

## Norwegentörn SY Libra 2014

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

Bootstyp:	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**

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

- Neues Log/Lot-Instrument mit zwei neuen Gebern einbauen. Bei dem alten Gerät war das Display ausgefallen, Ersatz nicht mehr beschaffbar. Der einstmals teure noch intakte Geber war wegen eines anderen Herstellers nicht weiter verwendbar. Es musste ein zusätzliches Loch in den Rumpf gebohrt werden.
- Beschaffung eines Reserve-GPS (Handgerät mit USB- und Kabelanschluss an NMEA-Datensystem). Bei dem vorhandenen GPS beginnt sich ebenfalls das Display zu verabschieden.
- Kauf einer Wetterstation mit elektronischem Barometer, Thermometer innen und außen, sowie Funkuhr.
- Neuer Laptop zusätzlich zu vorhandenem PC mit Navigationsprogrammen OpenCPN, Fugawi, NV-Chartnavigator, WxTide und ZyGrib.  
Das Terminal-Programm für SEAL-Wetterfax läuft leider nicht unter Windows 7.
- Einlaminiert einer Holzverstärkung in den Deckel zum Motorraum im Cockpit.  
Die alte Schaumstoff-Füllung war in den letzten Jahren weich geworden.
- Nach dem Winterlager hatten bei der WLAN-Mastantenne 2 Drähte des Steckers am Ende des Mastkabels keinen Kontakt mehr. Ein käufliches Netzwerk-Verlängerungskabel wurde durchgeschnitten und die 8 Adern mit dem Antennenkabel verlötet. Am Mastfuß wurde ein Trennstecker eingelötet.
- Überholung des Dieselkochers und Reparatur der Reserve-Elektronik-Leiterplatte.

An Bord sind sämtliche von früheren Reisen vorhandenen Seekarten und Handbücher für Deutschland, Dänemark, Westküste Schwedens, Norwegen und Großbritannien. Neu beschafft wurde ein Havneguiden Scandinavia und der REEDS Almanach 2014. Damit sind wir für die gesamte Nördliche Nordsee ausgestattet.

### **Navigationsverfahren:**

- Papierseekarten dienen der Routenplanung und liegen während der Fahrt zur Kontrolle auf dem Kartentisch.
- Vor dem Anlaufen von Häfen werden die einschlägigen Handbücher studiert.
- Zwei GPS-Geräte und ein elektronischer Windgeber im Masttop sind über einen NMEA-Multiplexer vernetzt mit dem PC, dem DSC-UKW-Funkgerät, einem AIS-Empfänger mit Display, dem Windinstrument für scheinbaren und wahren Wind und dem jeweiligen Autopiloten für Wegpunkt- oder Wind-Steuerung.
- Das eingeschaltete GPS-Gerät und ein Tochterinstrument im Cockpit zeigen Kartenkurs, Peilung zum nächsten Wegpunkt, Geschwindigkeit über Grund, Abweichung von der Kurslinie (XTE) und die Position.
- Ein Computer mit Navigationsprogrammen (Open CPN, Fugawi, NV Chart Navigator) nutzt ebenfalls diese Daten zur Anzeige der Position und Fahrtrichtung in der elektronischen Seekarte, wahlweise über USB vom Datenmultiplexer oder über eine serielle Schnittstelle (auch zur Übertragung von Wegpunkten und Routen). Der PC auf dem Kartentisch ist auch aus dem Cockpit gut einsehbar. Unter Autopilot nutzen wir oft einen einsteckbaren Sitz im Niedergang. Wir haben keine Sprayhood, sitzen geschützt und haben alles im Blick.
- Als Reserve haben wir einen zweiten Laptop. Weniger genutzt als Karten-Plotter wurde in diesem Jahr ein Taschencomputer PDA Pocket Loox mit separatem GPS und elektronischen Vektor-Seekarten CeMAP auf SD-Speicherkarten, vorher selbst eingescannt und kalibrierte Papierkarten und gekauften Rasterkarten.
- Eine Alternative zu den GPS-Geräten ist eine USB-GPS-Maus. So ist ein zeitlich begrenzter Betrieb jedes der 2 PC mit dem internen Akku auch bei einem Ausfall der gesamten 12 V-Stromversorgung möglich.
- Ein kleiner Reserve Akku (7Ah) ermöglicht den Betrieb des DSC-Funkgerätes mit Notruf, eines GPS und des PDA-Kartenplotters für die Navigation.
- Ein NASA-AIS-Empfänger mit Display hat einen einstellbaren Alarm. Mit einer AIS-USB-Blackbox werden Schiffe in der elektronischen Seekarte auf dem PC angezeigt. Für beide ist am Mast eine separate Antenne mit Abstand zur UKW-Funkantenne montiert (Koax-T-Stück, keine Antennen-Weiche).
- Ein Radargerät dient der Kollisionsverhütung bei schlechter Sicht und Nebel und zur Positionsbestimmung unabhängig vom GPS.
- Als Autopiloten haben wir: Pinnenpiloten Navico TP 30 CX, Simrad TP 22 und Raymarine SPX 5 mit drei verschiedenen Motorantrieben. Alle können über NMEA nach Route und Windwinkel gesteuert werden.

## Wetterinformationen je nach Verfügbarkeit

- SAEL WE-FAX 501 mit programmierten Timern für DWD-Teletext in deutsch auf 147,3 kHz (bis 63° Nord empfangen), und zusätzlich auf Kurzwelle 4583 kHz, 7646 kHz, 10100,8 kHz (englisch); DWD Fax auf 3855 kHz, 7880 kHz, 13882,5 kHz für Bodenwetterkarten, Übertragung per USB zum PC; Änderung der Timer je nach Seegebiet. In den Empfangspausen schalten Sleep-Timer das Gerät aus. Ausdrücke der täglichen Wetterberichte werden ins Logbuch eingeklebt, Bodenwetterkarten ausgewertet.
- NASA Weatherman Teletext-Empfänger 147,3 kHz für DWD, Seegebiete wählbar.
- NASA Navtex-Empfänger 518 kHz und 490 kHz, eingestellt auf für das Seegebiet zutreffende Stationen.
- Achterstag-Antenne und aktive Antennenverstärker für alle Empfänger (auch für Weltempfänger-Radio).
- WLAN-Mastantenne Lunatronic erhöht die Reichweite für Internet-Zugang (Windfinder, YR.no, Storm.no).
- Für die Vorausplanung ZyGRIB-Daten über WLAN oder abgespeichert auf USB-Stick, wenn fremder PC mit Internet nutzbar ist, ansonsten mit Wetterempfänger abgespeicherte Bodenwetterkarten.
- UKW-Küstenfunkstellen nach Ankündigung auf Kanal 16 (nautische Warmmeldungen, auch über Navtex).

## Vor der Reise

Auch in diesem Jahr können wir erst Ende Juni starten. Bei Heidi war die im Vorjahr erfolgte Knochentransplantation in den Unterkiefer leider ohne richtigen Erfolg. Einen zweiten Versuch hat sie abgelehnt. Trotzdem konnten im Januar diesen Jahres zwei Zahn-Implantate eingesetzt werden. Erst im Mai wurde mit der Anfertigung einer Prothese begonnen. Mitte Juni passte sie endlich. Auch bei mir, Manfred, erfolgten einige medizinische Untersuchungen und kurz vor dem Start eine Behandlung schon lange bestehender chronischer Schmerzen der Lendenwirbelsäule. Ein dritter Grund war die Geburt unseres fünften Enkelkindes am Pfingstsonnabend 7. Juni 2014 in Berlin. Das Ziel der Reise lassen wir zunächst offen. Wir wollen nach Norwegen und wenn möglich zu den Shetlands, Orkneys und Schottland.

### **Mi. 25.06. 2014 Ablegen SSV Rostock 54°05,7'N 012°07,7'E**

### **bis Fr. 27.06. nach Frederikshavn 57°25,5'N 010°31,8'E 231 sm nonstop**

Endlich kommen wir um 11 Uhr in Rostock los, ziehen gleich die Segel und müssen auf der Warnow kreuzen. Dabei erwischt uns ein Gewitter mit starkem Regen. Danach ist Flaute und bis Warnemünde fahren wir 3 sm mit dem Motor. Dann scheint wieder die Sonne und bei Wind aus Nordost segeln wir zeitweise mit Blister Richtung Fehmarn-Belt. Abends nach einstündiger Flaute dreht der Wind auf Nordwest. Kreuzend passieren wir gegen 23 Uhr die Fährlinie vor Rødby Havn zwischen drei Fähren. Bis 2 Uhr macht Heidi die Nachtwache, bis 5 Uhr wieder ich. Inzwischen haben wir achterlichen Wind aus Süd. Wir segeln mit 4 bis 5 kn anfangs mit ausgebaumter Genua, dann eine Stunde mit Spi. Um 9 Uhr springt der Wind um und schläft dann bis Mittags ein. Unter Motor geht es um 11 Uhr durch die Große-Belt-Brücke neben den hohen Pfeilern. Eine Stunde später segeln wir wieder. Um 16 Uhr zieht ein Gewitterschauer mit Böen bis 25 kn durch. Rechtzeitig hatte ich Genua und Groß geborgen und nur Fock 1 gesetzt. Bei Wind aus Südwest können wir uns vom Land frei halten und segeln auf das Kattegat hinaus. Frachter und ein U-Boot kommen uns entgegen. Der Wind normalisiert sich, die Sonne kommt heraus und bei weiterhin südlichem Wind geht es mit vollen Segeln vorbei an Samsø nordwärts. Nachts wechseln wir nach Bedarf die Wache. Um 4 Uhr liegt Grenaa querab. Am Vormittag segeln wir bei herrlicher Sonne mit dem Blister. Ab 15 Uhr ziehen wieder rund um uns Gewitterschauer auf. Es frischt bis 20 kn auf, Wind direkt von hinten. Diesmal lassen wir uns mit dreifach gerefftem Groß schieben. Den Leuchtturm Laesø-Rende passieren wir um 17 Uhr. Danach nimmt der Wind kontinuierlich ab. Um 19 Uhr ist Flaute. Im Funk hören wir eine Gale-Warnung. Unter Motor laufen wir den Yachthafen Frederikshavn an. Gegen 21 Uhr sind wir in einer Box fest. Ein anderer Segler verrät mir den Code für die Sanitäreanlagen. Nachts kommt Starkwind mit heftigem Regen. Der freundliche Hafenmeister ist erst am nächsten Morgen da.

