

## Norwegentörn 2006

<b>Bootstyp:</b>	Etap 30	"Libra"
	Länge	9,10 m
	Breite	3,15 m
	Tiefgang	1,75 m
	Verdrängung	3,6 t
	Segelfläche	50 m <sup>2</sup>
	Masthöhe	15 m
	Motor	13 kW/18 PS
<b>Crew:</b>	Manfred Brandes (65)	YCW Berlin / SSV Rostock
	Heidemarie Brandes (64)	YCW Berlin / SSV Rostock

### Liste der Sicherheitsausrüstung und Navigationsmittel:

4 Automatik-Schwimmwesten mit Lifebelt, 2 mal 8 m lange Sicherheitsleinen in Höhe der Saling befestigt, 2 Rettungsringe (1 mit Leine), Markierungsboje, Rettungslicht (Blitzlampe), 2 Ankerbälle, Kegel, 3 Radarreflektoren, Nebelhorn, 2 Handscheinwerfer, 2 Lenzpumpen, 2 Anker, Reitgewicht, elektrische Ankerwinde, Schleppleine, Treibanker, Seenotsignale im Notpack, Schlauchboot, Elektroaußenborder, 2 Feuerlöscher, Feuerlöschdecke, Bordapotheke, Erste Hilfe-Koffer, Leckpfropfen, Wurfleine, 2 Pützen, fest angeschlagene Bullentäljen, nachgerüstete Backstagen, Spibaumlift, 2 parallele Drahtvorstags, 4 Stagreiter-Vorsegel, Spinnaker, Blister, Taucherbrille, Flossen, Neopren-Anzug, 2-Farben-Positionslicht, Hecklicht, Toplicht, 3-Farben-Licht, Ankerlicht auf Masttop, Deckstrahler, 2 Handscheinwerfer, Steuerkompass, GPS mit Tochterinstrument im Cockpit, Log, Echolot (zusätzlich vorausschauend), Windanzeige, Handwindmesser, Handlot, DSC-UKW-Funk, AIS-Radar, Radargerät, Weltempfänger mit Kassettenrecorder, 3 Wetterempfänger für DWD (147 kHz und 2 mal Kurzwelle), Handpeilkompass, Peilfernglas 7x50, Fernglas mit Bildstabilisator 14x40, 2 elektrische Pinnennpiloten, Papierseekarten für Fahrtgebiet, elektronische Seekarten für Notebook Fujitsu C4110 (Win 98);  
**neu:** PDA PocketLOOX mit CeMAP und Fugawi als Kartenplotter;  
 Revierhandbücher, Hafenhandbücher, Yachtpilot, Medizin auf See, Broschüren der KA, Bedienungsanleitungen.  
 Speziell für Norwegen waren an Bord:

Norwegische Sportbootkarten Serie A bis L und Norske Los bis Järens Rev von einer früheren Reise;

Norwegische Seekarten 300er Serie (1:350 000 bzw. 1:200 000);

Elektronische Seekarten C-eMAP Dänemark und Norwegen;

G. Schuster: 100 Häfen in Norwegen;

J. Armitage und M. Brackenbury: Revierführer Norwegen;

Redningsselskapet: Ferie & Fritids-Havner

Die Navigation erfolgte in den vergangenen Jahren mit GPS nach eingegebenen Wegepunkten und Routen. Das Tochterinstrument erlaubte eine ständige Kurskontrolle im Cockpit. Über die NMEA-Schnittstelle ist eine direkte Führung des Autopiloten zum nächsten Wegepunkt möglich, wahlweise nach Umschaltung auf das Windinstrument, auch eine Steuerung nach vorgebbarem Windwinkel (Kreuzkurse). Ein älteres Hand-GPS mit internen Batterien war stets betriebsbereit. Durch regelmäßiges Einschalten wird der Almanach aktualisiert und so im Bedarfsfall die Position schneller gefunden. Der im Vorjahr mitbenutzte Laptop am Kartentisch als Kartenplotter (Programm FUGAWI für BSB-Karten von CD und selbst eingescannte und mühsam kalibrierte Papierkarten) wurde praktisch nicht genutzt. Ein neuer Pocket-PC (Stromverbrauch 0,5 A inklusive separatem GPS-Empfänger, gekoppelt drahtlos über Bluetooth) mit einer elektronischen Vektorkarte CeMAP hat sich ausgezeichnet bewährt. Eine einzigen SD-Speicherkarte zum Preis von 300,- € reicht von Rostock bis zum Nordkap. Die Auflösung von CeMAP geht bis zu Hafentplänen, Kennzeichnung vieler Ankerplätze und Sportboothäfen. Brückenhöhen, Leuchtfeuerkennungen und weitere Informationen sind durch Antippen abrufbar. Der Maßstab ist mit dem Faktor 1:2 variierbar, der Kartenausschnitt wird mit einem Stift auf dem Display verschoben. Tiefenlinien stimmen fast meteregenau mit der Echolotanzeige überein. Kreuzen in den Fjorden und enge Inseldurchfahrten sind sicher möglich. Der PDA kann im Bedarfsfall mit interner Batterie ins Cockpit mitgenommen werden (wasserdichtes Gehäuse bei Bedarf). Zur Routenplanung dienten Papierseekarten 1:350 000 bzw. 1:200 000. Als Wegepunkt im GPS wurde oft nur das Tagesziel eingegeben.

Bei eingeschränkter Sicht oder nachts wurde das Radargerät als weiteres Hilfsmittel zur Navigation und Kollisionsverhütung herangezogen. Permanent eingeschaltet war das AIS-Radar. Es zeigt eindeutig die Bewegungsrichtung von Schiffen größer 300 BRT im Umkreis bis zu 32 sm, bezogen auf den eigenen GPS-Standort. Ein akustischer Alarm für eine vorgebbare Annäherung kann aktiviert werden, muss aber neu eingeschaltet werden, wenn das Schiff den Alarmkreis wieder verlassen hat.

Der Wetterempfang des DWD für 147 kHz war bis Kap Lindesnes sicher. Der Empfang über Kurzwelle bei 4 verfügbaren Frequenzen und 2 Empfängern war oft durch Schwund, in den Häfen zusätzlich durch Fremdgeräte, gestört. Ab Haltenbank gibt es auch keine 5-Tage-Voraussage mehr. Von Bodø bis zum Nordkap ist über UKW-Funk Bodø-Vardø-Radio ein detaillierter Wetterbericht auf Norwegisch zu empfangen, für dessen Verständnis etwas Übung erforderlich ist. Als nützlich erwiesen hat sich ein Bord-Fernseher mit Teletext. Abends nach den „Nyheten“ gibt es auf beiden Programmen (nach 19 Uhr und nach 21 Uhr) eine allgemeine Wetterkarte. Der norwegische Teletext-Wetterbericht ist sehr detailliert für die einzelnen Regionen. In größeren Häfen ist der „Redningsselskapet“ (Wasserrettungsdienst) aussagefähig, auch die Mitarbeiter der Touristinformationen sehen schnell mal ins Internet.

## **Vorbemerkungen und Zusammenfassung**

Dieser Törn ist die erste Reise, die meine Frau Heidi und ich gemeinsam als Rentner und damit ohne Zeitlimit unternehmen können. Im Herbst hatte ich mir den Umbau der Kajüte vorgenommen. Anstelle der StB-Längskoje in unserer relativ kleinen ETAP 30 wurde eine wohnliche Dinette mit mehr Stauraum für 2 Bordfahräder, größerem Wassertank und Platz für Mikrowelle und Fernseher eingebaut. Der lange Winter gestattete die Realisierung erst im Frühjahr. Heidi hat am 12. Mai ihren letzten Arbeitstag. Restarbeiten am Boot, Reisevorbereitungen und schlechtes Wetter lassen uns erst am 30. Mai starten, ohne dass wir vorher einen Tag segeln konnten. Hauptreiseziel sind in meinen Augen die Lofoten, Wunschziel ist Tromsø. Heidi war ehrgeiziger und sprach vorher schon vom Nordkap. Zur Sommersonnenwende wollte ich am Polarkreis sein. Die widrigen Wetterbedingungen in den ersten Wochen, Kattegat und Skagerrak mit Starkwind von vorn, Hafentage in Grenaa, Skagen und Kristiansund, machen es uns nicht leicht. Am 23. Juni schaffen wir diese erste Etappe. Auf den Lofoten und Vesterålen haben wir bis Anfang Juli abwechselnd gutes und schlechtes Wetter. Die Bordfahräder bewähren sich und erlauben einen größeren Aktionsradius an Land. Selbst geangelter Fisch dominiert auf der Speisekarte und ist oft kaum zu bewältigen. Am 6. Juli nach der Ausfahrt von Andenes ist das weitere Ziel offen: Tromsø oder gleich weiter zum Nordkap? Es ist bedeckt und kühl, der Wind moderat, meistens aus der richtigen Richtung, aber auch längere Zeit Flaute. Als dann Hammerfest querab liegt und das Wetter stabil bleibt, fahren wir am 8. Juli, unserem 40. Hochzeitstag, einfach weiter und erreichen um 21.30 Uhr MESZ mit zeitweiligem Sonnenschein das Nordkap auf der Insel Magerøya. Unmittelbar danach kommen Regen und Starkwind bis 28 kn (7 Bft). Eigentlich wollten wir nach Honningsvåg, suchen aber Schutz in der Bucht von Kjelvik und machen um 2.30 Uhr an einem Fischkutter fest. Der Rückweg bis Tromsø mit Zwangsstops in Hammerfest und Skjervøy wird, abgesehen von wenigen schönen Tagen, langwieriger und beschwerlicher als erwartet. Sehr beeindruckend ist die Landschaft nördlich des Polarkreises mit schroffen Bergen oft über 1000 m und großen Gletscherfeldern. Der Abstecher zum Gletscher im Jøkelfjord wird vom Wetter her ein Reinfall. Entschädigt werden wir aber später durch die Wanderung zum Svartisen-Gletscher. Ab Narvik, nach 6 Wochen ohne Sonnenuntergang, gibt es wieder Nächte, die zusehends länger werden. Zugleich setzt für 4 Wochen beständiges Sommerwetter ein, oft mit Flaute. Kontinuierlich, z. T. mit Motorhilfe, geht es in Tagesetappen zurück. Stadtbesichtigungen und Radtouren gönnen wir uns nach Narvik auch in Bodø, auf Leka, in Trondheim und Ålesund, auf Bulandet und Fedje, kurz in Bergen und Haugesund, sowie per Bus von Tananger nach Stavanger. Das gute Wetter hat erst in Egersund ein plötzliches Ende. Drei Nächte dort und vier in Kerteminde wegen Starkwind verzögern die Rückfahrt, Skagerrak und Kattegat bewältigen wir durch je eine Nachtfahrt. Insgesamt sind wir 16 Nächte durchgesegelt, aber nicht immer war es so dunkel. Auf Fehmarn werden wir von alten Segelfreunden wieder auf deutschem Boden herzlich begrüßt. Sie sorgen dann auch dafür, dass Freitagabend am 08. September nach über 100 Tagen und 3700 sm im Kielwasser der Vorstand des SSV Rostock auf unserem Bootssteg steht und uns mit einer Flasche Sekt empfängt.

