. Der Gästeschwimmsteg liegt versteckt hinter einer Landzunge. Im Vorhafen von Støtt hatten wir zunächst mit halber Bootslänge hinter einem Motorboot an einem kleinen privaten Ponton angebunden, dann den Hafenplan und die Beschreibungen genauer

studiert. Für den Standardpreis 100,- Kr. sind Strom und Wasser inklusive. Duschen und Waschmaschine sind in der Halle einer ehemaligen Fischannahmestelle. Eine Dieselpumpe ist direkt neben unserem Boot. Am nächsten Morgen fülle ich meine Tanks wieder auf, bezahlt wird im Kaufmannsladen. Ein altes Ehepaar, ich schätze beide ca. 80 Jahre alt betreiben ihn.

### **Mi. 29.07.09 nach Myken 31 sm**

Der heutige Tag entschädigt uns. Die Sonne scheint, variabler angenehmer Wind aus NW bis NO, kurze Flaute, bringt uns zu der weit draußen im Meer liegenden idyllischen Inselgruppe Myken. Durch eine schmale Einfahrt geht es in einen geschützten Sund. Am Schwimmsteg ist zwischen zwei Motorbooten eine Lücke, gerade lang genug für die Libra. Dort liegen zwar dicke Festmachertrassen. Ein Einheimischer, der gegenüber an seinem Boot arbeitet, begrüßt uns und stellt sich als Elias vor. Er meint, er habe Wasser im Tank, ich helfe mit dem Akkuschauber zwei Kreuzschlitzschrauben zu lösen. Abends liegt an seinem kleinen Boot ein Fischkutter längsseits, ich nehme an, wir liegen an dessen Platz. Auf Myken leben im Sommer 40 Menschen, im Winter bleiben 12. Es gibt eine Schule für ganze vier Kinder. Die Häuser sind gepflegt, es gibt ein Cafe. Den Ort hat man in weniger als einer Stunde besichtigt. Auf der Nachbarinsel ist ein Leuchtturmhaus, es wird touristisch genutzt.

### **Do 30.07.09 bis Sandnesjøen mit Zwischenstop auf Husøy, Inselgruppe Traena und vorbei an der Felseninsel Lovund 60 sm**

Wir haben den Wecker gestellt, legen um 5 Uhr ab. Für morgen ist Starkwind angesagt. Heute haben wir meist leichten Wind aus NO, später auffrischend, abends dann auch schon stark aus SO. Die Sonne scheint, nur nach dem Ablegen nieselte es etwas. Mittags sind es über 20°C. Nach 22 sm erreichen wir Husøy, Hauptort der großen Inselgruppe Traena. Am Hafen steht ein Globus auf einem Sockel als Polarkreismonument. Der Polarkreis 66°33' N liegt für uns hier schon 2 sm hinter uns. Innerhalb von drei Stunden besichtigen wir die Kirche, ein kleines Heimatmuseum und wandern zu der von zwei norwegischen Künstlern gestalteten Pedder-Dass-Kapelle. Von hier blickt man zu der weit sichtbaren 331 m hohen Felseninsel Sanna. Auf dem Gipfel ist eine Radarstation, davor einige Häuser und ein kleiner Hafen. Gegen 15 Uhr legen wir wieder ab, hatten als nächstes Ziel die 619 m hohe Insel Lovund. Durch ein Gewirr von vielen kleinen Inseln fahren wir jedoch am Hafen vorbei, wollen wegen der Wetteraussichten noch Sandnessjøen am inneren Weg erreichen. Der Wind hat schon zugenommen, neben der hohen Insel ist im Windstau jedoch Flaute. An der Nordspitze der großen Insel Dønna springt der Wind plötzlich um, kommt mit bis zu 20 kn von vorn. Zunächst segle ich mit der Genua aber einem Reff im Groß weiter. Dann wechseln kurze Flauteperioden und Böen bis 25 kn. Inzwischen habe ich die Kreuzfock gesetzt, muss die Böen konzentriert aussteuern, mehrfach wenden. Erst nach Mitternacht erreichen wir Sandnessjøen, fahren in den Kleinboothafen des Bootsklubs. Es ist schon relativ dunkel, die Zeit der Mitternachtssonne ist leider vorbei. Erschöpft gehen wir schlafen.

### **Fr. 31.07.09 nach Igerøy bei Vega 28 sm**

Heute ist den ganzen Tag Starkwind im Hafen mit Böen über 30 kn aus Ost. Das wäre zwar unsere Windrichtung, aber doch etwas zu viel. Wir warten ab, ich gehe in den Ort, um Geld zu holen, komme zum Stadthafen. Dort liegen auch Sportboote, der Platz ist unruhiger als im Bootsklub. Von einem Fischkutter kaufe ich „Ferske Reeker“, frische Shrimps, unser Mittagessen. Ich nutze die Zeit für den Reisebericht. Am Nachmittag geht Heidi auch noch in die Stadt, besichtigt die Kirche und macht Shopping. Erst gegen 19 Uhr entschließen wir uns abzulegen. Zwei Stunden schiebt uns der Wind, dann ist Flaute, Motor an. Gegen 23 Uhr frischt es plötzlich auf, bis 20 kn, der Wind aber von vorn. Inzwischen hatten wir als Zwischenziel Igerøy bei Vega ausgesucht, es sind noch reichlich 10 sm. Statt stundenlang zu kreuzen fahren wir mit Motor weiter, müssen mehr Gas als sonst geben, haben auch Strom von vorn. Nach Mitternacht erreichen wir den Wegpunkt vor dem Hafen, es ist dunkel, keine Einfahrt vor dem bewaldeten Ufer zu sehen. Der Kartenplotter zeigt auf der elektronischen Seekarte die schmale Bucht, in der sich der Hafen befinden sollte, zeigt aber keine Einzelheiten, wie die Mole, statt dessen einen Felsen, auch nicht den Fähranleger rechts, an dem eine beleuchtete Fähre liegt. Wir suchen dort, kein Hafen. Heidi holt das Hafenhandbuch, keine Informationen zur Ansteuerung, aber der Fähranleger neben dem Hafen ist eingezeichnet. Mit Echolot tasten wir uns am Ufer entlang vorbei an einer Felseninsel und mit Stangen markierten Unterwasserfelsen. Dann sehen wir die Mole, an deren Ende die schmale Einfahrt sein soll. Dort liegt noch eine alte Schute als Wellenbrecher, wenige Meter neben dem felsigen Ufer gegenüber geht es in den engen Hafen, gleich vorn der Schwimmsteg. Der ablandige Wind drückt den Bug weg, bevor Heidi mit der Leine absteigen kann. Ich fahre rückwärts zum Steg. Da kommt aus dem gegenüberliegenden Segelboot ein Norweger und nimmt uns die Leine ab, hilft das Schiff längsseits anzubinden. Es ist inzwischen 2 Uhr nachts.