### **Sa. 28. Juni Hafentag in Frederikshavn**

Früh morgens beim Absteigen vom Boot rutsche ich auf dem feuchten Holzsteg aus, kann mich aber fangen. Heidi fährt später mit einem Hafenfahrrad zum Einkaufen. Am Nachmittag gehen wir in den Ort. Am letzten Wochenende im Juni sind hier die Tordenskiold-Tage. Bei einem Volksfest und einer Freiluft-Aufführung vor dem Pulverturm mit einigen hundert Akteuren in historischer Kleidung und Uniformen werden die Ereignisse des Großen Nordischen Krieges von 1717 mit Fechtkämpfen und Kanonenfeuer nachgespielt. Frederikshavn war Hauptstützpunkt der dänischen Flotte unter dem Befehlshaber Tordenskiold. Das Wetter ist wechselhaft mit Regenschauern. Abends sind wir bei uns an Bord.

### **Mo. 30. Juni bis 1. Juli über den Skagerrak bis Farsund 58°05,5'N 006°48,5'E 186 sm**

Am Montag-Nachmittag entschließen wir uns zum Ablegen trotz Wind aus Nord um 15 kn. Mit einem Reff kreuzen wir 30 sm bei bedecktem Himmel, bis wir gegen 20 Uhr um Skagen Rev gehen können. Der Wind dreht nach Westen, d. h. weiter in die Nacht kreuzen und den vielen Frachtern ausweichen. Um 23 Uhr kann ich aus reffen. Nachts 1 Uhr übernimmt Heidi die Wache. Es klart auf. Der Wind wechselt mehrfach die Richtung. Am folgenden Tag läuft für einige Stunden der Motor wegen Flaute. Gegen Abend erreichen wir östlich von Kristiansand die norwegische Küste. Bei leichtem Wind, zeitweise bei Flaute unter Motor, geht es durch die nächste Nacht. Am Dienstag um 13 Uhr erreichen wir Kap Lindesnes. Eine Stunde später zieht ein Gewitter durch. Ich muss die Fock wechseln. Der Wind springt von West auf Nordost. Wir haben den Wind immerzu von

vorn und fahren dadurch einen großen Bogen. Danach ist Flaute. Unter Motor laufen wir um 17 Uhr in Farsund ein. Einen Platz finden wir längsseits an einem großen Alu-Boot unter Schweizer Flagge. Der Eigner ist Belgier, lebt aber in Basel. Vor 2 Jahren war hier das Liegen noch frei, jetzt bezahlen wir stolze 200,- Kronen pro Nacht, Duschen 30 Kronen pro Person. Weiter nördlich sind meistens 150,- Kronen inklusive Strom üblich, oft ist auch Duschen und manchmal die Waschmaschine frei. Während der Schaukelei auf dem Skagerrak stellten sich bei mir Schmerzen im linken Kniegelenk ein. Ob das eine Folge des Ausrutschers in Frederikshavn war oder eine Aktivierung schon früher aufgetretener Beschwerden als Folge eines Skiunfalls 1970, weiß ich zunächst nicht. Ein MRT später zu Hause diagnostiziert einen Meniskusriss.

### **Mi. 02. Juli nach Flekkefjord 58°17,7'N 006°39,7'E 35 sm**

Wir legen gegen 11 Uhr ab. Draußen haben wir unerwartet 15 bis 20 kn Wind aus West. Mit 2 Reffs kreuzen wir bis 15 Uhr um Kap Lista. Dann können wir abfallen und durch den Listafjorden und Fedafjorden in den Stolsfjord segeln. In 1,5 Stunden angeln wir 5 kleinere Dorsche. Um 19:30 Uhr legen wir in Flekkefjord an. Hier ist die erste Nacht frei, die zweite kostet nur 100,- Kronen.

### **Do. 03. Juli Hafentag in Flekkefjord**

Wir bleiben einen Tag hier. Mit einem norwegischen Seglerpaar, das beim Anlegen geholfen hat, kommen wir in freundschaftlichen Kontakt. Meine WLAN-Mastantenne findet kein freies Netz. In der Touristinformation kann ich mit dem eigenen PC ins Internet. Interessant sind die Kirche und das sog. Holländer-Viertel mit historischen Holzhäusern. Von einem Aussichtspunkt haben wir einen schönen Ausblick über die Stadt.

### **Fr. 03. Juli nach Egersund 58°27,2'N 006°00,0'E 32 sm**

Wir legen sehr früh schon um 5 Uhr ab. Der Wetterbericht besagt Südost bis S 5 Bft. Wir wollen möglichst um Järens Rev bis Tananger. Nach 2 Stunden Motorfahrt können wir segeln. Ab 9 Uhr frischt es zunehmend auf. Ich muss reffen. Wegen unsicheren Wetters und Wind über 20 kn brechen wir ab, legen mittags in Egersund an.

### **Sa. 04. Juli Hafentag in Egersund**

Wir bleiben einen weiteren Tag in Egersund. Das Wetter ist unbeständig mit Starkwind und Regen. Wir waschen Wäsche. Heidi macht Einkäufe. Ich bleibe die meiste Zeit an Bord. Mein Knie macht weiterhin Beschwerden. Dafür sind meine seit über einem Jahr bestehenden Rückenschmerzen weg. Einreiben des Knies mit Voltaren-Gel und Schmerztabletten bringen vorübergehend Linderung.

### **So. 06. Juli nach Tananger 58°56,0'N 005°34,5'E 45 sm**

Wir legen früh 5 Uhr ab. Bis zur nördlichen Ausfahrt müssen wir motoren. Zeitweise regnet es. Gegen Wind um Nord bis West, kurzzeitig bis 18 kn, kreuzen wir. Das Wetter bessert sich. Ab Jaerens Rev ist Flaute. Fast die halbe Strecke fahren wir unter Motor. Um 17 Uhr in Tananger finden wir eine freie Box am Schwimmsteg.

### **Mo. 07. Juli nach Skudeneshavn 56°09,0'N 005°15,5'E 19 sm**

Am Vormittag regnet es, mittags scheint die Sonne. Wir legen ab. Bei wechselndem Wind um West von 10 kn und weniger segeln wir gemütlich östlich vorbei an der Insel Kvitsøy. Erst nach 19 Uhr erreichen wir das 3 sm tief auf der Insel Karmøy gelegene Skudeneshavn. In einem engen Winkel an einer Bretterwand finden wir in dem überfüllten Hafen einen Platz für unser kleines Boot. Abends machen wir einen kurzen Besuch bei einem älteren Ehepaar, Bekannte von einem früheren Aufenthalt.

### **Di. 08. Juli nach Nedstrand 59°20,7'N 005°51,6'E 25 sm**

Für heute ist auffrischender Wind 5 Bft von Nord angesagt. Mein Knie schmerzt, Heidi hat Bauchbeschwerden. Bis heute hatten wir noch die Absicht, zu den Shetlands, Orkneys und Schottland zu segeln. Das geben wir jetzt auf. Wir haben nicht mehr ausreichend Zeit, unser Start in Rostock war zu spät. Um 13 Uhr entschließen wir uns zum Ablegen. Wir wollen nicht gegen den Wind im Karmsund kreuzen, sondern segeln in östlicher Richtung in die Inselwelt Ryfylke nördlich von Stavanger, zunächst ohne konkretes Ziel. Der Wind flaut mehr und mehr ab. Um 19 Uhr erreichen wir den in einer fast geschlossenen Bucht gelegenen Hafen Nedstrand. Heute ist unser 48. Hochzeitstag. Heidi fordert mich auf, vom Steg aus zu angeln. Nach kurzer Zeit habe ich einen in allen Farben schillernden Fisch am Haken. Es bleibt bei dem einem. Er wird gleich zubereitet und schmeckt köstlich.

### **Mi. 09. Juli nach Kopervik 59°17,1'N 005°18,3'E 22 sm**

Wegen meiner Knie-Probleme machen wir auch zukünftig keine längeren Landgänge und Wanderungen. Nachmittags segeln wir zurück in Richtung Karmsund. Die Route führt nördlich der Inseln Austre und Vestre Bokn durch die Brücke des Ognasundet und einige enge Durchfahrten nach Kopervik auf Karmøy. Anfangs ist der Wind schwach aus Ost, später frischt er aus NW auf. An einigen engen Passagen brauchen wir den Motor gegen den Wind. Der Gästesteg in Kopervik liegt am Ende der nach Osten offenen Hafen-Bucht. Wir sind erst um 20 Uhr dort. Nach Auskunft anderer Segler wurde die Liegegebühr schon kassiert. Einen Briefkasten dafür gibt es nicht. Das Service-Gebäude ist nur mit Code zugänglich. Früh morgens ist es trotzdem verschlossen.

### **Do. 10. Juli nach Espevaer 59°35,3'N 005°09,1'E 21 sm**

Wir legen um 8 Uhr ab. Es ist kein Wind. Bis hinter Haugesund fahren wir mit dem Motor. Bei strahlender Sonne zeigt das Außenthermometer bis zu 28°C im Schatten. Auf der Sletta können wir einige Meilen segeln. Zwei Stunden angeln wir vor der Insel Espevaer. Mehrmals verhakt sich der Pilker am Grund. Mit drei Dorschen begnügen wir uns. Der Hafen ist brechend voll. Wir liegen als fünftes Boot mit anderen Seglern im Päckchen.