## **Was ist nun das Resümee der Reise:**

1. Norwegen bietet eine großartige Landschaft und Natur, um so beeindruckender, je weiter man nach Norden kommt.
2. Wir besuchen historische Orte und Sehenswürdigkeiten, die das Verständnis für Land und Leute vermitteln.
3. Es gibt aufschlussreiche Begegnungen mit anderen Menschen, neben Norwegern auch mit Seglern und Touristen aus Deutschland und aus anderen Ländern. Zu verdanken ist dies vor allem der Kontaktfreudigkeit, dem diplomatischem und manchmal kriminalistischem Geschick von Heidi.
4. Widriger Wind, Flaute und schönes Wetter gehörten schon immer zu einem Segeltörn, und glücklicherweise hatten wir diesmal keine ernsthafte Havarie;
5. Diese Törn war für uns eine sportliche Herausforderung, sich auch im Rentenalter zumindest nach zurückgelegter Entfernung und Dauer der Reise steigern zu können, gemäß dem Sprichwort: „jung bleiben und alt werden.“

## Törnübersicht:

Tag	Datum	Route	Segeln sm	Motor sm	Motor- Stunden	Gesamt Stunden	Hfn. Tg.	Nächte
Di.	30.05.06	SSV Rostock - Hesnaes/Falster	48	2,5	1,5	11,8		
Mi.	31.05.06	Hesnaes - Rødvig/Seeland	45	1	0,5	12,3		
Do.	01.06.06	Rødvig - Dragør	30	6	1,9	8,9		
Fr.	02.06.06	Dragør -				17,2		
Sa.	03.06.06	- Grenaa	118	8	1,6	10,5		1
So.	04.06.06	Hafentag: Radtour Grenaa					1	
Mo.	05.06.06	Grenaa -				13,5		
Di.	06.06.06	- Skagen	116	7	4,0	17,5		1
Mi.	07.06.06	Hafentag: Rund Skagen zu Fuß					1	
Do.	08.06.06	Skagen -				14,0		
Fr.	09.06.06	- Skagerrak -				24,0		1
Sa.	10.06.06	- Støvika/Hidrasundet	150	29	9,2	12,4		1
So.	11.06.06	Støvika -				16,2		
Mo.	12.06.06	- Fedje	183	1,5	1,0	20,8		1
Di.	13.06.06	Fedje - Alden	35			7,5		
Mi.	14.06.06	Alden - Florø	25	4	1,8	6,9		
Do.	15.06.06	Florø - Maløy	22	7	2,0	6,8		
Fr.	16.06.06	Maløy -				15,7		
Sa.	17.06.06	- Kristiansund	100	29	7,1	16,5		1
So.	18.06.06	Hafentag: wegen Regen und bis 6 Bft					1	
Mo.	19.06.06	Kristiansund-Laksaavika/Hitra (Ankern)	42	3		11,8		
Di.	20.06.06	Laksaavika - Uthaug/Ørlandet	35	10	5,4	12,5		
Mi.	21.06.06	Uthaug -				15,9		1
Do.	22.06.06	- Nordatlantik -				24,0		1
Fr.	23.06.06	- Sørvågen/Moskenesøy/Lofoten	280	4	2,2	22,7		
Sa.	24.06.06	Moskenesøy: Rundgang, Telemuseum					1	
So.	25.06.06	Radtour nach Reine und Hamnøy					1	
Mo.	26.06.06	Fähre nach Værøy, Rad und zu Fuß					1	
Di.	27.06.06	Radtour nach Å					1	
Mi.	28.06.06	Sørvågen - Henningsvær	31	3	1,9	11,2		
Do.	29.06.06	Henningsvær - Kabelvåg	8	1	0,5	3,4		
Fr.	30.06.06	Radtour nach Storvågan und Svolvær					1	
Sa.	01.07.06	Kabelvåg - Digermulen	9	8	2,3	5,5		
So.	02.07.06	Digermulen-Trollfjord-Hennes/Hinnøya	11	7	2,0	5,3		
Mo.	03.07.06	Hennes - Risøyhamn	18	15	4,3	10,3		
Di.	04.07.06	Risøyhamn - Andenes	28	1	1,0	5,9		
Mi.	05.07.06	Andenes: Wal-Zentrum, Leuchtturm					1	

Do.	06.07.06	Andenes - westlich Senja, Kvaløya -				14,7		
Fr.	07.07.06	- westlich Ringvassøya, Loppa Haved -				24,0		1
Sa.	08.07.06	- vorbei Hammerfest - Nordkap 21.30 -	163	108	24,8	24,0		1
So.	09.07.06	- um Magerøya bis Kjølvik 2.30 Uhr Kjølvik - Honningsvåg		6	1,5	4,0		1
Mo.	10.07.06	Honningsvåg - Havøysundet	17	12	3,9	9,7		
Di.	11.07.06	Hafentag: Regen, Museum, Kirche					1	
Mi.	12.07.06	Havøysundet - Hammerfest	13	19	4,7	8,5		
Do.	13.07.06	Hammerfest - Loppa Haved - zurück	42	7	1,9	10,5		
Fr.	14.07.06	Hammerfest - Lokkarfjord/Stjernesundet	19	26	8,3	11,3		
Sa.	15.07.06	Lokkarfjord - Øksfjord		10	3,4	3,5		
So.	16.07.06	Øksfjord - Silda - Loppa - Skjervøy	29	20	4,6	13,3		
Mo.	17.07.06	Abschleppen SY Aurora B." (Impeller)	10	16	5,1	7,0		1
Di.	18.07.06	Regen, Waschen, Einkauf, Wandern					1	
Mi.	19.07.06	Skjervøy - Jøkelfjord (Gletscher)	21	8	2,6	7,0		
Do.	20.07.06	Jøkelfjord - Skjervøy		22	7,0	6,2		
Fr.	21.07.06	Skjervøy - Hansnes	48		0,1	11,7		
Sa.	22.07.06	Hansnes - Tromsø		24	5,4	5,1		
So.	23.07.06	Tromsø -				11,5		
Mo.	24.07.06	- Harstad	58	33	7,9	14,8		1
Di.	25.07.06	Harstad - Narvik	36	18	5,2	17,3		
Mi.	26.07.06	Narvik: Kirche, Museum, Seilbahn					1	
Do.	27.07.06	Narvik -				9,6		
Fr.	28.07.06	- Bodø	86	32	9,5	24,2		1
Sa.	29.07.06	Bodø: Ölwechsel, Waschen					1	
So.	30.07.06	Bodø - Stranden/Bolga	25	17	4,7	11,4		
Mo.	31.07.06	Bolga - Engen/Holandsfjord/Svartisen		24		3,8		
Di.	01.08.06	Holandsfjord - Nesna	30	11	9,0	13,5		
Mi.	02.08.06	Nesna - Alstahaug/Petter-Dass-Museum	20	7	2,2	8,0		
Do.	03.08.06	Alstahaug - Leka	35	18	4,9	13,7		
Fr.	04.08.06	Leka - Rørvik	4	17	4,4	6,2		
Sa.	05.08.06	Rørvik - Vingsand/Osen	14	29	6,9	12,5		
So.	06.08.06	Vingsand - Djupfest	12	33	8,3	11,4		
Mo.	07.08.06	Djupfest - Trondheim	17	25	5,1	10,0		
Di.	08.08.06	Trondheim: Festung, Kathedrale					1	
Mi.	09.08.06	Trondheim: Museen, per Rad Ringve					1	
Do.	10.08.06	Trondheim - Magerøytuned	47	3	1,1	10,8		
Fr.	11.08.06	Magerøytuned - Ringholmen	25	8	2,0	9,5		
Sa.	12.08.06	Ringholmen - Bud	5	33	8,1	10,0		
So.	13.08.06	Bud - Ålesund	41	3	1,5	11,4		
Mo.	14.08.06	Ålesund: Jugendstil					1	
Di.	15.08.06	Ålesund - Stattlandet - Silda	4	58	13,2	14,8		