### **Sa. 01.08.09 nach Brønøysund/Buholmen 13 sm**

Wir nutzen auf Igerøy die Gelegenheit zum Wäschewaschen, können auch duschen. Vom Fähranleger führt die Autostraße auf die große Insel Vega. Wir machen eine kleine Wanderung in die waldreiche Umgebung. Der Norweger vom Nachbarboot, einer moderne Nauticat 321, war mit dem Fahrrad unterwegs, er segelt allein, ist 41 Jahre alt, lebt allein und ist von Beruf Starkstromingenieur. Als wir nach 16 Uhr ablegen ist noch immer

Flaute. Die Hälfte der 13 sm bis Brønøysund fahren wir mit Motor, erst später schiebt uns leichter nördlicher Wind.

Wir sind von „Herbi“ auf seine Insel Buholmen gegenüber vom Hafen eingeladen. Auf der Hinfahrt hatten wir seine Bekanntschaft gemacht. Er empfängt uns, hilft beim Anbinden an seinem Schwimmsteg. Anschließend verbringen wir den Abend mit angeregter Unterhaltung. Auf Wunsch seiner Eltern übernahm er deren Lebensmittelgeschäft bei Bonn, hat später bei Regierungsempfängern Essen und Getränke geliefert. Seine zweite Frau, eine Norwegerin aus einer vermögenden Familie, hat er auf Mallorca kennen gelernt und ist als Rentner nach Norwegen gezogen. Nach 20jähriger glücklicher Ehe ist seine Frau vor einigen Monaten nach längerer Krankheit verstorben. Ein Haus in der Nähe von Oslo hat er inzwischen verkauft, will sich hier auf Buholmen neu einrichten, alles umbauen. Er selbst hatte eine Bypass-Operation, ist übergewichtig, beobachtet die Vögel und hat eine niedliche kluge Katze. Oft hat er deutsche Gäste, die zum Angeln kommen. Seine norwegische Familie besitzt weitere Inseln in der Umgebung. Am nächsten Morgen nach einem gemeinsamen Frühstück legen wir wieder ab. Bei aller Sympathie, es war für uns der Einblick in eine Welt, die nicht die unsere ist.

### **So. 02.08.09 nach Rørvik 48 sm**

Wir sind um 10 Uhr gestartet, haben zunächst leichten Wind und Sonne. Ein Angelversuch bleibt erfolglos. Im Verlauf des Tages frischt es auf, Wind bis über 30 kn ablandig aus Südost. Die Libra rast, zuweilen um 7 kn, dazu eine Temperatur bis 24°C, herrliches Segeln. Erst kurz vor Rørvik wird es ruhiger. Um 21.30 Uhr legen wir in dort an. Eine Weiterfahrt nachts über die Folla ist uns zu riskant. Vor uns liegt ein Boot mit zwei jungen Männern, der eine ist Medizinstudent. Sie machen ihre Bordfahrräder klar. Ich bin müde, gehe schlafen. Wir brauchen passendes Geld für die Hafenumkleidung. Heidi geht zum Geld wechseln in die Stadt, alles ist zu. In einem Pub kann sie wechseln und trinkt ein Kilkeny-Bier. In der Unterhaltung mit einem norwegischen Segler und berichtet sie von unseren Reisen. Stolz erzählt er, er wäre auch von Kirkenes nach Cuxhafen gesegelt.

### **Mo. 03.08.09 nach Saetervika 37 sm**

Um 10 Uhr legen wir ab. Der Wind wird heute immer schwächer, trotzdem segeln wir die meiste Strecke. Gegen Abend machen wir eine Angelpause, ein Dorsch und ein Lumb sind die Ausbeute. Zur Abkürzung fahren wir durch die enge Auksundleia, dann die Buholmraasa nach Saetervika, Anlegen 20 Uhr. Gegenüber liegt ein Boot aus Berlin, die SY „Dakla“. Wir kennen Dagmar und Klaus bisher nicht persönlich, wissen aber durch den Fahrtenwettbewerb von ihren früheren Reisen. Wir müssen noch unsere Fische verarbeiten, dann sitzen wir bis nach Mitternacht an Bord ihrer komfortablen Måloy 106.

### **Di. 04.08. und Mi. 05.08.09 nach Titran, Insel Frøya 82 sm**

Wir schlafen aus. Morgens ist kaum Wind. Die „Dakla“ verlässt früh fluchtartig den Hafen. In der Nacht war eine große Bavaria mit zwei jungen anscheinend unerfahrenen Männern aus Trondheim bei ihnen unsanft längsseits gegangen. Die Norweger hatten sie aus dem Schlaf geklopft, wollten beim Anlegen geholfen werden. Wir frühstücken. Den Fisch von gestern muss ich noch filetieren. Wir starten 2 Waschmaschinen, gehen Einkaufen im Landhandel. Einen Teil der Wäsche trocknen wir auf der Leine. Heidi macht ein opulentes Mittagessen. Dann muss sie noch Ansichtskarten zum Briefkasten bringen. Beim Ablegen in Rørvik haben wir im Vorhafen ein blaues deutsches Segelboot längsseits an einem Trawler gesehen. Heute läuft es in Saetervika ein und geht auch hier gleich an einen Fischkutter. Heidi geht hin. Das Seglerehepaar von der SY „Ree“ ist aus Niendorf bei Travemünde. Sie hatten geankert, bis morgens Wind aufkam.