Der Juli ist **die** Urlaubszeit. Auf dem Wasser dominieren überdimensionale rasende Motorboote. **So** kennen wir Norwegen bisher nicht. Relativ spät machen wir noch einen Rundgang durch den Ort mit vielen Ferienhäusern. Im Winter sind hier nur wenige Bewohner. Zur benachbarten großen Insel Bømlo gibt es eine Fährverbindung.

**Fr. 11. Juli nach Strusshamn/Askøy 60°24,2'N 005°11,5'E 53 sm**

Wir verlassen um 6 Uhr den Hafen, frühstücken unterwegs. Bei dem neuen Echolot „AdvanSea Multi“ fehlt die Tiefenanzeige. Der Geber wird nicht erkannt, nur das Log arbeitet. Trotz Reset habe ich keinen Erfolg. Alle Eichungen und das Total-Log sind zurückgestellt. Am nächsten Tag nach dem Einschalten ist alles wieder normal. Das wiederholt sich während der Reise noch mehrmals, ohne dass ich einen konkreten Grund dafür finde. Bei leichtem Wind um Süd setze ich um 9 Uhr für 4 Stunden den Blister. Dann biegen wir in den Selbjørnsfjord ein. Durch den Stolmasund müssen wir wegen Flaute mit dem Motor fahren. Auf dem weiteren Weg nordwärts Richtung Bergen können wir zuweilen wieder segeln. Es ist Freitag-Abend. Karawanen rasender Motorboote und Segelboote unter Motor kommen uns entgegen. Alle wollen irgendwo hin zu ihren Ferienhäusern. Wir erreichen um 22 Uhr Strusshamn. Wieder gibt es nur einen Platz als drittes Boot im Päckchen.

**Sa. 12. Juli nach Byrknes 60°54,0'N 004°49,8'E 39 sm**

Um 9 Uhr legen wir ab. Bei leichtem Wind aus Nordwest kreuzen wir den Hjeltefjord bis zur Insel Fedje auf. Ab 17 Uhr ist Flaute. Wir fahren noch 12 sm mit dem Motor, nehmen eine enge Abkürzung zum Fensfjorden und gehen hinter einigen Inseln in den Molenhafen Byrknes. Unterwegs ist nach 40 Motorstunden der erste meiner zwei Dieseltanks leer. Der Verbrauch liegt wie immer bei 1 Liter pro Stunde. Am Gäste-Schwimmsteg ist noch eine Box frei, für uns aber zu schmal. Wieder dominieren die großen Motor-Kajütboote. Gegenüber an der Bretterwand einer Fischerpier bleiben wir die Nacht. Es ist der dritte Hafen ohne Strom und Wasser.

**So. 13. Juli nach Bulandet 61°17,1'N 004°38,0'E 30 sm**

Bis zum frühen Nachmittag ist Flaute bei Sonne und über 20°C. Nach der Hafenausfahrt angeln wir zwei Fische. Über den Sognesjøen und durch den Ytre Steinsund müssen wir mit dem Motor fahren. Dann haben wir bis zu 10 kn Wind, leider um Nord bis Nordwest gegen an. Wir kreuzen und wenden immer kurz vor dem Ufer nach Kartenplotter und Echolot. Um 19 Uhr erreichen wir den Archipel Bulandet, die westlichsten bewohnten Inseln Norwegens. Heute Abend ist das Endspiel der Fußball-Weltmeisterschaft in Brasilien. In einem Café verfolgt Heidi das Spiel am Fernseher. Von den anderen Spielen haben wir nichts gesehen. Die Liegegebühr mit Strom beträgt 200,- Kronen inklusive Duschen und Strom. Dann lese ich am Aushang, dass auch Waschmaschine und Trockner inklusive sind. Ich starte noch eine Waschmaschine und gehe dann zu Heidi. In selben Moment fällt in der Verlängerung das entscheidende Tor für Deutschland gegen Argentinien. Den nächsten Vormittag nutzen wir trotz des guten Wetters zum Waschen der restlichen Wäsche.

**Mo. 14. Juli nach Florø 61°36,1'N 005°01,9'E 25 sm**

Erst um 13:30 Uhr können wir ablegen. Morgen soll es regnen. Durch eine 18 m hohe Brücke geht es mit Motor gegen den Wind aus Nord. Dann können wir hoch am Wind Kurs Nordost Richtung Florø segeln. Durch eine enge Zufahrt in den Hafen müssen wir 3 sm motoren. Um 19 Uhr finden wir einen freien Platz. Vor uns liegt ein rotes und urig aussehendes Weltumsegler-Boot, „SY Stella Maris“ aus Kiel. Unter Autopilot ist das Boot mit dem Bugkorb nach der engen Brücken-Durchfahrt bei Fosnavåg gegen eine Mauer gefahren. Auch die Rollfock ist beschädigt. Die Eigner fragen im Hafen nach Reparaturmöglichkeiten. Wir erfahren später, in Stavanger wurde alles repariert und die Versicherung übernimmt die Kosten. Wir brauchen Geld. Ich gehe zum Geldautomaten, am nächsten Tag noch einmal. Mit insgesamt 10 000,- Kronen sollten wir einige Zeit auskommen.

**Di. 15. Juli Hafentag in Florø**

Wie erwartet, ist heute ein total verregneter Tag. Ich gehe mit Heidi einkaufen. Inge von der „Stella Maris“ empfiehlt uns eine Bäckerei, die Brot mit Sauerteig backt. Es ist gewöhnliches Mischbrot, eigentlich nicht unsere Sorte. Dann gibt es aber richtiges „dänisches“ Schwarzbrot. In sofern hat sich der lange Weg durch die Stadt mit meinen Kniebeschwerden doch gelohnt. Zurück im Hafen, noch auf dem Steg, hören wir: „Heidi, bist du das?“ Es ist Kalle von der „SY Ree“ aus Niendorf. Vor 5 Jahren hatten wir eine kurze Begegnung in Saetervika. Heute Vormittag ist er angekommen. Eine Stunde sind wir bei ihm an Bord, frischen alte Erinnerungen auf. Abends kommt er mit uns auf die „Stella Maris“ zu Inge und Wolfgang. Deren Boot ist wie ein Museum. Alles hat seinen Platz in dem engen 50 Jahre alten Boot. Überall hängt etwas herum. Vieles ist individuell gebastelt.

**Mi. 16. Juli nach Seljevågen 62°02,7'N 005°20,7'E 37 sm**

Bei Nieselregen und Flaute starten wir um 6 Uhr. Das Echolot ist heute wieder ausgefallen. Heute früh haben wir nur kurzzeitig eine Schauerbö von Nord. So wird es eine reine Motorfahrt. Unterhalb der Hornelen-Klippe überholt uns ein deutsches Alu-Segelboot „SY Moritz“ aus Leer. Wir waren uns 2011 in Baltasound auf den Shetlands begegnet. Persönlich treffen wir Hedel und Harald einen Tag später. Bevor wir ablegen, sind sie zum Einkaufen in den Hafen gekommen. Heute haben wir eine Verabredung mit unseren Freunden Roswitha und Werner von der „SY Condor“ aus Zinnowitz. Die haben wir auf unserer Rückreise vom Nordkap vor zwei Jahren kennen gelernt. Sie sind schon auf der Rückfahrt und jetzt in Selje, ein Hafen dicht vor Stadlandet. Übermorgen soll der Wind auf Nordwest drehen. Wir wollen noch weiter und diese schwierigste Passage einer Norwegen-Reise bewältigen. Um 15:30 Uhr gehen wir an der „Condor“ längsseits. Alle Plätze am Schwimmsteg sind belegt. Danach hört der Regen auf. Wir machen gemeinsam einen Spaziergang zur Kirche des Ortes.

Am Hafen steht eine Marmor-Statue der heiligen Sunniva. Nach einer Legende war sie eine irische Prinzessin, die wegen einer ungewollten Heirat aus der Heimat floh und auf der vorgelagerten Insel strandete. Den Winter versteckte sie sich in einer Höhle. Als sie entdeckt wurde, betete sie zu Gott, und die Höhle wurde verschüttet. Später war auf der Insel ein Kloster, zu dessen Ruinen man mit einem Touristenboot fahren kann. Den Abend verbringen wir mit unseren Freunden an Bord ihrer Comfortina.

**Do. 17. Juli um Stadlandet nach Sandshamn 62°15,1'N 005°29,1'E 30 sm**

Um 10 Uhr starten wir trotz Regen. Bei leichtem Wind vorwiegend aus Südost bis Ost, zeitweise auch Flaute, können wir 70% segeln, die letzten 3 Stunden mit Kreuzen. Um Kap Stadlandet herum haben wir wie üblich etwas konfuse See, ansonsten keine Probleme. Um 19 Uhr erreichen wir die Rosenlund-Marina auf der Insel Sandsøy. Hier warten unsere nächsten Freunde: Dorthe und Henrik mit „SY Filippa“ aus Hundested. Dorthe lernen wir erst jetzt persönlich kennen. 2012 in Hammerfest sind wir mitten in der hellen Nacht an einer dänischen Yacht längsseits gegangen. Henrik kam aus der Kajüte. Er war gerade von einem Spaziergang zurück. Dorthe lag mit Herzflimmern im Krankenhaus. In diesem Jahr haben sie ihr Boot wieder mit einem Containerschiff nordwärts bis Tromsø transportieren lassen und sind auch auf dem Rückweg. Morgen haben sie wie wir gute Bedingungen für Stadlandet aber in entgegengesetzter Richtung. Wir wollen noch möglichst weit nach Norden. Für erreichbar halten wir Brønnøysund, genau die Mitte Norwegens zwischen Lindesnes und Nordkap.

**Fr. 18. Juli nach Brattvåg 62°36,5'N 006°26,7'E 41 sm**

Erst gegen Mittag legen wir ab. Bei Flaute motoren wir durch 2 Brücken, vorbei an dem Hafen Fosnavåg Richtung Ålesund. Danach können wir meistens segeln, haben aber wieder Wind von vorn, also kreuzen. Nördlich von Ålesund haben wir recht frischen Wind, Spitzen bis 20 kn von vorn. Hinter dem Lepsøya Rev ist unvermittelt Flaute. Um 23 Uhr, nach noch über einer Stunde mit Motor, legen wir in dem engen Kleinboothafen von Brattvåg an. Wir finden einen genau für uns passenden Platz mit ausreichender Tiefe. Wir sind das einzige Gastboot. Dusche und Toilette sind im Klubhaus des Bootsvereins, Strom und Wasser am Schwimmsteg.