Mi.	16.08.06	Hafentag: z. T. Regen						1	
Do.	17.08.06	Silda - Florø	6	32	7,9	11,0			
Fr.	18.08.06	Florø - Nikøy/Bulandet	24	4	1,4	7,7			
Sa.	19.08.06	Radtour, Bulandet - Nåra/Ytre Sula	11	7	1,8	5,0			
So.	20.08.06	Nåra - Fedje: Radtour	16	1	0,6	5,7			
Mo.	21.08.06	Fedje - Bergen	33	2	0,6	7,6			
Di.	22.08.06	Bergen - Bekkjarvik/Selbjørn	5	25	6,8	9,3			
Mi.	23.08.06	Bekkjarvik - Haugesund	21	20	5,0	10,4			
Do.	24.08.06	Haugesund - Skudeneshavn	19	1	0,5	4,8			
Fr.	25.08.06	Skudeneshavn - Tananger	20	1	0,9	7,0			
Sa.	26.08.06	Busfahrt nach Stavanger						1	
So.	27.08.06	Tananger - Egersund	13	29	6,6	10,4			
Mo.	28.08.06	Hafentag: Dauerregen						1	
Di.	29.08.06	Hafentag: Dauerregen, Sturm						1	
Mi.	30.08.06	Egersund - Lindesnes -			3,8	15,0			
Do.	31.08.06	- Skagen	151	24	2,5	16,3			1
Fr.	01.09.06	Skagen -				15,0			
Sa.	02.09.06	- Kerteminde	153	1	0,5	18,3			1
So.	03.09.06	Hafentag: Sturm						1	
Mo.	04.09.06	Hafentag: Sturm						1	
Di.	05.09.06	Hafentag: Sturm						1	
Mi.	06.09.06	Kerteminde - Spodsbjerg	45	2	0,7	10,5			
Do.	07.09.06	Spodsbjerg - Burgtiefe/Fehmarn	41	2	0,6	9,5			
Fr.	08.09.06	Burgtiefe - SSV Rostock	41	1	0,6	7,8			
		<b>Summen:</b>	<b>3700 sm gesamt</b>	<b>2754 sm</b>	<b>946 sm</b>	<b>258,3 h</b>	<b>917,0 h</b>	<b>23 Tg.</b>	<b>16</b>
				<b>Segeln</b>	<b>Motor</b>	<b>Motor</b>	<b>In Fahrt</b>	<b>Hafen</b>	<b>Nächte</b>
		<b>Durchschnittsgeschwindigkeit</b>	<b>4,2 kn</b>	<b>3,7 kn</b>			<b>4,0 kn</b>		
		<b>Motoranteil nach Strecke und Zeit</b>		<b>25,6 %</b>	<b>28,2 %</b>				
		<b>102 Tage gesamt; 79 Fahrttage</b>							
		<b>Mittlere Distanz pro Fahrttag 46,8 sm</b>							
		<b>Bestes Etmal 145 sm (6 kn)</b> <b>(Rückfahrt über Skagerrak)</b>							
		<b>37,5 % der Zeit auf See</b>							
		<b>1,05 Liter Diesel pro h (mit Kochen)</b>							

## **Dienstag 30.05.06 SSV von Rostock nach Hesnaes/Falster**

Am Montagabend habe ich in der Kajüte noch neue Teppichfliesen verlegt. Heute 10 Uhr legen wir ab. In der letzten Woche wurden wir im Verein täglich gefragt: „Wann fahrt ihr denn nun los?“ Mit Selbstwendefock kreuzen wir 2 Stunden die 6 sm Warnow auf. In Höhe Aker-Werft ziehe ich bei NW 18 kn das 1. Reff ein. Nach einem Holeschlag vor dem Verkehrstrennungsgebiet Kadettrinne kann ich 15 Uhr ausreffeln. Hinter Gedser Odde ziehen abends rund um uns herum Gewitterschauer. Glimpflich verschont legen wir 21.50 Uhr in Hesnaes an.

## **Mittwoch 31.05. bis Rødvig/Seeland**

Nach 8 Uhr ablegen, der Wind flaut ab, die Genua wird gesetzt. Hoch am Wind bei Sonne passieren wir mittags Moens Klint. Kreuzend erreichen wir 20.30 Uhr Rødvig.

## **Donnerstag 01.06. bis Dragør**

Ablegen gegen 10 Uhr, der nördliche anfangs frische Wind nimmt ab und dreht nach der ersten Wende in die verkehrte Richtung. Mühselig kreuzen wir, Fock und Genua werden hin und her gewechselt. Gegen Abend nach 1,5 Stunden Motor 18.45 Uhr legen wir in Dragør vor Kopenhagen an. Am Hafen der Kleinstadt stehen einige historische Gebäude, von der kleinen Festung hat man einen schönen Ausblick auf die Øresundbrücke.

## **Freitag 02.06. und Samstag 03.06. Kattegat bis Grenaa**

Wir stehen früh auf, duschen und legen gegen 7 Uhr ab. Zwei Stunden fahren wir mit Motor, die Sonne scheint, dann kommt moderater Wind aus NW. Hinter Kopenhagen sehen wir einen Frachter auf Reede liegen, er holt den Anker auf und nimmt direkten Kurs auf uns. Durch eine Wende auf Gegenkurs kann ich im vorletzten Moment ausweichen. Mittags finden wir eine Lücke zwischen den Fahren von und nach Helsingør. Bis zum Ende des Verkehrstrennungsgebietes kann ich den Kurs unter Land halten. Einen dänischen Segler sehen wir weiter draußen kreuzen. Dann erwischt es auch uns: Wind aus West über 20 kn, zwei Reffs und auch die Fock 1 ist zuviel. Ich drehe erst mal bei: Groß raus, Bullentalje dicht, Heidi hält die Pinne auf anluven, das Großsegel wirkt wie eine Windfahne. Das Boot schaukelt zwar, macht aber keine Fahrt. In aller Ruhe wird die Genua abgeschlagen, am Seezaun mit Gummistropfs befestigt und die Fock 2 angeschlagen. Dann geht es hoch am Wind weiter gegen die Wellen. So recht weiß ich nicht, welches Ziel wir erreichen können, nur zurück wollen wir nicht. Nach Wetterbericht bleibt es die nächsten Tage bei W 5 – 6 Bft. Die schwedische Küste liegt auf Leggerwall und die Häfen kenne ich nicht. Anholt würden wir um Mitternacht erreichen, neben der Einfahrt ist es flach und der Wind steht genau darauf. Grenaa auf Jütland können wir nicht anliegen. Den Limfjord könnten wir evtl. erst morgen Abend erreichen.

Um 19.45 Uhr überholt uns das Kreuzfahrtschiff „Aida Blue“. Ich mache Fotos und frage mich: was werden die Passagiere wohl von uns einsamen Seglern mitten im Kattegat denken? Dabei ahnen wir nicht, dass unsere Segelfreunde Hans und Jutta aus Berlin an Bord sind. Als wir später das Nordkap gerundet haben, erhalten wir eine SMS: „Wir waren vor euch da!“ Erst nach unserer Rückkehr verraten sie uns, dass sie auf der „Aida Blue“ gefahren sind.

Zwischen 0 Uhr und 1 Uhr fahre ich in stockdunkler Nacht einen Holeschlag südlich von Anholt. Als es 5 Uhr wieder hell wird, kommen Regen und Wind von 25 kn. Er soll weiter auf Nord drehen. Es reicht uns, wir wenden und laufen nach Grenaa ab. Um 10.30 Uhr sind wir im Hafen. Einige Dänen laufen zum beginnenden Pfingstwochenende aus. Kurz vor der Hafeneinfahrt fiel der eine meiner elektrischen Pinnenpiloten aus und reagierte nicht mehr. Ich fand einen Wassertropfen auf der Elektronik-Leiterplatte. Nach dem Trocknen, Einfetten und Zusammenbau hat er die weitere Reise wieder funktioniert. Nachmittags versuchen wir uns im Hafen an Waschmaschine und Trockner mit Münzautomaten.

## **Pfingstsonntag 04.06. Hafentag in Grenaa**

Die Sonne scheint, es ist weiter Starkwind. Wir erproben unsere neuen Bordfahrräder. Am Fluss entlang fahren wir zu dem etwas landeinwärts gelegenen Zentrum. In der Kirche war gerade eine Taufe, Heidi möchte ein Foto mit den stolzen Eltern. Mittagessen gibt es in einem Imbissrestaurant, ansonsten ist alles geschlossen. Bei der Abfahrt vom Mühlenberg stürzt Heidi in einer Kurve über den Lenker und verletzt sich den Finger. Es hätte schlimmer kommen können. Die Klappräder haben 6 Gänge aber keinen Rücktritt. Heidi hatte als Linkshänder nur die Vorderradbremse betätigt. In Hafennähe liegt ein größeres Waldgebiet, die Fugle Hede.

## **Montag 05.06. und Dienstag 06.06. Kattegat bis Skagen**

Die Sonne scheint, der Wind immer noch frisch aus Nord, aber wir wollen weiter. Mit 2 Reffs und Fock 1 kreuzen wir. Abends und nachts flaut es ab, ich kann ausreffeln, morgens setzen wir die Genua, mittags 2 Stunden Motor. Nachmittags kommt wieder Wind. Bei Krängung wird es unter dem Kartentisch nass. Ich vermute eine Undichtigkeit an den neu eingebauten flexiblen Wassertanks, wir legen 17.30 Uhr in Skagen an.

Der Wassertank wird ausgebaut und getrocknet. Das Wasser in der Bilge erweist sich als Salzwasser. Die weitere Überlegung ergibt: bei Sturm und Regen ist Wasser durch den Niedergang auf den Fußboden und unterhalb des Kartentisches in die Vertiefung unter dem Wassertank gelaufen. Von dort ist es später zurückgekommen. Zur Abhilfe werden die Fugen unter dem Kartentisch mit Klebepaste verspachtelt.

