

## Norwegentörn SY Libra 2012

### **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

### **Vorbereitung der Reise**

Neben den üblichen Überholungs- und Pflegearbeiten sind folgende Arbeiten am Boot erwähnenswert:

- ◆ Neue AGM-Batterien für Kühlfach und Kocher, damit sind jetzt alle nach 6 bis 10 Jahre erneuert
- ◆ Wechselrichter 220V 1000W jetzt direkt auf Ausgang Lichtmaschine geschaltet
- ◆ Nachlackierung des Rumpfes mit farblosem Nano-Lack
- ◆ WLAN-Antenne (Lunatronic) im Masttop montiert
- ◆ Weiterhin Probleme mit dem Dieselkocher; Ausfall bei der Abreise, Reparatur unterwegs

An Bord sind sämtliche von früheren Reisen vorhandene Seekarten und Handbücher für Deutschland, Dänemark, schwedische Westküste und Norwegen.

### **Wetterinformationen je nach Verfügbarkeit**

- ◆ SAEL WE-FAX 501 mit programmierten Timern für DWD-Telex auf 147,3 kHz, 11039 kHz (deutsch) und 4583 kHz, 7646 kHz, 10100,8 kHz (englisch); Änderung der Timer je nach Seegebiet
- ◆ SAEL WE-FAX 501 mit programmierten Timern für DWD Fax auf 3855 kHz, 7880 kHz, 13882,5 kHz und Northwood Fax auf 2618,5 kHz, 2618.5 kHz, 8040 kHz, 11086.5 kHz; Bodenwetterkarten per USB zum PC
- ◆ Um Strom zu sparen, werden in den Empfangspausen des WE-FAX 501 sog. Sleep-Timer aktiviert
- ◆ NASA Weatherman Telex-Empfänger 147,3 kHz DWD, eingestellt auf zutreffende Seegebiete
- ◆ NASA Navtex-Empfänger 518 kHz (in UK auf 490kHz), eingestellt auf für Seegebiet zutreffende Station
- ◆ ZY GRIB-Daten aus dem Internet, wenn WLAN verfügbar bzw. LAN (Hafenamt) oder abgespeichert auf USB-Stick, wenn fremder PC mit Internet nutzbar ist
- ◆ UKW-Küstenfunkstellen in Norwegen (norwegisch)

Am Mittwoch dem 16. Mai haben wir Proviant eingekauft. Gestern am Himmelfahrtstag wurden aus der Wohnung die letzten Reisetaschen mit Kleidung und Reisebedarf an Bord gebracht. Abends kommt zum Verabschieden die Familie unseres Sohnes. Wir bleiben nachts auf dem Boot. Es gibt eine unangenehme Überraschung: der Dieselkocher arbeitet nicht mehr. Das ist nicht das erste Mal. Unsere Tochter hat kurz zuvor in Berlin Ersatz-Transistoren gekauft. Vielleicht gelingt mir unterwegs eine Reparatur, ansonsten haben wir einen Spirituskocher als Ersatz in der Backskiste.

### **Fr. 18.05. Vom SSV Rostock 54°05,6'N 12°07,6'E nach Burgstaaken/Fehmarn 54°25,2'N 11°11,2'E 41 sm**

Wir starten um 9 Uhr bei Sonnenschein. Mit Südwind segeln wir auf der Warnow mit ausgebaumter Genua. Später auf der Ostsee dreht der Wind auf Südost. Für 7,5 Stunden steht der Spinnaker bis vor die Ansteuerung nach Burg-Staaken. Um 18.20 Uhr ist das Boot fest. Unsere Freunde Erich und Siegrun fahren mit uns zu einem Restaurant. Ihr Boot „Ariane“ steht noch an Land. Erich war eine Woche vorher von der Leiter gefallen. Wegen einer Gehirnerschütterung war er drei Tage im Krankenhaus.

### **Sa. 19.05. nach Marstal auf Ærø 54° 50,9 N 010°31,4E 44 sm**

Wir frühstücken bei Siegrun und Erich an Bord. Um 10.35 Uhr legen wir ab. Eine Stunde später liegt die Fehmarn-Sund-Brücke achteraus. Leichter Wind kommt aus SE und schiebt uns. Auch heute nutzen wir den Spinnaker für 3,5 Stunden. Für einen Hafen im Kleinen Belt wird es zu spät. Der Himmel bezieht sich. Nach Wetterbericht sind Schauerböen möglich. Um 17 Uhr ändern wir den Kurs auf Marstal. Um 20 Uhr laufen wir in den Hafen ein. Beim Kocher habe ich die Ersatzleiterplatte eingebaut. Beim Einschalten bemerke ich ein Flackern der Kontroll-Lampen. Heidi kocht Kartoffeln. Als sie die Pfanne mit Gulasch aufsetzt, schaltet der Kocher ab und ist tot.

**So. 20.05. nach Årø sund 55°15,7N 009°42,5E 44 sm**

Morgens scheint wieder die Sonne. Um 9 Uhr sind wir aus dem Hafen und setzen Segel. Vormittags ist der Wind nur schwach. Trotzdem bleibt der Motor aus. Dann dreht der Wind auf Nord und frischt auf. Hoch am Wind, zwischenzeitlich mit einem Reff segeln wir in den Kleinen Belt. Dann ist wieder Flaute. 2 Stunden fahren wir mit Motor. Nach 20 Uhr legen wir in Årø sund an. Die Hafengebühr bezahlen wir am Automaten mit 15 Euro und einer 5-Kronen-Münze.

**Mo. 21.05. nach Skærbæk 55°30,7N 009°37,5E 21 sm  
und weiter nach Brejning am Vejle fjord 55°40,5 N 009°41,4E 22 sm**

Schon um 8 Uhr segeln wir wieder. Gegen den auffrischenden Nordwind kreuzen wir bald mit Fock und 2 Reffs. Bei Middelfart vor der Brücke haben wir über 20 kn Wind direkt von vorn. Nur mit Fock laufen wir nach Skærbæk ab und legen um 12.30 Uhr an. Im Ort holen wir Geld vom Automaten, kaufen ein und essen an einem Imbiss ein halbes Hühnchen mit Pommes.

Um 16 Uhr haben wir wieder abgelegt. Erst danach wären Hafengebühren fällig. Der Wind hat auf 15 bis 18 kn abgenommen. Unter Motor fahren wir durch die Brücken. Dann versuchen wir zu segeln. Am Ausgang zum Kattegat bei Fredericia haben wir Wind und Wellen von vorn. Wieder nehmen wir den Motor. Nach mehreren SMS hin und her mit unseren dänischen Freunden Lena und Claus wollen wir unbedingt Brejning erreichen. Im Vejle fjord rauschen wir mit bis zu 7 kn bei halbem Wind durch das glatte Wasser. Erst nach 21 Uhr sind wir im Hafen des Bootsclubs und gehen noch duschen. Die Hafengebühr legen wir in einen bereitliegenden Briefumschlag und dann in den Briefkasten.

**Di. 22.05. nach Kolby Kås/Samsø 55°47,7N 010°31,6E 32 sm**

Am Morgen kommt Lena mit dem Auto in den Hafen. Ihr Haus ist nur wenige Kilometer weg in abwechslungsreicher hügeliger Landschaft mit Blick auf den Vejle fjord. Eingebettet in grünem Laubwald sind überall schöne Häuser und ein Heim für Behinderte. Wir werden zu einem zweiten Frühstück eingeladen. Wir haben Lena und Claus vor 3 Jahren in Sæby kennen gelernt. Sie haben ein 16 t schweres komfortables Stahlboot. Es hat zwei Stummelmasten, den hinteren für einen Besan, jedoch nicht zum Segeln. Im letzten Jahr bei viel schlechtem Wetter waren sie damit an der deutschen und polnischen Ostseeküste. Sie haben ein über 5 ha großes Grundstück mit einem sehr luxuriös eingerichteten Haus. Es wurde neu aufgebaut, nachdem das frühere abgebrannt war. Jetzt planen sie wieder zu bauen, etwas kleiner. Lena malt recht individuelle Bilder. Claus ist ein erfolgreicher Versicherungsfachmann. Mittags verabschieden wir uns und legen noch ab. Hoch am Wind aus NE meistens mit 1 oder 2 Reffs erreichen wir spätabends gegen 22 Uhr Kolby Kås auf Samsø. Kreuzen durch die Nacht schenken wir uns. Die Stegplätze sind klein und mit einigen einheimischen Booten belegt. Wir gehen wie die anderen Gästeboote längsseits an eine Pier mit Gummireifen. Einen Hafenmeister sehen wir nicht mehr.

**Mi. 23. und Do. 24.05. nach Skagen 57°43,1N 010°35,2E 152 sm**

Wir wachen früh auf, die Sonne scheint. Ohne Frühstück fahren wir kurz nach 5 Uhr aus dem Hafen. Der Motor läuft wenig über Leerlauf. Mit Wechselrichter kochen wir uns Tee. Dann frischt der Wind weiter aus NE auf. Nachmittags nimmt der Wind ab. In großen Kreuzschlägen geht es nordwärts auf dem Kattegat. Bei Sonnenuntergang sind wir 10 sm südlich von Anholt. Wir erhalten eine SMS von unsrem Gildebruder Ralf Krischker. Mit seiner Frau Nicky sind sie dort kurz vorher mit ihrer „Maimiti“ in den Hafen gefahren. Nachts dreht der leichte Wind auf südliche, später auf westliche Richtung. Morgens sind wir querab von Læsø. Gegen 16 Uhr legen wir in Skagen an. Neben uns liegt ein Segelboot, an dem offensichtlich noch gearbeitet wird. Später kommt der Skipper. Er ist aus Våg auf Suduroy/Färøer. Er ist sehr verwundert, dass wir mit unserer kleinen „Libra“ schon mehrmals auf den Färøern und sogar nach Island waren. Das Hafensbüro ist geschlossen. Laufend kommen weitere Boote in den Hafen, Norweger und Schweden, die wohl über Pfingsten bleiben wollen. Ein großes Festival ist angesagt.

**Fr. 25. bis Pfingstsonntag 27.05. nach Egersund/Norwegen 58°27,2N 006°00,0E 185 sm**

Wir haben am Vorabend geduscht. Um 8 Uhr öffnet das Hafensbüro. Heidi bezahlt 200 Kronen für eine Nacht. Um 8.40 Uhr legen wir ab. Der Wind kommt schwach aus Ost. Bis um Skagens Rev fahren wir mit dem Motor. Ab Mittag segeln wir mit am Hals ausgebaumtem Blister, der Wind direkt von hinten. Gegen Abend dreht er über SE, SW später nach NW. Ich muss halsen und den Blister schiften. In der Nacht segeln wir zeitweilig nur mit 1 kn. Gegen morgen dreht der Wind zurück und frischt auf. Bis zum Nachmittag fahren mit einem Reff. Beim Kap Lindesnes ist wieder Flaute, wir fahren 1,5 Stunden mit dem Motor. Abends und in der Nacht kreuzen wir. Früh morgens müssen wir wieder motoren. Der schwache Wind kommt direkt von vorn. Der Wetterbericht prophezeit ab morgen Starkwind aus NW. Unter Motor könnten wir bis abends noch Tananger erreichen, entscheiden uns aber in Egersund einzulaufen. Vorher versuchen wir 2 Stunden lang zu angeln, wechseln den Standort, alles ohne Erfolg. Um 13 Uhr sind wir im Hafen. Wir gehen gleich duschen und essen in der kleinen Gaststätte am Hafen, weil der Kocher streikt.

### **Mo. 28.05. bis Mo. 04.06. Hafentage in Egersund (9 Nächte)**

Der Wetterbericht verkündet jeden Tag mit etwas auf und ab Starkwind 5-6 Bft, Böen bis 8 Bft und 9 Bft konstant aus NW bis N. Das bedeutet grundsätzlich den ganzen Tag rund 40 sm unter Motor zu fahren oder endlos zu kreuzen gegen den Wind über offenes Seegebiet vorbei an Jaerens Rev. Vorher gibt es für uns keinen akzeptablen Hafen. Wir beschließen, auf günstigere Bedingungen zu warten. Als nächste Aufgabe widme ich mich unserem Diesellocher. Gute zwei Tage versuche ich verzweifelt, die Ursache zu finden. Ich habe keine Schaltungsunterlagen. Nur mit einem Multimeter und durch Betrachten der Leiterzüge suche ich die Funktion zu ergründen. Die durchgebrannten Transistoren ersetze ich durch Drahtbrücken. Dann schließe ich nach und nach die Steckverbindungen an. Die Sicherung brennt durch. Warum? Spät am ersten Abend kommt die Erkenntnis, dass an dem fraglichen Transistor nicht nur der Heizlüfter-Motor und interne Teile der Schaltung liegen, sondern auch eine Draht-Schleife mit zwei Bimetallschaltern als Überhitzungsschutz. Die Isolierung eines Drahtes zum Heizungsdeckel ist durch einen scharfkantigen Grat am Blech durchgescheuert und macht beim Bewegen einen Masseschluss. Nach dem Isolieren startet der Kocher, die Glühkerze bekommt Strom und es wird in der Startphase Diesel mit maximaler Pumprate in den Verbrennungsraum gepumpt. Nach mehreren Minuten erfolgt die Abschaltung der Glühkerze. Statt in den Normalbetrieb mit regelbarer Pumprate über zu gehen, schaltet der Kocher ab. Nach wiederholten ergebnislosen Versuchen finde ich schließlich unter der Abdeckung des Potentiometers für die Heizleistungseinstellung einen abgebrochenen Draht. Nach dem Anlöten arbeitet der Kocher wieder. Ich löte noch den letzten verbliebenen Ersatztransistor ein. Damit funktioniert die selbsttätige Abschaltung des Kochers nach dem Abkühlen auch. Ich hoffe, dass nun die Serie der Ausfälle beendet ist.

Andere Segler, u. a. aus Schweden, Frankreich und Polen, warten ebenfalls. Neben uns liegt ein Ehepaar aus Wolfenbüttel, Barbara und Werner, mit einer Maalö 39 „Zarzura“. Später kommt Jockel Lehmann mit „Kreuz As“ vom WSV 21 aus Berlin mit seiner neuen Partnerin Hillu, und ein Ehepaar aus Schwerin, Ulrike und Dirk, mit einer Reinke „Mariposa“, die uns vom Hörensagen aus der Rostocker Verwandtschaft bekannt waren. Sie hatten genug vom Segeln bei Starkwind gegen an. Nach 2 Tagen läuft Jockel Lehmann aus, Ziel Stavanger. Wie wir später erfahren, brauchte er 14 Stunden. Es war sehr hart.

Bei Sonnenschein, aber meist frischem Wind, machen wir Wanderungen in die Umgebung. Als erstes steigen wir auf den Varberg mit schöner Aussicht. Das Meer hat weiße Schaumkronen. Abends sind wir wechselweise bei uns oder unseren neuen Freunden an Bord. Mehrmals wandern wir in einem nahe gelegenen Waldgebiet mit mehreren kleinen Seen und Wasserbassins. Am Sonnabend wollen auch wir wie andere vorher zum Eigerøy-Leuchtturm. Wir haben den Bus-Fahrplan, sehen dann, dass er nur Montag bis Freitag fährt. Also packen wir die Bordfahräder aus. Ab dem Parkplatz laufen wir über eine Stunde bis zum Leuchtturm und dann wieder zurück. Insgesamt sind wir mehr als 5 Stunden unterwegs.

Am Montag legen weitere Boote ab. Als wir Dienstag weiter segeln, treffen wir die „Kira“ aus Lübeck, ein Stahlboot von jungen Männern gechartert. Sie haben vor Anker gewartet. Ein französischer Trimaran liegt noch in der Ankerbucht. Die „Mariposa“ aus Schwerin, inzwischen mit Sohn Maik an Bord, ist nach 14 sm umgekehrt und nach Sirevåg abgelaufen.

### **Di. 05.06. bis Do. 07.06. nach Hardbakka, Indre Steinsund 61°04.4N 004°50,1E 212 sm nonstop**

Am Dienstag nach neun Nächten in Egersund legen wir um 9 Uhr endlich ab. An der Nordausfahrt ist noch ziemlicher Seegang. Der Wind kommt mit bis zu 15 kn aus NW genau von vorn. Mit 2 Reffs, später nur ein Reff und Fock 1 kreuzen wir. Die „Zarzura“ fährt mit Motor gegen an. Die „Kira“ bleibt langsam achteraus.

Nachmittags können wir bei westlich drehendem Wind um 10 kn mit Genua segeln. Um 18 Uhr passieren wir Jaerens Rev. Heidi übernimmt die erste Wache für eine Stunde. Als ich gegen Mitternacht übernehme, schläft der Wind ein. Bis morgens nach Sonnenaufgang läuft der Motor. Bei der Insel Utsira können wir mit leichtem Ostwind wieder segeln. In 5 Stunden schaffen wir 17 sm. Bis 14 Uhr fahren wir wieder 3 Stunden Motor, lassen ihn möglichst langsam laufen bei höchstens 4 kn Fahrt. Dann ist wieder zeitweilig frischer Wind aus Nord. Das heißt kreuzen. Um 21 Uhr biegen wir in den Selbjørnsfjord ein. Um Mitternacht ist totale Flaute. Hinter den Inseln Hufarøy und Sotra fahren wir mit Motor Richtung Bergen. Um 8 Uhr biegen wir hinter der Brücke nach links in den Hjeltefjorden ab, lassen Bergen achteraus. Zwei Kreuzfahrtschiffe kommen uns entgegen. Da immer noch kein Wind ist, berge ich die Segel, mache die Angel klar. Seitlich vom Fahrwasser bei einer Tiefe unter 100 m lasse ich den Pilker bis zum Grund und hebe ihn dann wieder an. Bei schwachem Wind treibt das Boot langsam weiter. Da hakt der Pilker am Grund fest. Ich will den Motor starten, um zurück zu fahren, lasse leider nicht die Schnur laufen. Ein kurzer Ruck, der Pilker ist ab. Einen habe ich noch in Reserve, dazu ein Makrelen-Vorfach. Kaum ist der Grund erreicht, zieht es an der Angel. Diesmal ist ein Fisch dran. Noch zweimal lasse ich die Leine ab, jedes Mal sind drei Fische an dem Vorfach. Bei der Weiterfahrt werden die Fische ausgenommen. Heidi schuppt sie, bzw. zieht die Haut ab. Wir haben wieder Wind von der Seite aus West. Zügig segeln wir nordwärts. Durch die Sonneneinstrahlung über Land hat sich Seewind eingestellt. Ab der Insel Fedje kommt er nördlicher, d. h. wieder kreuzen. Vom Fensfjorden zum Sognesjøn müssen wir neben mehreren Insel hindurch.

Auch Frachter nehmen diesen Weg in beiden Richtungen. Um 19.30 Uhr am Donnerstag Abend fahren wir in den Indre Steinsund ein. Es wird spannend und eng. Eisenstangen und daran angebrachte „Hände“ weisen den Weg. An der schmalsten Stelle geht es unter einer 15 m hohen Brücke hindurch. Über unserer Mastspitze ist nicht mehr viel Luft. Gleich dahinter soll der Gäste-Hafen Hardbakke sein. Neben dem Fahrwasser sind mehrere Einbuchtungen, überall Häuser und Anlegestellen. Erst nach etwas Suchen finden wir den richtigen Eingang. Am Schwimmsteg sind wir das einzige Gastboot. Es ist 20:30 Uhr. Umgeben von Felswänden liegen wir in einem rundum geschützten Becken. Heidi hat unterwegs beim Segeln Fischsuppe gekocht. Wir essen, gehen noch duschen, bezahlen 80 Kronen in einem Briefkasten (ohne Strom, sonst 50 Kronen mehr) und gehen zufrieden schlafen. Hier gibt es Internet. Username und Passwort bekommt Heidi im Hafenrestaurant.

#### **Fr. 08.06. und Sa. 09.06. Hafentag in Hardbakke**

Ich aktualisiere den Reisebericht. Heidi kauft ein. Nachmittags machen wir eine Bergwanderung auf den 232 m hohen Ravennipa direkt oberhalb des Hafens. Es ist zuweilen halbsbrecherisch, doch unsere bergsteigerischen Erfahrungen lassen uns die Schwierigkeiten überwinden. Wir werden mit einer grandiosen Rundum-Aussicht belohnt. In der Touristinformation hatte man uns eine Stunde für den Weg gesagt, wir brauchten wohl vier Stunden. Im Gipfelbuch finden sich wiederholt die gleichen Namen und dahinter das wievielte Mal die Leute oben waren (bis zu 74 mal und wohl nach Stoppuhr). Am Samstag machen wir den Rundweg um den Berg. Der Weg ist noch länger, z. T. auch wieder mit Kletterpartie. Nach drei Stunden sind wir zurück. Wir sind etwas erschöpft, wollen trotzdem ablegen.