**Sa. 19. bis Mo. 21. Juli nach Bessaker 64°14,9'N 010°19,2'E 181 sm nonstop**

Eine Stunde nach dem Ablegen haben wir Flaute. Wir nutzen das zum Angeln, zwei große Dorsche in einer halben Stunde. Dann ist bei strahlender Sonne wieder etwas Wind, max. 10 kn aus Nordost, d. h. genau von vorn. Wir kreuzen den Harøyfjord aufwärts, der später in die Saltsteinsleia übergeht. Abends 19 Uhr liegt Bud querab. Das Wetter ist stabil. Wir segeln auf die offene Hustadvika hinaus in die Nacht. Die See macht sich mit leicht konfusen Wellen bemerkbar. Wir wechseln uns mit den Wachen mehrfach ab. Es bleibt beim Kreuzkurs. Sonntag vormittags nehmen wir für 1 sm den Motor. Am Mittag liegt Smøla querab, um 18 Uhr der Leuchtturm Titran. Am späten Abend kreuzen wir durch den Sulafjord nördlich der großen Insel Hitra. An Backbord liegt das Insellabyrinth Sula. Um Mitternacht sind wir auf dem Frøyhavet. Die Nächte sind kurz und hell. Montag Vormittag bleibt der Wind schwach mit kurzen Flauten, dreht vorübergehend auf Südost. Mittags sind wir in Höhe Stokksund. Ab 17 Uhr ist kein Wind mehr. Nach 10 sm Motor legen wir um 20 Uhr in Bessaker an.

**Di. 22. bis Mi. 23. Juli nach Brønnøysund 65°28,4'N 012°12,5'E 99 sm**

Direkt am Hafen kann man einkaufen und auch tanken. Wir legen um zur Zapfsäule. Hinter uns geht ein kleines Motorboot an den Steg. Ich nehme meine Visakarte, gebe am Automaten die PIN ein und wähle Pumpe 2. Pumpe 1 wäre die Straßentankstelle. Als ich den Dieselschlauch zum Boot hole, füllt man am Motorboot Benzin in die Kanister. Bei mir kommt kein Diesel. Das Benzin aus dem anderen Schlauch wurde auf Kosten meiner Visakarte getankt. In dem zur Tankstelle gehörigen Shop klären wir die Sache. Dann tanke ich Diesel. Der Mann vom Motorboot bezahlt mir das Benzin in bar. Ich muss noch die Differenz zuzahlen. Mittags legen wir ab. Segeln können wir erst, nachdem einige Inseln achteraus sind. Auch heute ist wieder Sonne bei über 20°C und leichter Wind aus nördlicher Richtung. Um 15 Uhr liegt der Leuchtturm Buholmråsa querab. Es geht hinaus auf die offene Folla. Nachts 2:30 Uhr sind wir beim Leuchtturm Gjeslingan. Um 4 Uhr müssen wir den Motor starten. Erst nach 8 Uhr hinter Rørvik können wir wieder segeln. Mittags passieren wir die Insel Leka. Spät um 21 Uhr sind wir in Brønnøysund. Alle Plätze sind belegt. An einem französischen Aluboot gehen wir längsseits.

**Do. 24. Juli in die Ankerbucht Alstahaug 65°53,7'N 012°23,6'E 34 sm**

Früh legen wir uns um an die Außenseite des Schwimmstegs, weil wir noch nicht gleich weiterfahren wollen. Als wir 2009 hier waren, habe ich einem Mann in einem kleinen offenen Motorboot die Leinen abgenommen. Er kam von der gegenüber dem Hafen gelegenen Insel Buholmen, war Deutscher, lebte hier. „Hörby“ lud uns zu einem Besuch auf die Insel ein. Das nahmen wir auf der Rückfahrt von Kirkenes kommand wahr. Er war früher Delikatessen-Händler in Bonn, hat dann eine norwegische Frau aus einer reichen Familie geheiratet. Mit ihr verlebte er seine glücklichsten Jahre. Sie war im Herbst 2008 an Krebs verstorben. Er lebte jetzt allein. Vor 2 Jahren besuchten wir ihn wieder. Ein Glas Thüringer Rouladen aus unserem Proviant als Geschenk war für ihn etwas ganz besonderes. Vor einem Jahr wollten Roswitha und Werner von der „Condor“ ihm Nachschub überbringen. Er lag im Krankenhaus, ist bald darauf an einem Hirntumor verstorben. Heute gehen wir auf den Friedhof, wo er neben seiner Frau begraben ist. Die Sekretärin des Kirchengemeinde-Büros begleitet uns. Sie stellt dann den Kontakt zu seinem norwegischen Schwager Steinar her. Wir werden bei ihm zu einem Kaffee eingeladen. Steinar fährt mit uns im Boot, wohl das von Hörby, nach Buholmen hinüber. In dem Haus ist alles noch so, wie es 2 Jahre zuvor war. Steinar Bartesens war mal Abgeordneter im Parlament in Oslo. Die Insel

werden seine Söhne erben, die in der Ölindustrie arbeiten. Mit einem Sohn spricht Heidi kurz, als sie bei unserer Rückfahrt noch einmal nach Steinar fragt, den aber nicht antrifft. Nachmittags bei Sonnenschein und 18°C legen wir ab. Frischer Wind aus Nord bis Nordwest zwingt uns zum Kreuzen. Zunächst wollen wir abends in Tjøtta bleiben. Als der Wind vorüber gehend etwas nachlässt, segeln wir weiter. Doch dann legt er wieder zu. Kurz vor 22 Uhr gehen wir in der Bucht von Alstahaug vor Anker. Kurz nach uns kommt noch ein norwegisches Segelboot hinzu. Gegenüber an Land steht eine Kirche und das Denkmal des Pfarrers und Poeten Pedder Dass. Seine Verse aus der „Nordlands Trompet“ sind norwegisches Kulturerbe. 2006 sind wir hier abends von einer Anlegestelle für Besucher-Boote an Land gegangen. Ein modernes Museumsgebäude war damals noch im Bau.

#### **Fr. 25. Juli in die Ankerbucht Silavågen 66°19,3'N 013°06,9'E 34 sm**

Früh 7:30 Uhr gehen wir Anker auf. Im Fahrwasser ist dichter Nebel und kein Wind. Zusätzlich zum PC mit dem Navigationsprogramm OpenCPN und der AIS-Blackbox schalte ich das Radar-Gerät ein. Bei Sandnessjøen lichtet sich der Nebel. Mit ausgebaumter Genua segeln wir bei bis auf 12 kn zunehmendem Südwest-Wind. Nachmittags nutzen wir eine Flaute zum Angeln: fünf Dorsche. Die letzten 4 sm bis zu unserem Ziel schaffen wir noch unter Segel. Gegen 19 Uhr fällt der Anker in der Bucht Silavågen. Unsere schottischen Freunde Jenny und Roy aus Peterhead mit der „SY Dawdle“ erwarten uns schon. Vor zwei Jahren haben wir uns in Ålesund getroffen. Sie sind auf dem Weg nach Süden. Bei Ihnen an Bord verbringen wir einen unterhaltsamen Abend.

#### **Sa. 26. Juli nach Bolga 66°48,2'N 013°14,1'E 47 sm**

Um 9 Uhr segeln wir aus der Bucht. Der leichte Wind unter 10 kn dreht von Südwest über West nach Nordost. Wir müssen kreuzen. Vorbei an der kleinen Insel Vikingen mit dem symbolischen Globus überqueren wir 1,7 sm nördlicher um ca. 15 Uhr den Polarkreis. Querab von Rødøya frischt es kräftig auf: Fockwechsel, reffen und kreuzen. Um 20 Uhr reicht es uns für heute. Die Gästebrücke im Hafen von Bolga ist belegt. Am Schwimmsteg für die einheimischen Boote an der Außenseite eines Auslegers binden wir an. Wir können Strom nutzen, haben aber kein Wasser, keine Sanitäranlagen. Es ist kein empfehlenswerter Hafen.

#### **So. 27. Juli nach Krokholmen/Sør Arnøy 67°08,2'N 013°59,2'E 34 sm**

Nach dem Ablegen um 9:30 Uhr kreuzen wir den ganzen Vormittag zwischen unzähligen Inseln. Wir wenden nach Kartenplotter und Echolot. Mittags unterhalb des Kunna-Berges bleibt das Boot in der Abdeckung stehen. Hinter der Enge wechseln dann kurze Flautenzeiten unter Motor mit mühsamem Segeln vorbei an der Insel Fugløy. Erst nach 18 Uhr erreichen wir Sør Arnøy und finden den versteckten Schwimmsteg auf der kleinen Nachbarinsel Krokholmen. Dort warten Hella und Diedhart mit ihrer „SY Hedonä“. Per SMS erhielten wir von ihnen detaillierte Informationen zur Ansteuerung. 2012 haben wir uns in Lødingen während einiger Sturmtage kennengelernt. Ihre gut gepflegte Ventura 30 lag damals neben uns. Sie lassen ihr Boot im Winter in der Nähe von Trondheim. Seit Anfang Juni sind sie bei meist herrlichem Wetter bis nördlich der Vesterålen gewesen, haben oft geankert und geangelt. Heute an dem schönen Sommerabend haben wir uns viel zu erzählen.

