

Reisebericht

1. Vorbemerkung

Die diesjährige Reise war die zehnte Einhand-Erkundungsreise nach Norwegen in Folge. Natürlich sollte es dieses Mal an der westnorwegischen Küste über den Polarkreis hinausgehen, wenn die Umstände es erlauben. Es sollten neue Orte und Reviere aufgesucht werden, die bisher von Boreas nicht erreicht worden sind.

2. Reisekonzept

Bis auf wenige Ausnahmen sollten Tagesreisen mit Übernachtung vor Anker an der Wegstrecke unter Nutzung der natürlichen Gegebenheiten vorgenommen werden. Nachtfahrten waren aber unumgänglich, um den Reiseweg bewältigen zu können. Eine sorgfältige Tagesplanung mit Berücksichtigung der aktuellen Wetterlage und der möglichen „worst case“ Bedingungen war daher selbstverständlich. Motorkraft sollte nur benutzt werden in engen Fahrwassern, bei Gegenwind oder Flaute, bei Erreichen des Zeitlimits der Reise oder, wenn es zur Sicherheit von Boot und Besatzung notwendig war.

3. Unmittelbare Reisevorbereitung

Eine gründliche Inspektion und Überholung des Bootes ging der Reise voraus. Insbesondere wurde die Bordelektrik gecheckt und alle sicherheitsrelevanten Ausrüstungen, Teile und Befestigungen sowie die Navigationsmittel überprüft. Stecker und Verbindungen der Motorelektrik wurden überprüft und erhielten Korrosionsschutz. Ein modernes Seefunkgerät mit DSC und GPS sowie AIS Radar und Navtex stehen zur Verfügung. Sämtliche Segel sowie das stehende und laufende Gut wurden einer sorgfältigen Eignungsprüfung unterzogen. Das Kartenmaterial sowie Beschreibungen für das Fahrtgebiet wurden bereits vor Reisebeginn eingehend studiert. Die Ausrüstung wurde zur Erhöhung der Fahrsicherheit um einen Satz neuer Segel ergänzt. Treibstoff- Heizstoff- und Wasserbehälter waren gefüllt, Lebensmittelvorräte für 30 Tage gebunkert. Es wurde davon ausgegangen, dass der Wasservorrat im Fahrtgebiet etwa 14-tägig einmal ergänzt werden kann. 5 Liter abgepacktes Wasser wurden als eiserne Reserve mitgeführt.

4. Reiseverlauf

Der Reiseverlauf ist im Tabellarischen Bericht zusammengefasst dargestellt. Eine Auswahl von Reisebildern im Anhang vermittelt Eindrücke vom Verlauf der Reise. Die Überführung vom Heimatverein (SCR, Revier Dahme) nach Stettin und das Aufriggen erfolgten ohne fremde Hilfe.

Am Ausgang des Dammschen Sees begann am 3. Juni der eigentliche Segeltörn. Die Bedingungen waren, wie auch in den vergangenen Jahren, ausgesprochen wechselhaft: Flaute, aber auch zeitweise raues Wetter, Kälte und Nässe waren die Begleiter auf dem Weg nach Norden und zurück.

Nach Passage von Sund, Kattegatt und Skagen Rev wurde am 14.6. bei Arendal Südnorwegen erreicht. Die Ansteuerung Bergen wurde von See her erreicht. Vor Karmøy war Reffen angesagt. Am 24.6. wurde Fedje erreicht, am 29.6. das Westkap gerundet. Vorbei an Sande und durch den Rundesund ging die Fahrt Richtung

Lepsøyrevet. Hier fanden rege Baggerarbeiten statt, um das Fahrwasser zu erweitern.

Hitra und der Børøysund empfingen mich mit angenehm sommerlichen Temperaturen. Mit den Besuchen von Froan am 5. 7. und von Halten Fyr am 9.7. wurden die ersten heimlichen Reiseziele erfüllt. Zwischendurch wurden Boot und Mannschaft vom Nordwind heftig gebeutelt. Auf Halten erfuhr ich viel über das Leben auf den Eilanden, den demografischen Wandel und über die Aktivitäten einer Stiftung und eines Vereins zur Traditionspflege. Liebevoll wird beispielsweise das alte (kirchliche) Seemannsheim restauriert und dessen Bibliothek gehütet. Die letzte Taufe fand im ehemaligen Seemannsheim 2009 statt.

Am 13.7. war fast die Hälfte der geplanten Reisezeit um und ich war noch nicht einmal am 65. Breitengrad angelangt. Resignation machte sich breit. Ich dachte daran, Vikna zu runden und heimwärts zu fahren. Das änderte sich jedoch mit Einsetzen der SW-lichen Strömung: Schnell ging es nordwärts, da störten auch die Schauer nicht so sehr. Am 18.7. erreichte Boreas den Saltfjorden und am folgenden Tag ging es am Wind von Bliksvaer nach Vaerøy; dann nach Moskenes- und Flakstadøy. Ein weiteres Reiseziel war damit erreicht. Nach zwei Wartetagen und einem Abstecher nach Ramberg, auf der Nordseite von Flakstadøy gelegen, war es dann doch höchste Zeit, an die Heimfahrt zu denken. Es folgte eine wunderschöne Fahrt, teils unter Gennacker, nach Myken, einem weiteren heimlichen Reiseziel. Die Annäherung an Traena erfolgte bei Seenebel über ein ausgedehntes Flach, so dass nach dem Lot der Eindruck entstand in einem heimischen Gewässer zu fahren. Die Kommune Traena hat insgesamt etwa 500 Einwohner und so ist es nicht verwunderlich, dass auf der benachbarten Insel Sanna nur 6 Familien permanent wohnen. Sanna ist aber die weithin sichtbare und landschaftlich dominante Insel des Traena- Archipels und mit ihren Höhlen einer der Austragungsorte des jährlich stattfindenden Traena- Rockfestivals mit über 2000 Teilnehmern. Wie die das nur machen!? Das Schweizer Fernsehen gibt Auskunft darüber („Leben am Polarkreis“).