#### **Sa. 09.06. nach Hærland auf Atløy 61°21,3N 004°53,3E 21 sm**

Kurz vor 17 Uhr fahren wir los. Im Indre Steinsund kommt der Wind aus NW von vorn. Um zu kreuzen ist es uns zu eng und wir wollen noch nach Hærland. Dann geht es nach NW eng vorbei an einigen kleinen Inseln und Felsen. Selbst hier begegnen uns Frachtschiffe und Trawler. Das Wasser wird offener, wir setzen die Segel und machen zwei Kreuzschläge. Vorbei an der hohen Insel Alden können wir direkten Kurs auf Atløy nehmen. Um 22 Uhr legen wir bei immer noch strahlender Sonne in Hærland an einem Schwimmsteg an. Die Saison ist noch nicht eröffnet, die Facilities sind geschlossen, aber Strom und Internet können wir nutzen. Aus den GRIB-Daten und den Wettervorhersagen wissen wir seit einigen Tagen, dass bis Mitte nächster Woche kein passendes Wetter zur Rundung von Stadlandet sein wird. Immer nur Wind 6 bis 8 Bft aus NE, aber meist sonniges Wetter.

#### **So. 10.06. nach Florø 61°36,0N 005°01,8E 19 sm**

Wir schlafen etwas länger, frühstücken geruhsam und ich schreibe am Bericht. Da bekommen wie eine SMS von unseren Gildemitgliedern Nicky und Ralf von der Maimiti. Sie sind jetzt in Hardbakke, wollen aber bleiben wegen Gale-Warning. Die ist für uns neu. Ich rufe im Internet den norwegischen Wetterbericht auf und sehe für Florø erst abends 10 m/s. Wir verwerfen andere Ziele und sputen uns mit dem Ablegen. Inzwischen ist es Mittag. Die ersten 2 sm an kleinen Inseln vorbei nehmen wir den Motor. Dann segeln wir mit Groß und Genua hoch am Wind. Vor uns fahren zwei Segelboote mit Motor. Ich nehme das Fernglas, erkenne „Kreuz As“. Wir rufen sie per Funk. Statt dessen meldet sich von weiter weg die „Kira“, das Boot, mit dem zusammen wir Egersund verlassen haben. Die Jungen wollen nach Alden. Der Wind nimmt langsam zu. Bis zu der Enge bei der Insel Askrova segeln wir insgesamt 10 sm. Die restlichen 7 sm fahren wir mit dem Motor. Wir wählen einen kürzeren engen Weg, den wir beim letzten Mal umgekehrt genommen hatten. Um 17 Uhr ist das Boot in Florø fest. Wir nutzen die Gelegenheit, Wäsche zu waschen und hängen sie bei Sonnenschein auf die Leine.

#### **Mo. 11.06. Hafentag in Florø**

Heute früh ist der Wind ruhig. Nachmittags soll es wieder auffrischen. Wir werden eine weitere Nacht bleiben. Vor Freitag geht es nicht um Stadlandet. Morgen sehen wir weiter. Wir besuchen das Küstenmuseum. Es ist leider ein etwas weiter Fußweg. Dennoch war es lohnenswert und interessant. Ein Gebäude ist eine Art Heimatmuseum. In dem zweiten sind ca. 100 Jahre alte hölzerne Ruder- und Segelboote ausgestellt. Am informativsten ist eine Ausstellung über Erdölbohrplattformen. Das Ölmuseum in Stavanger ist jedoch weit umfangreicher. Zurück wollen wir durch einen Park gehen, nehmen leider einen falschen Weg und machen einen Umweg. Abends kommt noch die „Kira“ aus Lübeck in den Hafen. Ein Teil der Mannschaft, die wir in Egersund kennen gelernt hatten, ist jetzt ausgetauscht. Wir sprechen über das Wetter und beschließen morgen beizeiten auszulaufen.

#### **Di. 12.06. nach Rugsund 61°53,2N 005°19,8E 35 sm**

Kurz nach 3 Uhr bin ich wach. Es ist schon hell. Wir frühstücken wie gewohnt. Um 5:45 Uhr legen wir ab. Wir haben leichten Wind im Hafen. Nach einer Stunde muss ich 2 Reffs einziehen. Es frischt auf über 20 kn auf. Gemessen haben wir maximal 30 kn Wind. Wir müssen die gesamte Strecke kreuzen. Die „Kira“ kommt hinter uns her, läuft aber weniger Höhe. Bei Böen drückt es die Libra bis zur Scheuerleiste ins Wasser. Wir wollen schon in den Hafen von Kalvåg einlaufen, als es scheinbar ruhiger wird. Um 9 Uhr setze ich die schon vorsorglich angeschlagene Selbstwendefock. Das macht das Kreuzen viel entspannter, weil nur die Pinne zu bedienen ist und keine Schot gezogen werden muss. Wir haben die endlosen Wenden nicht gezählt. Der Wind wechselt, er

erreicht unterhalb des Hornelen wieder über 20 kn. Durch das Wasser laufen wir oft über 6 kn, da nur eine kleine Welle ist. Über Grund sind es zuweilen über 1 kn weniger, d. h. Strom von vorn. Am Ende sind es durch das Wasser 5 sm mehr als über Grund. Von den 8,5 Stunden unterwegs sind wir mehr als eine zurück geschwommen. Direkt hinter der Hornelen-Klippe (890 m) geht es unter einer 15 m hohen Brücke hindurch in den sehr engen Rugsund. Unmittelbar hinter der Ausfahrt zum Nordfjord ist der Gästehafen. An einem wackligen Schwimmsteg vor einem recht rustikalen Landhandels-Geschäft legen wir an. Die Liegegebühr ist mit 75 Kronen die Hälfte wie in Florø, allerdings ist darin kein Strom enthalten. Mit meiner Lunatronic-Antenne auf dem Mast bekomme ich sogar Internet. Duschen und WC sind o. k. Das Landhandelsgeschäft mit Pension ist ein Tante-Emma-Laden mit Imbiss und wird intensiv von Urlaubern frequentiert. Mit zwei Booten kommt eine Schulklasse. Die Kinder baden in dem kalten Wasser. Im Laden gibt es vorgebackenes eingeschweißtes Brot, dass uns freundlicherweise gleich aufgebacken wird und köstlich schmeckt. Auf dem Steg sind deutsche Angler. Ich hole auch die Angel, habe auf Antrieb einen kleinen Seelachs, dann aber nichts mehr.

### **Mi. 13.06. Hafentag in Rugsund**

Wegen des Wetterberichtes von gestern bleiben wir heute hier. Wir liegen sehr ruhig und bei der gegenwärtigen Windrichtung sehr geschützt. Wir waschen unsere Bettwäsche. Ich angle vom Steg (22 m tief) noch 2 Seelachse für das Mittagessen. Tagsüber klappt das Internet nicht, auch nicht die LAN-Verbindung im Landhandel. Nachmittags machen wir eine dreistündige mühselige Bergwanderung. Von oben haben wir Ausblick auf unser Boot im Rugsund, den Nordfjord und in die andere Richtung nach Måløy. Morgen soll es weiter gehen.

### **Do. 14.06. und Fr. 15.06. um Stadlandet nach Ålesund 62°28,4N 006°09,3N 73 sm**

Kurz nach 9 Uhr legen wir ab. Auf dem Nordfjord geht es zunächst nach Westen. Wir haben halben Wind aus Nord, sehr variabel mit Böen bis über 20 kn. Mit zwei Reffs sind wir gestartet. Zwischendurch habe ich mal ausgerefft, vor Måløy wieder das zweite Reffs eingezogen und die Selbstwendefock gesetzt. In der engen Brückendurchfahrt nehmen wir den Motor. Den gesamten Ulvesund kreuzen wir auf und auch danach Richtung Stadlandet geht das Kreuzen weiter. Per Funk werden wir von der „Kira“ gerufen. Sie waren die letzte Nacht auf Silda, davor in einem kleinen Hafen Klubben unterhalb des Hornelen. Jetzt wollen sie in den Geirangerfjord. Vorübergehend flaut es bei der Insel Silda ab, ich nehme die Genua. Nachmittags ist noch mal Selbstwendefock angesagt. Nach 17 Uhr kann ich ausreffen und wieder die Genua setzen. Gegen die noch vorhandenen Wellen und den von vorn kommenden Strom zieht sie uns vorwärts. Um 18:20 Uhr liegt das Nordwestkap Norwegens querab. Wir wollen vorbei an der Insel Svinøy weiter in Richtung NO durch die Nacht segeln. Da bekommen wir eine SMS von schottischen Seglern, die schon auf dem Rückweg vom Nordkap sind. Wir kennen sie noch nicht. Es sind Bekannte unserer Freunde Anne und Brian aus Peterhead. Sie werden heute Nacht nicht weit von hier ankern. Um uns nicht zu verpassen, vereinbaren wir, uns am nächsten Vormittag in Ålesund zu treffen. Wir ändern unseren Kurs. Um Mitternacht fahren wir durch zwei enge Brückendurchfahrten vorbei am Hafen Fosnavåg. Der Wind schläft total ein. Die restliche 15 sm fahren wir mit dem Motor. Um 4 Uhr bei Sonnenaufgang legen wir in Ålesund an. Dort liegt schon die „Kreuz As“ mit Jockel und Hillu. Außerdem noch zwei Boote, die wir von unterwegs kennen. Wir schlafen einige Stunden.

### **Fr. 15.06. Weiter nach Søvik auf Terøya 62°33,1N 006°15,6E 12 sm**

„Kreuz As“ legt bald ab, Ziel Kristiansund. Jockel hat neue Dieselfilter besorgt, es gab zuvor Motorprobleme. Nach unserem Frühstück kommt die „Dawdle“ unter britischer Flagge in den Hafen, geht bei uns längsseits. An Bord bei Roy und Jenny gibt es Kaffee und Kuchen. Sie vermitteln ein kurzes Telefonat mit unseren Freunden Anne und Brian, die in den Hebriden mit ihrer „Skoling“ unterwegs sind. Wir kaufen noch ein und nehmen Wasser. Heidi will duschen, es ist aber alles geschlossen. Der Hafen wird immer voller, vor allem Motorboote. Es ist Wochenende, anscheinend ein Festival mit lauter Musik. Ich will weiter. Die Sonne scheint, aber es ist inzwischen frischer Wind draußen vor dem Hafen. Wir diskutieren, welche Häfen wären erreichbar, wenn es zu anstrengend wird. Wir fahren los, gleich mit 2 Reffs und Selbstwendefock. Es sind um die 20 kn Wind aus NE, genau wieder von vorn. Die Prognose vom DWD sind 4 Bft. Zwei Stunden kreuze ich gegen Wind und Strom. Voraus liegt eine schmale und flache Durchfahrt über das Lepsørev, durch die vor uns die Hurtigrute fährt. Wie soll ich da kreuzen oder den Motor bis zum Verrecken quälen? Roy und Jenny hatten uns gestern die Position ihrer Ankerbucht per SMS geschickt. Sie liegt querab von unserer Position. Wir drehen ab, jagen bei halbem Wind mit fast 7 kn in die Bucht. Der Wind beruhigt sich. Hinter einer kurzen Tonnenreihe sehen wir eine Mole, dahinter Segelmasten und Motorboote. Wir fahren in den kleinen Hafen, Søvik steht in der Karte. Vorn am Schwimmsteg ein Schild: „Gästebrücke“. Ein Boot liegt auf der einen Stegseite, gegenüber ist Platz für uns. Alles ist recht neu. Im Klubhaus sind WC und Duschen offen. Bezahlung erfolgt per Briefkasten. Wir sprechen kurz mit einem Mann, der auf dem Slip das Unterwasserschiff seines Motorbootes reinigt. Es ist kurz vor 21 Uhr, strahlende Sonne, absolut ruhig. Ich finde sogar ein offenes WLAN für Internet, in Ålesund gab es das nicht, nur mit bezahlen.

**Sa. 16.06. und So. 17.06. nach Sula 63°50,7N 008°27,6E 112 sm**

Der Wind kommt zunächst aus östlichen Richtungen. Schon im Hafen haben wir Wind. Der wird draußen aber schnell schwächer. Die anderen Boote fahren alle mit Motor. Über das Lepsøeyrev können wir noch segeln, dann läuft auch bei uns zuweilen die Maschine. Ein Angelversuch ist leider erfolglos. Nachmittags kommt wieder etwas Wind aus NE von vorn, das heißt kreuzen. Geduldig kommen wir langsam voran. Abends sind wir in Höhe von Bud. Wir segeln weiter hinaus in die Hustadvika. Die Nacht wird nicht mehr richtig dunkel. Nach Mitternacht ist 2 Stunden Flaute, wieder geht der Motor an. Um 4 Uhr kommt wieder Wind und dreht auf W und später NW. Damit ist das Kreuzen vorbei. Wir segeln mit durchschnittlich nur 2,5 kn langsam vor uns hin. Die Sonne scheint, es wird warm, über 20°C. Vor dem Abbiegen in das Insellabyrinth um 20 Uhr, ist wieder Flaute. Eine dreiviertel Stunde später sind wir im Hafen Sula. Die Einfahrt ist eng. Ein vorausfahrender Schnellboot-Katamaran zeigt uns, welche Stangen an welcher Seite bleiben. Am Schwimmsteg liegt ein Segelboot, es ist niemand an Bord. Es ist ruhig, das Schnellboot für die Nacht festgemacht, kein Mensch zu sehen, das Restaurant geschlossen. Wir gehen abends noch duschen.

**Mo. 18.06. und Di. 19.06. nach Leka 65°05,3N 011°44,4E 13 sm**

Nachts hat es etwas geregnet. Wir frühstücken in Ruhe. Um 9 Uhr legen wir ab. Vorher habe ich den Computer mit dem Navigationsprogramm gestartet, um zu sehen, welchen Weg wir nehmen können. Das AIS zeigt ein schnell fahrendes Schiff, das aus dem offenen Wasser kommend seinen Weg durch die Inseln nimmt. Kurz darauf ist ein Wassertaxi im Hafen. Ich wäre von mir aus einen längeren und komplizierteren Weg gefahren. Überall stehen Stangen auf den Felsen. So folgen wir entgegengesetzt der Route des Bootes. Nach einer Stunde sind wir im Suls-Fjord, setzen Segel mit Kurs auf das Frohavet. An Backbord liegt eine lange Inselkette, an dessen Ende der Leuchtturm Halten steht. Der Wind kommt zunächst von achtern aus SW, dann seitlich aus NW und wird immer schwächer. Ich habe inzwischen den Bericht fortgeschrieben. Wir müssen jetzt den Blister wieder bergen und den Motor starten. Nach einer Stunde ist wieder Wind, wir segeln. Der Wind dreht auf NW, später vorübergehend auf N. Es frischt mehr und mehr auf, ich muss reffen. In der Nacht muss ich einige Male wenden. Es beginnt zu regnen und hört bis Leka nicht mehr auf. Wir machen sehr gute Fahrt. Der Autopilot steuert, so dass ich nicht ständig draußen sein muss. Um 12 Uhr erreichen wir Rørvik. Es geht durch eine hohe Brücke. Den großen Hafen hier in der Stadt habe ich als nicht besonders attraktiv in Erinnerung. Trotz des Scheißwetters will ich weiter, der Wind ist günstig. Um 16:30 Uhr legen wir in Leka an, sind das einzige Gastboot. Per SMS erfahren wir, Jockel ist mit „Kreuz As“ einige Stunden zuvor hier vorbeigefahren. Wir machen es uns warm im Schiff, essen und gehen beizeiten schlafen. Wir haben hier Internet. Ich lade eine neue Version des Navigationsprogramms OPEN CPN aus dem Netz. Die Installation bei Beibehaltung aller Einstellungen geht reibungslos.

**Mi. 20.06. nach Brønnøysund 65°28,4N 012°12,4E 27 sm**

Wir legen gegen 10 Uhr ab. Der Wind anfangs NW dreht günstig auf SW und weht mit 12 kn bis max. 20 kn, so dass wir gute Fahrt machen. Es ist bewölkt, aber nur kurzzeitig nieselt es mal. Um 15:30 Uhr legen wir in Brønnøysund am Gästeschwimmsteg an. Wir gehen im nahen COOP einkaufen. Dann verholen wir auf die gegenüber liegende Insel Buholmen, wo unser Freund „Hörby“ (Herbert) schon auf uns wartet. Vor drei Jahren haben wir ihn hier kennen gelernt. Jetzt ist er 77 Jahre alt. Er war erfolgreicher Lebensmittelhändler in Bonn. Mit seiner norwegischen Frau ist er hierher gezogen. Ihre reiche Walfänger-Familie besitzt mehrere Inseln, u. a. auch diese. Vor drei Jahren war seine Ehefrau einige Monate vorher verstorben, und seit dem lebt er hier allein mit seiner Katze Nelly. Zuweilen hat er deutsche Gäste, die zum Angeln herkommen. Er hat noch immer Umbaupläne und beschäftigt fleißige polnische Gastarbeiter. Wir lernen sie kennen und unterhalten uns angeregt. Die Libra haben wir an einem kurzen Schwimmsteg angebunden. Nach einigen Stunden sehen wir, der Mast steht ganz schief. Als wir sie angebunden haben, sah ich See gras auf den Steinen und dachte mir, es wäre schon Niedrigwasser. Wir haben Springtide. Das Wasser ist noch weiter gefallen. Ausgerechnet auf unserer Seite ist es zu flach. Die Libra steht auf dem Kiel. Spät abends schwimmt sie wieder. Wir verholen auf die andere tiefere Seite. Nach Mitternacht werde ich von einem zunehmenden Brummen wach. Ich schaue raus und sehe ein Nord gehendes Hurligrutenschiff direkt neben uns in dem Fahrwasser auf der Stelle um 180° drehen. Die Ladeluke ist auf der Backbordseite, deshalb das Manöver.

**Do. 21.06. und Fr. 22.06. nach Sørfulgløy 67° 03,0N 013°46,4E 118 sm**

Am nächsten Morgen beim Ablegen haben wir noch kurzzeitig frischeren Wind. Während der gesamten Fahrt wechseln Richtung und Stärke. Wiederholt ist Flaute. Dann muss der Motor laufen, vor allem in der Nacht, die keine mehr ist. Wir sind kurz vor dem Polarkreis. Früh um 5:25 Uhr überschreiten wir ihn. Traditionsgemäß öffnet Heidi eine Flasche Sekt. Jeder trinkt einige Schlucke. Den Rest gibt es erst abends im Hafen. Wir nehmen die gebräuchliche innere Route vorbei an Alstahaug, dem Wirkungsort des Pastors Petter Dass. Die „Sieben Schwestern“ bei Sandnesjøen auf der Insel Alsten sehen wir kaum. Ihre Gipfel sind von Wolken verhüllt.

Wir verwerfen wegen des unsicheren Wetters den Plan, mit Kurs NW vorbei an Lovund und Sanna in Richtung Røst zu fahren. Løkta und Tomma bleiben an Bb, auch der Hestmannen gleich oberhalb des Polarkreises. Nach der Insel Vikingen mit dem Polarkreis-Globus nehmen wir eine enge und interessante Durchfahrt vorbei an dem alten Handelsplatz Selsøyvik. Dort ist ein sehr geschützter Gästehafen. Um 6 Uhr bei herrlichem Wetter fahren wir weiter. Auch Rodøya und Bolga bleiben links liegen. Die Inselgruppe Støttvær umfahren wir seeseitig und vermeiden damit die enge Schleife um den Berg Kunna. Dort fahren auch Seeschiffe und die Hurtigrute. Um 18 Uhr sind wir in dem kleinen Hafen Sørfugløy. Es ist Platz für zwei bis drei Gästeboote. Nur eine Handvoll Leute lebt hier. Im Sommer kommen aber aus dem nahen Bodø Ferienhausbesitzer und Gäste. Sonst gibt es keine Versorgung, kein Strom, kein Wasser am Steg. Kurz nach uns kommen ein Motorboot und die „Kreuz As“ mit Jockel und Hillu in den Hafen. Es wird ein angenehmer Abend bei uns im Cockpit.