#### **Mo. 28. Juli nach Landegode 67°23,4'N 014°14,8'E 20 sm**

Erst um 11 Uhr kommen wir als letztes Boot aus dem Hafen. Wir wollen nach Landegode nordwestlich von Bodø am Vestfjord. Es ist bedeckt, Wind um 10 kn aus Nordwest. Nach Slalom-Segeln vorbei an kleineren Inseln angeln wir nachmittags in einer halben Stunde drei große Dorsche. Die Stelle hatte uns Diedhart empfohlen. Um 18 Uhr erreichen Sør Landegode, eine gut geschützte Bucht mit Schwimmsteg. Wir müssen an einem norwegischen Segelboot längsseits gehen. An Bord sind 2 Ehepaare, 4 Kinder und 2 Hunde.

#### **Di. 29. und Mi. 30. Juni nach Tonnes 66°30,6'N 013°01,0'E 66 sm**

Nach einem Monat ab Rostock ist Landegode unser Umkehrpunkt. Wir starten gegen 8 Uhr. Das nächste Ziel ist zunächst die weit draußen in der See gelegene Insel Myken. Der Wind ist schwach. Vormittags müssen wir 3 Stunden mit dem Motor fahren. Morgen Nachmittag soll Regen kommen. Wir ändern unseren Plan, nehmen Kurs in Richtung Støtt. Wir segeln westlich außen herum, nicht den üblichen Weg am Berg Kunna. Abends geht es vorbei an der Inseln Bolga. Gegen Mitternacht passieren wir Rodøya und 2:30 Uhr den Polarkreis nach Süden. Um 3:40 Uhr legen wir auf der Festlandseite in Tonnes an. Der Gästehafen wurde uns mehrfach von anderen Seglern empfohlen. Gegenüber am Steg liegt die „SY Hedonä“. Als wir ausgeschlafen haben, ist sie schon weg. Wir haben Hella und Diedhart in diesem Jahr nicht noch einmal getroffen.

#### **Do. 31. Juli und Fr. 01. August Hafentage in Tonnes**

Das Wetter ist teils regnerisch und der Wind gegen uns. Wir waschen unsere Wäsche. Zum Einkaufen muss man ca. 1 km laufen. Das übernimmt Heidi. Ich habe immer noch Kniebeschwerden. Mit Schmerztabletten kann ich am zweiten Tag eine kurze Wanderung zu einer Höhle mitmachen. Wir haben von dort einen schönen Ausblick auch zu dem gewaltigen Hestmannen. An Bord beschäftige ich mich mit meinem neuen Laptop. Für die Navigation und Routenplanung benutze ich das Programm OpenCPN. Mit Fugawi habe ich im Laufe der Jahre eine umfangreiche Wegpunktsammlung aufgebaut. Es sind so viele, dass ich immer nur einen Teil für das jeweilige Seegebiet über eine serielle Schnittstelle zum GPS übertragen kann. An den Rechner sind mit USB-Schnittstellen 2 GPS-Geräte über einen NMEA-Multiplexer und die AIS-Blackbox angeschlossen, das neue GPS auch direkt mit USB zur Datenübertragung, bei Bedarf eine GPS-Maus und der Wetterempfänger. Unangenehm ist, dass Windows beim Zuschalten neuer USB-Geräte und auch beim Wechsel der USB-Buchse am Rechner immer neue und höhere Nummern für die COM-Schnittstellen vergibt. Erst später habe ich kapiert, dass man im Gerä-

temanager unter „Eigenschaften“ und „Erweitert“ jeder Schnittstelle manuell die gewünschte Nummer zuweisen kann, auch wenn sie als „belegt“ gekennzeichnet ist, und belegte wieder „frei“ sind, wenn ihnen eine andere Nummer zugewiesen wird. In den Navigationsprogrammen müssen diese Nummern dann unter „Einstellungen“ ausgewählt werden. Der neue schnellere Rechner mit SSD-Festplatte und Windows 7 braucht mit Spannungswandler 12 V/19 V nur etwa 1 A, der alte Laptop mit Windows XP das doppelte. Meine gesamte übrige Navigations-Elektronik mit Autopilot verbraucht noch mal etwa 1 A. Nachts benötigen meine LED-Positionslampen nur einige 100 mA zusätzlich. Die Belastung durch die Kühlbox mit kurzen Einschaltzeiten und weitere Verbraucher hält sich in Grenzen. Bei einer Batteriekapazität von rund 400 Ah kann also auch der PC mitlaufen. Dafür bleibt der PDA mit CeMAP meistens ausgeschaltet. Es hat sich bewährt, vor dem Ablegen Routen mit OpenCPN zu erstellen und diese zum GPS zu übertragen. Es geht weniger darum, nur noch „Knopfdruckregeln“ zu praktizieren. Bei schwererem Wetter und in engeren Gewässern, wenn ich von Hand steuern muss, sind wir zuweilen in schwierige Situationen geraten. Wenn dann erst der PC gestartet werden muss, um zu sehen, wo wir sind, wo die nächste Durchfahrt zwischen den Inseln oder ein Hafen ist, wurde es früher zuweilen hektisch.

### **Sa. 02. August nach Lovund 66°21,9'N 012°21,9'E 20 sm**

Bei strahlender Sonne und leichtem Wind aus Südost legen wir um 9:30 Uhr ab. Südlich der Insel Hestmona segeln wir nach Westen, später nach Südwesten. Um 17:30 Uhr legen wir im Kleinboothafen der Insel Lovund an. Zwei norwegische Segelboote sind schon dort. Vorher und später sind wir uns nochmals begegnet. Wir gehen abends durch den Ort und sehen, auch im Fischereihafen und an dem örtlichen Museum gibt es Schwimmstege. Vorübergehend nieselt es. Dann will Heidi unbedingt noch zur Lunde-Kolonie, dem Brutgebiet der Papageitaucher. Dort angekommen sehen wir nur Steine. Auf einem Schild lesen wir: Von April bis Ende Juli ist das Betreten verboten. Jedes Jahr genau am 16. April sollen die Papageitaucher hier einfliegen, die andere Zeit sind sie auf dem Meer. Wir sind heute am 2. August wohl zwei Tage zu spät gekommen. Zweimal flattert ein Vogel über unsere Köpfe und verschwindet zwischen den Steinen, bevor wir richtig hinsehen können.

### **So. 03. August nach Sanna 66°30,4'N 012°03,7'E 14 sm**

Ein Wunschziel haben wir noch: die im Westen gelegene zum Archipel Traena gehörige Insel Sanna mit ihren weithin sichtbaren Felsentürmen. Wir brauchen 5 Stunden, davon 1,5 Stunden Angeln. Der kleine Hafen hat jetzt einen Schwimmsteg, aber keine Service-Einrichtungen. Die meisten Plätze belegen einheimische Motorboote. 2009 auf der Rückfahrt waren wir gegenüber auf Husøy und haben sehnsüchtig nach Sanna geblickt. Übrigens am Hafen von Husøy steht auch ein Polarkreis-Monument in Form eines Globus. Wir verlassen nach dem Mittagessen das Boot mit Taschenlampen. Quer durch den Berg mit permanenter Steigung führt ein 700 m langer unbeleuchteter Tunnel zu der auf einem der Gipfel gelegenen Radarstation. Oben haben wir einen grandiosen Ausblick. Eine Gruppe junger Leute nimmt einen Weg am Abhang nach unten. Vom Hafen sehe ich später im Fernglas, dass der Weg sehr steil und mit Seilen gesichert ist, nichts für mein lädiertes Knie. Die Radarstation aus dem Kalten Krieg scheint voll intakt zu sein. Man kann bis zum verschlossenen Eingang gehen. Der Parkplatz ist leer, keine Menschenseele, aber ein Schild: „Fotografieren verboten!“ Wieder unten kommen wir an einem Café vorbei, wo nachmittags noch viele Gäste waren. Jetzt sind nur ein Hochzeitspaar aus Kristiansand da, und die Gastgeber, die hier ein Ferienhaus haben. Auf Sanna gibt es mehrere Höhlen. In der großen Kirkehöhle, war am Vortag die Trauung. Wir werden zu Kaffee und Kuchen eingeladen. Dieser Tag war der erlebnisreichste unserer Reise und zugleich traurig, weil heute Heidis zweitälteste Schwester verstorben ist. Vor unserer Reise waren wir zusammen mit den noch lebenden Geschwistern auf der Nachfeier ihres 88. Geburtstag.

### **Mo. 04. August Tjøtta 65°49,2'N 012°25,8'E 55 sm**

Ich habe eine Route geplant, die zunächst direkt nach Süden führt. Südlich Sandnessjøen bei den „Sieben Schwestern“ sind wir wieder auf dem üblichen inneren Weg. Wir starten sehr früh mit Sonnenaufgang 5:30 Uhr. Bei leichtem Wind aus SE mit kurzen Flaute-Zeiten, tagsüber auch mal bewölkt, sind wieder einige Kreuzstrecken zu segeln. Abends gegen 20 Uhr ist Flaute und vor uns zieht eine schwarze Wolkenwand auf. Wir haben noch eine Stunde mit Motor zu fahren. Am Tage war mir schon aufgefallen, dass vor dem Motorstart die Ladekontrolllampe nicht immer brannte. Jetzt geht sie mehrfach an und aus und brennt schließlich permanent. Die Batterien werden nicht mehr geladen. Bei strömendem Regen und Gewitter legen wir um 21 Uhr in Tjøtta an.

### **Di. 05. August Hafentag in Tjøtta**

Am Tage regnet es wiederholt. Ich suche den Fehler, warum die Lichtmaschine nicht lädt. Alle Leitungen sind in Ordnung. Manchmal wird geladen, dann setzt es wieder aus. Schließlich lokalisiere ich einen Wackelkontakt in der Baugruppe für die Kontrolllampen. Ich löte die Steckkontakte nach. Danach geht gar nichts. Bezüglich der Funktion der Lichtmaschine weiß ich, dass der Strom durch die Ladekontrolllampe eine Vorerregung bewirkt, damit der Regler arbeiten kann. Ich löte 2 Drähte an eine Glühlampe und verbinde diese mit den zugehörigen Anschlüssen. Beim Einschalten brennt sie, beim Motorstart geht sie aus, die Batterien werden geladen. Alles wieder o. k. denke ich, nur fehlen die Kontrolllampen für Öldruck und Motortemperatur. Um es vorweg zu nehmen: zwei Tage später ist wieder keine Batterieladung. Die Ladekontrolllampe ist kaputt, beim Löten habe ich sie beschädigt. Mit einer neuen Lampe auch kein Laden. Bei der weiteren Suche messe ich an den Schleifringen der Erreger-Wicklung keinen Durchgang. Vor Jahren hatte ich die Original-Lichtmaschine gegen die jetzt ausgefallene mit mehr als doppelter Leistung ausgetauscht. Die alte Lichtmaschine habe ich als Reserve mit.