### **Mittwoch 07.06. Hafentag in Skagen**

Der Wind kommt frisch aus West, falsche Richtung, wir bleiben. Heidi braucht neue Akupressurbänder gegen Seekrankheit, die alten sind ausgeleiert. Wir werden von einem Sportgeschäft zum anderen geschickt, schließlich bis ans Ende des großen Hafens, nichts, auch später nicht in Norwegen.

Mittags gehen wir Richtung Weststrand quer durch den Ort, vorbei an Wiesen und Dünen, um Nordseeluft zu schnuppern. Geschoben vom Wind wandern wir am einsamen Strand. Nur Möwen und ein junges Paar im Geländewagen begegnen uns. Irgendwann hätten wir einen Weg zurück zum Ort nehmen können, voraus sehen wir schon die Landspitze Skagens Odde. Wir gehen weiter und erreichen schließlich den Grenen, die äußerste NO-Spitze, wo Skagerrak- und Kattegat –Wellen ineinander laufen (Baden strengstens verboten). Hier wird ständig neues Land angeschwemmt. Der direkte Weg hierher wäre viel kürzer gewesen. Viele Besucher kommen mit dem Auto. Für das letzte Stück kann man sich per Traktor und Personenanhänger fahren lassen. Wir wandern sogar die letzten Kilometer zurück und können spät abends sagen: wir haben „Rund Skagen“ zu Fuß gemacht.

### **Donnerstag 08.06. bis Samstag 10.06.06 Skagerrak, Lindesnes bis Støvika/Hidrasundet**

Der Wind scheint sich beruhigt zu haben und kommt günstiger aus SW. Wir wollen weiter. Nach dem Frühstück entdecken wir hinter uns am Steg die „Kreuz Ass“ mit Jockel Lehmann vom WSV 1921 aus Berlin. Vor 3 Jahren war er am Nordkap, auf unserer Rückfahrt von Bergen haben wir uns im Vorbeifahren gesehen. Sein Reisebericht hat uns sehr motiviert. Wir unterhalten uns, er hatte bisher auch keine angenehme Reise. In diesem Jahr hat er die Shetlands, Faröer und Island zum Ziel.

Um 10 Uhr legen wir ab. Mit zunächst ablandigem Wind müssen wir Skagens Odde runden, dann segeln wir hoch am Wind so gut es geht nach West. Im Verlauf des Tages frischt es wieder auf, abends haben wir wieder 3. Reff und Fock 2. Es wird ähnlich nass wie auf dem Kattegat in der Nacht vor Anholt, Wellen noch größer. Als es hell wird, flaut der Wind ab, früh eine Stunde Motor, dann wird es neblig. Gegen Mittag kommt etwas Sonne, vorübergehend östlicher Wind, 2 Stunden ist Blister segeln möglich. Voraus liegt Kristiansand. Leider dreht der auffrischende Wind über Süd wieder auf West. Gegen Abend wird es ruhiger, wir beschließen weiter zu fahren. Um Mitternacht bei Mondschein kreuzen wir vor Kap Lindesnes. Um 3 Uhr haben wir Flaute, Motor an, dann kommt dichter Nebel. Dank Kartenplotter, Radar und AIS-Empfänger fühlen wir uns zwar sicher, nur das motoren wird uns über, Versuche zu segeln geben wir wieder auf. An Lista sind wir schon vorbei, ich konsultiere den Kartenplotter, wir entscheiden uns für die Ankerbucht Støvika am Hidrasundet. Bei vielleicht 100 m Sicht tasten wir uns an unsichtbaren Felsen vorbei. In der kesselartigen Bucht verschwindet der Nebel. Ringsum Wochenendhäuser, Felswände, Blick auf ein Tal mit Flussmündung. Ein norwegischer Motorbootfahrer legt gerade ab, Heidi will fragen, ob wir hier ankern können. Er kommt kurz zurück und ruft uns zu: „You can stay here.“ Und weist auf die Anlegestelle vor seinem Haus.

Es wird ein ruhiger Nachmittag: ich nähe eine Lattentasche am Großsegel nach. Beim Display des Windinstrumentes von Navman fehlten in Frühjahr einige Anzeigesegmente der Ziffern. Im geöffneten Zustand bei Sonne kamen sie wieder, jetzt sind sie wieder weg. So soll es noch die ganze Reise gehen. Später schien Kontaktspray zu helfen. Sprühöl führte letztendlich zum Totalausfall wie schon früher einmal beim Display eines Navtextempfängers.

### **Sonntag 11.06. und Montag 12.06. bis Fedje**

Morgens duschen wir kalt mit dem Gartenschlauch. Noch vor 8 Uhr legen wir ab und setzen Groß und Blister. Heute sind mir Halsen mit Blister erstmals gelungen, früher wickelte er sich dabei ums Vorstag. Trick: auf Kurs platt vor Laken gehen (Blister fällt dabei ein), Groß zügig halsen, mit Blister kurz Schmetterling segeln, auf neuem Kurs anluven und Blister vor dem Vorstag auf die andere Seite holen. Will man mit Blister bei achterlichem Wind segeln, könnte man die Schot wie bei einer Fock ausbaumen. Raumschots baumt man besser den Hals des Blisters wie einen Spinnaker aus (Halsleine fieren). Meine Erkenntnis: Wenn man schon einen Spibaum mit allem Zubehör hat, dann lieber einen symmetrischen Spinnaker. Ein unsymmetrischer Blister bringt nur bei leicht vorlichem Wind Vorteile, ist beim Halsen aber umständlicher zu handhaben.

Wir sehen Angler in offenen Motorbooten und versuchen auch unser Glück. In 40 Minuten haben wir bei langsamem Segeln 2 Fische für eine Mahlzeit. Nachmittags frischt der südliche Wind auf. Ich wechsele über Genua auf Fock 1, immer nach luv ausgebaumt. Um 18 Uhr sind wir bei Jærens Rev, nach Mitternacht östlich der Insel Utsira. Der Wetterbericht kündigt Starkwind an. Wir nehmen Kurs Richtung Sletta und Innenfahrwasser Bømlafjord. Früh morgens vor Bømlø ist der Wind fast weg, ich ändere den Kurs wieder nach Nord und fahre westlich der Insel wieder auf die offene See hinaus. Tagsüber kommen wir gut voran vorbei an der großen Insel Sotra in Höhe Bergen. Gegen Abend kommt der angekündigte Starkwind. Mit 3 Reffs im Groß,

ohne Fock, jagen wir südlich Fedje mit einem Tanker um die Wette. Gegen 21 Uhr sind wir im sicheren Hafen der Insel. Wir liegen an einer Kaimauer mit großen schwarzen Reifen. Erst am nächsten Vormittag sehen wir hinter einer Ecke einen Schwimmsteg, bei 1 m Tidenhub wäre es dort angenehmer gewesen. In dem zugehörigen Restaurant hätte man auch duschen können. Am Nordkap werden es dann mehr als 3 m Tide, wir bevorzugen künftig immer Häfen mit Schwimmstegen.

### **Dienstag 13.06. bis Alden**

Vormittags Ortsrundgang in Kirkevågen und Einkauf. Leider hat die Bank gegen Mittag schon geschlossen, einen Geldautomaten gibt es nicht. Im Supermarkt können wir auch in Euro bezahlen. Als wir nachmittags schon unterwegs sind, entdeckt Heidi auf dem Kassenbon, dass wir für ein preisreduziertes Kotelett den 10fachen Preis gezahlt haben.

Wir segeln durch den Ytre Steinsund und abends westlich vorbei an der Insel Ospa. Ich hatte gehofft, die schon recht kurze Nacht weiter fahren zu können, neuer Starkwind und Regen zwingen uns, einen Hafen zu suchen. Wir sind kurz vor Alden, fahren in den Naturhafen der Insel und legen an einem Fischkutter an. Am Morgen treffen wir auch den Fischer und seinen Hund, die einzigen Bewohner der Insel. Er schenkt uns einen Stockfisch, mit dem wir zunächst nicht viel anzufangen wissen. Früher soll dieser ja auf den Segelschiffen zum Proviant gehört haben, probeweise kauen wir kleine Stückchen.

### **Mittwoch 14.06. bis Florø**

Die gestrige Entscheidung anzulegen war richtig. Selbst heute bei besserem Wetter ist es nicht einfach, durch das Labyrinth von Inseln den Weg zu finden. Ich steuere draußen von Hand, der Kartenplotter, auf dem alles so klar aussah, befindet sich aber innen am Kartentisch und Heidi hat damit noch keine Erfahrungen. Bei NW 10 bis 20 kn müssen wir kreuzen und halten es für besser westlich der Insel Askrova zu fahren. Um 16.40 Uhr sind wir an einem neuen Schwimmsteg in Florø.

Hier erhalten wir endlich norwegische Kronen. Auch Wäsche waschen klappt in dem sauberen Servicegebäude mit Unterstützung des Hafenmeisters. Der gibt uns auch den Tipp, wann es abends im Fernsehen den Wetterbericht gibt. Am nächsten Morgen konsultieren wir deswegen auch den Redningssselskapet, den Wasserrettungsdienst. Das Wetter bleibt stabil, und wir erhalten den wertvollen Freizeithafenführer geschenkt (sonst nur für zahlende Mitglieder). Zum Dank kauft Heidi ein T-Shirt für unseren kleinsten Enkelsohn.