#### **Sa. 23.06. nach Røst/Lofoten 67°30,4N 012°04,3E 54 sm**

Um 8 Uhr legen „Kreuz As“ und wir ab. Jockel will nach Bodø und dann nach Å auf den Lofoten. Wir nehmen Kurs auf Røst. Es ist die südlichste bewohnte Lofoteninsel. Weiter bis zum Ende am Leuchtturm Skomvær gibt es nur noch eine Kette kleiner Felseninseln. Nach 5 sm Motor haben wir auf dem Vestfjord Nordwind anfangs 15 kn, später um 10 kn. Wir kommen mit einem guten Anlieger zügig voran, nur ist es etwas schaukelig. Gleich hinter Fugløy verfolgt uns ein Küstenwachboot. Wir werden per Funk angerufen und nach Nationalität, Personen an Bord, woher und wohin befragt. Dann heißt es gute Fahrt. Røst besteht aus einer Vielzahl kleiner und flacher mit Dämmen verbundener Inseln, rundherum eine Unzahl von Schären. Die Karte ist total verwirrend und zeigt auch keinen richtigen Hafenplan. Es gibt mehrere mit Stangen markierte Durchfahrten. Empfohlen wird die Ansteuerung aus Südost. Ich habe Gott sei Dank von früher noch eine topografische Karte der westlichen Lofoten, in welcher die Fahrtroute verzeichnet ist. Diese Karte habe ich vor einigen Jahren mit dem Computer eingescannt und mit dem Navigationsprogramm „Fugawi“ kalibriert. So kann ich auf der digitalen Seekarte die Ansteuertroute leicht zuordnen. Die Einfahrt wird dann für uns einfacher als gedacht. Sie ist gar nicht so eng, wie befürchtet. Die meisten Stangen sind so markiert, dass man leicht erkennt, an welcher Seite sie zu passieren sind. Røst ist ein Zentrum der Lofot-Fischerei, viele Piers, Fischkutter und Hallen für die Fischverarbeitung. Auf einigen der Trockengestelle hängt noch Fisch, obwohl er zu dieser Zeit schon verpackt sein sollte. Wir wissen, dass in den letzten Jahren der Absatz von Trockenfisch in die Mittelmeerländer stagniert. Voraus sehen wir einen neuen Schwimmsteg mit freien Plätzen. Dort binden wir an. Niemand ist zu sehen, keinerlei Hinweistafeln. Dann erblicken wir weiter drinnen zwei Segelmasten. Später beim Vorbeigehen lesen wir, dass dort ein offizieller Gästeponton ist. Ein norwegisches Boot belegt mit seinem Schlauchboot den zweiten freien Platz. Es gibt dort aber auch keine Service-Einrichtungen. Es ist Sankt-Hans-Tag, Sommersonnenwende. In der Nähe einiger Häuser brennen Holzfeuer. Ansonsten sind kaum Menschen unterwegs. Es ist Wochenende. Bei einem Feuer sehen wir eine einzelne Frau. Wir unterhalten uns. Ihre Englischkenntnisse sind etwas schwach. Sie heißt Inga. Wir trinken mit ihr gemeinsam ein mitgebrachtes Rostocker Pils. Es ist windig. Dann gehen wir weiter, nehmen einen Wanderpfad und kommen zum Insel-Flugplatz. Der wird z. Z. erweitert, ist Baustelle. Auf dem Rückweg kommen wir am Friedhof vorbei und sehen ein Hinweisschild zur Ruine der alten Kirche. Um 1900 war sie zu klein. Es stehen noch die Mauern des 1839 aus Natursteinen erbauten Gebäudes. Die neue Kirche steht im Ortszentrum. Spät abends ist alles verschlossen, kein Hinweis auf Öffnungszeiten. Hier soll eines von fünf Altarbildern sein, dass die spanische Prinzessin Elisabeth 1520 gestiftet hat. Sie heiratete den dänischen König Christian II., nachdem sie eine stürmische Überfahrt über die Nordsee überlebt hat und an die norwegische Küste getrieben wurde. Eines der Altarbilder haben wir 2006 auf Leka gesehen. Heidi will am nächsten Tag, es ist Sonntag, in die Kirche. Leider bleibt sie geschlossen, Gottesdienst ist nur alle paar Wochen.

#### **So. 25.06. nach Sørvågen auf Moskenesøy 67°53,4N 013°01,7E 43 sm**

Wir schlafen etwas länger, frühstücken und sind nach dem vergeblichen Versuch, jemanden zu finden, der die Kirche aufschließt, erst kurz vor 13 Uhr startklar. Nach Wetterbericht soll es ab Montagabend Starkwind geben und wie in diesem Jahr fast immer von vorn aus NE. Wir legen ab. Der Wind bleibt schwach, dreht mehr auf Nord. Wellen und Strom bremsen das Boot. Geduldig segeln wir den ganzen Tag und haben abends mit Mühe erst die Insel Værøy passiert. Dann kommen wir in den Einfluss des Moskenstraumens, des Gezeitenstroms, nach dem Edgar Allen Poe und Jules Verne den berühmten Mahlstrom beschrieben haben. Das spüren wir an den kurzen kabbeligen Wellen bei Wind gegen Strom. Wir haben inzwischen doch den Motor gestartet. Kurzzeitig ist noch mal etwas Wind. Ich ziehe wieder die Genua. Das Boot zeigt mit dem Bug zum Ufer, unser Kurs mit 2 bis 3 kn geht mit dem Strom quer dazu in die gewünschte Richtung. Um Mitternacht kommt die Fähre von Røst und Værøy direkt auf uns zu, fährt aus Neugier eine große Schleife um uns und dann in den Hafen Moskenes. Etwas später sehen wir sie weiterfahren nach Bodø. Vor sechs Jahren waren wir mit dieser Fähre auf Værøy, weil dort für Gästeboote kaum Anlegemöglichkeiten sind. Nachts um 1:40 Uhr sind wir in Sørvågen an einem kommunalen Schwimmsteg. Die Sonne ist im Norden hinter den hohen Bergen. Hier können wir endlich wieder Wasser in unsere Tanks füllen. Es scheint keine Mangelware zu sein, das Wasser läuft

ununterbrochen. Einen Abstellhahn habe ich nicht gefunden. In einem Reisebericht von unserem Freund Ernst lese ich, das Wasser kommt direkt aus einem höher gelegenen See. Am Tage gehen wir einkaufen und machen einen kurzen Besuch im Telemuseum. Den Museumsleiter Kjell kennen wir von vor sechs Jahren, und auch er kann sich an uns erinnern. Damals hat er für uns eine sehr persönliche Führung gemacht. Die restliche Zeit verbringe ich trotz des schönem Wetters am Computer. Es ist manchmal eine doch etwas lästige Pflicht, um zwischenzeitlich unsere Freunde per Internet zu informieren und nach der Reise einen Bericht fertig zu haben.

**Mi. 26.06. nach Stamsund 68°07,3N 013°50,9E 24 sm**

Wir gehen heute kurz in den Shop und verabschieden uns von Kjell im Telemuseum. Um 11:30 Uhr legen wir in Sørvågen ab mit dem Ziel Stamsund. Der anfangs leichte Wind frischt bei Reine aus dem Kirkefjord stark auf. Das wiederholt sich querab bei Nusfjord und dem Nappstraumen. Bei Gezeitenstrom gegen den Wind bilden sich sehr unruhige kurze Wellen, die aber kein Problem für uns sind. Das Bergpanorama der Lofotenkette ist uns von den früheren Fahrten recht vertraut. Um 17 Uhr fahren wir von Süden vorbei an der Anlegestelle der Hurtigrute in den Hafen von Stamsund. Dabei sehe ich an der Anzeige des Batteriemangers eine zu niedrige Spannung. Der zusätzliche Sterling-Hochleistungsregler der Lichtmaschine arbeitet nicht. Bei der Überprüfung nach dem Anlegen finde ich eine durchgebrannte Sicherung für den Erregerstrom. Nach Überbrückung mit einem dünnen Draht arbeitet alles wieder normal. Sicherheitshalber überprüfe ich alle Leitungen und sichere sie mit Tape. Direkt am Hafen ist ein Supermarkt und ein Restaurant. Auf Heidis Wunsch trinken wir je ein Bier für umgerechnet ca. 10,- € pro Glas.

**Do, 27.06. nach Stokmarknes 68°33,9N 014°54,8 53 sm**

Wir wollten von Stamsund durch den Gimsøystraumen zu den Vesterålen. Eine Tidenberechnung am Vorabend ergab, dass der günstige Strom bei Mittwasser morgens um 4 Uhr einsetzt und dann erst wieder 12 Stunden später am Nachmittag. Der Wind aus Nord ist für die Durchfahrt auch nicht gerade günstig. Nach dem Duschen legen wir erst um 10:35 Uhr ab. Wir halten Ausschau nach einer Dieseltankstelle, sehen im Vorbeifahren aber keine. Südlich vorbei an Henningsvær, Kabelvåg und Svolvær segeln wir ostwärts. In der Abdeckung des gewaltigen Vågakallen haben wir kurzzeitig Flaute. Dann kommt der Wind wieder um so kräftiger. Vorbei an vielen kleinen Inseln geht es mit Rauschefahrt in den schmalen Øyhellesundet westlich der Insel Store Molla. Zunächst wegen Flaute läuft von jetzt an für mehrere Stunden der Motor. Dann haben wir ab Digermulen wieder starken Wind zuweilen über 25 kn und genau von vorn. Nur mit Großsegel und 2 Reffs kreuze ich mit etwa 10° am Wind. Das gibt sogar zusätzlichen Vortrieb, so dass der Motor nur mit halber Drehzahl laufen muss. Hinzu kommt zunehmend mitlaufender Strom, der im engen Raftsund 2 kn erreicht. Bei dem starken Wind gegen den Strom wird es wie im Hexenkessel. Das Wasser schießt bergab und wird von dem Wind zu heftigen kurzen aber letztlich ungefährlichen Wellen aufgepeitscht. Wir jagen mit bis zu 7 kn über Grund. Vor dem Raftsund gibt es noch einen Sightseeing-Höhepunkt. Eine entgegenkommende Hurtigrute macht einen Schlenker um eine voraus liegende Insel und dann den obligatorischen Abstecher in den Trollfjord. Bevor auch wir dort sind, kommt sie uns schon wieder entgegen. Es ist kurioserweise die „Trollfjord“. Für uns sind die steilen Felswände des nur 1,5 sm kurzen Schlauches mit einem Kessel am Ende weniger spektakulär als 6 Jahre zuvor, zumal wir diesmal bedeckten Himmel haben. Noch immer ist an der Felswand die Inschrift der SY "Cirrus" aus Werder mit Gildebruder Werner Scharfschwert von 1992 deutlich zu lesen. Um 21 Uhr haben wir den Raftsund und die Inseln an seinem Ausgang hinter uns. Ich ziehe die Fock und hoch am Wind segeln wir noch 2 Stunden bis Stokmarknes. Für uns ist die 15 m hohe Brücke für den direkten Weg zum Gästeschwimmsteg kein Hindernis.

**Do. 28.06. nach Sortland Kleinbootshafen 68°43,1N 015°24,6E 25 sm**

Heidi besteht darauf, vor der Weiterfahrt die ca. 5 km entfernte Kirche hier auf der Insel Hadsel zu besichtigen. Dafür packe ich unsere Bordfahrräder aus. In der Touristinformation am Hafen wird uns bestätigt, dass heute geöffnet ist. Bevor wir starten, tanken wir nach kurzem Umlegen 82,6 l Diesel. Nach 88,8 h Motorlauf seit Rostock, sind das nur 0,93 l/h. Wenn wir schon Motor fahren, dann möglichst mit minimaler Drehzahl unter 2000 pro Minute. Sonst ist auch der 2,5fache Verbrauch möglich, wobei man höchstens 50% schneller wäre. Auch möchte ich meinen über 20 Jahre alten Motor schonen und noch länger nutzen. Die Besichtigung der achteckigen hölzernen Hadsel-Kirche ist dann ein Erlebnis. Das aus Holz geschnitzte Altarbild wurde 1520 in den Niederlanden angefertigt. Es ist ein weiteres der fünf von der spanischen Prinzessin Maria gestifteten Bilder. Nach Leka und Røst sind die anderen Altarbilder auf Grip und Ørsta. Bei der Rückkehr hat gerade ein Hurtigrutenschiff angelegt. Vor drei Jahren waren wir im Museum und für eine Stunde wimmelte es voller Passagiere. Hier in Stokmarknes auf den Vesterålen begann Ende des 19. Jahrhunderts mit Richard Witt der regelmäßige Postdienst der Hurtigruten.

Um 16 Uhr legen wir ab. Nach 1 sm stoppen wir. Auf die Schnelle angle ich drei kleinere Dorsche und einen Seelachs. Dann heißt es gegen 10 bis 20 kn Wind von vorn kreuzen, kreuzen, kreuzen. Erst ab der Brücke bei Sortland fahren wir noch 1 sm mit Motor zu dem Kleinbootshafen Sjøhussenteret nördlich außerhalb der Stadt.

Wir haben 6,5 Stunden für 25 sm über Grund gebraucht, Luftlinie 15 sm, durchs Wasser fast 30 sm. Die Hafeneinfahrt ist sehr schmal, innen ist es eng. An einem Schwimmsteg finden wir Platz. Ein einheimischer Segler, der kurze Zeit später ablegt, überlässt uns sein Stromkabel. Wir können auch unseren Wassertank auffüllen. Das Tor zum Land ist verschlossen. Erst danach sehen wir: es gibt eine Anlegemöglichkeit an einer Bretterwand vor einem Restaurant. Momentan ist es geschlossen. In der Nacht sehe ich ein größeres Segelboot rückwärts bis vor die Einfahrt manövrieren. Es dreht aber ab und fährt südwärts.

#### **Fr. 29.06. nach Nergårdsvik auf Bjarkøy 68°59,9N 016°33,2E 49 sm**

Um 9:15 Uhr legen wir ab. Der Wind weht weiter aus Nord, später Nordost von vorn und frischt von 10 kn bis auf 20 kn auf. Bis vor die Brücke an der Risøy-Rinne kreuzen wir. Genau unter der Brücke wird der Motor gestartet und weiter geht es „dänisch“ Zick-Zack mit 10° am Wind unter gerefftem Groß durch die 2 sm lange Rinne. Dann segeln wir bei Sonne hoch am Wind nach Osten. Für nur kurze Zeit begleitet uns ein Delphin. Das hatten wir in diesem Jahr noch nicht. Wir können die schmale Durchfahrt nördlich der Insel Grytøy anlegen. Danach machen wir einen Bogen östlich von Bjarkøy nach Norden in die Bucht Nergårdsvik. Der Wind ist jetzt weg, wir fahren 2 sm mit dem Motor. In der Bucht sehen wir zwei Molenhäfen. In dem östlichen liegt ein Segelboot, und die Position deckt sich mit der im Handbuch von Judy Lomax angegebenen. Dort legen wir an.

#### **Sa. 30.06. Hafentag auf Bjarkøy**

Am nächsten Morgen liegt auch in dem anderen Hafen ein Segler. Wir besuchen erst die Kirche. Sie ist nicht abgeschlossen. In einem kleinen Laden kaufen wir ein. Heidi braucht Briefmarken. Das Postamt hat heute sonnabends eine Stunde geöffnet. Dann gehen wir zu dem zweiten Hafen. Auch dort ist ein Schwimmsteg, das Wasser etwas tiefer. Der norwegische Segler ist aus dem nahen Hårstad zu einem Wochenendtrip hier. Mit einem Smartphone geht er ins Internet und verspricht uns für morgen Wetterbesserung. Allerdings gibt es in diesem Hafen keine Dusche. Die Liegegebühr ist nur 50 statt 65 Kronen. Ich habe für 10 Kronen in unserem Hafen ausgiebig duschen können. Heidi geht in die Frauendusche, steckt zwei mal je 10 Kronen in den Automaten, es kommt kein Wasser. Sie hatte sich vorher eingeseift, wäscht sich mühselig am Waschbecken. Erst jetzt beachtet sie einen Zettel: „Myntautomaten er ute afdrift“. Es ist stark bewölkt, zeitweise nieselt es. Im Handbuch von John Armitage, 1. Auflage 1999, lesen wir von einem Präparator mit der europaweit größten privaten Sammlung ausgestopfter Vögel. Am Hafen ist ein Plan der Insel und 6,5 km weg in S-Leirvåg der Hinweis: „Utstoped Fuglar“. Mit den Fahrrädern geht es entlang des sehr schmalen Sundsvollundet. Wir kommen vorbei an einem Vogelfelsen auf der gegenüber liegenden Insel Helløy. Hier brüten ca. 5000 Dreizehen-Möwen und machen einen lauten Spektakel. Das Haus des Präparators finden wir. Auch ein Schild „Museum“ ist zu lesen, aber alles ist verschlossen und etwas verwahrlost. Im Nachbarhaus fragt Heidi eine Frau. Der Mann ist schon vor ca. 6 Jahren verstorben. Bei der Rückfahrt sehen wir ein Boot in die Bucht segeln. Es legt in dem westlichen Hafen an, und wir sind zur gleichen Zeit dort. Mit Überraschung sehen wir, es ist ein deutsches Boot und wie wir aus Rostock. Es ist die „Isigo“ mit Ulli und Britt vom RYC auf dem Rückweg von Andenes als Umkehrpunkt. Das andere Boot in unserem Hafen ist eine französische Alu-Yacht mit zwei Steckschwertern. Der Skipper hat Probleme mit dem Motor, der startet nicht. Ich war mittags an Bord, habe mit ihm einiges durchgemessen und auch direkt am Anlasser die Kontakte überbrückt. Dabei klackt der Magnetschalter, mehr nicht. Das Boot war über den Winter in Tromsø und seit April hier. Somit könnte evtl. auch die Batterie zu schwach sein. Während wir unterwegs waren, hat ein Norweger mit einem Ladegerät versucht zu helfen. Abends hole ich von unserem Boot eine 40 Ah-Batterie, die wir für den Elektroaußenborder unseres Schlauchbootes nutzen. Auch damit reagiert der Anlasser überhaupt nicht. Wir unterhalten uns angeregt. Michel ist Mathematik-Professor, hat eine Frau und drei jugendliche Kinder. Mit dem Boot war er im letzten Jahr in Murmansk und rund Spitzbergen. Demnächst soll es mit Freunden nach Island und Grönland gehen.

#### **So. 01.07. nach Hamn auf Senja 69°25,0N 017°09,8E 33 sm**

Morgens benutzen wir beide die funktionsfähige Dusche. Gegen 10 Uhr legen wir ab, segeln nach Norden an der westlichen Außenküste der großen Insel Senja entlang. Der Wind anfangs noch 10 kn aus Süd und Ost, dreht auf Nordwest und schläft nach 18 sm ein. Vor unserem Zielhafen Hamn stoppe ich den Motor und lasse den Pilker der Angel bis zum Grund. Kurze Zeit später ist er festgehakt. Das Boot treibt durch 1 kn Strom weiter. Diesmal gelingt es mir, rechtzeitig die Schnurrolle zu lösen und mit Rückwärtsfahrt soweit zu kommen, bis die Leine senkrecht zeigt. In dem Moment löst sich der Haken. Ich wechsele auf einen kleineren Pilker mit Makrelen-Vorfach. Kurz danach habe ich einen kleinen Seelachs, den ich wieder schwimmen lasse, dann gleich drei mittlere Dorsche auf einem Streich. Das genügt uns. Um 18:20 Uhr sind wir in dem geschützten Hafen. Der Skipper eines komfortablen schwedischen Bootes aus Lysekil hilft beim Anlegen. Der Schwimmsteg ist etwas wacklig und wird von einem exklusiven Hotel mit Restaurant betrieben. Daneben sind neue Ferienhäuser mit eigenen Bootsstegen. Auf einem Schild entschuldigt man sich für den nur provisorischen Stromanschluss und den zu kurzen Wasserschlauch. Im nächsten Jahr soll alles in Ordnung sein. In den 150 Kronen Liegegebühr ist

Duschen inklusive. Der Abendspaziergang am Ankunftstag führt uns zu einer 1 km entfernten ehemaligen Nickelgrube, in der Ende des 19. Jahrhunderts für einige Jahre Erz abgebaut wurde. Es ist jetzt ein tiefes offenes Loch im Fels, gesichert durch einen hohen Maschendrahtzaun. Im Hafen gibt es ein sehr gutes WLAN.