Es ist fast 16 Uhr als wir endlich ablegen. Bei Sonne und schwachem Wind läuft wiederholt der Motor. Wir nehmen nicht den Innenweg, fahren vorbei an kleinen Felseninseln hinaus Richtung Frohavet. In der Nacht scheint der Vollmond, der Leuchtturm Halten blinkt. Wir wechseln uns mit der Wache ab. Am Vormittag setze ich bei raumem Wind den Blister. Der Wind dreht auf achterlich, ich baume den Hals des Blisters aus. Später muss ich halsen, mit dem Blister eine mühselige Prozedur, beim Spinnaker hätte ich nur den Baum schiffen müssen. Nachmittags segeln wir 2,5 Stunden mit dem Spinnaker bis abends der Wind zu schwach wird. Nach erfolgreicher Angelpause erreichen wir um 21 Uhr den alten Fischerhafen Titran auf der Westseite der Insel Frøya, nördlich der großen Insel Hitra. Ein junges norwegisches Ehepaar, zwei kleine Kinder, liegt mit einer nagelneuen Bavaria am Schwimmsteg. Der Mann hilft beim Anlegen, wir werden zu ihnen an Bord eingeladen. Er ist Kapitän, fährt ein Versorgungsschiff zu den Ölplattformen, ist hier geboren. Sie ist Schwedin, arbeitet als Physiotherapeutin in Trondheim. Beim Wein wird es wieder nach Mitternacht.

### **Do. 06.08. und Fr.07.08.09 nach Ona 74 sm, weiter bis Ålesund 29 sm**

Früh regnet es. Der Hafen wirkt verlassen, von Fischerei nicht mehr viel zu merken. Erst nach einem Hinweis von unserem Bootsnachbarn hole ich den Schlüssel für WC und Dusche bei einem älteren Mann im Haus gegenüber. Es gab kein Hinweisschild, nur wie viel per Briefkasten zu bezahlen ist: 50,-Kr. fürs Boot, je 20,- Kr. für Strom und Duschen. Mittags legen auch wir ab, es regnet nicht mehr. Der östliche Wind 10 bis 15 kn schiebt uns, ich baume die Genua aus. Wir nehmen einen Kurs außen von allen Inseln und Untiefen quer über die Hustadvika Richtung Bud. In der Nacht reißen die Wolken auf, der Vollmond kommt hervor. Früh morgens vor Bud überholt uns ein großes Kreuzfahrtschiff, es ist die „Costa Magica“. Vor einem Monat ist Heidis jüngste Schwester mit diesem Schiff von Kiel zum Nordkap und nach Island gefahren. Am Nordkap haben wir uns um einen Tag verpasst.

Mitten im Schärenrögel liegt die malerische Leuchtturminsel Ona. Für drei Stunden unterbrechen wir die Fahrt, legen dort an. Zwei Motorboote haben sich breit gemacht, für uns ist die Lücke zu klein. An dem größeren gehen wir längsseits. Die Eigner sind ein älteres Ehepaar aus Molde, die Stadt der Rosen. In der Plicht steht ein großer Rosenstrauß auf dem Tisch. Heidi fragt nach der Bewandnis, die Frau erklärt, sie habe sich vor 10 Jahren das Rauchen abgewöhnt, ihr Mann schenkt ihr seitdem jede Woche einen Rosenstrauß. Sie staunen über unsere lange Reise. Eine knappe Stunde später legen sie ab. Mit einer Fähre kommen Touristen auf die Insel. Es gibt gleich zwei Keramikwerkstätten. Heidi sucht ein Geburtstagsgeschenk, die Preise sind ihr jedoch zu hoch. Vom Felsen mit dem Leuchtturm hat man einen schönen Ausblick. Einen Einkauf im kleinen Laden können wir mit EC-Karte bezahlen, einen Bankautomaten gibt es hier nicht.

Mittags segeln wir weiter vorbei an der Nachbarinsel Sandøya. Durch den Harøyfjorden geht es in Richtung Ålesund. Der Himmel zieht sich mit dunklen Wolken zu. Vor dem flachen Lepsøya-Riff frischt es auf, der Wind springt um und kommt mit 20 kn genau von vorn. Ich berge die Segel, fahre mit Motor gegen an, einen passenden Hafen gibt es in der Nähe nicht. Hinter der Enge beruhigt es sich etwas, wir können segeln. Die vorsorglich eingezogenen Reffs kann ich bald herausnehmen. Regen kommt Gott sei dank nicht mehr. Knapp zwei Stunden später um 20 Uhr erreichen wir Ålesund. Der Hafen ist ziemlich voll, wir finden einen Platz im vorderen Teil des Hafens. Wie vor drei Jahren gibt es noch immer keinen Strom, nur einen Wasserschlauch.

### **Sa. 08.08.09 Hafentag in Ålesund**

Hier ist wieder Internet verfügbar. Günstiges Wetter für Stadlandet soll erst am Montag sein. Der Himmel bleibt stark bewölkt, Regen kommt erst gegen Abend. Wir besichtigen das Fischereimuseum in einem alten Holzspeicher am Ufer. Es war bei dem verheerenden Brand 1904 verschont geblieben. Fast die gesamte Stadt ist damals abgebrannt, Menschen kamen nicht zu Schaden. Mit Hilfe auch aus dem Ausland und vom deutschen Kaiser Wilhelm II. wurde die Stadt im Jugendstil neu aufgebaut. Im Museum steht die Herstellung von Tran in früheren Jahren und der Export von Klippfisch im Mittelpunkt. Die Stadt hatten wir vor drei Jahren bei schönem Wetter kennen gelernt. Ich nutze die Zeit, den Reisebericht zu aktualisieren, Heidi kauft ein. Abends im Irish Pub „Dirty Nelly“ sitzen wir mit einer Gruppe von Norwegern zusammen, sie fragen uns interessiert über Einzelheiten unserer Reise aus.

### **So. 09.08. und Mo. 10.08.09 um Stadlandet nach Florø 98 sm**

Nach dem Frühstück gehen wir 8.30 Uhr in die Touristinformation am Hafen, ich will den Reisebericht an die Schiffergilde per Email schicken. Es gelingt nicht, die pdf-Datei vom USB-Stick als Anlage anzuhängen. Das Senden an den SSVR war am Abend zuvor über ein unsicheres und schwaches WLAN von Bord aus gelungen.