### **Donnerstag 15.06. bis Måløy**

Erst gegen Mittag können wir ablegen. Bei leichtem Wind um Süd geht es nordwärts, durch den Frøysjøen Richtung Hornelen (890 m). Dort wird es eng, Kursänderung ca. 270°, der Wind kommt von vorn, zusätzlich Gezeitenstrom, aber der Motor schafft es. Mit uns fährt ein rotes Motorboot. Tage später in Kristiansund treffen wir uns wieder und der Fahrer erzählt, er habe das Boot erst gekauft und wolle damit nach Hause auf die Vesterålen. Auf dem Autoatlas zeigt er uns den Heimatort, für uns noch böhmische Dörfer.

Um 18.40 Uhr sind wir am Schwimmsteg in Måløy, dort liegt schon die „Aquarius“ mit einem norwegischen Rentnerehepaar, die auch um Stattlandet und wie wir bis Tromsø wollen. Wetterinformationen aus dem Internet für die Rundung von Statt erhalten wir an Bord eines anderen Segelbootes. Das junge Ehepaar mit Baby will mit dem neu erworbenen Boot nach Trondheim. Alle drei Boote treffen wir später wieder.

In Norwegen bezahlt man das Hafengeld meistens in einem Briefkasten am Steg. WC und Dusche befinden sich in Måløy schwer zu finden mehrere 100 m vom Hafen entfernt in einen Aufenthaltsraum für Taxifahrer. Wenn dort geschlossen ist, soll man per Telefon ein Taxi rufen, der Fahrer würde dann aufschließen.

### **Freitag 16.06. und Samstag 17.06. bis Kristiansund**

Kurz nach 8 Uhr legen wir ab. Der Wind aus SW 5 bis 10 kn, wir können meistens segeln. Um 13 Uhr liegt Stattlandet, das berühmte Westkap, querab. Das Ehepaar aus Trondheim überholt uns unter Motor. Trotz des moderatem Schiebewindes herrscht eine schaukelige Dünung. Wir wollen zügig nordwärts, bleiben außen und segeln vorbei an der Leuchtturminsel Svinøy in die Nacht. Morgens kommen Flaute und etwas Regen. Der Wetterbericht des DWD auf 10,1 MHz kündigt für morgen Regen und S 5-6 Bft an. Das gefällt uns weniger, das alte Ölzeug würde Dauerregen nicht mehr standhalten. Nach längerer Motorfahrt sind wir 16.30 Uhr in Kristiansund.

### **Sonntag 18.06. Hafentag in Kristiansund**

Der angekündigte Regen kommt erst am Nachmittag. Vorher unternehmen wir eine Stadtbesichtigung. Es gibt eine interessante moderne Kirche mit schräg aufragenden Wänden und bunten Glasfenstern, 1964 gebaut. Die Idee des Architekten: „Bergkristall und Rosen“. Auch hier ist sonntags eine Taufe. Die Stadt war im Krieg stark zerstört, nur die Kirche auf der Nebeninsel Nordlandet war erhalten geblieben.

In einer Parkanlage sind mehrere Speicherbecken und ein Wasserturm zur Trinkwasserversorgung. Von einem

Aussichtspunkt (Lotsenwachturm, leider geschlossen) überblickt man die Stadt und die umliegenden Inseln. Am Hafen ist eine alte traditionelle Werft. Zum Klippfischmuseum in den alten Speicherhäusern auf der anderen Seite schaffen wir es nicht mehr. In dem kleinen Fischrestaurant „Smia“ am Hafen bestellen wir Bacalao und erfahren, wie dieses Gericht aus Klippfisch zubereitet wird. Der Trockenfisch muss mindestens 2 Tage wässern, bevor er mit Kartoffeln, Tomaten, Paprika, Zwiebeln und vielen Gewürzen zu einer Art Eintopf zubereitet wird. Heidi kocht Tage später unseren Fisch, es wird mehr eine Fischsuppe, war aber durchaus zu essen.

### **Montag 19.06. bis Laksaavika auf Hitra**

Erst mittags verlassen wir Kristiansund durch die enge nördliche Ausfahrt. Bei Wind um Nord unter 10 kn und gelegentlichem Regen kreuzen wir den Ytre- und Edøyfjorden südlich der Insel Smøla aufwärts. Südlich der großen Insel Hitra beginnt die Trondheimsleia. Spät abends kommen Regenböen. Auf dem Kartenplotter finden wir die geschützte Bucht Laksaavika mit ca. 10 m Wassertiefe. Es gibt kleine private Schwimmstege und eine Fischereipier weiter innen. Wir ankern und gehen schlafen.

### **Dienstag 20.06. bis Uthaug**

Vormittags ist Flaute. Wir angeln 4 große Fische innerhalb 30 Minuten. Bis 13 Uhr läuft der Motor, dann kreuzen wir in Richtung Frohavet bis nordwestlich der Insel Storfossen. Der DWD-Wetteremfang ist leider durch Schwund gestört, im Fernsehen heißt es: Ost 10 m/s (20 kn). Wir fahren lieber nach Uthaug in den Hafen (21.30 Uhr). Kurz nach uns legt ein Original-Nordlandboot mit Rahsegel an. Studenten aus Trondheim sind damit unterwegs.

### **Mittwoch 21.06. bis Freitag 23.06. bis Sørvågen auf Moskenesøy/Lofoten**

Um 8 Uhr legen wir ab, dann kreuzen wir die Frohavet hinaus auf die offene See, zunächst ist es schwachwindig. Mittags haben wir 3 Stunden bis über 20 kn aus NO (2. Reff), dann abflauend und über Ost auf SW drehend. Um 18 Uhr legt Heidi sich schlafen, ich setze den Spinnaker. Kurz danach muss ich halsen. Wir haben eine ziemliche Dünung, der Wind wird schwächer, der Spi fällt ein und wickelt sich immer fester um das Vorstag. Ich ziehe an den Schoten löse das Fall, nichts rührt sich. Schließlich gehe ich auf das schaukelnde Vorschiff, schlage die Schoten ab, nehme die Schothörner zusammen und versuche Stück um Stück, das ganze Tuch im Arm, den Spi frei zu wickeln, nach der ersten Hälfte alles in entgegen gesetzter Richtung. Ich schwitze Blut und Wasser unter dem Ölzeug. Endlich kommt der Spi runter. Hätte es aufgefrischt, wären wohl nur Fetzen übrig geblieben. Vorübergehend herrscht totale Flaute, der Motor läuft langsam mit. Mal wieder müssen wir einem Frachter ausweichen, der es auf uns abgesehen hat. Nachts nehme ich mal die Genua weg, weil sie im Windschatten nicht steht, dann wieder das Groß, dass erbärmlich schlägt. Morgens kommt etwas Nieselregen. Tagsüber am Donnerstag haben wir wieder mehr Wind, dabei einige Segelwechsel und Halsen. Es ist Mitternacht, wir nähern uns dem Polarkreis. Vor 2 Tagen war Sommersonnenwende. Eigentlich müsste man jetzt die Sonne im Norden genau auf dem Horizont sehen, leider dichte Wolken. Am 23. Juni um 2.30 Uhr überfahren wir den Polarkreis auf 66° 33' N. Darauf öffnen wir eine Flasche Sekt. Eine Stunde später gehe ich schlafen, Heidi übernimmt die Wache.

Obwohl wir kein Positionslicht mehr eingeschaltet hatten, ist am Vormittag die erste Verbraucherbatterie leer, die Anzeige beim Log zappelt und der Autopilot ist stehen geblieben. Um 11.20 Uhr haben wir Land in Sicht, Backbord voraus die Inselgruppe Røst (Distanz 23 sm). Dann verschlechtert sich die Sicht wieder, es kommt Nieselregen. Gegen 19 Uhr fahren wir in gespenstischem Dunst dicht an der Insel Værøy vorbei. Es ist Freitag Abend, auf der Mole brennt ein Feuer, wohl von der Sonnenwendfeier. Dann frischt es noch mal stärker auf. Um 23.30 Uhr laufen wir in den Hafen Sørvågen auf Moskenesøy/Lofoten ein, geschafft!!!

Wir finden einen Schwimmsteg, etwas wacklig zwar, keine Duschen und Toiletten, aber mit Strom und Wasser. Am Morgen fragt Heidi einen Fischer, der auf seinem Kutter aufräumt, wo wir bezahlen können. Die Antwort: „Ihr seid unsere Gäste!“

### **Samstag 24.06. bis Dienstag 27.06. Hafentage auf Moskenesøy**

Nach dem Ausschlafen wird an Bord Wasser warm gemacht und per Eimer waschen wir uns erst einmal von oben bis unten. Im Ort finden wir ein Telemuseum, früher die erste Telegrafestation auf den Lofoten und Funkstation nach Vaerøy und Røst. Wir treffen 2 Rentner aus Berlin, die per Bahn und Fähre angereist sind und schon stellt sich heraus, dass es zu Hause gemeinsame Bekannte gibt. Von dem Hügel mit dem alten Sendemast hat man Ausblick auf die Häfen von Moskenes, Tind und Å, letzterer der Ort mit dem kürzesten Namen und Ende der Autostraße E 10.

Am Sonntag bessert sich das Wetter. Wir fahren mit den Bordfahrrädern nach Reine und über die Brücken bis Sakrisøy und Hamnøy, drei der schönsten Orte auf den Lofoten.

Am Montag setzen wir mit der Fähre nach Værøy über. Mit den Rädern kommen wir zum Ort Nordland, dort ist eine sehr alte Holzkirche (Schlüssel hängt neben der Tür). Die ehemalige Landebahn ist Campingplatz. Die Wirtin des kleinen Restaurants macht uns etwas zu essen. Entlang der Küste soll man auf einem Wanderweg in

2 Stunden das verlassene Fischerdorf Måstad erreichen können. Wir brauchen fast 4 Stunden für eine hochgebirgsartige Kletterei über Felsen und Spalten. Den letzten Kilometer auf einem normalen Weg schenken wir uns. Den Rückweg schaffen wir in 2,5 Stunden und sind selbst total geschafft. Pünktlich zur Abfahrtszeit der Fähre sind wir wieder am Hafen.