Ich baue sie ein, und alles ist in Ordnung bis auf die fehlenden Kontrolllampen für Öl und Temperatur. Allerdings reicht die Leistung nicht, um über den 220 V-Wechselrichter für 1000 W bei laufendem Motor Wasserkocher oder Toaster zu betreiben. Ansonsten wären wir mit „Steckdosen-Segeln“ auch heil nach Hause gekommen.

### **Mi. 06. August nach Brønnøysund 65°28,4'N 012°12,5'E 32 sm**

Start ist heute um 10 Uhr. Bei nördlichem Wind 10 bis 14 kn und bedecktem Himmel sind wir um 16 Uhr in Brønnøysund. Diesmal ist für uns noch eine Lücke am Schwimmsteg frei. Für den Abend sind wir mit dem Pfarrer verabredet, der uns vor 5 Jahren die hiesige Kirche gezeigt hat. Unser im letzten Jahr verstorbene Freund „Hörby“ war damals mit uns ins Gemeindebüro gegangen. In strömendem Regen werden wir jetzt mit dem Auto abgeholt. In dem außerhalb der Stadt am Wasser gelegenen Haus empfängt uns die gastfreundliche Frau des Pfarrers. Sie stammt aus der Schweiz. Beide sprechen perfekt deutsch. Schon beim Anlegen nachmittags sah ich ein uns bekanntes norwegisches Boot, eine Nautikat „SY Sofias Drøm“. 2009 bei der Nachtansteuerung des kleinen Hafens Igerøy bei Vega, nur 13 sm von hier, hat uns der Eigner und Alleinsegler nachts um 2 Uhr bei frischem Wind die Leinen abgenommen. Als er heute den Steg entlang kommt, spreche ich ihn an: „Wir kennen uns doch, Du bist doch Per Ragnar“. Er ist überrascht, erinnert sich dann. Nachdem uns der Pfarrer wieder zum Boot gebracht hat, lädt Heidi Per Ragnar zu uns an Bord. Es wird spät, denn wir haben uns viel zu erzählen.

### **Do. 07. und Fr. 08. August nach Saetervika 64°23,7'N 010°29,0'E 88 sm**

Vor zwei Tagen ist mir bei einem Backenzahn eine kleine Ecke abgebrochen. Ein vorhandenes Gold-Inlay kratzt sehr schmerzhaft an der Zunge. Mit dem Daumnagel kann ich das Inlay herausdrücken. Der Zahn hat ein großes Loch. Im Spiegel kann ich keine Karies entdecken. Der Pfarrer benachrichtigt uns, er habe für heute Mittag bei seinem Zahnarzt für mich einen Termin vereinbart. Per Ragnar sagte uns, in Norwegen sind Zahnarztbehandlungen teuer, auch schon Konsultationen. Ich will den Termin absagen, weil ich keine Dringlichkeit sehe. Heidi geht dennoch persönlich in die Praxis. Auf die Frage nach Honorarkosten bekommt sie keine Auskunft. So legen wir erst mittags ab. Das Wetter hat sich gebessert, nachmittags scheint die Sonne. Ein konstanter Wind um Nord schiebt uns. Ich setze den Spinnaker. Um 18 Uhr liegt die Insel Leka querab. Statt der üblichen Durchfahrt durch den engen Dolmsundet fahre ich nördlicher einen Bogen in freierem Wasser um mehrere Inseln. Lange Zeit haben wir vor uns ein etwa gleich großes französisches Boot auch mit Spi. Die jungen Leute hatten am Vortag kurz in Brønnøysund zum Einkauf angelegt. Kurz vor Rørvik haben wir sie hinter uns. Abends nach 22 Uhr segeln wir weiter immer noch mit Spi durch die Brücke bei Rørvik und nachts in Richtung Folla. Bei Sonnenaufgang um 5 Uhr ist Flaute. Ich muss den vom Tau nassen Spi bergen. Eine Stunde später auf der Folla segeln wir wieder. Wolken ziehen auf und der Wind nimmt zu, also Fockwechsel und reffen. Nach Wetterbericht kann nachmittags Regen kommen. Wir legen um 10 Uhr in Saetervika an. Dabei ist, wie oben gesagt, die Lichtmaschine wieder ausgefallen. Ein weiteres Missgeschick passiert im Hafen: ich ziehe den nassen Spi mit dem Großfall hoch. Noch bevor er oben ist, öffnet sich der Klappschäkel und das Fall hängt in der Luft. Mit Hilfe eines Anglers aus Petersburg werde ich per Fockfall am Mast hochgezogen und kann das Großfall herunterziehen. Im Frühjahr in Rostock war uns das andere Ende des Großfalls in den Mast gerutscht. Ich musste den Mast wieder legen. Dann fiel noch eine Nirolasche vom Rollenkasten des Vorstag-Beschlags ins Wasser. In der Werkstatt musste ein neues Teil gefertigt werden. Insofern heute: Glück im Unglück. Der Regen bleibt aus, wir hätten weiter segeln können. Von jetzt ab werden wir dazu jedes Wetterfenster nutzen.

### **Sa. 09. August nach Storfosna 63°39,6'N 009°24,3'E 59 sm**

Wir stellen uns den Wecker, legen 5:30 Uhr ab. Die Sonne scheint, aber der Luftdruck fällt. Ein neues Sturmtief zieht von Irland heran. Ab morgen ist Sturm und Regen angesagt. Im Küstenfunk hören wir wiederholt: „Gale Warning“. Wir segeln mit wechselndem Wind aus Nordost bis Ost, mal Flaute, dann am Nachmittag wieder über 20 kn Wind. Unsere Route nimmt den üblichen inneren Weg zunächst vorbei an Bessaker, jedoch nicht durch den engen Stokksund. Als sicheren Hafen vor dem erwarteten Sturm erreichen wir kurz vor Sonnenuntergang die Insel Storfosna mit der allseits umschlossenen Bucht. Die normalen Gästeplätze sind belegt, Boxen weiter innen sind zu flach. An dem äußeren Ausleger des anderen Schwimmstegs haben wir keinen Wasserschlauch.

### **So. 10. August Hafentag in Storfosna**

Wir legen um in die erste Box des Gästeschwimmstegs. Später bei Niedrigwasser berühren wir doch den Grund. Wir haben keine aktuellen GRIB-Daten aus dem Internet. Andere Boote legen trotz Sturmwarnung ab. Wir bleiben, waschen Wäsche. Im Hafen bleibt es ruhig. Abends kommen andere Segler. Von ihnen bekommen wir einen Wetterbericht per Smartphone. Auch morgen soll hier kein Sturm sein. Das Sturmtief mit bis zu 11 Bft zog, schwere Schäden hinterlassend, über die Region südlich Stadlandet und den Skagerrak hinweg.

### **Mo. 11. August nach Magerøytuned 63°27,0'N 008°59,3'E 21 sm**

Wir legen um 9 Uhr ab. Draußen haben wir unerwartet über 20 bis 30 kn Wind aus Ost. Mit 2 Reffs und der kleine Fock 2 segeln wir hoch am Wind Richtung Trondheimsleia. Dort kommt der Wind zwar raumschots, aber 1,5 kn Strom von vorn bremst uns. Mittags kommt eine Schauer-Böe. Ich berge das Großsegel. Der Windmesser hat max. 38 kn registriert, das sind 8 Bft. Eigentlich war unser Ziel der sichere Hafen Straumen auf Smøla am Ende der Trondheimsleia. Im Handbuch von Armitage ist ein geschützter Schwimmsteg in der Bucht von Ringberget beschrieben. Wir legen dort kurz an dem verdreckten Betonsteg vor einer verlassenen Fischfabrik an. Hier gibt es keinen Service. Gegenüber liegt die Insel Magerøy mit einem alten Gutshaus, davor ein Gästesteg,



an dem wir 2006 schon einmal waren. Wir legen gegen 15 Uhr um. Inzwischen ist der Wind ruhiger, der Regen hört auf. Jetzt ist hier als Betreiber ein junges Ehepaar aus Holland. Es gibt ordentliche Service-Einrichtungen und eine Gaststätte. Heute ist Ruhetag. Jetzt scheint die Sonne. Für eine Weiterfahrt ist es zu spät. Ich mache eine mehrstündige Wanderung auf gut markierten Wegen um die Insel und zum höchsten Punkt mit Aussicht auf die Trondheimsleia. Es bleibt meine einzige längere Wanderung in diesem Jahr. Ich hatte vorher Schmerztabletten genommen und keine Beschwerden im Knie. Abends legt ein neu aussehender großer klassischer Zweimastsegler aus Fowey (Cornwal) am Englischen Kanal an. Die vier Männer kommen heute von Trondheim.

#### **Di. 12. August nach Kristiansund 63°07,1'N 007°44,0'E 43 sm**

Wir starten beizeiten. Anfangs Sonne, später wechselnde Bewölkung, der Wind kommt zunächst aus Süd, dann wiederholt Flauten und drehender Wind. Wir segeln auf der langen Trondheimsleia, halten uns wegen der zahlreichen Schiffe am linken Ufer. In den Mittagsstunden bremst uns wieder bis zu 2 kn Strom von vorn. Abends kommt eine Regengfront. Wir beschließen in Kristiansund zu bleiben, Anlegen 21 Uhr.