Eine Stunde später legen wir ab. Der Wind ist gleich Null. Wir machen eine Angelpause. Zwei Köhler reichen für die nächsten Tage. Erst hinter der Insel Runde mit dem bekannten Vogelfelsen können wir ab 17 Uhr segeln, kreuzen mit 2 bis 3 kn vorbei an der kleinen Leuchtturminsel Svinoy. Dort liegt in Lee ein norwegischer Segler vor Anker, Anlegen geht nicht. Erst um 23 Uhr liegt Stadlandet achteraus. Im Dunkeln den üblichen inneren Weg nach Maløy weiterzufahren ist uns zu schwierig. Der Wetterbericht von heute früh sagt SW 4 Bft, wir wählen den Weg über die offene See. Ab Mitternacht haben wir über 20 kn Wind zunächst aus SW direkt von vorn, später etwas günstiger aus SO. Ich wechsele auf Kreuzfock, lasse bei dem einsetzenden teils starken Regenschauern das volle Groß stehen, um gegen die Wellen anzukommen. Der Autopilot hält den Kurs schlecht, meistens steuere ich von Hand. Früh um 7 Uhr laufen wir in den Hellefjorden Richtung Florø ein. Der Starkwind und der Regen hören auf. Kurz nach 11 Uhr nach 26 Stunden legen wir dort an, sind bis vor den Schwimmsteg gesegelt. Über den inneren Weg um den Hornelen braucht man 2 bis 3 Tagesetappen, passendes Wetter vorausgesetzt. Kurz vor dem Hafen kam uns die HR „Kanaloo“ aus Berlin entgegen, wir waren uns in Hammerfest begegnet, wir noch auf der Hinreise nach Kirkenes, die „Kanaloo“ kam vom Nordkap. Ich hole etwas Schlaf nach, Heidi macht Mittag, danach Duschen und Wäschewaschen. Abends kommen erneut Regenschauer.

### **Di. 11.08. und Mi. 12.08.09 nach Haugesund 155 sm**

Wir stehen früh auf, legen um 7 Uhr ab. Die Regenschauer verziehen sich, Sonne und Wolken, bis 20° C haben wir heute. Der anfangs frische Wind um W wird später schwächer. Für die Ausfahrt wählen wir einen engen aber kürzeren Weg zum Solheimsfjorden als früher. Auf der Hinfahrt haben wir Boote beobachtet, die vor uns ankamen. Auch der folgende Weg nördlich von Atløya vorbei am Hafen Haerland ist für uns neu und interessant. Ab der Insel Alden steuern wir den Indre Steinsund an. Ernst von der „Aurora B.“ hat ihn uns als Erlebnis empfohlen. Der schmale Sund wird beiderseits von Felsen eingerahmt, einzelne kleine Inseln erfordern eine leichte Slalomfahrt. Immer wieder sind versteckte Häuser zu sehen. Dann kommt die engste Stelle, die Brückenpassage bei Hardbakke 15 m hoch. Zuvor ist eine mit beleuchteten Baken markierte Durchfahrt durch eine quer liegende Reihe von Felsen zu passieren. Mit dem Kartenplotter halte ich darauf zu. Ein Motorboot überholt uns und verschwindet in einer Lücke zwischen zwei größeren Felsen, dort ist aber keine Markierung zu sehen. Wir sind unschlüssig. Stangen sehen wir weiter rechts. Nach Kartenplotter befinden wir uns total daneben. Ich drehe zwei Kringel. Wenn ich nach dem Plotter fahre, sind vor mir Felsen. Wir betrachten das Kartenbild, die richtige Durchfahrt sind die Stangen. Der Plotter zeichnet einen Weg weiter rechts über die Felsen auf. Wir hatten das schon einmal bei Storkmarknes im Hafen erlebt. Zusätzlich zu meinem PDA habe ich den PC eingeschaltet. Dort läuft ein anderes Navigationsprogramm, auch hier der selbe Fehler. Nachdem wir

auch die niedrige bogenförmige Brücke mit ca. 1 m über unserer Mastspitze hinter uns haben, schaue ich noch einmal auf den PC. Dort sieht man oben die höher auflösbare Detailkarte, unten die normale Darstellung. Beide sind gegeneinander verschoben. Jetzt stimmt unsere Position wieder mit der Karte überein. Die C-Map-Detailkarte ist also falsch kalibriert. Auf dem Sognesjøen lege ich mich schlafen, habe zuvor den Autopiloten auf die Einfahrt zum Hjeltefjord gestellt und zu Heidi gesagt: „An der Ecke müssen wir den Kurs ändern.“ Als sie mich weckt, ist vor uns eine Leuchtturminsel. Heidi sagt: „Es ist der Sketten.“ Ich muss anluven, um daran vorbei zu kommen. Dann schaue ich auf die Karte, wir sind schon auf offener See, haben das Einbiegen in den Hjeltefjord verpasst. Spätestens südlich von der Insel Fedje könnten wir immer noch einbiegen. Abends würden wir vor Bergen sein. Nachts weiter zu fahren, wird navigatorisch schwierig. Wir müssten Anker oder vorher einen Hafen suchen. Wir könnten bei dem ruhigen Wetter aber auch einfach außen weiterfahren, wie schon auf der Hinfahrt. Das tun wir dann auch. Der Wind bleibt schwach, zusätzlich haben wir konstant 2 kn Strom von vorn, das ist der Golfstrom. Abends sehen wir hinter uns gleich drei Kreuzfahrtschiffe aus dem Fedjeosen kommen, als größtes die „Queen Mary 2“. In der Nacht wechseln wir uns ab. Ich sehe vorübergehend hell erleuchtet den Fløyen und Straßenzüge von Bergen. Gegen Morgen wird der Wind zu schwach, zumal immer noch Strom von vorne ist. Unter Motor fahren wir beim Leuchtturm Marstein wieder in die inneren Fahrwasser. Im Møkstrafjord können wir wieder segeln. Bei Bekkjarvik fahren wir durch eine Brücke. Danach queren wir den Selbjørnfjorden und segeln langsam östlich der großen Insel Bømlo weiter. Nach einer weiteren 36 m hohen Brücke sind wir ca. 17 Uhr im Bømlofjord. Wir müssen kreuzen. Regenschauer bringen vorübergehend frischen Wind. Etliche Boote überholen uns unter Motor. Auch für uns wird die Zeit knapp, wir wollen noch über die Sletta nach Haugesund. In der Nacht soll schon Starkwind kommen. Unter Motor fahren wir weiter und legen im Dunkeln um 22.30 Uhr in Haugesund an. Dort sind schon viele Boote versammelt, am Wochenende ist ein Jazz-Festival und eine Regatta. Wir liegen außen als drittes Boot an einer norwegischen Finngulf. Das Boot mit jungen Männern hat uns auf dem Bømlofjord überholt. Der Bootsname „Ollie“ führte bei uns zu einem Irrtum, es gibt ein deutsches Boot mit gleichem Namen. Trotz Regenschauer und Müdigkeit gehen wir an Land und trinken ein Bier.