Am Dienstag besuchen wir den Ort Å mit dem Trockenfischmuseum und den historischen Gebäuden des Lofotensmuseums. Auf den Trockengestellen hängt z. T. noch der Kabeljau, bevor er verpackt und zu 90% in die Länder des Mittelmeers vor allem als Fastenspeise exportiert wird.

### **Mittwoch 28.06. nach Henningsvær**

Der Wind ist nur schwach, zeitweilig hilft der Motor. Bei der geringen Geschwindigkeit wird die Angel ausgebracht. Nicht lange, es haben gleich zwei größere Fische angebissen. Ich berge die Segel, dann werden die 60 cm langen Seelachse (Köhler) filetiert und zubereitet. Unter Genua segeln wir langsam weiter und lassen uns das reichliche Mittagessen schmecken. Bei Wind aus S max. 10 kn erreichen wir Henningsvær nach 20 Uhr.

### **Donnerstag 29.06. nach Kabelvåg**

Vormittags fahren wir mit den Rädern durch das auf einer Insel gelegenen Henningsvær. Hier war vor ca. 100 Jahren das Zentrum der Lofotfischerei. Viele der auf Pfählen erbauten Fischerhütten, den sog. Rorbu, wurden restauriert und dienen heute als Touristenunterkünfte. Über die hohe Brücke fahren wir ein Stück auf die große Insel Åustvågøy. An einer Felswand beginnen Bergsteiger mit dem Aufstieg zum fast 1000 m hohen Vågakallen, dem König der Berge. Wir unterhalten uns mit einem jungen Botanik-Studenten-Paar aus Slowenien über Pflanzennamen. Nach dem Einkauf legen wir 16 Uhr noch ab zum weniger als 10 sm entfernten Kabelvåg, Ankunft 19.25 Uhr.

### **Freitag 30.06. Radtour nach Storvågan und Svolvær**

Der Schwimmsteg liegt direkt an der Terrasse eines Restaurants, drinnen laufen die Fernsehübertragungen von der Fußballweltmeisterschaft in Deutschland. Davor auf dem Marktplatz sind Verkaufsstände und viel Publikum. Dieses Wochenende ist ein traditionelles Marktfest. Am Sonnabend soll eine Regatta sein mit über 100 Booten. Bei sommerlichem Wetter fahren wir zu dem wenige Kilometer entfernten Aquarium und erleben u. a. eine Fütterung von Seehunden.

Nachmittags fahren wir zurück, vorbei an der Lofoten-Kathedrale bei Kabelvåg nach Svolvær, dem jetzigen Hauptort der Insel-Gemeinde Vågan. Wir besichtigen die Kirche, kaufen einen großen Klippfisch auf dem Markt, den sich ein Bekannter in Berlin bestellt hat. Im Hafen treffen wir die „Anna von Braun“ aus Hamburg, deren Crew wir gestern in Kabelvåg kennen gelernt und schon in Henningsvær gesehen haben. Für das Kriegsmuseum ist es leider schon zu spät.

### **Samstag 01.07. nach Digermulen**

Am Vormittag fahren wir noch mal nach Storvågan, besichtigen das Lofotmuseum und kaufen einen handgestrickten Norwegerpullover. Beim Ablegen gegen 13 Uhr haben wir sommerliches T-Shirt-Wetter. Die Regatta vor dem Hafen steht in der Flaute. Unter Motor geht es durch die Enge zwischen Store und Lille Molla. Dann bewölkt es sich, es gibt leichten Nieselregen, aber wir können segeln. Um 18 Uhr gehen wir vor Digermulen längsseits an die vorher angekommene „Anna von Braun“. Später kommt noch die „Nike“ aus Waldhut am Rhein dazu.

### **Sonntag 02.07. Keiservarden, Trollfjord, nach Hennes**

Die Sonne scheint wieder. Um 9 Uhr wandern wir mit unseren neuen Freunden Joachim, Max und Michael auf den „Keiservarden“. Wilhelm II. hat diesen jetzt so genannten fast 400 m hohen Berg in den Jahren 1898 und 1903 samt allerhöchstem Reiseerfolg bestiegen. Der Aufstieg dauert gut eine Stunde. Der Abstieg mit Irrweg vorbei an einem Bergsee und durch ein Hochmoor dauert etwas länger. Zurück an Bord eine Mutprobe: wir baden kurz bei einer Wassertemperatur von 10° C.

Um 12.40 Uhr legen wir ab und fahren bis zum Trollfjord mit Motor. Der enge nur 2 sm lange Fjord ist eine Attraktion der Hurtigruten- und Kreuzfahrtschiffe. An den Felswänden haben bekannte Schiffe ihren Namen hinterlassen, u. a. „Walross“ vom ASV Berlin und „Cirrus“ aus Werder (Dr. Werner Scharfschwerdt). Persönlich sind wir weniger beeindruckt im Vergleich zu dem von uns 2003 besuchten Lysefjord bei Stavanger (20 sm lang, Felswände bis fast 1000 m). Im Raftsund können wir segeln. Hinter der Brücke neben einer Insel kommt das Hurtigrutenschiff „Nordnorge“ um die Ecke, Begegnung auf engstem Raum. Vor Hennes nehmen wir uns noch Zeit zum Angeln. Der große Dorsch erweist sich im Hafen als wurmbefallen. In kleine Häppchen zerlegt macht Heidi daraus eine Fischsuppe. Später gehen solche Fische gleich wieder über Bord. Mit den Männern von der „Anna von Braun“ wird es noch ein gemütlicher Abend.

Anmerkung: ein Landgang ist etwas hinderlich, da die Türen der Schwimmstege von außen verschlossen sind.

### **Montag 03.07. nach Risøyhamn**

In Hennes trennen sich die Wege von unseren neuen Freunden. Wir wollen weiter nordwärts, „Anna von Braun“ segelt nach Melbu. Bevor wir uns aus den Augen verlieren, haben wir noch einmal Funkkontakt.

Hinter der Brücke zwischen den großen Inseln Hinnøya und Langøya bei der Stadt Sortland legen wir eine Angelpause von 2 Stunden ein. Erst gegen 17 Uhr geht es weiter, leider kaum noch Wind und Dauerregen. Wir bereuen, nicht in Sortland geblieben zu sein, wo 3 neuere Gästehäfen zur Wahl standen. Mit Motor und zur Aufmunterung mit Liedern von Heino im Ohr erreichen wir gegen 21 Uhr Risøyhamn. Der Schwimmsteg ist etwas wacklig, Strom und Wasser am Steg, die Hafengebühr freiwillig, ein kleiner Supermarkt direkt am Hafen. Schon vor der Brücke zur Insel Andøya sahen wir ein rotes Motorboot, das uns irgendwie bekannt vorkam. Eine Stunde später legt es neben uns an. Großes Erstaunen beiderseits: wir waren uns in Måløy und Kristiansund begegnet. Wir lassen den Fahrer in dem Glauben, wir seien extra seinetwegen hierher gekommen.

### **Dienstag 04.07. nach Andenes**

Es ist ein wehmütiger Tag für Heidi: Vor 15 Jahren erlebte ihre Mutter noch den 91. Geburtstag. An diesem Datum treffen sich traditionell die noch lebenden 9 von insgesamt 16 Geschwistern. Von einer Telefonzelle ruft sie in Mecklenburg an und bedauert, nicht dabei sein zu können.

Der Motorbootfahrer kommt vor dem Ablegen zum Abschied kurz vorbei. In der engen ausgebaggerten Risøyrenna begegnet uns das Hurtigrutenschiff „Trollfjord“. Nur mit Fock 1 laufen wir über 6 kn vor dem Wind. Tagsüber kommen weitere Schauerböen bis 30 kn. Nach gut 6 Stunden sind wir vor Andenes. Die Hafeneinfahrt scheint sehr kompliziert. Im Halbkreis entlang mehrerer Innen- und Außenmolen und um etliche Felsen herum geht es bis zum Schwimmsteg des Kleinboothafens. Sehr hilfreich die „Hand“-Wegweiser auf den Eisenstangen der Untiefen. Bei Flut sind die gefährlichen Felsen oft unter Wasser. Platz finden wir außen längsseits an der neuseeländischen Weltumsegler-Yacht „Balæna“ (Wal), ein klassisches Boot mit 2 Holzmasten. Innen vom Päckchen liegt eine schwedische Stahl-Ketch „Neita“. Am nächsten Morgen legt der Einhandsegler ab. Abends ist das Spiel der Fußballweltmeisterschaft: Deutschland gegen Italien. Heidi erregt sich wegen der Niederlage in den letzten Minuten, mir ist Fußball total egal.