#### **Mo. 02.07. Hafentag in Hamn i Senja**

Den ganzen Tag haben wir Dauerregen. In der Kajüte läuft der Heizlüfter nonstop. Ich aktualisiere den Reisebericht und nutze das Internet. Heidi sitzt die meiste Zeit im Hotel, liest und schreibt Ansichtskarten. Außerdem laufen für eine zusätzliche Gebühr ununterbrochen Waschmaschine und Trockner, bis alles wieder wie bei der Abreise sauber ist. An der Holzpier direkt vor dem Hotel macht ein 48 m langes Schiff fest. Es ist eine Luxusyacht „Grace“ aus Rotterdam. Vor drei Jahren haben wir sie schon einmal in dieser Region gesehen. Später erfahren wir, der Eigner macht hierher eine Testfahrt und sucht zahlungskräftige Gäste.

#### **Di. 03.07. Mi. 04.07. nach Nordlenangen/Lyngenalpen 69°54,2N 020°10,0E 110 sm**

Ab Mittags soll sich das Wetter bessern, aber es nieselt immer noch. Auf Empfehlung eines Hotelmanagers (Däne, der hier lebt und deutsch spricht) machen wir noch eine Wanderung zu einem kleinen Stausee, aus dem das Trinkwasser kommt. Von einem Hügel haben wir einen Ausblick auf den Fjord mit vielen kleinen Inseln. Für die Weiterfahrt hatte ich mir auf der Karte eine enge Durchfahrt angesehen. Ich dränge auf Weiterfahrt, Heidi zögert wegen des trüben Wetters. Da kommt eine Hanse unter deutscher Flagge in den Hafen. Das Boot „Swälin“ kennen wir schon von vor zwei Jahren aus Farsund. Es sind aber nicht die Eigner Uwe und Bärbel an Bord sondern vorübergehend Freunde von ihnen. Wir legen kurz vor 16 Uhr etwas hektisch ab, und ausgerechnet jetzt kommt eine Schauerfront. Der Wind steht in die Hafeneinfahrt, macht ziemlichen Schwell. Ich habe voll mit dem Boot zu tun. Spontan entscheiden wir, den alten Weg zu nehmen und nicht die Durchfahrt durch die Inseln. Später bereuen wir es. Zwei Stunden kreuzen wir gegen bis zu 15 kn Wind und machen einen Riesenumweg um ein Gebiet von Schären und Untiefen. Dann geht es mit Westwind Richtung Nordost bei bis zu 3 m hohen Wellen vorbei an vier Kaps, dazwischen tief einschneidende Fjorde. In Husøy im Øyffjord waren wir drei Jahre vorher auf der Rückfahrt, an einem Tag, an dem letztmalig die Mitternachtssonne schien. Die imposanten Trollberge sind jetzt im Dunst verhangen. Bei der kleinen Insel Hekkingen gelangen wir kurz vor Mitternacht durch eine schmale 7 m tiefe Rinne in den Malangen. Heidi übernimmt die Wache. Bei angenehmem achterlichen Wind ohne Welle segeln wir gemächlich bis 2 sm vor den Rystraumen. Von vorn kommt langsam mehr Strom. Wir haben die richtige Zeit für die Durchfahrt verpasst. Vier Stunden kreuze ich bei ganz schwachem Wind im Kreise. Man könnte angeln. Aber ich habe keine Lust die Segel zu bergen. Da das Boot treibt, kann sich auch der Pilker wieder verhaken. Um 8 Uhr habe ich keine Geduld mehr. Der Strom kentert zwar erst eine Stunde später. Mit nur 1 kn Strom von vorn bin ich mit Motor in 20 Minuten durch die enge Stelle. Es ist kein Wind. Bis zur Brücke in Tromsø übernimmt Heidi die Kontrolle. Eine Stunde hinter der Brücke kommt Wind auf und direkt von vorn. Zunächst kreuze ich mit der Genua und Groß. Dann frischt es zunehmend auf, so dass Fock 1 und 2 Reffs bei zeitweilig mehr als 20 kn Wind immer von vorn ein Segeln mit über 5 kn durch das Wasser ermöglichen. Im Grøtsund sind die Wellen noch klein, im Ullsfjorden haben sie Schaumkronen und wiederholt kommt eine Dusche von vorn. Wir müssen durch. Der nächste günstige Hafen Nordlenangen liegt direkt am Fuß der imposanten teilweise noch schneebedeckten Lyngenalpen. Noch weitere zwei Stunden müssen wir bis zur Einfahrt in eine von Norden offene schmale Bucht aufkreuzen. Vor drei Jahren auf der Rückfahrt waren wir hier. Innen ist ein Molenhafen mit Schwimmstegen. Etliche Fischkutter liegen vor der Fischfabrik. Wir gehen nicht in eine Box sondern diesmal an einen freien Beton-Schwimmsteg. Heidi geht an Land, fragt zwei Männer, ob wir bleiben können und kommt mit einem Pappkarton halb voll mit frischen Reker, günstig für 150 Kronen, zurück. Wir wollen bei strahlender Sonne in der Plicht anfangen zu essen, als ein junger Mann kommt und 300 Kronen als Liegegebühr haben will. Dieser Steg und auch der andere mit den Boxen sei privat. Wir finden das unverschämt, zumal keinerlei Service hier ist. Wir zahlen nicht, sondern binden ab. Weiter hinter dem Hafen ist eine weite Bucht. Dort ankern wir. Es ist kein Wind mehr. Das Boot dreht immer in die selbe Richtung. Erst am Morgen wird mir klar, dass etwas Strom ist, wohl von einem hier mündendem Fluss. Wir genießen die Reker bei einer Flasche Weißwein. Heute wäre Heidis Mutter 112 Jahre alt geworden. Landschaft und Atmosphäre bezaubern uns.

#### **Do. 05.07. nach Skjervøy 70°01,7N 020°58,2E 30 sm**

Um 8 Uhr gehen wir Anker auf. Mit Motor fahren wir aus der Bucht. Um das Ende der Lyngenthalbinsel kreuze ich zunächst mit Genua gegen den leichten östlichen Wind. Dann frischt es auf. Wieder 2 Reffs einziehen, aber es wird nicht so hart wie gestern. Am Eingang zum Kågsund kann ich wieder ausreffeln, kreuze noch hindurch. Hier ist in der Regel nur erträglicher Strom. Angaben zur Tide findet man in den Handbüchern nicht. Dann wird der Wind zu schwach. Mit Motor fahren wir vor eine kleine Insel, wo es unter 100 m tief ist. Dort angle ich zwei ansehnliche Dorsche. Um 16 Uhr sind wir im Hafen von Skjervøy am vertrauten Gästeschwimmsteg. Heidi besorgt den Schlüssel für das Klubgebäude mit WC, Duschen und Waschmaschine. Ich besorge am Automaten

neues Geld. Dann kaufen wir ein. Unser Brot war alle. Wir haben als Reserve aber noch eingeschweißte Packungen von zu Hause. Die Sonne scheint. Ich leiste mir ein großes Softeis. Wir haben heute hier 25 °C, T-Shirt reicht! Sonst sind 10 °C normal. Heidi kommuniziert fast täglich mit unserem Freund Ernst, der mit seiner „Aurora B.“ einhand mit großem Vorsprung gegenüber uns hier hoch gesegelt ist. Jetzt ist er ganz in der Nähe im Kvænangen zu dem Hafen Badderen gefahren. Wir wollen uns morgen treffen. Hier habe ich wieder Internetzugang. In der Nacht sollen Regen und stärkerer Wind kommen. Die weiteren Aussichten versprechen bis zu 3 Tage Westwind. Dann würden wir gut vorankommen. Es sind noch ca. 120 sm bis zum Nordkap.

#### **Fr. 06.07. Hafentag in Skjervøy**

Das Wetter ist am Morgen wieder kühl und regnerisch. Wir haben ausgeschlafen, gefrühstückt und waschen die benutzte Bettwäsche. Am Steg hinter uns liegt eine holländische Sadler 32. Es sind drei Männer an Bord, die schon am Nordkap waren. In einer Woche ist Crewwechsel in Andenes. Die Sadler ist 1987 gebaut, wie unsere Etap 30 unsinkbar, und in vielen Details ähnlich konzipiert. Heidi macht einen Einkaufsbummel. Zum Mittag gibt es Fischsuppe. Ich kaufe in einem Sportgeschäft für 500 Kronen eine beschichtete Regenjacke aus der Angelzubehörabteilung. Eine ähnliche Jacke habe ich vor 5 Jahren preiswert in Schottland gekauft. Alles Ölzeug, das wir haben, ist nicht wirklich regendicht. Deshalb ziehe ich nur bei Regen einen dünnen Angleranzug über. Darunter bleibe ich auch nach Stunden trocken. Bei der alten Jacke beginnt sich jetzt die Beschichtung zu lösen. Wir benutzen grundsätzlich nur ganz leichtes Ölzeug, eigentlich sog. Regenanzüge, die für solches Wetter aber nicht geeignet sind. Darunter werden je nach Temperatur warme Sachen untergezogen. Mein schweres Offshore-Ölzeug habe ich seit Jahren kaum benutzt. Problematisch sind auch die üblichen Latzhosen. Um die Toilette zu benutzen, muss man sich immer halb ausziehen. Unsere Hosen haben einfach einen Gummizug. Allerdings habe ich manchmal bis zu 5 Hosen übereinander.

Die „Aurora B.“ mit Ernst und seinem gegenwärtigen Mitsegler Klemens kommt erst am Abend nach einem anstrengenden Segeltag in den Hafen. Wir sind später noch bis nach Mitternacht bei ihnen an Bord. Es gibt viel zu erzählen. Genau hier begann unsere Freundschaft. Wir waren 2006 am selben Tag um das Nordkap gesegelt, trafen uns in den nächsten Häfen, und dann haben wir mitten in der Nacht sein Boot wegen Motorschaden die letzten 3 sm hier in den Hafen geschleppt. Für Ernst ist es der 12. Norwegentörn. Es wird wohl das letzte Mal sein, dass er so weit nach Norden fährt. Deshalb schließt er hier noch weiße Lücken auf seinen Seekarten. Heute hat er einen großen Heilbutt geangelt. Wir bekommen zwei große Stücke ab. Unsere eigenen Fischvorräte sind noch nicht mal verbraucht.

#### **Sa. 07.07. und So. 08.07. nach Havøysund 70°59,6N 024°40,4E 101 sm**

Wir legen ohne Frühstück noch vor 6 Uhr ab und wollen die gegenwärtige Periode mit westlichem Wind nutzen. Bis Mitternacht haben wir Sonne mit Wolken und mehrfach drehendem achterlichen Wind, auch kurze Flauten. Im offenen Lophavet benannt nach der Insel Loppa, am spitzen Kap der Insel Silda und auch noch im Sørøyasund haben wir eine hohe lange Dünung. Heidi kämpft mit der Seekrankheit. Genau 0 Uhr querab von Hammerfest kommt von hinten eine Schauerböe. Ich werde gerade von einem Frachter überholt. Gleich danach gehe ich in den Wind und berge vorsorglich das Großsegel. In dieser Gegend ist mir 6 Jahre zuvor bei einem Schauer mit 40 kn Wind das Großsegel eingerissen, als ich das dritte Reff einziehen wollte. Jetzt eine halbe Stunde später ziehe ich das Groß wieder mit 2 Reffs. Schwarze Wolken kommen über die Insel Sørøya und weitere Schauer. Die See ist unruhig, es schaukelt. Gegen 6 Uhr früh segeln wir in den schmalen Havøysund, durch eine Brücke und bergen neben dem Hafen die Segel. Bei 2 kn Gezeitenstrom von vorn geht es seitlich in eine Lücke an einen Betonschwimmsteg. Es klappt alles bilderbuchartig. Das Schiff wird aufgeklart, die Heizung eingeschaltet. Vor allem ich bin müde, konnte unterwegs kaum schlafen. Wir gehen in die Koje. Vorher konnte ich im Internet den Wetterbericht aufrufen: NW 6 Bft und Regenschauer. Dasselbe druckt mein Wetterempfänger vom DWD aus. Wir werden vorerst bleiben, obwohl endlich mal die Windrichtung passt. Tagsüber gehen wir zwischen den Schauern zu der Kirche. Ansonsten ist sonntags alles geschlossen. Im Museum waren wir 2006. In der gesamten Finnmark wurden 1945 beim Rückzug der deutschen Truppen sämtliche Häuser abgebrannt. Die jetzige Kirche aus Beton und Holz ist von 1961. Heute ist unser 46. Hochzeitstag. Wir werden ihn in Ruhe an Bord begehen. Dann haben wir unerwartet noch eine interessante Begegnung. Heidi kommt von einem Spaziergang. Aus einem Auto, in dem noch 2 Hunde sind, kommt eine Frau und fragt, ob am Schwimmsteg Platz für ein 40-Fuß-Schiff wäre. Sie erwartet ihren Mann und dessen Bruder, die von Skarsvåg um das Nordkap wollten, wegen des starken Windes von vorn aber umgekehrt seien und jetzt durch den Magerøysund hierher unterwegs sind. Spät abends kommen sie an. Wir helfen beim Anlegen und bieten ihnen an, sich bei uns in der Kajüte aufzuwärmen. Der Bruder fährt mit dem Auto nach Alta und muss arbeiten. Bei uns steht noch die Weinflasche auf dem Tisch. Es gibt einen doppelten Anlass zum Anstoßen: Inger-Lise und Tor-Odd haben auch Hochzeitstag, ihren 38ten. Sie leben jetzt in Oslo, stammen aber hier aus der Finnmark. Tor war mehrere Jahre auf der Radarstation bei Honningsvåg und später bei der NATO in Deutschland. Inger war als Lehrerin tätig. Beide sprechen gut deutsch. Es wird wieder nach Mitternacht.

### **Mo. 09.07. nach Honningsvåg 70°58,7N 025°58,4E 29 sm**

Die Nacht ist kurz. Um 6 Uhr stehen wir auf, um 9 Uhr legen wir ab. Um die Ecke kommt uns die Hurtigrute „Vesterålen“ entgegen. In Honningsvåg sehen wir sie wieder beim Ablegen. Mit Wind aus NW um die 15 kn, 2 Reffs im Segeln laufen wir schnelle 6 kn. Um 13 Uhr ist Niedrigwasser und eine Stunde später kentert der Strom im Magerøysund (4 bis 6 kn) in Richtung Osten. Wir sind schon 11:30 Uhr zu früh am Eingang. Der Strom von vorn steigert sich von 1 kn bis auf 4 kn. Der Wind über 20 kn schiebt uns platt vor Laken mit bis zu 7 kn durch das Wasser. Wilde Wellen werden vom Wind gegen den Strom aufgepeitscht. Trotzdem geht es vorwärts, minimal mit unter 2 kn über Grund. Über die Berge ziehen Schauerfronten. Konzentriert muss ich von Hand steuern. Kurz vor dem Ausgang des Magerøysunds taucht neben uns eine Delphinherde auf. Sie überholen das Boot und tauchen darunter durch. Nach 2 Stunden sind wir durch die Enge. Das Wetter wird immer schlechter, in der Nacht soll Starkwind kommen. Um 16 Uhr fahren wir in den Hafen von Honningsvåg. Unmittelbar vor uns biegt von der anderen Richtung kommend eine große deutsche Yacht in den Hafen ein und legt außen an einen Schwimmsteg mit Tankstelle an. Die offizielle kurze Gästebrücke ist besetzt. Wir gehen bei der „Philomena“ aus Hamburg längsseits. Bei ihnen können wir unser Stromkabel mit einstecken und es uns warm machen. Ich bin müde und schlafe nach dem Essen einige Stunden. Internet bekomme ich leider nicht.

### **Di. 10.07. in Honningsvåg und noch nach Kjøllefjord 70°56,8N 027°20,1E 29 sm**

Vor einigen Tagen hat Heidi Wasser neben dem Seeventil für das Abwaschbecken bemerkt. Jetzt sieht man es am Schlauchstutzen tropfen. Das Nachziehen der Schlauchschellen hat nicht geholfen. Ich löse den Schlauch und kann ein vor Jahren zur Anpassung des Schlauchdurchmessers von mir selbst eingeklebt PVC-Rohrstück herausziehen. Mit Pantera-Dichtungsmasse wird es neu verklebt. Zuerst macht Heidi einen Rundgang durch den Ort, später ich und bringe frisches Brot mit. Heidi darf auf der „Philomena“ die Dusche benutzen. Ich habe mich morgens kalt gewaschen. Zu Mittag haben wir immer noch Fisch aus Skjervøy. Vorerst sind wir satt davon. Es ist noch immer windig und trübe. Ich gehe zur Kirche, die 1945, zwar beschädigt, als einziges Gebäude stehen geblieben ist. Sie diente den ersten Rückkehrern als Unterkunft. Von einem Aussichtspunkt habe ich einen guten Überblick über den Ort. Um 17 Uhr machen wir uns klar zum Ablegen. Anfangs schiebt uns noch der schwächer werdende Westwind. Nach 21 Uhr ab Sverholtklubben ist Flaute, also Motor an. Die Wolken haben sich aufgelockert, die Sonne im Norden bleibt aber verdeckt. Um Mitternacht erreichen wir den Eingang zum Kjøllefjord. Am rechten Ufer steht die „Finnkirka“, eine Felsformation, die wie zwei Kirchen mit Turm aussehen. Vor drei Jahren waren wir auch hier. Damals haben wir sie in der goldenen Mitternachtssonne gesehen. Heute fahren wir möglichst dicht vorbei. Zwei sm segeln wir noch bis vor den Hafen. Innen ist ein langer Schwimmsteg. Nur ein Fischkutter hat festgemacht. Die Libra ist 1:30 Uhr fest und wir gehen schlafen.

### **Mi. 11.07. Hafentag in Kjøllefjord**

Es gibt keinen Hinweis auf eine zu entrichtende Hafengebühr. Die Steckdosen der Stromsäulen müssen per Karte aktiviert werden. Wir finden eine freie, die noch Strom liefert, sind aber sparsam damit. An Land ist ein Caffee und Behindertenzentrum. Im Ort sind Geschäfte, Geldautomat und eine Touristinformation. Auf der anderen Seite der Hafenucht besuchen wir ein recht informatives Museum in einer alten Fischfabrik. Sie ist im Krieg weitgehend original erhalten geblieben. Von einem Dieselaggregat zur Stromerzeugung steht nur noch der Motor. Die Lysemaschine (Lichtmaschine) fehlt leider. Neben der Trankocherei sind alte Boote und Geräte für den Fischfang zu sehen. Zu lesen sind interessante Informationen über den sog. Pomorhandel mit Russland bis 1917. Der Wind aus Ost hat stark aufgefrischt, und die Sonne scheint. An eine Weiterfahrt um das Nordkinn nach Meham oder Gamvik ist nicht zu denken. Mein Wunsch war, zum Sletness-Leuchtturm zu kommen. Damit wären wir, wie 2009, um den nördlichsten Punkt des europäischen Festlandes gesegelt. Am Nachmittag wandern wir. Es soll einen Weg zur Finnkirka geben. Aber auch dieses Ziel geben wir auf. Wir haben zunehmend Probleme mit dem Zünden des Dieselkochers. Nur mit erhöhter Batteriespannung durch Laden mit Maschine oder Landstrom klappt es. Ich demontiere den Kocher. Die Brennkammer ist total verkokst. Dann wird alles wieder zusammen gebaut, ca. 2 Stunden konzentrierte Drecksarbeit. Abends ist es kalt, nur 7°C. Wir heizen mit dem wieder arbeitenden Wallas-Kocher.