### **Do. 13.08.09 nach Tananger 34 sm**

Windstärke 5 aus NW ist angesagt. In Sandnes bei Stavanger arbeitet Heidis Patenkind Volker aus Stralsund. Auf der Hinfahrt fiel ein Treffen aus, er war zu Hause. Auch diesmal will er morgen, Freitag Abend, wieder fahren. Trotz Starkwind legen wir um 12 Uhr ab, zuvor noch Einkaufen. Im Karmøysund schiebt uns der Wind über das glatte Wasser. Schwierig wird die Durchfahrt bei der Insel Kwitsøy. Von hinten laufen die Wellen, ich muss von Hand steuern. Die Zuordnung der vielen Felseninseln vor mir zu dem kleinen Kartenbild auf dem PDA ist schwierig, den PC haben wir nicht rechtzeitig gestartet. Eine Ansteuerhilfe sind die hohen Sendemasten. Bei ruhigem Wetter waren wir hier schon einmal gefahren. Von Nahem ist dann vieles bekannt. Auch vor Tananger sind Inseln und Untiefen zu umfahren. Wir segeln bis in die Hafeneinfahrt, dort können wir in Ruhe die Segel bergen. Am Kopfsteig liegt die SY „Wotan“ mit Hertha und Peter Steinberg aus Berlin. Wie vor drei Jahren legen wir uns an den Schwimmsteig des Hummeren-Hotels. Freudig werden wir von Hertha und Peter Steinberg begrüßt. Nach dem Klarschiff sind wir zunächst auf der „Wotan“. Als dann nach 20 Uhr Volker mit dem Auto eintrifft, sitzen wir alle noch lange bei uns an Bord zusammen. Volker bekommt zum Vergleich auch die „Wotan“ zu sehen. Als Junge war er auf unserem Jollenkreuzer „Emma“ von Stralsund nach Hiddensee mitgesegelt. Dort mussten wir einmal mehrere Sturmtage abwarten, Kontakt zu den Eltern war nicht möglich. Eine Ansichtskarte ging mit der Post erst ab, als auch wir wieder zurück segeln konnten.

### **Fr. 14.08.09 nach Egersund 41 sm**

Nach Duschen und Tanken legen wir 10.30 Uhr ab. Wiederholt waren Regenschauer niedergegangen, auch nach der Ausfahrt bekommen wir noch etwas ab. Der Wind ist launisch, anfangs Flaute und Motor, dann frischer Wind, Segelwechsel und reffen. Später hinter Jaerens Rev scheint auch die Sonne. Mit raumem westlichen Wind laufen wir um 18 Uhr durch das Sundsgabet in die Nordzufahrt nach Egersund ein. Noch über zwei Stunden segeln wir immer langsamer werdend. Ein norwegisches Boot unter Genua mit Kindern an Bord überholen wir kurz vor der engen Brückendurchfahrt. Von hier sind es noch 1,5 sm unter Motor bis in den geschützten Gästehafen. Wir wissen: nachts kommen Starkwind und Regen. Die „Wotan“ hatten wir im Fernglas weitersegeln sehen. Per SMS erfahren wir am nächsten Tag, sie sind im Rekefjord. Dort ist zwar ein neuer Schwimmsteig, das Sanitärgebäude ist im Bau. Wir haben Egersund vorgezogen, hier haben wir mehr Komfort, auch Internetzugang. Beim Anlegen „fischt“ Heidi mit dem Bootshaken eine nackte Puppe aus dem Wasser. Nach Waschen und Trocknen kauft sie am nächsten Tag für die Puppe einen blau-weißen Matrosenanzug.

### **Sa.15.08. und So. 16.08.09 Hafentage in Egersund**

Immer wieder regnet es. Heidi kauft zwischendurch ein. Wir waschen noch einmal Wäsche. Ich arbeite am Computer, surfen im Internet, Wetterempfänger auf Nord- und Ostsee umprogrammieren, dabei Erfahrungen berücksichtigen und die von der Herstellerfirma in der Schweiz gemachten Vorgaben modifizieren. Am Sonntagnachmittag machen wir eine Wanderung auf den schon bekannten Varberg. Heidi will die See sehen. Bei kurzen Regenschauern stellen wir uns unter, der Wind weht. Solches Wetter hatten wir vor drei Jahren hier schon einmal für mehrere Tage. Abends haben wir Besuch an Bord: Einhandsegler Hans von der SY „Liberty“, eine Neptun 28, Heimathafen bei Bremen, er wohnt bei Osnabrück, ist 73 Jahre alt. Auch er muss abwarten, will

wenn möglich nonstop nach Helgoland. Wir zeigen ihm unseren Film über Schottland. Er will evtl. nächstes Jahr dort hin. Vor ca. 20 Jahren war er schon mal bis Südamerika. Als wir Montag früh ablegen, bleibt er noch in Egersund. Später hören wir, er ist auch gefahren.