Zum Thema Polarkreis: Auf Nordkurs passierte Boreas ihn am 16.7. bei der Insel Vikingen (Polarkreismarke), in südliche Richtung wurde er am 29.7. bei Traena überquert.

Mein kurzer Aufenthalt auf Sanna brachte mich überraschend in direkten Kontakt mit der Geschichte der Tirpitz. Die Fischer von Sanna hatten der Erzählung zufolge in den 1950-er Jahren eine (Anker) Kette des vom norwegischen Staat zur Verschrottung freigegebenen Kriegsschiffes erworben um sie quer über die Bucht von Sanna molo auszulegen – als sicheres Befestigungsmittel für ihre Boote. Heute liegt die Kette nutzlos im Grund, von Sand bedeckt, niemand braucht sie mehr- und nur noch wenige wissen um ihre Existenz.

Ich wollte also meinen Ankerplatz auf ca. 4 m Tiefe verlassen, um mich für einen Landgang an die Schwimmbücke zu begeben. 1. Überraschung: Es war nicht möglich. Da erhielt ich einen Zuruf: „Du bist in der Kette von der Bismark – die wiegt mindestens 10 Tonnen“. 2. Überraschung. 10 Minuten später kam Eilif mit seinem Boot und ohne ein Wort zu sagen zog er professionell den Anker aus der Kette. Später, als wir zusammensaßen, erzählte er mir die Geschichte, wie er sie kannte und zeigte mir die landseitige Befestigung der Kette. Nachdem ich den Bugkorb, der bei dem Befreiungsmanöver einigen Schaden genommen hatte, bis gegen Mitternacht wieder gerichtet und montiert hatte, konnte ich mit einer Internetrecherche die sehr unterschiedlichen Geschichten der Bismark und der Tirpitz nachverfolgen. Einzelteile

der verschrotteten Tirpitz wurden demnach tatsächlich verkauft bzw. wurden anderer Verwendung zugeführt. Die Geschichte scheint zu stimmen.

Von nun an war forcierte Heimfahrt angesagt. Ein guter Wind brachte das Boot nach Alsta sowie von Hamnøya aus durch den Vegafjord auf See, an Sklinna und Vikna vorbei nach Süden. Im Fahrwasser zwischen Frøya und Hitra platzte während kurzer Motorfahrt bei windstillem Sommerwetter die Kraftstoffleitung des Motors zwischen den Einspritzpumpen - zunächst unbemerkt - bis der Dieselgeruch den Vorgang verriet. Es waren inzwischen mehr als 10 Liter Treibstoff frei in der Motorbilge. Zum Glück war das Wasser ruhig. Folgende Handlungen schlossen sich an: 1. Motor sofort abgestellt. 2. Kraftstoff aus Motorbilge via Eimer in den Tank verbracht. 3. Segel hoch (trotz fast Flaute) um manövrierfähig zu sein. 4. Suche eines geeigneten Ankerplatzes, der unter Segel angelaufen und verlassen werden kann (= Torsøysundet). 4. Diagnose des Schadens am Ankerplatz. 5. Unter Segel, vorbei an Kristiansund, über die Hustadvika zum Harøyfjord (Sandøya). 6. Erfolgreiche Reparatur der Kraftstoffleitung vor Anker (Dank an norwegische Angler für Hilfestellung). Ein Nothalt für eine Motorwerkstatt etwa in Molde oder Ålesund war darum nicht notwendig. Inzwischen wurde über Kystradio Norge nach dem Verbleib von Boreas gefahndet (siehe Anlage). Ich konnte aber über Flørø Radio mitteilen, dass bei mir alles in Ordnung ist und kein Grund zur Sorge besteht.

Die weitere Heimfahrt verlief ohne Besonderheiten. An den Wetterbedingungen ließ sich ohnehin nichts ändern.

Mit dem Ankerfall am 27.8. um 14:16 Uhr in einem Nebenarm der Stettiner Oder ging eine an Erlebnissen, Ereignissen und Höhepunkten reiche Reise zu Ende.

Alle erstrebten Reiseziele wurden erreicht.

Beeindruckende Reiseerlebnisse gab es in allen Etappen.

Was soll erwähnt werden? Die einmalige Schönheit und Vielfalt der norwegischen Küstenlandschaften ist schon oft beschrieben worden. Highlights dieser Reise waren zweifellos die Inseln im norwegischen Archipelago: Froan, Halten, die Lofoteninseln, Myken und Traena, die Umrundung von Sklinna und Vikna sowie weitere gute, anspruchsvolle und interessante Segelstrecken, sichere und landschaftlich reizvolle Ankerplätze.

Auch diesmal gab es freundschaftliche, herzliche und auch ausgesprochen hilfreiche Begegnungen mit Seglern, Berufs- und Freizeitfischern, die ich dankbar erwähne. Ich habe mich zu keinem Zeitpunkt einsam gefühlt, sondern bin immer als Mitglied einer großen Familie aufgenommen worden.

Keine Reise gleicht der vorangegangenen. Jede Reise ist mit neuen Anstrengungen verbunden, bringt aber auch neuen Gewinn.

Deshalb freue ich mich schon auf die nächste Reise.