### **Do 12.07. nach Skarsvåg auf Magerøy 71°06.7N 025°49,9E 25 sm**

Wir legen 10 Minuten vor 10 Uhr ab. Noch im geräumigen Hafenbecken setzen wir Segel. Es ist immer noch Ostwind aber deutlich schwächer als am Vortag. Noch einmal segeln wir dicht an der Finnkirka vorbei. Wir nehmen Kurs auf die Nordkapinsel Magerøy. In der Bucht von Kjelvik an der Südküste möchten wir den Fischer Ottar und Berit aus Oslo, die hier ein Haus hat, besuchen. Zweimal waren wir dort. Gegen 13 Uhr haben wir eine halbe Stunde Flaute und konfuse See. Danach frischt es auf. Im Funk besagt der Wetterbericht: „Fresch Brise ti“, das sind 10 m/s, 20 kn, 5-6 Bft. Der Ostwind steht in die Bucht von Kjelvik. Das ist nichts zum Ankern auf 20 m Tiefe. Wir ändern den Kurs auf den geschützten Hafen von Skarsvåg. Vom Nordkap kommt uns ein Riesenkreuzfahrtschiff entgegen. Im AIS-Empfänger lesen wir den Namen: „Aida Mar“. Mit unangenehmen

achterlichen Wellen steuern wir die Bucht an. Heidi ruft unseren Bekannten Leif per Handy an. Wir möchten einen Platz am Schwimmsteg. Vor drei Jahren führte er die Touristinformation und ist Chef der Fischfabrik. Der Schwimmsteg war mal zum Ausbooten von Kreuzfahrtpassagieren da. Jetzt gibt es in Honningsvåg neue Anleger. Von der Begegnung mit Tor-Odd in Havøysund wissen wir, dass jetzt dort Anglerboote liegen. Im Hafen ist tatsächlich extra für uns eine Lücke frei. Leif begrüßt uns als alte Freunde. Heidi hat für ihn ein Rostocker Pils bereit. Er betreibt mit seiner thailändischen Frau Hnum jetzt eine Pension und verleiht auch die Motorboote mit der Aufschrift [www.nordkapangeln.de](http://www.nordkapangeln.de) zusammen mit einem deutschen Partner. Auf dem Steg steht eine Gruppe von Anglern, die beim Anlegen helfen. Es sind Russen aus St. Petersburg. Mühselig gelingt es mir, einige Sätze auf Russisch zusammen zu bringen, verfallende aber immer wieder in das inzwischen mehr gewohnte Englisch. Heidi möchte Kamtschatka-Krabben essen. Sie werden hier Königs-Krabben genannt. Auf Befehl Stalins wurden sie in der Barents-See ausgesetzt und haben sich hier inzwischen rasant vermehrt. In der Touristinformation haben wir 2009 Krabbensuppe gegessen. Es ist schon spät. In einem Buffet und auch in dem Sommerhotel werden wir auf morgen getröstet. Die Chefin des Hotels ist die Schwägerin unserer neuen Bekannten Inger-Lise und Tor-Odd und ist sehr verwundert, wie klein die Welt ist, als wir von unserer Begegnung in Havøysund erzählen.

#### **Fr. 13.07. um das Nordkap nach Hammerfest 70°39,8N 023°41,1E 65 sm**

Es gelingt mir per Internet Wetterinformationen und GRIB-Daten abzurufen. Die Situation ist verzwickelt. Leif würde uns wie früher sein Auto zur Verfügung stellen. Wir könnten in Karmovær Eva Schmutterer in ihrer Galerie „East of the Sun“ besuchen. Nach Kjelvik könnten wir von Honningsvåg aus wandern. Aber nur noch einen Tag haben wir, um mit moderatem Ostwind um das Nordkap zu segeln. Dann ist für eine Woche die Tür zu. Was tun??? Wieder verzichten wir. Langsam wird es Zeit für die Rückfahrt. Wir treffen Leif morgens in der Fischfabrik. Dort können wir unter einfachen Bedingungen duschen. Er fragt, ob wir abends noch Krabben gegessen haben. Wir verneinen. Daraufhin bringt er uns eine Riesenportion frischer Krabben, die wir selber kochen müssen. Unter Freunden bekommen wir sie geschenkt. Um 10:30 Uhr legen wir ab. Der Wind steht aus der Hafeneinfahrt direkt auf den Steg und drückt die Libra dagegen. Ablegen mit Eindampfen in die Vorspring ist die einzig mögliche Methode und klappt bilderbuchartig. In der Hafenausfahrt ziehe ich das Groß gleich mit 2 Reffs. Vorbei an vorgelagerten Felseninseln nehmen wir Kurs auf das nahe Nordkap. Wie ein Fischer im Hafen prophezeit hat, haben wir jetzt sogar weniger Wind. Ich kann ausreffen. In der Hornvik sehen wir im Fernglas trotz auflandigem Wind ein Segelboot vor Anker. Oben an der Kante stehen zwei Wanderer und sehen nach unten. Ob das wohl die Segler sind? Bei der Weiterfahrt zeichnet sich das Nordkaphorn, eine Felsennadel an der Ostseite, markant ab. Die Aussichtsplattform ist gegen Mittag zunächst menschenleer. Später sehen wir vier Leute. Alle wollen wohl nur abends die Mitternachtssonne sehen, und dann scheint sie oft doch nicht. Wir geraten in die Abdeckung unterhalb des Felsens. Es ist recht schaukelig, kommen nur langsam voran. Dauernd springt der Wind um. Ich fahre eine Halse nach der anderen. So viel Leinen ziehen wie heute, gab es noch nie. Ich werde ganz konfus. Heidi ist euphorisch, ich bin gestresst. Auch auf dem weiteren Weg ändert sich der Wind immer wieder. Alle Augenblicke Einreffen, wieder Ausreffen, Vorsegel wechseln. Ich fahre ja noch klassische Stagreitersegel. Dazu muss ich jedes Mal auf das Vorschiff, das eine Segel bergen und am Seezaun laschen, das andere am Fall hochkurbeln. Auf größeren Booten ist alle 4 Stunden Wachwechsel mit jeweils 2 bis 3 Mann. Ich bin heute 16 Stunden für alle Segelmanöver und für die Navigation zuständig. Nur wenn es mal nur gerade aus geht und der Wind sich nicht ändert, kann ich mich ausruhen. Während dessen hält Heidi Ausschau. Noch gleich hinter dem Nordkap bei ruhigem Wind setzt Heidi eine erste Portion Krabben im Kochtopf mit Seewasser auf den Herd. Plötzlich frischt der Wind auf. Den Topf mit dem kochenden Wasser stellen wir auf den Boden. Die Krabben sind schon gar und schmecken prima. Um 19 Uhr segeln wir durch Havøysund mit achterlichem Wind aber bis 2 kn Gezeitenstrom von vorn. Auch an anderer Stelle ist immer wieder Gegenstrom, wohl zusätzlich der Golfstrom. Beim Anlegen in Hammerfest nachts gegen 3 Uhr haben wir 12 sm durchs Wasser mehr auf der Logge als nach GPS über Grund. An dem für Gäste vorbehaltenem Schwimmsteg liegen Motorboote, z. T. im Päckchen und ein Fischerboot. An einem langen Steg liegt außen ein großer Dreimast-Rahsegler „Christian Radich“ aus Oslo. Auf der Innenseite hat ein einzelnes Segelboot an einem Schlepper festgemacht. Wir gehen als drittes leise außen längsseits. Dann erscheint noch der Eigner. Er ist Däne aus Hundested und war nachts spazieren. Seine Frau liegt mit Herzproblemen hier im Krankenhaus. Er kann vorerst nicht weiter. Wir fallen hundemüde in die Kojen, schlafen bis 10:30 Uhr. In der Kajüte sind es über 20 °C, der Luftdruck sinkt im Laufe des Tages noch auf 990 hpa.

#### **Sa. 14.07. Aufenthalt in Hammerfest**

Nach dem Frühstück führt der erste Weg ins Hafencenter beim Anleger der Hurtigrute. Unser Nachbar hat uns die Richtung gezeigt. Wir bezahlen 63 Kronen Liegegebühr. Wenn wir duschen wollen, sollen wir uns vorher per UKW-Funk auf Kanal 12 melden, damit wir eingelassen werden. Nach einem kleinen Einkauf essen wir an einem Stand Bacalao, klassischer Eintopf aus Trockenfisch. Es schmeckt vorzüglich, nur etwas salzig. Deshalb

gibt es anschließend ein Softeis. Es ist bewölkt und Regen angesagt. Trotzdem wagen wir den sog. Zick-Zack-Weg zu einem Aussichtspunkt oberhalb von Hammerfest und gehen sogar noch den Rundweg um den Berg. Der endet in der neuen 1961 aus Beton erbauten Kirche. Sie erinnert an die Eismeer-Kathedrale in Tromsø, ist aber anders beeindruckend. Bei einsetzendem Regen erreichen wir unser Boot. Heidi kocht die restlichen Königs-Krabben, eine Riesenportion. Nur mit Mühe schaffen wir, diese Delikatesse aufzuessen Aber aufheben kann man auch nichts. Dazu gibt es Weißwein, ein seltener Anlass bei uns an Bord. Wegen der norwegischen Zollbestimmungen sind nützlicher Weise die Vorräte an Bord begrenzt und hier in den staatlichen Alkohol-Läden einzukaufen, ist unverschämt teuer. Danach schreibe ich mal wieder am Bericht. Es wird nach Mitternacht.

**So. 15.07. und Di. 16.07. nach Bergsfjord 70°14,9N 021°47,2E 66 sm**

Das Wetter ist morgens wieder schön. Der Vormittag vergeht mit geruhsam frühstücken, duschen bei der Touristinformation gegenüber vom Hafbüro. In einem Gespräch mit unserem Bootsnachbarn Henrik von der „Filippa“ erfahren wir, er ist 65 Jahre alt, seine Frau Dorte ein Jahr jünger. Sie ist noch immer im Krankenhaus. Er ist für eine Reederei tätig, hat jetzt 4 Monate frei genommen. Das Boot wurde mit einem Schiff nach Tromsø gebracht. Am Nordkap waren sie schon und wollen jetzt die gesamte Strecke zurück segeln. Wir verabschieden uns, wünschen, dass alles gut geht. Im weiteren bleiben wir per SMS in Kontakt. Erst Anfang Oktober werden sie wohlbehalten zu Hause sein. Heute ist es schon nach 12 Uhr, als wir Hammerfest verlassen. Nach einer Stunde unter Motor können wir im Vargsund in südlicher Richtung mit raumem Wind segeln. Geradeaus weiter ginge es nach Alta, wir aber wollen nach Westen durch den Stjærnsund. Leider kommt der Wind am Abend von vorn und verlässt uns ab Mitternacht bei Øksfjord ganz. Heidi übernimmt die Wache. Ich kann einige Stunden schlafen. Wie oft in der letzten Zeit, fühle ich mich nach dem Aufwachen völlig erschöpft. Langsam nur komme ich zu mir. Erst gegen Ende der Reise lasse ich ein Prostata-Medikament weg und fühle mich zunehmend wieder besser. Am Eingang zum Bergsfjord angeln wir. Nach wenigen Minuten haben ich einen großen Dorsch und zugleich einen kleineren Seelachs. Um 7 Uhr legen wir an. Hier in dem Ort Bergsfjord ist ein Schwimmsteg, die Frontseite aber für ein Ambulanzboot reserviert. Platz für uns ist an einem seitlichen Ausleger. Wir frühstücken und Heidi macht Fischsuppe. Dann legt vor uns eine einheimische Hallberg Rassy 38 an. Die Frau steht mit Gepäck auf dem Steg. Der Urlaub soll zu den Lofoten gehen. Um 10 Uhr öffnet der Kaufmannsladen. Nach kleinen Einkäufen gehen wir wandern. Ein kräftig rauschender Bach kommt aus einem Stausee talwärts. Unten im Ort ist ein kleines Wasserkraftwerk. Oberhalb des Stausees sehen wir Schneefelder, die Kante des Svartfjell-jøkelen-Gletscher. Am Wehr zeigt ein Schild „Svartvannet“ einen Wanderweg. Es müsste zu einem Bergsee gehen. Der Weg wird immer steiler. Wir queren über Steine einen Bach. Von oben haben wir eine phantastische Aussicht. Der Weg wird uns schließlich zu steil. Wir kehren um. Unten im Ort hängen Pläne für Wanderwege aus. Der Bergsee wäre noch viel weiter in einer Mulde gewesen. Einen anderen Rückweg gibt es nicht. An Bord essen wir die schon fertige Fischsuppe. Die Wanderung war nicht so anstrengend für mich aber auch nicht ungefährlich. Ich muss mich erst mal ausruhen von der letzten Nacht. Später kommen Wolken auf und ziehen beeindruckend tief durch den Fjord. Wir gehen zu der nahen Kirche. Leider ist sie abgeschlossen. Auf dem Rückweg kommt ein Regenschauer. Danach arbeite ich noch am Computer.

**Di. 17.07. nach Alteidet 70°01.8N 022°04,0E 43 sm**

Heute legen wir schon um 7 Uhr ab. Wir wollen uns mit unseren Freunden Hans und Waltraud treffen. Sie sind wieder mit dem Wohnwagen in Skandinavien unterwegs und heute auf einem Campingplatz in Alteidet. Heidi nennt Hans ihren Adoptiv-Bruder. Seine Mutter war als Oberschwester während eines chirurgischen Jahres 1960 im Krankenhaus Dömitz vor Heidis Medizin-Studium wie eine Adoptiv-Mutter zu ihr. Hans hat in Berlin bei Narva gearbeitet, und wir waren immer in engem Kontakt miteinander. Aus dem Bergsfjord geht unsere Fahrt durch das offene Loppa-Havet. Heute ist oft Flaute. Unter Motor nehme ich als Abkürzung eine sehr enge Inselfahrt, Tiefe in der Seekarte 2 m bei Niedrigwasser. Heidi hat Herzklopfen und lamentiert. Ich beobachte das Echolot und fahre genau in der Mitte. Mit der sprichwörtlichen Handbreit Wasser unter dem Kiel tasten wir uns langsam durch. Vorbei an der Insel Loppa geht es bei Seglvik in den Kvænangen. Bei schwachem nördlichen Wind nur bis zu 10 kn haben wir abends 50% Motoranteil. Alteidet liegt im Südosten in einem Seitenfjord. In der Seekarte sind zwei Ankerplätze verzeichnet. Am Fjordende sehen wir links eine Holzpier, davor einen Fischkutter. Der Fischer ist an Bord. Wir dürfen direkt vor seinem Kutter anlegen. Dafür spendiert Heidi ein Rostocker Pils. Ich bemesse die Leinen für 2 m Tidenhub. Hans kommt mit dem Auto, uns abzuholen. Zusammen mit seinem Schwager und seiner Schwägerin verbringen wir mehrere Stunden im Aufenthaltsraum auf dem Campingplatz. Sie fahren am nächsten Morgen weiter Richtung Hammerfest, Nordkap und Kirkenes.

**Mi. 18.07. Abstecher zum Jøkelfjord und nach Skjervøy 70°01,7N 020°58,2E 47 sm**

Für uns ist heute ein Highlight geplant: Wir wollen zum Gletscher Øksfjordjøkelen am Ende des Jøkelfjordes. Es ist der einzige Gletscher, der quasi direkt ins Meer kalbt. Heute können wir die meiste Strecke segeln aber bei sehr variablem Wind und häufigem Kreuzen. Kap- und Düseneffekte erfordern immer wieder Segelmanöver.

Am Eingang zum Jøkelfjord sehen wir einen Wal. Ganz am Ende des Fjordes ist in einigen 100 m Höhe die blau schimmernde Abbruchkante des Gletschers. Aus dem Eis stürzt ein kleiner Wasserfall von Schmelzwasser herab. Unten am Hang ist ein großer Schneeberg von herunter gefallenem Eis. Man kann mit dem Boot ganz dicht bis an einen Geröllwall unterhalb der Wand fahren. Das ist nicht ganz ungefährlich. Sollte es zu einem größeren Eisabbruch kommen, kann eine Flutwelle ausgelöst werden. Gestern waren unsere Freunde mit einem Ausflugsboot hier. Sie haben einen kleinen Eisabbruch erlebt. Wir nähern uns dem Gletscher bei Nieselregen. Dann reißen die Wolken auf und kurzzeitig fällt Sonne auf die Eiswand. Wir waren 2006 schon einmal hier bei leider sehr trübem Wetter. Um 18:30 Uhr sind wir heute wieder aus dem Fjord heraus. Vor 6 Jahren hatten wir zusammen mit der „Aurora B.“ an einem privaten Schwimmsteg übernachtet. Am Morgen wehte Starkwind in den Fjord. Nur mit heulendem Motor gegen an bin ich damals nach Skjervøy geflüchtet. Heute sind wir um 23 Uhr nach 13 Stunden dort. Vor uns liegt eine norwegische Nauticat. Dann kommt eine Bavaria 42 mit dem originellen Namen „Escape“ in den Hafen. Es sind auch Norweger. Wir helfen beim Anlegen und werden spontan vom Skipper Björn zu einem Anlege-Schnaps und Bier eingeladen. Er kommt aus Alta. Sein Sohn und die Schwiegertochter sind mit an Bord. Den Winter will er mit dem Boot in Spanien verbringen und dann weiter über den Atlantik. So kommen wir erst sehr spät zu Bett.

#### **Do. 19.07 und Fr. 20.07. nach Engenes auf Andøya 68°55,4N 017°07,5E 130 sm**

In der Nacht und am Vormittag regnet es in Skjervøy. Die Zeit nutzen wir eher ineffektiv mit Frühstück, Duschen, einmal Wäschewaschen, Mittagessen und Einkaufen. Laut Wettervorhersage ist schwacher nördlicher Wind zu erwarten, der später auf West dreht, wieder Regen und kommende Woche Starkwind aus Südwest. Ich schicke per E-Mail noch den in Bergfjord geschriebenen Reisebericht. Gegen 16 Uhr legen wir ab, wollen so weit es geht. Statt den üblichen Weg durch den Kågsund zu nehmen, verfolge ich auf die Idee, durch den südlich gelegenen Maursund zu fahren. Auf der Seekarte ist es der Entfernung nach kein großer Unterschied. Eine Stunde ist kein Wind. Dann schiebt der uns zwar durch den Sund, aber auf dem Lyngen kommt er unerwartet genau von vorn. Vier Stunden kreuzen wir. Am nördlichen Kap der Lyngenalpen ist dann Flaute. Zwei Stunden fahren wir über den Ullsfjorden mit Motor. Im Grøtsund ist Segeln wieder möglich. Früh um 3 Uhr übernehme ich die Wache, solange hat Heidi ausgehalten. Im Tromsøy-Sund müssen wir wieder den Motor nehmen. Unter der Brücke von Tromsø haben wir um 8 Uhr 3 kn Strom von vorn. Am Rystraumen um 9 Uhr sollte nach meiner Berechnung eigentlich gerade noch Stillwasser sein. Hier haben wir kurzzeitig sogar 4 kn Strom mit Wirbeln von vorn, kommen aber durch. Mittags machen wir eine Angelpause. Auf Anhieb habe ich einen Dorsch und gleich danach einen Seelachs. Beide Fische werden geschlachtet und auch noch filetiert, bevor wir dann wieder segeln können. Nach kurzem Kreuzen im Malangen haben wir im Gisund raumen Wind um Nord. Bei Finnsnes geht es gegen 18 Uhr durch die Brücke. Es ist den ganzen Tag stark bewölkt. Im Solbergfjord dreht der Wind auf West schräg von vorn. Schließlich werden einige Holeschläge fällig. Inzwischen ist es zum einen durch die vielen Wolken relativ dunkel geworden, zum anderen ist ab jetzt für uns die Mitternachtssonne gewesen. Ich bin schon hundemüde. Als wir dann nach SW abfallen können, schlafe ich ca. eine Stunde. Dabei kommt ab 1 Uhr nachts feiner unangenehmer Regen auf. Wenige Meilen voraus ist der Hafen von Engenes. Um 2 Uhr ist das Boot angebunden. Wir schalten noch die Heizung an, räumen auf und gehen schlafen.

#### **Sa. 21.07. in Engenes und nachts weiter**

Erst um 10 Uhr frühstücken wir und haben wieder die Heizung an. Feiner Regen kommt von hinten in die Plicht. Inzwischen ist ein norwegisches Segelboot weggefahren. Wir können an einen besseren Platz umlegen. Heidi geht an Land, findet einen Kaufladen und ein kleines Hotel mit Restaurant. Es wird vorzugsweise für Lachszucht-Konferenzen genutzt. Dort können wir später duschen. Für 18 Uhr vereinbart sie eine Kirchenbesichtigung. Das Wetter bessert sich. Dennoch arbeite ich am Reisebericht. Eine Tidenberechnung für den Tjeldsund ergibt ein Fenster ab 3 Stunden nach HW Narvik früh ab 7 Uhr. Wir haben vorher noch 20 sm gegen angesagten SW-Wind 10 bis 12 kn zu fahren. Weil wir nicht alles um 12 Stunden verschieben wollen, starten wir 23:30 Uhr. Die ganze nächste Woche ist laut GRIB-Daten Starkwind und Regen aus SW prophezeit. Es ist die letzte Chance für eine weitere Etappe.