### **Mo. 17.08. und Di. 18.08.09 nach Saeby/Dänemark 195 sm**

Das Wetter sieht freundlich aus. Der Wetterbericht sagt Utsira Süd NW-N 5, Schauerböen, Skagerrak W 6, später 7, bis morgen Mittag Osteil abnehmend 4. Wir legen um 10.30 Uhr ab, andere Boote sind schon weg. Vorn am Steg klemmt eine Leine, aus der Flussmündung kommt Querstrom. Eine Reelingstütze bleibt am Nachbarboot hängen, hat einen Bogen. Später kann ich sie wieder gerade biegen. Auf der offenen See steht noch eine ziemliche Welle. Der Wind kommt schräg von hinten, schiebt uns, die Fock hinter dem Großsegel ist fast wirkungslos. Anfangs hatte ich 2 Reffs eingezogen, nehme bei 15 kn Wind bald eines raus. Kurz nach 15 Uhr liegt Lista querab, wir wollen möglichst Kap Lindesnes runden. Der Wind und die Welle nehmen zu. Ich berge gegen 18 Uhr das Groß. Von vorn kommt ein Frachter genau auf uns zu, will anscheinend links vor uns vorbei. Ich muss zum Ausweichen halsen, danach wieder zurück und nehme Kurs auf Lindesnes. Eine halbe Stunde später liegt das Kap mit dem Leuchtturm querab. Zunächst fahren wir parallel zur Küste, die See wird ruhiger. Um 20.45 Uhr liegt Mandal querab, wir könnten hier die Nacht verbringen. Der 5 Tage-Wetterbericht verkündet ab Mittwoch Wind um Süd. Das wäre auf dem Kattegat von vorn. Wenn wir morgen früh weitersegeln, erreichen wir Skagen erst in der Nacht. Segeln wir jetzt weiter, kommen wir am Tage an. Ich kann Heidi überzeugen. Bis 23.30 Uhr übernimmt sie die Wache, dann ich. Der Autopilot steuert trotz der zunehmenden Wellenhöhe zuverlässig, allerdings ändere ich zwischenzeitlich den Kurs etwas nördlicher. Die Fock zieht das Boot. In der Nacht verziehen sich die Wolken, sternklarer Himmel über uns, der Mond nur als schmale Sichel voraus. Das Boot läuft oft über 7 kn, als Spitze wurden 9,2 kn registriert. Etliche Schiffe ziehen in beiden Richtungen an uns vorbei, mit der Zeit entfernen wir uns von deren Route. Im Rhythmus von ca. 2 Stunden wechseln wir die Wache. Es schaukelt gewaltig. Da wir mit den Wellen laufen, kommt jedoch kein Tropfen Wasser ins Boot. Am Morgen kommen uns einige Fischkutter in die Quere, einem muss ich ausweichen. Im AIS fährt er „unter Motor“, zieht auch kein Netz, nach KVR hätte er uns ausweichen müssen. Vor Skagen wird der Schiffsverkehr dichter, es gibt keine Probleme. Um 15 Uhr runden wir Skagens Rev, eine weit nach Osten sich ständig verlängernde Landzunge. Vor 24 Stunden waren wir noch bei Lista, als **Etmal 141 sm, 5,9 kn Durchschnittsgeschwindigkeit**, größtenteils nur mit Fock 1. Jetzt haben wir halben Wind, ich ziehe auch das Großsegel, muss das 2. Reff einziehen. Eigentlich ist auch das zuviel, ziehe später auch das dritte ein. Nach Skagen in den Hafen hätten wir den Wind genau auf den Kopf. Vor drei Jahren bei gleichen Bedingungen habe ich unter Motor für die 4 sm über 2 Stunden gebraucht. Ich wäre gerne Richtung Göteborg mit dem bisherigen Kurs abgelaufen, es würde uns aber dunkel werden. So geht der Teufelsritt auf dem „Katzenloch“ weiter vorbei an Frederikshavn nach Saeby. Hier finden wir eine nette kleine Stadt und eine saubere moderne Marina vor. Um 20 Uhr legen wir an, wechseln dann noch den Platz. Die Hafengebühr bezahlt man am Automaten, allerdings werden nur Kreditkarten, keine EC-Karten akzeptiert. Bis 35 Fuß Bootslänge sind in 160,- DK Duschen und Strom inklusive. Für drei Tage waren es später 83,-€ vom Konto. Auch Internet über WLAN ist verfügbar.

### **Mi. 19.08. und Do. 20.08.09 Hafentage in Saeby**

Der Wind hat wie erwartet auf SO gedreht, ungünstig für uns. Die Sonne scheint. Heidi hat beim Duschen Kontakt zu einem dänischen Ehepaar angeknüpft. Sie liegen mit einem großen Stahlschiff vor uns, es hat 2 kurze Masten, hinten auch ein Segel. Sie haben einen Schäferhund an Bord. Wir machen zusammen eine Radtour. Der Hund ist bald müde, sie kehren um. Wir fahren die mit 13 km ausgewiesene Route südlich des Ortes. Unterwegs pflücken wir Pflaumen und im Wald Blaubeeren. Auf dem Rückweg kommen wir an einer Bernsteinschleiferei vorbei. Eine Rarität ist ein Bernsteinklumpen fast so groß wie ein Fußball. Heidi kann nicht widerstehen, kauft eine Kette und ungeschliffene Labradorsteine. Abends bei uns an Bord zeigen wir den neuen Bekannten Lena und Klaus von der „Eurodike“ den Segelfilm über unseren Islandtörn vor 2 Jahren. Sie planen ihr Haus zu verkaufen und das Boot gegen ein Segelboot einzutauschen. Am Donnerstag schreibe ich am Bericht und verschicke E-Mails. Der Wind hat auf 6-7 Bft aus SO aufgefrischt, dagegen würden wir nicht ankommen. Heidi geht mit Lena einkaufen und auf dem Rückweg sehen sie ein Boot aus Kappeln, das Ölzeug hängt zum trocknen. Heidi fragt: „Wo kommen Sie denn heute her?“ Die Antwort: „Wir sind nach einer halben Stunde umgekehrt, kommt doch an Bord.“ Nachmittags machen wir eine Radtour zum Schloss Saebygård. Abends sind Brigitta und Alexander von der „Semele“ und wir bei Lena und Klaus auf der „Eurodike“ zu Gast. Dort zeigen wir die Fotos unseres Törns 2008 nach Schottland, Irland und England.