### **Mittwoch 05.07. Hafentag in Andenes**

Der erste Weg führt zur Touristinformation. Das kleine private Polarmuseum ist eher enttäuschend: einige ausgestopfte Tiere, Gegenstände, Fotos, ein Film. Beim Leuchtturm steht die Tür offen, innen ein Schild mit Verhaltensregeln bei der Turmbesteigung, keine Kasse, kein Preis. Wir steigen die steile Treppe hoch, oben eine halboffene Tür. Heidi hat gerade ihre Hände auf der Schwelle, da wird die Tür von der anderen Seite zugestoßen, der linke kleine Finger blutet. Der ahnungslose Tourist entschuldigt sich vielmals, der Turmführer lässt uns jedoch nicht auf die Aussichtsplattform. Erst müssen wir uns bei der Touristinformation für die nächste Führung anmelden und bezahlen. Das tun wir dann auch und haben vorher noch Zeit, das Walzentrum anzusehen, es ist sehr informativ und sehenswert. Um 12 Uhr besteigen wir ein zweites mal den Leuchtturm, diesmal mit offizieller Führung. Das Meer an der Nordspitze von Andøya ist übersät mit Felseninseln und Untiefen. In mehreren Bauphasen hat man einen geschützten Hafen geschaffen, der im Innern wie ein Irrgarten aussieht. Nach dem Mittagessen an Bord folgt noch einmal Landgang. Die hölzerne Kirche ist geschlossen. An der Hafentreppe liegt gerade das Wal-Safari-Schiff an. Heidi befragt österreichische Auto-Touristen: Fahrzeit ca. 1 bis 2 Stunden bis zum Rand des Festlandssockels, wo er steil auf über 1000 m abfällt. Dann werden Unterwasserrichtmikrofone eingeschaltet, um die Wale anhand von Lauten zu orten. Versprochen wird, die großen Pottwale mit einer Erfolgsquote von 95% zu sehen. Wer Pech hat, kann ein zweites mal kostenlos mitfahren. Der Preis beträgt umgerechnet etwas über 100 € für Erwachsene. Beim Touristenbüro muss mansich tags zuvor anmelden. Beim Abendspaziergang auf der großen Steinmole sehen wir zwar einen interessanten Himmel, haben aber keine Chance auf Mitternachtssonne.

### **Donnerstag 06.07. bis Samstag 08.07. zum Nordkap, Sonntag 09.07. Honningsvåg**

Unser Reiseziel hieß bisher Tromsø. Dahin kann man nun „innen“ geschützter fahren, das hieße von Andenes wieder ein Stück südlicher oder um die große Insel Senja außen herum. Diese Insel hat im Westen tief einschneidende Fjorde mit einigen Molenhäfen und geschützten Ankerplätzen. Der Wetterbericht verspricht SW bis NW nicht mehr als 4 Bft, wir wählen Variante 2. Tatsächlich haben wir S bis E unter 10 kn. Wechselweise fahren wir mit Motor, Genua oder Blister. Nach Tromsø müssten wir südlich der Insel Kvaløya in den Malangen einbiegen. Jockel Lehmann ist 2003 von Finnsnes (östlich Senja) in 4 Tagen einhand den Innenweg bis zum Nordkap gefahren und in 5 Tagen die gleiche Strecke zurück. Haben wir diese Zeitreserve? Heidi will doch Anfang September wieder zu Hause sein. Mir sind Konzert- und Geburtstagstermine egal. Trotzdem antwortet sie auf meine Frage spontan: „Ich wollte von Anfang an zum Nordkap!“

Um Mitternacht haben wir 70° N erreicht. Am Freitag Vormittag haben wir zeitweise Regen, Wind aus W über 20 kn, Wellen über 2 m, 2. Reff ist angesagt, Temperatur kaum 10° C, Etmal seit Andenes 100 sm. Am

Nachmittag wieder Flaute, zeitweise Motor an, wieder mal Nieselregen.

Samstag früh 5 Uhr liegt Hammerfest querab. Das Wetter bessert sich, Sonntag Mittag soll Starkwind kommen. Heute am 08. Juli ist unser 40. Hochzeitstag, ich dachte, ihn in Hammerfest zu begehen. Heidi ist für Weiterfahren. Nachmittags kommen etwas Sonne und Wind, leider aus NO, wir müssen kreuzen. Wir segeln bis auf 71° 15' N, wenden und nehmen Kurs auf den Nordkapfelsen. Von Steuerbord kommend fährt ein anderer Segler, eine Hallberg Rassy, vor uns ums Kap. Wir müssen noch 3 mal wenden vor dem Kap, dann kommen Regen und Flaute, Motor an. 10 Minuten später um 21.30 Uhr liegt das Nordkap endlich querab. Im Fernglas sieht man einige Touristen im Freien hinter einem Zaun, Fotoblitzlichter leuchten auf, aus 300 m Höhe wird bei diesem Wetter von unserem Boot wohl kaum etwas auf den Bildern zu sehen sein. Die meisten Touristen werden sich hinter die Fenster der unterirdischen Nordkap-Halle mit ihren Shops, Restaurants, Post, Kino und ökumenischer Kapelle zurückgezogen haben. Dank 14facher Vergrößerung und Bildstabilisierung sehen wir deutlich den viel fotografierten stählernen Globus und die riesige weiße Kugel des Cafes Compass. Wir öffnen eine Flasche Rotwein und stoßen auf unsere Rubinhochzeit an. Der Regen wird stärker, der Wind auch und kommt jetzt aus West. Statt mit Motor jagen wir jetzt nur mit Groß 2. Reff im Osten von Magerøya durchs Wasser. Es ist fast dunkel, der Autopilot steuert, ich ziehe mich auch in die Kajüte zurück und sehe nur alle Augenblicke um die Ecke. Am Windmesser lese ich später maximal 28 kn ab. Als Ziel ist Honningsvåg programmiert. Der Wind kommt immer spitzer von vorn. Der Kartenplotter zeigt vom Hafen nur wenige Details, er scheint nach Westen offen zu sein. Vor uns an der SO-Küste liegt die geschützte Bucht von Kjelvik, der Plotter zeigt ein Ankersymbol, Wassertiefe allerdings 20 m. Wir fahren im Windschatten eines Berghangs hinein, eine halb verfallene Holzpieper, einige Häuser, Motorboote und ein Fischkutter an Muringleinen. Statt dem eigenen Anker zu vertrauen, gehen wir lieber an dem Kutter längsseits. Um 3Uhr gehen wir mit warmen Socken in die klammen Betten.

Sonntag Vormittag regnet es noch, wir heizen mit dem Dieselkocher und frühstücken ausgiebig. An Land entdecken wir einige Leute, winken rüber und werden mit einem Kahn an Land geholt. Der Fischer Ottar und seine Frau Målfrid laden uns zu Kaffee und Kuchen ein. Ihre Freundin Berit aus Oslo und deren Sohn Raidar machen hier Urlaub. Wir erfahren, Kjelvik war einst ein lebendiger Ort mit 200 Einwohnern. 1944 haben die Deutschen auf ihrem Rückzug in ganz Nordnorwegen jedes Haus abgebrannt und die Menschen zwangsweise evakuiert. Heute kommen gelegentlich einige Wanderer über den Berg nach Kjelvik und ab und zu ein Segelboot. Eine Straßenverbindung gibt es nicht. Wir tragen uns in das Gästebuch ein und lesen, dass vor ein paar Jahren sogar ein russischer Dreimaster hier vor Anker lag. Wir könnten einen großen gefrorenen Lachs kaufen, leider ist unser Kühlfach viel zu klein.

Am späten Nachmittag fahren wir bei Sonnenschein die 6 sm bis Honningsvåg. An einem Schwimmsteg finden wir eine Box, es ist aber nicht klar, ob der Fischer zurückkommt. Wir verlegen an das Kopfende einer Anlegestelle für Rafting-Schlauchboote. Es gibt keine Service-Einrichtungen aber auch keine Liegegebühren. Nach uns hat die HR 31 „Aurora B.“ an dem ersten Schwimmsteg in einer anderen Box festgemacht. Ich helfe beim Anlegen, Heidi versucht ein Gespräch anzuknüpfen: „Wir sind doch gestern zusammen um das Nordkap gefahren.“ Die Antwort des Skippers: „Ob Sie um das Nordkap gefahren sind, weiß ich nicht.“ und bleibt reserviert. Wir machen einen Rundgang am Hafen, Heidi schreibt Ansichtskarten, ich verschicke SMS an unsere Freunde zu Hause. Um Mitternacht stehen wir am Fuß des Leuchtturms neben der Hafeneinfahrt und sehen das erste mal die „Midnightsol“.

Wir waren uns vorher einig, das Touristenzentrum auf dem Nordkapfelsen wollen wir nicht besuchen. Im nachhinein bereuen wir es ein wenig, wenn wir gewusst hätten, dass wirklich die Sonne scheint. Viele erleben das Nordkap bei Nebel, Regen und Wind. Gestern hatten wir alles und mussten keinen Eintritt bezahlen. Tage später treffen wir ein älteres deutsches Rentnerhepaar, die mit ihrem Wohnmobil schon mehrmals hier in Nordnorwegen waren. Der Mann erklärt kategorisch: „Keine 12 Pferde bekommen mich auf das Nordkap!“ Er ist gegen den Touristenrummel.

## **Montag 10.07. nach Havøysund**

Am nächsten Morgen besuchen wir das Nordkap-Museum im Ort (Historie, vor allem Fotos vom Straßenbau, prominente Besucher) und kaufen noch ein. Mittags legt noch der Fischer am Steg an, auf dessen Rat wir die Libra umgelegt hatten. Wir erzählen von Kjelvik, und er sagt, er selbst wäre dort geboren und kenne den Fischer Ottar sehr gut. Wir fragen nach Diesel, er empfiehlt in der Bucht gegenüber bei Statoil zu tanken. Um 11 Uhr legen wir ab. Es klappt alles: 74 l Diesel für 472 Kronen. Ab Rostock sind das 1 Liter pro Motorstunde. Seit Risøyhamn können wir auch endlich wieder Wasser nachfüllen. Früher zu starten wäre ohnehin wegen des Gezeitenstroms im Magerøysund nicht sinnvoll gewesen. Später hören wir, dass die morgens gestartete „Aurora B.“ unter vollen Segeln fast auf der Stelle gestanden hat. Der Wind ist schwach aus Ost, ich ziehe endlich wieder mal den Spinnaker nach dem Desaster vor den Lofoten. Zunächst umlaufender Wind, dann Regen und Windböen im engsten Teil des Magerøysunds, der Spi ist rechtzeitig vorher runter. Danach wieder Flaute, wir angeln insgesamt 6 Dorsche, 3 davon auf einmal am Pilker und am Gummiköder-Vorfach. Erst nach 23 Uhr legen wir in Havøysund an.