#### **So. 22.07. nach Lødingen 68°24,6N 016°00,2E 61 sm**

Hinter der Hafenausfahrt haben wir unerwartet 18 kn Wind. Ich ziehe das Groß gleich mit 2 Reffs und die Fock 1. Um 2 Uhr nachts sind es normale 10 kn. Ich kann ausrefften und mit Genua segeln. In großen Schlägen kreuzen wir nach Süden. An Steuerbord bleibt Hårstad achteraus. Vor der Tjeldsundbrücke werden die Schläge immer kürzer. Um 8:30 Uhr sind wir bei Stillwasser weiter kreuzend durch die Brücke. Dann wird der Tjeldsund wieder breiter. In der engen und flachen Biegung vor dem Abzweig des Ramsundes zum Ofotfjord haben wir 2 bis 3 kn mitlaufenden Strom. Maximal 7,5 kn über Grund hat das GPS registriert. Jetzt setzt für mehrere Stunden Regen ein. Der Wind wird kurzzeitig schwächer. Zweimal ziehe ich die Genua, und gleich darauf sind es wieder bis 20 kn Wind. Zweieinhalb Stunden kreuze ich mit 2 Reffs in dem sich trichterförmig erweiternden

Abschnitt bis vor den Hafen von Lødingen am Ausgang zum Vestfjord. Um 15:30 Uhr ist das Boot in dem kesselartigen Becken in einer Box mit Auslegern am Gästesteg fest. An beiden Seiten kann ich das Boot mit Vorleinen, Spring und Achterleinen anbinden. Wir hoffen, das es so für den zu erwartenden Sturm ausreichend gesichert ist. Neben uns liegt eine 30 Fuß Ventura SY „Hedonä“ aus Hamburg. Das Ehepaar Hella und Diedhart ist einen Tag früher von Hårstad gekommen. Ihr Umkehrpunkt war Skjervøy. Erschöpft gehen wir bald zu Bett.

#### **Mo. 23.07. bis Do. 26.07. Hafentage in Lødingen**

Am Montag früh regnet es heftig. Eine zweistündige Pause nutzen wir zum Einkaufen. Am Nachmittag sitzen wir in der trockenen warmen Kajüte. Nach einigem Probieren habe ich eine recht schwache Internetverbindung über die Mastantenne, um E-Mails auszutauschen und Wetterdaten zu empfangen. Abends sind unsere Nachbarn bei uns an Bord.

Am Dienstag ist heftiger Sturm und Dauerregen. Ich mache Wartungsarbeiten an der Toilettenpumpe und löte eine Stromversorgungsleitung für die WLAN-Antenne anstelle eines bisherigen Provisoriums. Am Abend sind wir auf der „Hedonä“ zu Gast.

Am Mittwoch beruhigt sich nachmittags das Wetter. Ich befasse mich am Computer u. a. mit dem Navigationsprogramm OPENCPN. Heidi macht Einkäufe und geht in das Telemuseum. Sie wird sehr freudig wiedererkannt. Wir waren vor drei Jahren dort. Nach unserer Rückkehr hatte Heidi aus Berlin an die Leiterin Sigrid eine Ansichtskarte geschickt. Sie bietet uns spontan an, Wäsche zu waschen und bringt Heidi mit dem Auto zum Boot. Dann gehe ich mit einem Rucksack voll Wäsche los ins Museum. Abends sind Hella und Diedhart wieder bei uns. Wir zeigen das Video über unseren Islandtörn 2010.

Am Donnerstag ist es stark bewölkt, zeitweilig nieselt es. Beim Duschen gegen Mittag haben wir nur kaltes Wasser. Die Camper werden wohl alles verbraucht haben. Sigrid kommt mit dem Auto und bringt unsere Wäsche. Wir gehen dann ins Museum, das um 12 Uhr öffnet. Zurück an Bord erstelle ich probelhalber eine Route im Navigationsprogramm OpenCPN. Es gibt einen Menüpunkt „Route an GPS senden“ und unter Einstellungen „Garmin-Modus zum Hochladen“. Nachdem ich das GPS auf „Datenaustausch“ umgestellt habe, funktioniert die Übertragung der Route zum GPS. Jetzt kann ich auch bei ausgeschaltetem PC nur nach den Anzeigen des GPS bzw. automatisch mit dem Autopiloten nach Wegpunktsteuerung die programmierte Route abfahren. Zum Erstellen der Route klickt man einfach überall dort, wo eine Kursänderung erforderlich ist, mit der Maus in die Karte und generiert einen Wegpunkt. Dann sehe ich auf dem Bildschirm in der AIS-Anzeige ein Schiff im Hafen hinter uns. Als Name wird mir „Philomena“ angezeigt. Ich blicke aus der Kajüte. Gegenüber liegt das Boot, an dem wir in Honningsvåg längsseits waren. An Bord sehe ich Rosi und rufe ihr zu, dass ich sie soeben entdeckt habe. Später kommt sie vorbei. Heidi ist aber noch einkaufen. Als sie zurückkommt, besuchen wir Rosi, Eggert und ihren Mitsegler Zisch.

#### **Fr. 27.07. nach Skrova 68°10,0N 014°39,8E 39 sm**

Erst nach 11 Uhr starten wir. Als Folge der Regentage ist das Display des Log/Lot-Instrumentes ausgefallen. Es ist kaum Wind. Eine Stunde segeln wir so dahin. Die „Philomena“ fährt unter Motor nach Tranøy auf Hamarøy. Die „Hedonä“ sehen wir unter Spinnaker. Erst um 15:30 Uhr mache ich bei der Tonne Hamarøygrunnen den Motor aus. Ab 16:30 Uhr für über 4 Stunden segeln auch wir unter Spi. Die letzten 4 sm bis in den Hafen von Skrova nehmen wir den Motor. Die sehr enge Einfahrt von Süden ist etwas aufregend für uns. Erst um 22:30 Uhr legen wir an. Ein norwegischer Segler am Steg gegenüber nimmt uns die Leinen ab. Heidi führt eine lockere Unterhaltung mit dem Ehepaar aus Trondheim. Sie haben einen edlen Hund an Bord.

#### **Sa. 28.07. nach Helnessund 67°43,8N 014°46,0E 32 sm**

Am Morgen machen wir einen kleinen Rundgang durch den interessanten ehemaligen Walfängerort. Um 10 Uhr geht Heidi noch kurz in den Coop-Laden. Danach legen wir ab. Auch heute fahren wir mit Wegpunktsteuerung genau die in OpenCPN vorprogrammierte Route ab. Mein Raymarine Autopilot SPX-5 schlägt nach dem Einschalten wilde Haken bis zu  $\pm 30^\circ$  und pendelt sich dann einigermaßen ein, wobei aber doch meist eine Schlangenlinie bis zu  $\pm 10^\circ$  gefahren wird. Unter Motor und bei raumen Kursen ist so etwas zu tolerieren, nicht aber unter Segel, die entsprechend dem Windeinfall zu trimmen sind. Der alte Simrad TP 20 steuert einen wesentlich stabileren Kurs und schwenkt nach Kursänderungen, z. B. wegen eines Hindernisses, selbsttätig sanft auf die richtige Kurslinie wieder ein. Nur 50% der Strecke haben wir Wind, zwar von hinten, aber gleich nach der Ausfahrt kräftigen Regen. Nachmittags ist Flaute. Unter Motor fahren wir um 19 Uhr in den Hafen von Helnessund. In einem Bootsclub gehen wir an einem Schwimmsteg längsseits. Im Klubhaus sind WC, Dusche und Waschmaschine. Das Log/Lot-Instrument hat noch immer keine Anzeige. Mit Warmluft kann ich es langsam wieder zum Leben erwecken.

#### **So. 29.07. nach Kjerringøy 67°31,3N 014°45,6E 25 sm**

Wir schlafen etwas lange, frühstücken und duschen. Die Sonne scheint, als wir erst nach 11 Uhr ablegen. Der Wind, der abends und nachts für uns passend gewesen wäre, ist schwach und schläft vorübergehend ein. Nach

2,5 Stunden dreht er auf SW von vorn und frischt auf. Vorübergehend regnet es etwas. Ich wechsele die Fock muss reffen und kreuzen. Wir geben unser Ziel Landegode auf und laufen nach Kjerringøy ab. Um 18 Uhr legen wir in einer grün markierten Box an. Wir sind erstaunt über die langen Schwimmstege. Am Kopfende liegen ein belgisches und ein französisches Boot. Mit dem Belgier Philippe sind wir schnell im Gespräch. Er zeigt sich recht interessiert, und Heidi lädt ihn für später zu uns ein. Nach dem Abendessen unterhalten wir uns beim Bier. Dann besichtigen auch wir sein etwas uriges für Langfahrt gebautes Alu-Boot. Es heißt SY "MAÏ" nach dem Kosenamen seiner Jugendliebe. Er war Pilot, zunächst Starfighter, dann flog er Passagierflugzeuge. Er hat zwei Töchter und zwei Söhne. Die zweite Tochter heißt gegen den Willen seiner Frau wie seine frühere Freundin. Der letzte Sohn wurde behindert geboren. Das hat irgendwann zum Bruch der Ehe geführt. Nach 45 Jahren hat er seine frühere Freundin wiedergefunden, als er auf dem Jacobsweg abends ein Quartier gesucht hat. Sie war auch schon mit an Bord und danach sein erster Sohn. Zum Abschied wirft er einen schwarzen Umhang über und setzt einen dreizackigen Federhut auf. Es ist eine Art Uniform der Vereinigung belgischer „Seebruderschaft“. Unter der Saling führt er eine schwarze Flagge mit deren Emblem.

**Mo. 30.07. nach Sør-Landegode 67°23,4N 014°14,8N 17 sm**

Heute stehen wir früh auf und legen 7:40 Uhr ab. Nachmittags soll nach GRIB-Daten Regen und später Starkwind aus SW kommen. Bei leichtem nördlichen Wind von hinten segeln wir 11 sm. Dann ist gegen Mittag Flaute. Beim Angeln hole ich westlich von Landegode aus 100m Tiefe einen Lumb. Eine Stunde später fahren wir in den geschützten Hafen mit Schwimmsteg. Der kleine Ort hat sogar einen Kaufladen, der nachmittags 1,5 Stunden öffnet. Ein Weg führt auf die andere Seite der Insel mit Blick auf die Stadt Bodø. Als wir von einer kleinen Wanderung zurück kommen, sehen wir die SY „Hedonä“ mit Hella und Diedhart auch am Steg liegen. Abends bei ihnen an Bord haben wir uns viel zu erzählen. Der angekündigte Regen kommt erst gegen Abend.

**Di. 31.07. nach Støtt 66°55,5N 013°26,1E 46 sm**

Die „Hedonä“ ist schon früh verschwunden. Wir legen 9:40 Uhr auch ab. Draußen haben wir bis zu 17 kn Wind aus SW. Bis gegen Mittag segele ich mit 2 Reffs hoch am Wind. Für knapp eine Stunde kann ich ausreffen. Dann kommt eine heftige Schauerfront mit starkem Regen und über 20 kn Wind. Ich wollte außen westlich von Arnøy und Fugløy kreuzen, weil dort mehr Platz ist. Wir drehen ab, segeln mit raumen Wind nördlich um Arnøy. Vorher habe ich dort noch ein Segelboot gesehen. Es könnte die „Hedonä“ gewesen sein. Später erhalten wir eine SMS. Hella und Diedhart sind in Sør-Arnøy. Als wir um 15 Uhr den Hafen querab haben, sind Starkwind und Regen vorbei. Die Nordeinfahrt haben wir verpasst. Eine halbe Stunde läuft der Motor. Dann ist wieder Wind um 10 kn, allerdings weiterhin von vorn. Wir segeln kreuzend gegen an. Um 21 Uhr sind wir in Støtt. Zwei französische Boote liegen schon da. Die „Karnelyan“ mit Joceline und Alain kennen wir aus Kjerringøy. Am nächsten Morgen legen sie ab mit dem Ziel Svartisen-Gletscher.

**Mi. 01.08. nach Bolga 66°48,1N 013°14,0E 16 sm**

Auf dem Steg neben unserem Boot ist ein Dieselschlauch. Wir nutzen die Gelegenheit und tanken 67,5 l. Nach 72 Motorstunden ab Stokmarknes liegt der Verbrauch bei unserer schonenden Fahrweise wieder unter 1 Liter pro Stunde. Wie vor drei Jahren kaufen wir im Landhandel ein. Immer noch bedient uns der recht betagte Herr Sørensen. Seine auch schon 82 Jahre alte Schwester Elsa spricht Heidi an und führt sie in ihr Haus. Um 9:40 Uhr legen auch wir ab. Es ist Flaute. Während ich erfolglos angle, kommt Wind auf. Der Wind aus SW erreicht schnell bis 28 kn. Dazu kommt wieder wie gestern Regen. Obwohl der weitere Weg auf beiden Seiten von Felseninseln gesäumt ist, kreuze ich mit 2 Reffs gegen an. Auf dem PC sehen wir im Navigationsprogramm präzise, wann ich wenden muss. Um 15:30 Uhr haben wir die schmale Durchfahrt hinter uns. Querab liegt die Insel und der Hafen Bolga. Nach GRIB-Daten bleibt dieses Wetter den ganzen Tag bis morgen. Es reicht uns. Gegen 16 Uhr finden wir am Kopfende eines Schwimmstegs noch einen passablen Platz. Die Gästebrücke ist mit norwegischen Booten belegt. Später dreht ein Zweimaster eine Runde im Hafen und fährt wieder raus. Wir machen es uns warm und gemütlich. Heidi macht mit Regenkleidung einen Rundgang. Sie findet ein Landhandelsgeschäft mit Post. Die junge Verkäuferin Marit erlaubt uns am Donnerstag Morgen, am PC den aktuellen Wetterbericht einzusehen. Es bleibt bis zum Abend regnerisch mit 10 m/s aus SW. Wir warten weiter ab. Eine Internetverbindung an Bord habe ich hier leider nicht.

**Do. 02.08. Hafentag auf Bolga**

Bei weiterhin frischem Wind aus SW und Regen bleiben wir im Hafen. Nachmittags hört für einige Stunden der Regen auf. Wir machen eine kleine Wanderung. Am Abend regnet es wieder. Wir stellen den Wecker auf 3 Uhr früh und hoffen auf Wetterbesserung.

**Fr. 03.08. und Sa. 04.08. nach Brønnøysund 65°28,4N 012°12,4E 94 sm**

Wir frühstücken, bezahlen die Hafengebühr 2 mal 90 Kronen mit Strom und legen um 4:45 Uhr ab. Es ist stark bewölkt, vorübergehend nieselt es noch. Bis mittags kommt der schwache Wind mit maximal 10 kn aus südlichen Richtungen. Wir kreuzen bis zum Polarkreis. Dann ist Flaute. Über eine Stunde versuche ich an

verschiedenen Stellen zu angeln. Schließlich habe ich einen mittelgroßen Seelachs. Nach weiterem Bemühen sind gleich 4 Makrelen am Vorfach und am Pilker. Inzwischen ist nördlicher Wind aufgekommen. Wir setzen Segel und fahren südwärts vor Wind. Die beiden französischen Boote kommen vom Svartisen-Gletscher. Auch ein deutsches Boot „Condor“ aus Karlshagen/Usedom überholt uns. Alle drei wollen nach Nesna. Wir sind um 22 Uhr bei Sandnessjøen und segeln weiter durch die Vollmondnacht. Am Sonnabend gegen 8 Uhr legen wir in Brønnøysund an. Nach dem Frühstück holen wir Geld vom Automaten und kaufen im Coop ein. Am Steg hat inzwischen eine norwegische Bavaria 38 festgemacht. Wir wechseln ein paar Worte und hören, sie kommen aus Molde. Bei diesem Stichwort fragt Heidi nach Solfrid und Ottleif, Segelfreunde von Ernst, deren Namen wir aus seinen Berichten kennen. Welch ein Zufall: sie sind es wirklich. Die Überraschung ist groß auf beiden Seiten. Danach verholen wir uns wie bei der Hinfahrt auf die Insel Buholmen, wo uns „Hörby“ schon erwartet. Bei ihm können wir nach drei Tagen wieder duschen.

**Sa. 04.08. nach Møyhamna 65°24,8N 012°06,7E 6 sm**

Nachmittags legen wir ab. Es ist kaum Wind. Nach 6 sm mit Motor legen wir um 16 Uhr im Møyhamna beim Torget Bootsklub an. Wir wandern 5 km Straße zum Loch im Berg Torghatten. Nach einem steilen Anstieg stehen wir in einem gewaltigen Tunnel voller herab gefallener Steine. Gott sei Dank fällt uns keiner auf den Kopf, als wir zur anderen Seite hindurch gehen. Von dort blickt man nach Südwest auf das Meer mit vielen Inseln. Gerade dreht unten eine Hürtigrute auf einer Position, von der aus man durch den Berg hindurch sehen kann. Zur Entstehung des Loches gibt es die bekannte Sage über dem Hut, der von dem Pfeil des Hestmannen durchbohrt wurde. Tatsächlich soll das Loch früher in Höhe des Meeresspiegels von der Brandung ausgewaschen worden sein. Abends zurück an Bord gibt es gebratene Makrelen.

**So. 05.08. nach Skeishamna auf Leka 65°05,3N 011°44,4E 21 sm**

Wir legen 9:20 Uhr ab. Vor der Hafengebucht sehen wir die „Kanaloa“, eine HR 38 aus Berlin, beim Angeln in der Flaute und begrüßen uns gegenseitig. Leichter Wind kommt auf. Die „Kanaloa“ und auch wir setzen Segel. Mit 2 kn schleichen wir dahin. Der Wind dreht später über W auf NW und erreicht nicht mehr als 8 kn. Ein drittes deutsches Boot kommt von hinten und setzt auch Segel. Es ist die „Condor“, eine Comfortina 35. Bei der „Regatta“ bleiben wir als kleinstes Boot zunächst achteraus. Dann setze ich mittags den Blister und hole den Hals wie bei einem Spinnaker mit dem Spibaum nach Luv. Wir überholen die „Kanaloa“ und holen auch die „Condor“ fast ein. Gegen 17 Uhr ist der Wind weg. Die „Condor“ fährt unter Motor davon. Auch wir geben das Segeln auf. Nach 3 sm bleiben wir in Skeishamna auf Leka. Während wir eine kleine Wanderung machen, kommt auch die „Kanaloa“ in den Hafen. Edith und Gerd haben Gäste an Bord und müssen abends noch mehr Fisch angeln.

**Mo. 06.08. nach Sörgæslingan/Folla 54°44,6N 010°46,2E 37 sm**

Heute starten wir recht früh um 8 Uhr. Zweieinhalb Stunden fahren wir bei Flaute mit Motor. Der Wind aus Nord anfangs 5 kn frischt im Laufe des Tages bis auf über 10 kn auf. Nach kurzer Zeit setze ich heute statt Blister den Spinnaker. Über 7 Stunden bleibt er oben, auch bei der Durchfahrt durch Rørvik und die dortige Brücke. Zweimal muss ich halsen, was beim Spinnaker viel einfacher ist als beim unsymmetrischen Blister. Die Erkenntnis beim Schiften des Spibaums: beide Schoten gleichmäßig fieren und Barberhauer dicht holen. Dann kann man direkt vor Wind den Baum problemlos von einer zur anderen Seite wechseln. Das Großsegel wird erst danach gehalst und der Spi neu getrimmt. Hinter dem Leuchtturm Gjøeslingan biegen wir ein kurzes Stück nach Westen ab. Wir bergen die Segel und fahren noch ca. 1 sm zwischen Inseln hindurch in den Hafen Sörgæslingan. Wir haben im Handbuch einen Hafenplan, jedoch ist die Ansteuerung des Gästeschwimmstegs nicht eingezeichnet. Die elektronische Seekarte zeigt alle Inseln und Untiefen-Stangen aber auch nicht den Weg. Vom Fähranleger fahre ich langsam durch eine sehr schmale mit Stangen markierte Durchfahrt und erwarte hinter der Ecke den Schwimmsteg. Ein junger Mann vor seinem Haus auf einer kleinen Insel bedeutet uns zu stoppen. Er steigt in sein Motorboot und lotst uns um die Insel herum in die nächste Bucht zum Gästeschwimmsteg. Dort liegen schon drei Motorboote. Für uns ist noch Platz. Später geht ein norwegisches Segelboot bei uns längsseits. Wir wandern durch den Ort. Es ist wie ein idyllisches Freiluftmuseum mit gepflegten nur im Sommer bewohnten Häusern. Elektrischen Strom liefert ein Dieselgenerator, der nachts abgeschaltet wird.