#### **Mi. 13. bis Do. 14. August nach Seljevågen 62°02,7'N 005°20,6'E 111 sm**

Das Ablegen früh bei Windstille aus einer engen Lücke läuft es nicht so, wie ich es mir gedacht habe. Ich will das Boot um 180° drehen. Von den vor uns liegenden Booten muss ich uns mehrmals abstoßen, um frei zu kommen. Mit einer Spring hätte es reibungslos geklappt. Bis 12 Uhr müssen wir mit dem Motor fahren. Bei nur schwachem Wind aus Nord segeln wir mit ca. 3 kn langsam über die ruhige Hustadvika. Auf dem PC habe ich eine innere Route durch das Insel-Labyrinth nach Bud gelegt. An Bud vorbei ist aber der Weg außen kürzer. Eine große blaue Hanse aus Greifswald überholt uns. Den Namen können wir auch mit unserem guten elektronisch stabilisierten Fernglas leider nicht entziffern. Vor uns werden die Segel geborgen und das Boot entschwindet unter Motor. Wir haben uns nicht wieder gesehen. Ich setze den Blister. Wie bei der Hinfahrt geht es durch die Saltsteinsleia und den Harøyfjorden. Zweimal muss ich halsen und diesmal komme ich mit dem Blister besser klar. Ich lasse das Großsegel vor dem Wind solange mittschiffs, bis der Blister mit den Schoten geschiftet ist. Bei gefiertem Großsegels wickelte sich sonst immer der Blister im Windschatten um das Vorstag. Um 22 Uhr nach Sonnenuntergang passieren wir das Lepsøyarev. Eine Stunde später berge ich den Blister. Um Mitternacht im Stockdunkeln schleichen wir zeitweise unter Motor an Ålesund vorbei und durch den Breisundet. Mehrere Schiffe begegnen uns. Wir halten uns dicht am Ufer. Wieder nehmen wir den kürzesten Weg durch die zwei engen Brückendurchfahrten und die Bucht bei Fosnavåg Richtung Stadlandet. Danach frischt der Wind auf. Ich berge die Genua. Wind aus Nord bis 20 kn schiebt uns bei ziemlicher Dünung um das gefürchtete Kap. Für kurze Zeit schwimmen zwei Delphine neben dem Boot. Gegen 14 Uhr legen wir in Seljevågen an. Wir müssen wieder mal einkaufen. Auf der benachbarten Insel Silda ginge das nicht. Wir sind zunächst das einzige Gastboot.

#### **Fr. 15. August nach Askvoll 61°20,8'N 005°03,9'E 54 sm**

Beim Ablegen um 10 Uhr regnet es leicht, nachmittags kommt die Sonne. Der Wind dreht am Tag von Nord auf Nordwest. Bis Måløy schiebt er von hinten. Mittags nördlich des Hornelen ist vorübergehend Flaute. Hinter der Enge frischt es gewaltig auf. In Richtung Florø segeln wir nur noch mit der Fock 1. Um 18 Uhr liegt das Leuchtturmhaus Stabben achteraus. Auf dem Stavfjorden kommt eine unangenehme Querwelle von See her, wird von dem felsigen Ufer reflektiert. Im schmalen Granesundet östlich Atløya haben wir noch einmal Düseneffekt mit über 20 kn Wind aber keine Wellen. Bei der Ansteuerung des Hafens von Askvoll ist im Windschatten der Berge schlagartig der Wind weg. Wir haben keine Probleme beim Anlegen gegen 21 Uhr.

#### **Sa. 16. August Hafentag in Askvoll**

Tagsüber regnet es wiederholt. Auf See soll Starkwind sein. Wir liegen geschützt im Hafen. Von der Tankstelle hole ich zweimal per Kanister Diesel. Am Geldautomaten bekomme ich genau wie vor 2 Jahren keine Kronen. Die Verbindung ist unterbrochen, „Out of Service“.

#### **So. 17. und Mo. 18. August nach Strusshamn 60°24,2'N 005°11,5'E 68 sm**

Am Vormittag müssen wir 3,5 Stunden mit dem Motor fahren, bevor wir endlich bei leichtem Wind um Nordwest segeln können. Wir sind mitten im Tief bei 990 hpa. Für die nächsten Tage ist wieder Sturm angesagt. Das ist wohl die Folge des Hochsommers vor einem Monat. Wir wollen vorher möglichst weit kommen. Immer wieder wird das Segeln durch kürzere Flautenzeiten unterbrochen. Am Ende haben wir auf dieser Etappe fast 60% Motoranteil. Als kürzesten Weg nehmen wir den Ytre Steinsund, queren den Sognesjøen, und den Fensfjorden, dann eine schon bekannte Abkürzung zum Fedjefjorden. Auf dem Hjeltefjorden wird es Nacht und wieder muss der Motor laufen. Wir bleiben wegen der Schifffahrt auf der Ostseite. Früh morgens fahren wir in den Hafen von Strusshamn. An einem größeren norwegischen Segelboot, das am Tage zuvor früh in Askvoll getankt hat und wohl unter Motor durchgefahren ist, gehen wir um 5 Uhr morgens leise längsseits. Doch der Eigner wird wach und zeigt uns einen freien Platz auf der gegenüberliegenden Seite des Schwimmstegs. Dazu müssen wir um eine Insel im Hafen herum. Die Norweger aus Sandnes fahren heute weiter, wir bleiben.

#### **Di. 19. August nach Sagvåg 59°46,6'N 005°23,5'E 44 sm**

In Strusshavn liegt auch ein Segelboot mit einem älteren britischen Ehepaar. Tony Charles zeigt uns auf dem Tablet-PC die Wetterkarte. Ich bekomme leider keine GRIB-Daten aus dem Internet. Der DWD sagt für Utsira Nord 7 Bft. Auf der Wetterkarte sollen in den inneren Gewässern nur 15 bis 20 kn Wind sein. Aus achterlicher Richtung wäre das kein Problem für uns. Wir legen gegen Mittag ab. Für die erste Stunde bei Bergen stimmt die

Prognose noch. Doch dann werden es mehr als 20 kn, max. 30 kn. Zunächst habe ich das Groß nach und nach auf bis zu 3. Reff verkleinert, nach 3 Stunden geborgen. Nur mit Fock jagen wir mit 6 bis 7 kn dahin. Registriert wurden 8,3 kn über Grund, 9 kn durchs Wasser bei zuweilen 2 kn Strom von vorn. Unsere Route ist zunächst der übliche innere Weg über den Langenuen. Dann queren wir bei unangenehmen seitlichen Wellen den Selbjørnfjorden. Nach einem Slalomkurs vorbei an mehreren kleinen Inseln, aufregend mit Kartenplotter, sind wir zwischen den großen Inseln Bømlo und Stord auf dem Stokksundet. Im Süden von Stord ist der Hafen Sagvåg. In der Bucht vor der Hafeneinfahrt sind wir im Windschatten, können die Segel bergen und dann um 19 Uhr in den recht verschlungenen inneren Hafen fahren. An einer Bretterwand finden wir einen ruhigen Platz. Der Tidenhub ist hier nur ca. 0,5 m. Als Heidi am Briefkasten die Hafengebühr bezahlen will, kommt der Hafenmeister, nimmt das Geld und geht. Dann sind wir etwas ratlos, finden kein Servicegebäude und kein Hinweisschild.

### **Mi. 20. August Hafentag in Sagvåg**

Erst am nächsten Vormittag erfahren wir, dass Dusche und Toilette in dem kleinen Café am Hafen benutzt werden können. Hier treffen sich wöchentlich alle Männer des Ortes im Rentenalter und werden von der Frau des Hafenmeisters mit Kaffee versorgt. Auch wir werden eingeladen. Der Hafenmeister hat nebenan eine Messerwerkstatt und fertigt auch Schmuck an, den die Frau an Touristen verkauft. Eine frühere Bankfiliale ist jetzt geschlossen, aber der Geldautomat noch funktionsfähig. Auch ein Supermarkt ist gleich in Hafennähe. Für heute sind 6 bis 8 Bft für Utsira angesagt. Wir warten ab.

### **Do 21. und Fr. 22. August nach Egersund 58°27,2'N 006°00,0'E 95 sm**

Vor 7 Uhr starten wir. Es ist bedeckt und bis zum Mittag kommen immer wieder Regenschauer. Dabei ist der Wind so schwach, dass Segelversuche auf dem Bømlofjord und auf der Sletta abgebrochen werden. Mit Motor geht es weiter durch Haugesund und die Karmsundbrücke. Dann erst können wir bei westlichem Wind segeln. Querab von Skudeneshavn springt der Wind zunächst auf Süd und schläft nach 19 Uhr ganz ein. Mit Motor fahren wir bei unangenehmer Dünung westlich vorbei an Kvitsøy, um 1 Uhr nachts an Jaerens Rev. Heidi übernimmt für über eine Stunde die Wache. Es beginnt zu regnen. Ab 5 Uhr kommt leichter Wind aus Ost bis Südost. Wir segeln. Es regnet immer noch, 11°C und nur 999 hpa. Bei der Nordeinfahrt von Egersund reicht es uns. Wir starten den Motor, legen 11:30 Uhr im Hafen an. Bilanz: nur 32 sm (30%) gesegelt. Wie zum Hohn: nachmittags scheint die Sonne. Der Wetterbericht prophezeit ab morgen Mittag wieder Starkwind, zunehmend Böen bis 9 Bft. Gegenüber liegt eine Najade „SY Rouge“ aus Großenbrode. Abends sind wir bei ihnen an Bord.