### **Fr. 21.08. und Sa. 22.08.09 nach Helsingør 113 sm**

Um 9.40 Uhr legen wir ab, „Semele“ und „Eurodike“ sind schon unterwegs. Es ist bewölkt, der Wind aus SW, zunächst schwach, nimmt erst tagsüber etwas zu. Eine halbe Stunde versuche ich vormittags mit dem Blister zu segeln, dann kommt Flaute, 1 sm Motorfahrt. Nachmittags kommt Sonne, der Wind dreht auf Süd, wir müssen kreuzen bis wir 18.20 Uhr Laesø achteraus haben. Jetzt segeln wir nach SO in Richtung Anholt und Helsingør. Gegen 22 Uhr übernimmt Heidi die Wache. Wolken ziehen auf, die Nacht wird stockdunkel. Der Wind frischt auf, ich berge die Genua und übernehme 23.20 Uhr die Wache. Um 2 Uhr sind wir SW von Anholt. Ich sehe den Leuchtturm am Hafen blinken. Vor uns erscheinen weiße Lichter und ich wundere mich, dass schon die Küste von Seeland zu sehen sein soll, es sind noch über 20 sm. Dann sehe ich ein grünes Licht an Backbord, finde in

der Karte aber keine Tonne. Es werden immer mehr grüne Lichter, es sind Positionslampen von Segelbooten. Jetzt wird mir klar, hier findet eine Regatta statt, und wir segeln in die gleiche Richtung. Ich ziehe die Fock, kann aber nicht mithalten. Ich wecke Heidi, sie hält die Lichter für den Hafen von Anholt, erkennt dann ein Segelboot, ich sage, es sind hundert. Die Anzahl bestätigt sich später im Hafen. Veranstalter dieser anspruchsvollen nur für Zwei-Mann-Crews ausgeschrieben Regatta von Helsingør nach Anholt und zurück ist die Bootszubehörfirma Watski. Im Hafen von Anholt ist eine Zwangspause von 3 Stunden, dann müssen die Boote raus und zurück. Es gibt in dieser Nacht ein weiteres Phänomen: Meeresleuchten. Das Heckwasser unseres Bootes fluoresziert wie ein Kometenschweif, darin blitzt und funkelt es. Die Bugwelle unseres Bootes ist trotz der Dunkelheit zu sehen und die Wellenkämme um uns leuchten weißlich. Früh gegen 5 Uhr macht Heidi wieder Wache, ich kann schlafen. Um 12 Uhr sind wir in Helsingør. Der Hafen ist brechend voll, wir liegen als viertes Boot außen im Päckchen. An Land ist ein Veranstaltungszelt, dort erfahren wir Einzelheiten über die Regatta, sehen aber kaum Segler. Die meisten schlafen an Bord. Abends ist Siegerehrung mit Essen für die Teilnehmer. Wir essen an einem Imbissstand, bezahlen die Hafengebühr 125,- DK an einem Automaten mit Kreditkarte und gehen zum nahen Schloss Kronborg. Bei der Besichtigung beschränken wir uns auf das Schifffahrtsmuseum. Es sind Unmengen von Schiffsmodellen und Bilder zu sehen, dazu die Daten und Schicksale der Schiffe. Das Schloss war vom 16. bis Ende des 18. Jahrhunderts Festung und Wohnsitz der dänischen Könige, danach nur noch Kaserne. Erst ab 1924 wurde es als Museum rekonstruiert, mit dem Versuch, den früheren Zustand nachzubilden. Im Anschluss an die Schlossbesichtigung machen wir noch einen Rundgang durch die Stadt. Der Stadthafen ist Baustelle. Es sollen sowohl historische Teile der Festung wiederhergestellt werden als auch architektonisch moderne Gebäude entstehen.

### **So. 23.08.09 nach Kopenhagen 27 sm**

Beizeiten um 8.30 Uhr legen wir ab. Vorher hatten sich innen liegende schwedische Preisträger mit ihrem Regattaboot elegant herausgezogen. Der anfangs schwache Wind dreht von SW auf SO. Wir müssen wiederholt wenden. Es ist Sonntagswetter, viele Boote sind unterwegs. Nachmittags frischt es auf 15 bis 20 kn auf. Um 16.30 Uhr legen wir in Kopenhagen im Kalkbraenderi-Hafen an, finden glücklicherweise eine z. Z. freie Box mit grünem Schild. Die Batterien sind stark entladen, ich schließe das Landkabel an, 2 Ampere steht auf der Steckdose, die Sicherung fliegt raus. Kurzzeitig lässt sie sich einschalten, hält aber nicht. Erst als ich den Motor einige Zeit laufen lasse und per Lichtmaschine vorgeladen habe, hält sie. Die Hafengebühr von 140,- DK haben wir gerade in einem Briefkasten bezahlt, da kommt die Hafenmeisterin per Fahrrad. Auch wir machen unsere Fahrräder klar, Heidi will noch ins Tivoli. Zuerst jedoch fahren wir zu der bronzenen Meerjungfrau, dann vorbei am Schloss Amalienborg und zum Nyhavn im Zentrum. Den Tivoli kann ich zunächst auf meinem alten Stadtplan nicht finden. Wir waren 1991 auf unserem ersten Chartertörn mit Berliner Freunden dort. Seitdem waren wir an Kopenhagen immer vorbei gesegelt. Als wir dann die Fahrräder abstellen, ist der Eingang zum Tivoli noch um eine Straßenecke weiter. Inzwischen wird es dunkel, der Park ist bunt beleuchtet, viele Menschen, Rummel, Restaurants, Shops, ein Konzertsaal. Heidi ist beeindruckt von dem neu im türkischen Stil rekonstruierten Hauptgebäude. Sie hatte sich 10 Jahre vor der Wende für eine Prämie antiquarisch einen Teelöffel mit dem Abbild des Tivoli gekauft. Schon vor 18 Jahren waren wir abends nach dem Anlegen mit der S-Bahn hierher gefahren und sehr beeindruckt gewesen, wie die Kopenhagener spät abends hier noch mit Kind und Kegel unterwegs waren. Auf der Rückfahrt verfahren wir uns und sind nach einer Schleife wieder vor dem Tivoli. Gegen Mitternacht kurz vor dem Hafen fährt Heidi gegen eine Bordsteinkante und stürzt hinter mir mit dem Fahrrad. Es geht glimpflich mit Hautabschürfungen ab.