**Di. 07.08. nach Kuringsvågen/Stokksund 64°02,3N 010°03,6E 51 sm**

Nach 9 Uhr legen wir ab. Den richtigen Weg kennen wir jetzt. Heute haben wir frischen nördlichen Wind durchgehend um 15 kn. Der schiebt uns über die Folla, durch die Buholmraasa weiter bis vor den kleinen Hafen Bessaker. Um 16 Uhr entscheiden wir uns weiter zu segeln. Inzwischen hat uns die „Condor“ wieder überholt. Sie hatten einen Hafentag in Rørvik gemacht. In Stokksund, das wir um 19 Uhr erreichen, sehen wir uns wieder. Dort sind wir abends bei Roswitha und Werner aus Zinnowitz eingeladen.

**Mi. 08.08. nach Storfosna 63°39,5N 009°24,3E 35 sm**

Heidi macht einen kleinen Einkauf im Ort. Mir gelingt es, über Internet aktuelle GRIB-Daten zu empfangen. Nur noch heute haben wir günstige Windrichtung um West, leider schwächer als gestern. Um 10 Uhr legen wir gemeinsam mit der „Condor“ ab. Bei leichtem Wind können wir bis mittags segeln. Dann sehen wir die anderen vor uns angeln. Auch ich berge die Segel und mache die Angel klar. Das Ergebnis: 6 Makrelen und ein kleiner Köhler. Am Nachmittag wechseln Flaute und leichter Wind. Erst abends frischt es bis über 10 kn auf. So können wir noch 10 sm vorbei am roten Leuchtturmhaus Kjeungskj bis zur Insel Storfosna segeln. An der engen Durchfahrt im Südosten der Insel haben wir bis zu 2 kn Strom von vorn. Mit noch 2 kn segelnd über Grund kommen wir hindurch. Erst in der Windabdeckung starten wir den Motor und fahren in den in einer kreisförmigen allseits geschützten Bucht liegenden Hafen eines gastfreundlichen Bootsklubs. Es ist nach 20 Uhr. Ich gehe rückwärts in eine Box, weil die nächsten 2 Tage Wind und Regen aus Südwest kommen sollen. Die „Condor“ liegt neben uns. Abends bei uns an Bord sehen Roswitha und Werner den Videofilm über unsere Islandreise 2010.

**Do. 09.08. und Fr. 10.08. Hafentage in Storfosna**

Nach Wetterbericht gibt es 2 Tage Starkwind aus SW und Regen. Wir legen Hafentage ein. Am ersten Vormittag ist es noch trocken. Nicht nur mittags gibt es Fisch zu essen. Wir nutzen den Tag zum Wäschewaschen. Am Abend treffen wir uns auf der „Condor“. Am Freitag regnet es immer noch. Nach einem kleinen Einkauf mache ich Büroarbeit am Computer. Leider gibt es kein Internet. Abends sind unsere Nachbarn bei uns.

**Sa. 11.08. nach Hopsjøn auf Hitra 63°37,7N 008°43,1E 36 sm**

Mit Werner und Roswitha haben wir als Ziel Veiholmen in den Schären nördlich von Smøla abgesprochen. Wir starten um 8:15 Uhr, die „Condor“ ca. eine halbe Stunde später. Ich kreuze nach NW um die Insel Fjeldværø in Richtung Frøy-Fjord zwischen den großen Inseln Hitra und Frøya. Nach Wetterbericht des DWD sollten wir Westwind 3-4 Bft haben. Tatsächlich hat es auf 25 kn, d. h. volle 6 Bft aufgefrischt. Mit 2 Reffs und eigentlich übertakelt mit Fock 1 kreuze ich von Hand steuernd weiter. Dazu haben wir fast ständig leichten Regen. Auf den Wetterbericht vertrauend, hoffe ich für den Nachmittag auf Wetterbesserung und abnehmenden Wind. Im UKW-Funk heißt es auf norwegisch „Litten Kyling“ für Veiholmen. Die „Condor“ ruft uns über Funk. Sie sind einen inneren Weg gefahren und schlagen vor, das Ziel auf Titran zu ändern. Später melden sie sich wieder. Sie haben im Knarlagsund auf der Insel Ulvøya angelegt. Wir sind daran längs vorbei. Heidi sucht krampfhaft auch für uns einen Hafen. Ich kann nicht weg von der Pinne. Nur, wenn ich dringend zur Toilette muss, steuert sie mal für kurze Zeit. Gegen 16 Uhr findet sie Hopsjøn querab in dem schmalen Dolmsund hinter etlichen Inseln. Wir bergen die Segel und suchen auf dem Plotter den verschlungenen Weg dorthin. Um 17:35 Uhr nach über 9 Stunden und 42 sm Logge durch das Wasser hat der wohl bisher härteste Tag dieser Fahrt an einem langen Schwimmsteg vor einer Gaststätte ein Ende. Nach dem Essen trinken wir dort ein Bier und machen einen Spaziergang. Der Ort ist ein alter Handelsplatz und heute ein kulturelles Zentrum.

**So. 12.08. und Mo. 13.08. nach Molde 62°43,9N 007°09,1E 107 sm**

Der Vormittag ist bedeckt und im Hafen kein Wind. Ich aktualisiere den Bericht. Um 11:25 Uhr legen wir ab. Mit achterlichem Wind segeln wir im Dolmsund und hinaus aus dem Frøyfjord auf die offene Hustadvika. Der Wind aus Nordost frischt auf über 15 kn auf. Die Sonne scheint. Achterliche Wellen machen eine unruhige Fahrt. Ich ziehe 2 Reffs ins Groß. Spät abends nimmt der Wind ab, die Wellen bleiben. Der Autopilot hat Probleme. Ich berge das Groß und setze bei Wind genau von hinten zusätzlich zur Fock 1 die Genua auf der anderen Seite, sog. Pasatbesegelung. Das Boot wird gezogen und ist besser zu steuern. Nachts um 1 Uhr springt der Wind auf Südwest. Wir müssen hoch an den Wind, der leider immer schwächer wird. Wolken kommen auf, leichter Nebel und zeitweilig Sprühregen. Mittags liegt Bud querab. Wir segeln vorbei. Bei schwachem Wind lasse ich die Angel achteraus. Im Fischfinder sehen wir einen Schwarm Makrelen. In kurzer Zeit habe ich 8 Stück im Boot. Dann ist Flaute. Bis Molde fahren wir noch 13 sm mit Motor wieder bei Sonne. Um 18:35 Uhr legen wir an. Wir sputen uns, holen neues Geld und kaufen ein. Abends machen wir bei sommerlichen Temperaturen einen Spaziergang durch die freundliche Stadt der Rosen. Heidi pflückt einige ab und nimmt sie mit an Bord.

**Di. 14.08. nach Søvik 62°33,0N 006°15,5E 34 sm**

Wir legen um 7 Uhr ab und frühstücken unterwegs. Duschen konnten wir leider nicht. Für den Zutritt benötigt man eine Chipkarte, die man sich im Hafbüro holen müsste. Zwei Stunden können wir mit Spinnaker segeln. Dann müssen wir bei schwachem Wind kreuzen. Mehrfach läuft in Flautenphasen der Motor. Am Ausgang des Midfjorden zeigt der Fischfinder wieder einen dichten Fischschwarm an. Innerhalb weniger Minuten ziehe ich hintereinander jeweils 3 bis 5 Makrelen auf einmal raus. Insgesamt sind es 19 Stück, allerdings nicht zu große. Dann ist wieder Segelwind. Um 18 Uhr sind wir vor der Durchfahrt über das Lepsøya-Rev. Wie schon bei der Hinfahrt arbeitet dort ein Bagger. Ein großer Schwimmkran setzt Stahlpfeiler als Fahrwassermarkierung. Für uns ist der Wind wieder weg. Nach 5 sm mit Motor legen wir in dem kleinen Hafen Søvik an, den wir auf dem Hinweg entdeckt haben. Die „Condor“ ist schon da. Werner und Roswitha waren zwischenzeitlich in

Kristiansund und Bud. Per Funk konnten wir uns heute absprechen. Diesmal müssen wir an einem Außensteg festmachen. Nachts bei Niedrigwasser stehen wir auf dem Kiel und die Libra hat leichte Schlagseite.

**Mi. 15.08. um Stadlandet nach Silda 62°00,7N 005°12,1E 53 sm**

Das Wetter ist freundlich, über 20°C, aber zunächst kein Wind. Wir legen 9:20 Uhr ab. Die „Condor“ ist schon weg. Querab von Ålesund kommt Wind aus Nordost bis Nord. Außer ganz kurzen Flauten durch Landabdeckung segeln wir bei zunehmendem Wind den kürzesten Weg Richtung Stadlandet. Es geht durch zwei enge Brückendurchfahrten und ca. 16 Uhr vorbei an dem Hafen Fosnavåg. Um 19:20 Uhr passieren wir das Kap Kjeringa auf der weit nach Nordwest in See ragenden Halbinsel Stadlandet. Wir haben ideale Bedingungen, achterlicher Wind und wenig Welle. Ich hatte gedacht, wir würden bei dem angesagten schwachen Wind erst in der Nacht hier sein. Um 22:50 Uhr nach Sonnenuntergang laufen wir in den Hafen der Insel Silda. Die letzten 7 sm brauchten wieder wir den Motor. An Bord der „Condor“ feiern wir die problemlose Rundung von Stad mit einer Flasche Sekt.

**Do. 16.08. nach Kalvåg auf Frøya 61°45,9N 004°52,6E 27 sm**

Es ist wieder ein Sonnentag mit sehr wenig Wind. Gegen 9 Uhr fahren wir Richtung Ulfund und passieren um 11 Uhr die Brücke bei Måløy. Auf dem Nordfjord können wir segeln. Um 13 Uhr, unter Motor, ist direkt über uns der 890 m hohe Hornelen. Die letzten 6 sm bis zum Hafen Kalvåg können wir noch segeln. Um 17:20 Uhr sind wir fest. Zwei Drittel der Strecke lief heute der Motor. Der Gästeschwimmsteg liegt direkt vor einer Gaststätte auf der Halbinsel Knutholmen. Heidi geht einkaufen. Anschließend nutzen wir die Dusche. Nach dem Essen vertreten wir uns die Beine. Der gepflegte Ort ist geprägt durch eine Fischfabrik und vom Tourismus.

**Fr. 17.08. nach Florø 61°36,0N 005°01,8E 14 sm**

Am Vormittag mache ich eine Wanderung zunächst auf einem etwas unwegsamen Weg entlang dem Ufer. Vom 180 m hohen Berg Flona habe ich einen herrlichen Ausblick auf das Meer und die vorgelagerten Schären. Im 2. Weltkrieg war hier ein bewaffneter Aussichtspunkt der deutschen Besatzung. Heidi war inzwischen in der Touristinformation und in einer Boutique. Der angesagte Regen kommt noch nicht. Wir legen um 13 Uhr ab und kreuzen bei leichtem Wind in 5 Stunden bis Florø. Die „Condor“ ist schon gestern bis hier gefahren. Bis nach Mitternacht sitzen wir dort beim Bier an Bord. Morgen wird es regnen und der Wind bis 5 Bft wieder von vorn wehen. Hafentag ist angesagt.

**Sa. 18.08. Hafentag in Florø**

Der Regen kommt schon in der Nacht und hält mit wechselnder Intensität den ganzen Tag an. Ich arbeite am Computer, schreibe am Bericht und habe auch Internet, um ihn abzuschicken. Heidi macht mit Roswitha Einkäufe. Sie kauft ein Kontoheft als Logbuch. Das bisherige ist schon voll, weil wir in diesem Jahr viele kürzere Etappen gesegelt sind. Ich installiere auf Werners Computer die Programme WXTIDE (Berechnung der Gezeiten) und ZYGRIB (Wetterdaten aus dem Internet). Nachmittags trinken wir auf der „Condor“ Kaffee. Abends zeigen wir den zweiten Teil unseres Island-Films.

**So. 19.08. nach Dale 61°21,9N 005°23,0E 30 sm**

Am Vormittag in Florø regnet es noch. Wir lassen uns Zeit. Heidi geht in die Kirche. Dort ist gerade eine Taufe. Vorher machen wir einen Besuch auf der inzwischen eingetroffenen „Philomena“ aus Hamburg. Zu unserer Bestürzung erfahren wir, dass Rosi in Bodø mit Komplikationen am Blinddarm operiert wurde. Sie ist jetzt zu Hause. An Ihrer Stelle ist ein Ersatzmann gekommen. Um 12 Uhr legen wir ab. Es nieselt noch. Die Sicht ist schlecht. Wir nehmen die uns bekannte enge kurze Durchfahrt nach Süden. Vor der Ausfahrt gehen die Segel hoch. Bei Wind aus Südwest muss ich nur vor der Durchfahrt bei der Insel Askrova einen Holeschlag machen. Das Wetter bessert sich zusehends. Im Granesund vor Askvoll brauchen wir wegen Landabdeckung zweimal den Motor. Im Dalsfjord haben wir achterlichen Wind, der leider immer schwächer wird. So wird es 21:20 Uhr, bis wir an der Gästebücke in Dale anlegen. Eintopf als Abendbrot gab es schon unterwegs.

**Mo. 20.08. nach Askvoll 61°20,7N 005°03,9E 27 sm**

In Dale gehen wir morgens noch in den Ort. Es ist der Geburtsort des Dichters Jakob Sande und ein Künstlerzentrum. Nach kurzem Einkauf findet Heidi das Kirchenkontor. Eine freundliche Frau schließt uns die nahegelegene Kirche für eine Besichtigung auf. Sie stammt von der Halbinsel Stadlandet. Interessiert fragt sie, welche Bedingungen wir dort hatten. Um 12 Uhr haben wir abgelegt und fahren weiter in den Fjord hinein. Gleich hinter Dale an einer Einengung werden eine neue Brücke und beiderseits in den Berg hinein Tunnel gebaut. Die Brückenpfeiler haben schon eine beachtliche Höhe erreicht. Kurz dahinter an der Nordseite ist die Hauptattraktion des Dalsfjorden, der Wasserfall Laukelandsfossen. Schon vom Hafen aus konnte man ihn sehen. Wir fahren nahe an dem rauschend in den Fjord herabstürzenden Wasser vorbei. Darüber thront der hohe Gipfel des Laukelandhesten. Noch 2 Stunden fahren wir auf dem Fjord mit den lieblichen Ufern weiter. Dann kehren wir um. Ab 16 Uhr wieder neben dem Wasserfall stoppen wir den Motor. Wir haben Segelwind von vorn. Bis 19 Uhr kreuzend erreichen wir Askvoll. Vor einem Jahr sind wir von hier in Richtung Shetlands und dann weiter

zu den Färöern gesegelt. Die Hafengebühr wird bei der nahen Tankstelle bezahlt. Dann wollen wir duschen und nehmen 20 Kronen Münzen mit. Wir ziehen uns aus und lesen dann, dass man vorher Poletter kaufen muss. Ich dusche mit kaltem Wasser, Heidi wäscht sich am Waschbecken.

**Di. 21.08. in die Ankerbucht Vikingsvågen 60°51,9N 004°54,8E 35 sm**

Wir gehen in Askvoll noch Einkaufen. Am Geldautomaten erlebe ich hier die zweite Pleite. Er ist momentan „Out of Service“. Um 10:25 Uhr legen wir ab. Bei schwachem südlichen Wind können wir kreuzend nur 6 sm segeln. Von Norden kommt die „Kanaloa“ unter Segel. Gemeinsam motoren wir durch den Krakhellesund. Auf dem Sognesjøen ist noch einmal segeln möglich. Wir queren in Richtung Eivindvik und fahren dann zwischen den vielen Inseln weiter. Die „Kanaloa“ kreuzt nach Westen. Auch am Hafen Skjerjehamn fahren wir vorbei. Wir blicken uns um und sehen die „Kanaloa“ einen anderen Weg kommen. Sie legen an. Uns war von der „Condor“ wegen hoher Hafengebühren abgeraten worden. Wir fahren den Måsund noch 2 Stunden weiter. Vor der Einfahrt in die Ankerbucht angeln wir einige Makrelen. Die Zufahrt zum Vikingsvågen ist sehr eng. Doch dann tut sich eine bis 10 m tiefe lang gestreckte Bucht auf. Ich lasse um 21:30 Uhr über 30 m Kette ab. Es ist kein Wind. Wir schlafen ruhig.

**Mi. 22.08. nach Strusshavn auf Askøy 60°24,1N 005°11,4E 44 sm**

Als erstes schwimme ich früh eine Runde um das Boot. Es ist das erste mal Baden in diesem Jahr. Um 8 Uhr gehen wir Anker auf. Unter Motor kochen wir mit Wechselrichter für 220 V den Frühstückstee. Dann segeln wir auf dem Fensfjord nach Westen und auf dem Fedjefjord südwärts. Wieder müssen wir gegen südlichen Wind kreuzen. Dazu regnet es wiederholt. Erst am späten Nachmittag gibt es etwas Sonne. Einen Schreckmoment verpasst uns die von achtern kommende Fedjefähre, die ich nicht bemerkt habe. Gerade als ich vor einer Leuchtturminsel wenden will, tutet sie dicht hinter uns. Ich mache im letzten Moment auf der Stelle eine Wende um 180° zurück. Es begegnen uns etliche weitere Schiffe, eine Hurtigrute, drei Kreuzfahrtschiffe und die norwegische Königsyacht „Norge“. Erst um 20:40 Uhr nach einigen Flautenabschnitten erreichen wir Strusshavn nördlich von Bergen. Die „Condor“ ist schon einen Tag hier und auch die „Kanaloa“ ist auf einem weiter inneren Weg mit mehr Motorfahrt schon da. Wir haben beim Anlegen Pech: ich sehe beim rückwärts Aufstoppen auf dem Steg an einem Poller eine dünne blaue Leine, die sich kurz strafft und reißt. Unser Propeller hat sie erwischt. Ich starte nach dem Anbinden des Bootes den Motor noch einmal, gebe vorwärts und rückwärts. Es kommt kein Schraubenwasser mehr. Der Faltpropeller dürfte blockiert sein. Ich ziehe einen Neoprenanzug an, kann aber meine Taucherbrille nicht finden. Die „Kanaloa“ leiht uns ihre. Ich tauche mit einem Messer, angebunden an der Hand. Der Propeller ist kugelförmig umwickelt, aber nicht einfach nur mit Schnur sondern von einem Drahtkorb. Mit dem Messer ist nichts zu machen. Ich gebe für heute Abend auf und schlafe schlecht. Was sollen wir tun? Um es vorwegzunehmen: Ich rufe am Morgen unsere Kaskoversicherung an. Dort wird die Schadensmeldung registriert. Wir sollen versuchen, vor Ort Hilfe zu holen. Wir gehen zu der nahe gelegenen Werft. Doch der Slip ist nicht einsatzfähig und auch Kranen ist mit unserem Mast schwierig. Der Werft-Mitarbeiter bestellt für uns einen Taucher vom Redningsselskapet, der norwegischen Lebensrettungsgesellschaft. Keine Stunde später kommt ein Schlauchboot mit zwei Männern in den Hafen gefahren. Der Taucher verschwindet unter der „Libra“ und kommt nach wenigen Minuten mit einer kleinen Reuse in der Hand wieder hoch. Unsere Segelfreunde hatten am Vortag eine Frau mit einem Kind beim Angeln beobachtet. Diese sind aber nicht wieder gekommen, um nach ihrem Fischkorb zu sehen. Zum Abschluss der Aktion unterschreibe ich ein Protokoll. Die Rechnung über 2000 Kronen wird uns an die Heimatadresse zugeschickt.