### **Sa. 23. August nach Rekefjord 58°20,3'N 006°15,6'E 15 sm**

Als wir wach werden, regnet es in Strömen. Die „Rouge“ ist weg, Ziel Farsund. Im Laufe des Vormittags kommt die Sonne heraus. In diesem Hafen haben wir schon zu oft wegen Starkwind warten müssen, 2012 ganze 9 Tage. Um 10:30 Uhr legen auch wir ab. An der Tankstelle werden noch einmal alle Dieseltanks aufgefüllt. Auf See haben wir genug Wind zum Segeln. Eine halbe Stunde später frischt es auf, max. 20 kn aus West. Wir segeln nur noch mit der Fock. Um 14 Uhr fahren wir in den Rekefjord und sind eine halbe Stunde später sicher fest. Die Service-Einrichtungen des Gästeanlegers sind vorbildlich. Ohne zusätzliche Gebühren können hier Fahrräder genutzt werden. Die Liegegebühr mit Strom ist jetzt wie in Egersund 175,- Kronen, in Farsund 200,- Kronen. Vor 3 Jahren waren Farsund und Rekefjord noch frei.

### **So. 24. August Hafentag im Rekefjord**

Mit einem Fahrrad fährt Heidi nach Hauge in die Kirche. Der uns von früher bekannte deutsche Organist Martin ist im Urlaub in Berlin. Abends sieht Heidi, wie deutsche Angler ihre Fische filetieren. Wir unterhalten uns und erhalten Makrelen geschenkt, einen kleinen Eimer halb voll. Gebraten und als Fischsuppe essen wir sie während unserer Fahrt in den nächsten 4 Tagen.

### **Mo. 25. bis Fr. 29. August nach Burgtiefe/Fehmarn 54°24,8'N 011°12,2'E 383 sm**

Heidi fährt vormittags zum Einkaufen, vor allem Gemüse für die Fischsuppe. Der Wetterbericht besagt für Utsira Nordwest bis Nord 5 bis 6 Bft abnehmend, Skagerrak Südteil anfangs West bis Nordwest 5, sonst 3 bis 4 Bft, später Nordost drehend. Noch passt die Windrichtung. Wir legen um 12 Uhr ab. An der Ausfahrt haben wir 15 kn Wind aus West. Ich ziehe 2 Reffs ins Groß. Eine Stunde später berge ich das Groß, nur noch Fock 1. Es frischt auf, über 20 kn. Hohe Wellen, einzelne wohl 3 m hoch, kommen von hinten. Die Libra wird angehoben, die Welle läuft durch, kein Wasser kommt ins Boot. Von Kirkehamn oder Flekkefjord kommt ein größeres Segelboot auch nur mit Fock. Es verschwindet später mit südlichem Kurs. Evtl. waren es Holländer, die vor 2 Tagen in Egersund anlegten, als wir beim Ablegen waren. Um 15 Uhr liegt Kap Lista mit Leuchtturm querab, um 18 Uhr sind wir in großem Sicherheitsabstand um Lindesnes herum. Der Wind nimmt kontinuierlich ab. Um 20 Uhr setze ich das Groß, um 23 Uhr auch die Genua. Um 1:40 Uhr ist Flaute, zwei Stunden Motor. Der Himmel ist klar, viele Sterne zu sehen. Wir wechseln unsere Wachen nach Bedarf. Als es hell wird, können wir wieder segeln. Am Vormittag frischt der Wind auf aus Nordost, d. h. segeln hoch am Wind, Fock wechseln und reffen. Gegen 17 Uhr mitten auf dem Skagerrak ist wieder Flaute, Motor an für 1,5 Stunden. In der sternklaren zweiten Nacht ist günstiger westlicher Wind. Nördlich an backbord voraus sehe ich viele Lichter. Es ist eine Ansammlung von Fischern. Ich schalte den PC mit Navigationsprogramm und AIS-Anzeige ein. So kann ich die Kurse und Geschwindigkeiten der Schiffe besser übersehen. Ein Teil fährt nach Süden Richtung Hirthals, andere vor mir Richtung Skagen. Dann komme ich in den Bereich der Dampferrouen. Die Frachter kommen pausenlos

von vorne und von hinten, wir segeln parallel dazwischen. Nach und nach gelingt es mir, nach südlich querab mehr in Ufernähe zu kommen. Nachts um 2:20 Uhr kann ich problemlos Skagens Rev vor der Untiefentonne auf 10 m Wassertiefe runden, so wie die Fischer vor mir fahren. Wir segeln jetzt auf dem Kattegat direkt nach Süden. Nur noch wenige Schiffe in größerem Abstand und zwei Fischer begegnen uns. Der leichte Wind kommt jetzt aus Nord. Um 9:30 Uhr passieren wir den Leuchtturm der Laesø Rende. Am Nachmittag wird der Wind zu schwach. Wieder läuft für mehrere Stunden der Motor. In der dritten Sternen-Nacht kann ich wieder segeln. Um 1 Uhr habe ich Grenaa querab. Von vorn sehe ich ein rotes Dauerlicht. Auf der Karte gibt es dort keine Tonne. Es ist ein entgegenkommender Segler. Morgens 8 Uhr passieren wir Ballen auf Samsø. Auf dem PC habe ich eine Route programmiert und zum GPS übertragen, die auf der Ostseite des Großen Belts möglichst außerhalb der Schifffahrtlinie und des Tiefwasserweges verläuft. Solange man nicht kreuzen muss, lasse ich das Boot vom Autopiloten nach der Route steuern. Immer, wenn ein Wegpunkt erreicht ist, braucht man nur den „Track“-Knopf zu drücken. Das Boot macht automatisch die Kursänderung und fährt mit GPS-Genauigkeit auf dem vorgegebenen Kurs. Den ganzen Nachmittag müssen wir Motor fahren. Durch die Brücke in der Øster Renden fahren wir um 18:40 Uhr zwischen dem östlichen Pfeiler und dem Seil-Pylon neben dem Hauptfahrwasser. Im Funk hören wir den Arbeitskanal Nr. 11 ab. Die Kurse sich nähernder Frachter zeigt das AIS. Abends und nachts ist wieder Wind zum Segeln. Wir halten uns dicht an der Küste von Lolland bei Wassertiefen oft unter 10 m. Während Heidis Wache überholt uns hier unerwartet ein Schiff, evtl. ein Trawler. Früh morgens bewölkt es sich, zuweilen nieselt es. Der Wind dreht auf Südost, wir müssen kreuzen. Vor der Fehmarnsund-Brücke ist Flaute. Unter Motor sind wir um 17 Uhr in Burgtiefe auf Fehmarn. Eine Seglerin von einem Boot am Steg nimmt uns die Leinen ab. Das führt zu einer weiteren neuen Bekanntschaft. Unsere Segelfreunde Siegrun und Erich sind noch in Grömitz. Sie kommen am nächsten Vormittag mit ihrem Boot „SY Ariane“ zurück.

### **Sa. 30. August Hafentag in Burgtiefe**

Das Wetter ist unbeständig mit Regenschauern. Die Wind kommt aus Südost, falsche Richtung für Rostock. Von Siegrun und Erich werden wir zum Mittag eingeladen. Bis zum späten Abend haben wir viel zu erzählen.

### **So. 31. August nach Rostock SSVR 54°05,7'N 012°07,7'E 42 sm**

Früh morgens nieselt es noch. Erst um 11 Uhr entschließen wir uns abzulegen. Der Wetterbericht besagt: umlaufend 2 bis 3 Bft, vorübergehend West 4 Bft, für Montag 0 bis 2 Bft, für Dienstag Ostwind. Am Nachmittag heitert es auf, Temperatur 20°C. Immer wieder schaue ich auf den Windmesser. Es reicht einfach nicht zum Segeln. Wir fahren die gesamte Strecke mit Motor bei 4 kn Geschwindigkeit. Schneller fahre ich normalerweise nie, sonst steigt der Dieserverbrauch unnötig an. Solange nicht Wind und Strom gegen uns sind, bleibt der Verbrauch langfristig immer bei 1 Liter pro Stunde. Um 20:15 Uhr fahren wir durch die Molen von Warnemünde. Dann wird es dunkel. Die Fahrwassertonnen auf der Warnow sind uns inzwischen so vertraut, dass wir auch die unbeleuchteten Tonnen kennen. Kurz vor 22 Uhr sind wir in unserem Bootsstand. Agnes von dem Motorboot „Pinka“ und Thomas von der Reinke „SY Erimar“ sind auf dem Steg und nehmen uns in Empfang.

### **Fazit:**

Es war eine Reise der Begegnungen mit Freunden von früher (10 mal) und neuen Bekanntschaften (über 14). Wenn immer möglich, segeln wir, auch mit Kreuzen bei schwachem Wind. Wir nutzen geeignete Wetterfenster, auch nachts, um nach dem verzögerten Start lange Strecken zu schaffen. Wegen Knie- und Schulterbeschwerden bei Manfred, Fußschmerzen bei Heidi, machen wir leider keine längeren Landausflüge, auch nicht mit den Bordfahrrädern. Im Juli ist in Norwegen ein Jahrhundert-Sommer mit T-Shirt-Segeln. Der August bringt Starkwind und Regen. Erfolgreich angeln wir bei passenden Gelegenheiten.

### **Technische Probleme**

- Ausfall der Lichtmaschine (max. 120 A), Einbau der Originalmaschine geringerer Leistung (max. 50 A)
- Gelegentlicher Ausfall der Echolot-Anzeige „AvanSea Multi“. Nach momentaner Erkenntnis: wenn beim Einschalten kein Signal vom Geber empfangen wird, weil z. B. die Wassertiefe zu hoch ist, wird der Geber als nicht angeschlossen erkannt und dann ganz ignoriert. Erst dann, wenn das Gerät bei normaler Wassertiefe erneut eingeschaltet wird, arbeitet das Echolot wieder. Einen ähnlichen Effekt hat oft auch das vorausschauende Echolot „Echo Pilot FLS Bronze“.

### **Statistische Auswertung**

1923 sm unter Segel (76 %), gesamt 2522 sm  
599 sm mit Motor  
2546 sm durchs Wasser (+22 sm)  
183,7 Motorstunden  
56 Fahrtage  
12 Hafentage  
16 durchsegelte Nächte, 4 Nachtansteuerungen  
45 sm im Mittel pro Fahrttag  
43 % der Fahrtage (694 Stunden) waren wir „in Fahrt“  
383 sm längste Strecke nonstop (4 Nächte)