### **Mo. 24.08.09 nach Fakse Ladeplads 53 sm**

Wir wollen möglichst weit Richtung Rostock kommen, legen um 9 Uhr ab nach Frühstück und Duschen mit 5,- DK-Münze. Die Sonne scheint, der Wind kommt von vorn aus südlicher Richtung. Wir müssen mühsam kreuzen, haben sogar bis zu 2,5 kn Strom von vorn. Erst um 14 Uhr liegt Dragør mit dem Flugplatz und den am laufenden Band landenden Flugzeugen hinter uns. Danach dreht der Wind auf Ost und frischt auf 6 bis 7 Bft auf. Der Windmesser hat Böen bis 30 kn registriert. Der Wetterbericht besagte SO 4 bis 5, etwas zunehmend. Bei Stevens Klint habe ich schließlich 3 Reffs im Groß. Die Wellen werden immer höher und stehen genau auf die Hafeneinfahrt von Rødvig. Wir sehen zwei Boote dorthin fahren. Ich habe große Bedenken vor dem Einlaufen und das Anlegen in dem engen Hafen. Weiter westlich ist Fakse, wir waren früher schon einmal dort. Es gibt einen größeren Vorhafen und vor der Einfahrt östlich eine schützende Landzunge. Dafür müssen wir noch 10 sm weiter. Es wird flacher, Wassertiefe unter 10 m, die Wellen umso unangenehmer, richtige Grundseen, die das Boot zur Seite drücken. Bevor wir in die Tonnenreihe einbiegen, berge ich auf dem schwankenden Boot das Großsegel, viel war ohnehin nicht mehr gesetzt. Dann segeln wir unter Fock in den Vorhafen, starten dort den Motor, drehen eine Schleife, ich berge auch die Fock. Im Innenhafen hinter einer hohen Mole gibt es freie Boxen. Beim Anlegen nutzen wir eine bewährte Methode: Festmacherleinen vorher mit den Augen durch die Mittelklampe ziehen, zwischen den Pfählen aufstoppen, die Augen der Festmacher in aller Ruhe über beide Pfähle legen (kann man auch alleine machen), die Enden auf die Schotwischen und dann mit Motor in beide Leinen eindampfen. Durch langsames Fieren der Leinen kann man das Boot auch bei seitlichem Wind steuern und verhindern, dass es gegen das Nachbarboot treibt. Vor dem Steg belege ich die Leinen, der Motor bleibt auf Vorwärtsfahrt. Jetzt könnte ich auch alleine nach vorne gehen und beide Vorleinen belegen. Zum Schluss Motor

auf Rückwärts, das Boot hängt an den Vorleinen, man kann die Achterleinen eine nach der anderen hinten auf den Klampen belegen. Es wird dunkel, Heidi macht Abendbrot, der Hafenmeister kommt morgen früh 8 Uhr.

### **Di. 25.08.09 nach Klintholm/Møn 32 sm**

Nach dem Frühstück begrüßen wir den freundlichen Hafenmeister. Es kommen wohl nicht mehr allzu viele Gäste. Wir dürfen ohne Münzen duschen, bezahlen 130,- DK inklusive Strom. Die Steckdose hier verkraftet auch Mikrowelle mit Grill ca. 10 A. Wir hatten noch ein Stück Lachs aus dem Fischgeschäft in Helsingør. Im Supermarkt kaufen wir ein. Der Pfandautomat schluckt auch Plastikflaschen aus Norwegen. Um 11 Uhr legen wir ab. Leider ist heute der Wind schwach und kommt von vorn. Stundenlang kreuze ich durch die Faksebucht. Schließlich um 17 Uhr starten wir den Motor für die andere Hälfte des Weges. Andere Boote auch unter Motor überholen uns. Es wird dunkel als wir gegen 21 Uhr in Klintholm anlegen, neben uns die „Nauke“ vom Warnow-Yacht-Club aus Rostock.

### **Mi. 26.08.09 zum Heimatverein SSV Rostock 58 sm**

Um 6 Uhr wird es hell, wir legen ab, wollen unbedingt heute noch Rostock erreichen. Diesmal ist der Wind mit uns, kommt mit 15 kn, zuweilen über 20 kn aus West. Für 1,5 Stunden ziehe mal ein Reff ein. Unter der Küste von Falster wird das Wasser ruhiger. Oft läuft das Boot mehr als 6 kn, das ist Rumpfgeschwindigkeit hoch am Wind. Mit einer „Hundekurve“, weil der Wind auf WSW dreht und ich prophylaktisch vorgehalten hatte, erreichen wir kurz nach 12 Uhr das Gedser Rev. Normalerweise umgehe ich hier das Verkehrstrennungsgebiet Kadettrinne. Diesmal müsste ich kreuzen, kann aber mit Kurs nach Süden vorschriftsmäßig mit Kiellinie 90° queren und zugleich direkt die Hafeneinfahrt Warnemünde ansteuern. Lediglich ein Schiff kommt uns in die Quere. Durch Fieren des Großsegels nehme ich Fahrt aus dem Schiff, der Frachter passiert vor uns in sicherem Abstand. In 45 Minuten sind wir durch. Um 16 Uhr erreichen wir die Molen bei Warnemünde und segeln auf der Warnow weiter. Abends um 18 Uhr ist der Start zur Mittwochsregatta, die „Mea Culpa“ und die „Filow“ aus unserem Verein fahren vorbei, wir winken uns zu. Als erster war uns jedoch Joachim mit seiner „Plaisier“ begegnet. Die letzten 2 sm müssen wir mit dem Motor fahren, der Wind ist weg. Um 18 Uhr legen wir an. Auf dem Steg werden wir von unserem Vorsitzenden Dieter Dreischang und unseren Freunden Robert und Hanni mit einer Flasche Sekt begrüßt.

Wir sind wieder in Deutschland angekommen, nach 99 Tagen, davon 76 Fahrtentage (das waren 1013 Stunden im Mittel mit 4 kn). Wir haben 53 Häfen und Ankerplätze aufgesucht, 30 Nächte gesegelt, davon 17 bei Dunkelheit, 4 (wahre) Nacht- und Nebelansteuerungen vollbracht. Das GPS hat 4021 sm über Grund registriert, das ist neuer Rekord für uns. Der Motoranteil von 892 sm in 249 Stunden sind 22,2% der Strecke. In der Regel sind wir unter Motor nicht mehr als 4 kn gefahren, der Verbrauch liegt dann bei 1 Liter Diesel pro Stunde. Wir hatten keine ernsthaften Probleme. Ungünstiges Wetter haben wir in Häfen abgewartet. An technischen Problemen ist die gebrochene Eigenbau-Pinne beim Auflaufen vor dem Eidersperrwerk, der Ausfall meines 11 Jahre alten Autopiloten und das jahrelang nicht gewechselte verstopfte Dieselfilter zu nennen. Das alte Original-Großsegel hat an der Naht der untersten Lattentasche einen 5 cm langen Riss, der sich in den letzten Wochen trotz Starkwind nicht vergrößerte.