**Do. 23.08. in die Ankerbucht Lysevågen auf Lysøy 60°12,0N 005°21,5E 17 sm**

In Strusshavn sind nahe beim Hafen zwar Geschäfte aber kein Geldautomat. Mit einem kostenlosen Leihfahrrad fahre ich in den einige km entfernten Ort Kleppstø. In einem modernen Einkaufszentrum finde ich nach Fragen und Suchen die Minibank versteckt in einer Ecke. Heidi nutzt den Geldsegen für einen reichlichen Einkauf und benutzt auch das Fahrrad. Die „Condor“ und die „Kanaloa“ sind längs weg, als wir um 16 Uhr endlich den Hafen verlassen. Wir segeln südwärts und werden an einer Enge kurzzeitig mit bis zu 2,5 kn starkem und etwas verwirbelten Gezeitenstrom geschoben. Nach der engen Durchfahrt Åleknappen biegen wir in den Lysefjorden südlich von Bergen ab. Auf der Insel Lysøy hat der norwegische Geiger Ole Bull sich eine romantische Villa gebaut. Er war Freund und Förderer des Komponisten Edvard Grieg. Heute ist die Insel ein Kulturzentrum und dicht bewaldet mit zahlreichen Wanderwegen. Auf der Westseite ist eine empfohlene idyllische Ankerbucht. Die Einfahrt ist so schmal, dass wir zögern. Beim Segelbergen kommt ein offenes Motorboot mit jungen Leuten vorbei. Sie stoppen, sprechen uns auf deutsch an und ermuntern uns, in die Bucht zu fahren. Dort finden wir dann eine Muringtonne, so dass wir uns ganz einfach kurz anbinden können. Inzwischen ist es 21:45 Uhr. Wir fliehen wegen Mückenschwärme in die Kajüte und schlafen wie in Abrahams Schoß.

### **Fr. 24.08. nach Buavåg am Bømlafjorden 59°35,8N 005°19,0E 44 sm**

Auch heute schwimme ich einmal um das Boot, bevor wir um 7:15 Uhr von der Tonne abbinden. Wir fahren südlich um die Insel und erblicken auf der Ostseite die Villa von Ole Bull mit Zwiebelturm und verschnörkelten Holz-Arkaden. Dann drehen wir um und setzen Segel. Aus dem Lysefjorden segeln wir über den Langenuen zum Selbjørnfjorden. Früh morgens hatten wir noch Sonne. Bis zum Mittag regnet es. Dabei kommt Flaute auf. Bis gegen 16 Uhr fahren wir 18 sm weiter durch den Teløsund, die Engesundleia zum Stocksund. Dort und auf dem Bømlafjorden können wir bis gegen 19 Uhr segeln. Die abendliche Flaute nutzen wir zum Angeln: zwei Seelachse und etliche Makrelen. Um 21 Uhr legen wir im kleinen Hafen Buavåg an. Von hier fährt eine Fähre zur Insel Bømlo. Im Wartehäuschen gibt es Toiletten und eine frei nutzbare Dusche. Da wir Strom nicht unbedingt brauchen, bezahlen wir nur 50 Kronen für die Nacht.

### **Sa. 25.08. zur Insel Utsira Südhafen 59°17,8N 004°53,5E 26 sm**

Um 10:20 Uhr legen wir ab. Hoch am Wind bis 10 kn aus Süd bis Südost segeln wir hinaus auf die Sletta. Es ist bewölkt, zeitweise nieselt es. Nachmittags ist für reichlich eine Stunde Flaute, also 5 sm motoren. Um 18 Uhr legen wir im Südhafen der kleinen draußen in der See gelegenen Insel Utsira an. In hintersten Winkel an einer Bretterwand mit dem Hinweis „Gjæstebrygge“ kann ich das Boot mit Leinen so verholen, dass die Fender nicht anliegen. Das ist gut, denn schon in der Nacht haben wir Starkwind aus Nord, der uns sonst dagegen gedrückt hätte. Die Tide ist hier z. Z. nur etwa einen halben Meter. Ein Kasten mit Schukosteckdosen und ein langer Wasserschlauch sind nutzbar. Wir finden keinerlei Hinweis auf eine Hafengebühr. Eine Toilette ist im Wartehäuschen der Fähre. Je nach Wetterbedingungen legt das Schiff im Nordhafen oder im Südhafen an.

### **So. 26.08. Hafentag auf Utsira**

Ich muss morgens die diagonale Leine zur Pier mit der Winsch nachspannen. Wir haben über 20 kn Wind. Die See hat Schaumkronen. Zuweilen haben wir Sonne. Wir wandern zum Nordhafen. In der Nähe ist die Kirche. Eine Frau kommt mit dem Fahrrad und schließt die Tür auf. Wir können hinein. Sie trifft Vorbereitungen für den Gottesdienst. Bevor wir gehen, kommt auch der Pfarrer. Unser nächstes Ziel ist der Leuchtturm. Im eingezäunten Gelände grasen Schafe und auch Rinder sehen wir anderenorts. Utsira ist mit etwas über 200 Einwohnern zahlenmäßig die kleinste Kommune Norwegens. Der Ort ist gepflegt. Es wird intensiv für den Tourismus geworben. Es gibt ein modernes Hotel und Gästehäuser, ein neues Veranstaltungsgebäude und einen Basketballplatz. Der Fischfang spielt keine Rolle mehr. Der kleine Einkaufsladen öffnet sogar am Sonntagmittag für 2 Stunden. Neben der Kasse steht ein PC. Wir fragen nach einer regionalen Wettervorhersage aus dem Internet. Morgen wird bis Mittag moderater Wind noch aus Nord sein, dann Flaute und Winddrehung auf Süd. In der Nacht darauf kommt Sturm. Das wussten wir schon aus den Wettervorhersagen des DWD. Am Nachmittag wandere ich alleine um den Ostteil der Insel. Ich komme vorbei an einem Bunker und Fliegerabwehrstellungen der Deutschen aus dem 2. Weltkrieg. Abseits vom Weg sind Ausgrabungsstellen aus der Steinzeit und der Zeit der Wikinger. Zwei Windturbinen dienen der Stromerzeugung. Auf einer Hinweistafel lese ich, dass durch Elektrolyse Wasserstoff gewonnen und unter Druck gespeichert wird. Mittels Brennstoffzellen kann in wind-schwacher Zeit daraus wieder Strom erzeugt werden. Verstreut im Gelände liegen auf erhöhten Punkten einzelne große Felsblöcke, sog. Ruggelsteine. Sie sind während der Eiszeit von den Gletschern abgelagert worden. Zurück im Hafen liegt die Fähre am Anleger hinter unserem Boot. Unterwegs ist mir eingefallen, warum nach dem Starten des Motors die Drehzahlanzeige einige Zeit auf Leerlauf bleibt und auch die Ladespannung zu niedrig ist. Der Keilriemen rutscht und muss nachgespannt werden. Meine Hochleistungs-Lichtmaschine liefert schon bei niedriger Drehzahl nahezu maximalen Ladestrom für die Batterien, belastet dabei aber den Motor mit einem hohen Drehmoment. Erst am nächsten Morgen lesen wir eine SMS der „Condor“: „Heute Höllenfahrt nach Egersund“.

### **Mo. 27.08. zur Insel Kvitsøy 59°03,6N 005°24,1E 23 sm**

Wir stellen uns den Wecker, frühstücken aber noch und füllen Wasser auf. So legen wir erst 7:45 Uhr ab. Die Sonne scheint. Der Wind hat anfangs noch bis 10 kn aus Ost bis Nord, wird dann wie erwartet immer schwächer. Der norwegische Wetterbericht verbreitet per UKW-Funk eine „Gale Warning“: „Liten Storm“, 9 Bft, 41 bis 47 kn Wind. Gegen Mittag nehmen wir für die letzten 10 sm den Motor. Von rechts hinten kommt ein Frachter direkt auf uns zu. Ich fahre unseren Kurs weiter und warte zunächst ab. In etwa einer halben Seemeile Abstand tutet der Frachter kurz. Ich nehme die Pinne zur Hand und steuere ca. 270° zurück, lasse den Frachter passieren. Auf dem PC wurden sowohl unser Track als auch über AIS der Kurs des Frachters aufgezeichnet. Dabei sieht man, der Frachter hat seinen Kurs vorübergehend etwas geändert, jedoch nicht um uns auszuweichen, sondern mehr auf direkte Kollision. Formal hatte er ja recht. Wir fuhrten beide unter Maschine, er kam von rechts. Die Einfahrt von Westen nach Kvitsøy vorbei an etlichen kleinen Inseln ist sehr eng, auf der elektronischen Seekarte des PC aber gut zu übersehen. Die Navigation wie früher nur nach dem PDA mit seinem kleinen Bildschirm ist etwas schwieriger. Optisch sieht man von See nur eine zusammen-

hängende Felswand und eine Warde als Marke für die Ansteuerung. Der Hafen liegt mitten in der Inselgruppe gut geschützt für das zu erwartende Wetter. Der kommunale Gästeanleger mit WC, Dusche, Strom und Waschmaschine ist an einer Bretterwand. Ein Deutscher, der schon über 20 Jahre in Norwegen lebt, erzählt, Kvitsoy ist flächenmäßig die kleinste Kommune in Norwegen, hat aber etwa doppelt so viele Einwohner wie Utsira. Ich binde das Boot mit ausreichend Leinen fest, bringe zusätzliche Fender und ein Fenderbrett aus. Der Starkwind soll aus Südost kommen, wird das Boot leider etwas gegen die Pier drücken. Einen besseren Platz gibt es nicht. Bei noch freundlichem Wetter kann ich im Hafen und von dem nahen Leuchtturm Fotos und Videoaufnahmen machen. Hier habe ich auch mal wieder Internet. Abends und am nächsten Vormittag schreibe ich am Reisebericht.

#### **Di. 28.08. bis Do. 30.08. Hafentage auf Kvitsoy**

Am zweiten Abend und nachts heult der Wind und es regnet. Das Boot liegt aber ruhig, nur etwas schräg. Wir schlafen dabei trotzdem. Am Morgen beruhigt sich der Wind, gegen Mittag kommt die Sonne. Die nächsten drei Tage wird aber noch kein Wetter für die Weiterfahrt sein. Es ist zwar kein Sturm mehr, der frische Wind aus Süd ist aber gegen uns. Wir nutzen die Zeit zum Wäschewaschen, trocknen alles auf der Leine. Einen Trockner gibt es hier nicht. Nachmittags starten wir unsere Wanderung beim Leuchtturm. Daneben steht die Nachbildung eines Wippfeuers, wie es vor ca. 200 Jahren hier mal gestanden hat. Mit einem Balken wurde ein eiserner Korb mit einem Feuer darin hoch und runter bewegt. Dann geht es durch Kuh- und Schafsweiden und auf einem recht unwegsamen Pfad über Felsen bis ans Meer mit dem wild zerklüfteten Ufer. Als wir zurück sind, hat die Waschmaschine nicht richtig abgepumpt. In der Laugenpumpe finde ich einen kleinen Socken von irgendwelchen Vorgängern. Am Mittwoch setzen wir das Waschen erfolgreich fort. Bei Wind und etwas Sonne trocknet die Wäsche schnell. Heute wandern wir über den östlichen Teil von Kvitsoy vorbei an einer Badebucht bis zum Fähranleger nach Stavanger und Karmøy. Wir sehen ein großzügiges Freizeitzentrum mit einer imposanten Halle und Sportplätzen. Dahinter auf einem Berg steht die Kirche. Sie ist leider verschlossen. Im Ort wehen norwegische Flaggen auf Halbmast. Wir erfahren, eine 58jährige Frau ist an Krebs verstorben. Zurück an Bord, demontiere ich den Dieselkocher, weil er nur mit eingeschalteter Batterieladung zünden will. Der Brennraum ist wieder verrußt. Ich justiere die Einspritznadel nach und erneuere die Glasmatteneinlage. Abends bearbeite ich einige Fotos und schicke sie per E-Mail an unsere Segelvereine. Nachts regnet es und auch am Donnerstag ziehen immer wieder Schauer durch. Der starke Wind mit Böen dreht nachmittags auf Nordwest. Heidi wäscht noch die Bettwäsche. Ich arbeite am Computer und beginne mit der Erstellung einer tabellarischen Übersicht für unseren Törn. Wir wollen morgen trotz Starkwind weiter. Die Richtung Nordwest stimmt zumindest. In zwei Tagen kommt er wieder von vorn. Unbeständig bleibt es ohnehin.

#### **Fr. 31.08. bis So. 02.09. nach Varberg/Kattegat/Schweden 57°06,6N 012°14,3E 285 sm nonstop**

Wir starten früh gegen 8 Uhr. Nach kurzer Fahrt durch die Schäreninseln setze ich nur die Normalfock. Endlich Wind aus Nord, der uns schiebt. Von anfangs 16 kn frischt es auf über 20 kn (5 bis 6 Bft) auf. Das Boot läuft oft über 6 kn. Bis zum Jærens Rev werden wir ziemlich durchgeschüttelt. Dann kommt der Wind leicht ablandig. Es wird sanfter aber weiter rasend schnell. Ab der Halbinsel Lista bis Kap Lindesnes sind die Wellen noch einmal recht konfus. Genau um Mitternacht segeln wir bei Vollmond vorbei an dem SW-Kap Norwegens. Dann wird es ruhiger. Wir nehmen die Genua. Der Wind kommt jetzt aus West weiter von hinten. Bei Kristiansand erhalten wir früh eine SMS von der „Condor“: „Wir sind wieder in Fahrt. Ihr seid sicher gleich nach Dänemark weiter gesegelt.“ Die GRIP-Daten besagen für die ganze weitere Woche Starkwind. Mein Konzept ist, der südnorwegische Küste zu folgen und später durch die westschwedischen Schären südwärts zu fahren. In knapp einer Woche sind wir in Berlin zu mehreren Geburtstagen eingeladen. Heidi jammerte wiederholt, dass wir schon mehrere andere Einladungen wegen unserer Reise absagen mussten. Ich frage sie, wollen wir wie hier schon früher mit achterlichen Starkwind weiter? In Anbetracht dessen, dass ein Abwarten uns vorerst nicht weiterbringt, entscheidet Heidi, durchzufahren. Am Tage haben wir Sonnenschein. Abends kommen dunkle Wolken und zuweilen leichter Regen. Wieder um Mitternacht sind wir kurz vor Skagen Rev. Es herrscht dichter Schiffsverkehr. Der Wind hat von West auf Südwest gedreht. In den Hafen von Skagen wären es nur 3 sm. Vor drei Jahren habe ich für diese Strecke unter Motor mit fast Vollgas über 2 Stunden gebraucht. Beim Segelbergen war ich bis zur Gürtellinie nass geworden. Damals habe ich mir geschworen, so was nicht noch einmal zu versuchen. Diesmal segeln wir auf dem Kattegat weiter Richtung Südost zur schwedischen Küste. Ich setze zusätzlich das Groß, um mehr Höhe laufen zu können und muss alle drei Reffs einziehen. Die Fock 1 wechsele ich zu der schon auf Kvitsoy vorsorglich angeschlagenen Fock 2. Die Wellen werden bei der geringen Wassertiefe chaotisch. Auch hier herrscht reger Schiffsverkehr. Noch eine Nacht weiter will ich nicht. Wir segeln in den geräumigen Hafen von Varberg und bergen dort erst die Fock. Um 16 Uhr legen wir auf der Stadtseite an. In der gegenüber liegenden Marina haben wir 2010 auf der Rückfahrt von Island eine Nacht verbracht. Mein Ölzeug hänge ich zum Trocknen raus. Heidi macht Abendbrot. Im Hafbüro finde ich eine freundliche junge Haf-

meisterin. Wir bezahlen für unter 12 m Länge 225 Kronen pro Nacht, Strom und Duschen inklusive. Wir fühlen uns hier wohl.

**Mo. 03.09. bis Mi. 05.09. nach Hause in den SSV Rostock 54°05,6N 012°07,6E 202 sm nonstop**

Am Vormittag gehen wir in die Stadt. Heidi will noch Postkarten abschicken. Wir kaufen Lebensmittel und essen in einer Imbissgaststätte. Auch die Kirche besichtigen wir und nachmittags die Festung und das Schloss aus dem 17. Jahrhundert. Kurz vor 16 Uhr legen wir wieder ab. Der Wind hat sich etwas beruhigt und die Sonne scheint. Wir segeln anfangs noch mit 2 Reffs bei Westwind um 15 kn (4-5 Bft), später kann ich ausreffeln. Heidi übernimmt abends die erste Wache. Ich lege mich hin, kann aber nicht schlafen. Ab der Halbinsel Kullen nachts um 1 Uhr löse ich Heidi für den Rest der Nacht ab. Auf der schwedischen Seite bei Helsingborg fädele ich mich zwischen Verkehrstrennungsgebiet und Stadt mit mehreren unbeleuchteten Untiefentonnen hindurch. Direkt vor mir legt um 3 Uhr eine der pausenlos pendelnden Fähren ab. Bei der Insel Ven wird es wieder hell. Auch vorbei an Kopenhagen ist viel Schiffsverkehr. Der Wind kommt mehr südwestlich und ändert sich des öfteren. Das erfordert mehrfach Segelwechsel. Bei Dragør frischt es kräftig auf. Hoch am Wind segeln wir mühsam gegen eine immer unangenehmere Kappelwelle. Ich mache wie auch andere Segler einige Holeschläge, um dem voraus liegenden Verkehrstrennungs-Rondell aus dem Wege zu gehen. Uns halten mehrere Segelwechsel auf. Die meisten anderen Segler sind bald verschwunden. Nur einer kreuzt unentwegt mit losen Segeln und zu wenig Höhe, um den Hafen von Rødvig zu erreichen. Als wir mit etwas Abfallen Kurs auf Møns Klint nehmen können, rast die Libra mit 6 kn davon. Um 20 Uhr liegt die Steilküste querab. Es wird rasch stockdunkel. Schwarze Wolken sind aufgezogen. Wieder hoch am Wind gegen die Wellen steuere ich von Hand Richtung Smålands-Fahrwasser in die Nacht. Vor mir zieht ein Frachter vorbei. Ich habe seit der Abfahrt in Varberg nicht geschlafen. Irgendwann wird das Wasser infolge Landabdeckung ruhiger. Ich kann den Autopiloten mit Windsteuerung einschalten. Heidi hält Ausschau, während ich endlich zur Ruhe komme. Um 1 Uhr ändern wir den Kurs parallel zum Ufer Richtung Gedser Odde. Um 4 Uhr sind wir über das nur 6 m tiefe Sandriff. Ich kann ausreffeln und Kurs auf den Westausgang der Kadettrinne nehmen. Etliche Schiffe ziehen in beiden Richtungen vorbei. Nur einem von Westen kommenden großem Kreuzfahrtschiff muss ich ausweichen. Dann stelle ich den Kurs ein Richtung Warnemünde und lege mich noch mal hin. Erst kurz vor der Einfahrt weckt Heidi mich. Zwischen ein- und auslaufenden Fähren passieren wir um 8:13 Uhr die Molen von Warnemünde. Auf der Warnow segeln wir bis vor unserem Verein. Einem Boot, das gerade ablegt, geht vor dem Hafen der Motor aus. Wir schleppen es rein und legen selbst rückwärts mit dem Heck zum Steg an. Das ist günstig zum Aussteigen und besser bei den hier oft herrschenden Westwinden. Es ist genau 10 Uhr. Das ist keine passende Zeit für eine feierliche Begrüßung aber doch für ein herzliches Willkommen. An Bord der „Erimar“ macht uns Thomas einen wohlschmeckenden Kaffee. Am Nachmittag fährt er nach Hause an den Bodensee. Heidi duscht und geht zum Frisör. Ich schreibe den Reisebericht zu Ende. Dann werden wir Sachen packen.

Wir sind vor den aufkommenden Herbststürmen in Norwegen mit einem Teufelsritt entflohen. Unsere anderen Freunden kämpfen sich noch mühsam in Norwegen und Schweden vorwärts. Die "Condor" ist über eine Woche später auf Usedom, die "Kanaloo" erst Ende September in Berlin.

**Technische Probleme:**

- ◆ Diesellocher wurde zwar repariert, bis zuletzt aber Zündschwierigkeiten (Spannungsabfall prüfen)
- ◆ Sicherung Sterling-Hochleistungsregler durchgebrannt und ersetzt, keine Ursache gefunden
- ◆ Niro-Verklicker auf dem Masttopp klemmte für mehrere Tage, danach wieder von selbst o. k.
- ◆ Zwei Mastrutscher des Großsegels gebrochen, wurden ersetzt
- ◆ PVC-Rohrstutzen im Seeventil neu eingeklebt
- ◆ Log/Lot-Instrument: Display nach längerem Regen streifige oder keine Anzeige
- ◆ NMEA-Kabel an Klemme des Kurs-Computers für den Autopiloten war gelöst, Schrauben angezogen
- ◆ Krabbenreuse im Propeller, Taucher angefordert
- ◆ Motor-Keilriemen für Lichtmaschine nachgespannt