## **Dienstag 11. 07. Hafentag in Havøysund**

Nachts und am Tag bis 15 Uhr regnet es in Strömen. Wir heizen stundenlang mit dem Dieselkocher, dann automatische Abschaltung wegen Überhitzung, das Gebläse des Heizdeckels ist ausgefallen. Später arbeitet es wieder, wahrscheinlich waren es nur Kontaktprobleme im Schalter, Kontaktspray hilft. Tage danach entdecken wir die mögliche Folge: die Ceranplatte hat einen Riss bekommen. Am Nachmittag besuchen wir das kleine Museum: Bilder aus der Vergangenheit, auch vom Krieg. Die schlichte Kirche wurde 1961 wieder aufgebaut. Abends kommt die Sonne, ist aber von einem Hügel verdeckt. Im Nachbarbecken am eigentliche Gästesteg liegt die HR „Aurora B.“.

## **Mittwoch 12.07. nach Hammerfest**

Mitten in der Nacht werden wir wach, strahlende Sonne. Wir ziehen uns an, Ablegen um 2 Uhr früh. Wir segeln und frühstücken bei leichtem Wind aus SO. Später bedeckt es sich, Flaute, noch 2 Stunden Motor bis Hammerfest, Anlegen 10.30 Uhr, früh aufstehen lohnt sich! Am Steg liegt ein norwegischer Segler, SY „Silvana“. Er kommt auch vom Nordkap und lag in Havøysund neben der „Aurora B.“ und will weiter nach Alta. Bei Nieselregen besuchen wir die Ausstellung des Eisbärenclubs. Gegen eine Gebühr kann man Mitglied werden, erhält eine Urkunde und gehört damit zum Club der Prominenten, wir danken. Sehenswert dagegen ist die moderne Kirche aus den 60iger Jahren, zwar nicht so gewaltig wie später in Tromsø. Auch Hammerfest wurde nach 1945 komplett neu aufgebaut.

Inzwischen ist die „Aurora B.“ angekommen. Ein Taucher vom Redningsselskapet holt einen langen Tampen aus der Schraube, der im Hafenwasser getrieben war. Heute gelingt es Heidi, mit dem Ehepaar ein Gespräch anzuknüpfen. Der Eigner war schon mehrfach in Norwegen, jetzt das zweite mal am Nordkap. Von Honningsvåg waren beide abends mit dem Bus aufs Nordkap-Plateau gefahren. Heidi kauft auf dem Markt bei einem Samen-Ehepaar ein Rentierfell und warme Schuhe.

## **Donnerstag 13.07. zurück nach Hammerfest**

Heidi führt die Kontakte zur „Aurora B.“ aus Wendtorf fort. Im Ergebnis das „Du“ mit Hanne und Ernst, wir verabreden Hasvik auf Sørøya, kurz vor dem offenen Seegebiet LoppHAVET, als Tagesziel. Wir legen 10.35 Uhr ab, Wind aus Süd erst schwach, dann bis über 20 kn aus SO, Regenschauer. Um 16.30 Uhr kommt eine Regenwand mit Sturm, „Aurora B.“ hat 41 kn gemessen, bei meinem Windmesser ist das Display ausgefallen. Ich berge die Fock 1, starte den Motor, fahre mit Autopilot gegen den Wind und will das 3. Reff einziehen. Das Groß flattert wie wild. Bevor das Reff drin ist, reißt das vor 8 Jahren zusammen mit dem Boot vom Voreigner gekaufte Segel ein. Ich berge das Groß, fahre mit Motor. Heidi ruft aus der Kajüte: der Kurs ist falsch, du fährst auf die Felsen. In dem Regen ist nichts zu sehen, ich hatte mich am Wind orientiert, der ist aber auf West umgesprungen. Mit Motor gegen an stehen wir auf der Stelle, noch 12 sm bis Hasvik. Inzwischen ist die „Aurora B.“ neben uns, wir kehren gemeinsam um. Der Wind beruhigt sich etwas (27 kn), unter Fock 1 sind wir nach 21 Uhr wieder in Hammerfest. Es scheint wieder die Sonne, ich lege das Groß zum Trocknen über den Großbaum. Den Abend bis nach Mitternacht sind wir an Bord der „Aurora B.“ zu Gast.

## **Freitag 14.07. bis Lokkarfjord im Stjernesundet**

Ich muss noch das Reserve-Großsegel anschlagen. Leider beginnt es schon wieder zu regnen. Die „Aurora B.“ startet schon, neues Ziel: Øksfjord über Innenfahrwasser. Wir können erst gegen 12 Uhr ablegen. Der frische Wind, oft über 20 kn, kommt meistens von vorn. Wir segeln hoch am Wind mit 2 Reffs und Fock 2, fahren oft auch mit Motor in den schmalen Sunden genau gegen an. Um 17 Uhr am Abzweig Stjernesund und Altafjord beruhigt sich der Wind, wir segeln Richtung Øksfjord. Vorher hatte ich erwogen, nach dem näheren Alta zu segeln. Dann müssten wir morgen aber 18 sm wieder zurück und Zeit für den zwar interessanten Ort haben wir auch nicht. 2,5 Stunden später kommt der Wind und die Wellen unangenehm wieder kräftig von vorn. Der Motor quält sich und immer noch 10 sm bis Øksfjord. Voraus liegt die geschützte Ankerbucht Lokkarfjord, an deren Ende eine Wassertiefe um 10 m. Um 23 Uhr liegen wir ruhig vor Anker. Am Ufer ein Haus, grasende Schafe und die Mündung eines Bachs. Wir gehen schlafen.

## **Samstag 15.07. nach Øksfjord**

Ich werde beizeiten wach, unsere Ankerposition scheint sich geändert zu haben. Das Echolot zeigt nur 6 m, es ist aber auch Ebbe. Wir fahren an einen besseren Platz und frühstücken. Im Stjernesund sieht es immer noch nach Starkwind aus. Auch zu uns kommen einige Winddreher, Heidi wird ungeduldig, um 10 Uhr Anker auf. Es hängt viel Kraut am Pflugscharanker, gehalten haben wohl nur die 40 m Kette auf dem Grund. Bei immer noch 20 kn Wind von vorn brauchen wir über 3 Stunden für 10 sm. Im Øksfjord sind wir im Windschatten, die Sonne kommt hervor. Im gleichnamigen Hafen sind zwar unbelegte Boxen, aber leider zu schmal. An der Außenseite eines Auslegers, hinten an einer Muringtonne, machen wir fest. Wir rufen „Aurora B.“ über UKW-Funk, es

meldet sich der Norweger von der „Silvana“. Er hat „Aurora B.“ in Alta gesehen. Nachmittags machen wir einen mehrstündigen Spaziergang. Das Wohnmobil des schon erwähnten Ehepaars steht auf einem freien Platz an der Ecke zum Stjærnsund. Heidi erhält Ratschläge für die Fischzubereitung. Gegen Abend kommen Hanne und Ernst längsseits, wir tauschen noch unsere Liege-Positionen. Sie wollen morgen nach Seglvik. Ich will früh 6 Uhr bei Flut starten, an der Pier gegenüber Wasser nehmen und dann bis Skjervøy. Den Abend verbringen wir bei uns an Bord.

### **Sonntag 16.07. nach Skjervøy**

Aufstehen 4 Uhr, Ablegen 6 Uhr, Wasser auffüllen, wie geplant. Anfangs haben wir achterlichen Wind aus Ost, dann auffrischend halben Wind aus SW. Es geht zügig vorwärts, es ist leicht bewölkt, an Bb immer wieder Ausblicke auf die Schneefelder des Øksfjord –Gletschers. In NO des LoppHAVet sehen wir Hasvik, das Ziel, das wir vor 3 Tagen nicht erreichen konnten. Ich wähle den Weg nördlich um die Spitze der Insel Silda, in der engen südlichen Durchfahrt hätten wir den Wind von vorn. Dafür wird es haarig, wieder Starkwind über 20 kn. Ich laufe weit nach Norden, kleines „Kap Horn“ sage ich später, wende und kann dann die Durchfahrt bei der Insel Loppa anliegen. Dort haben wir 12 Uhr noch mehr Wind, ich setze Fock 2. Aber eine halbe Stunde später ist totale Flaute und Kabbelsee, Motor an. Nachmittags noch ein Versuch zu segeln, dann angeln, um 19 Uhr laufen wir unter Motor in Skjervøy ein. Vorher empfangen wir eine SMS von Hanne: Motorprobleme, segeln deshalb bis Skjervøy, Position Sandalsfjorden. Wir antworten: sind kurz vor Skjervøy. Irrtümlicherweise hatte ich die Position von Seglvik als Ziel im GPS. Den Sandalsfjorden finde ich in der elektronischen Seekarte nicht, vermute aber, dass sie den inneren Weg genommen haben. Abends Anfrage von uns: wo seid ihr? Antwort: noch 14 sm bei Flaute, brauchen voraussichtlich die ganze Nacht. Wir legen wieder ab und fahren ihnen entgegen. Sie sind um Mitternacht immer noch bei Seglvik, aber gerade ist etwas Wind aufgekommen. Ernst will segeln, wir kreuzen hinterher, können aber nur unter Motor mithalten. Um 3 Uhr kein Hauch mehr, wir nehmen die „Aurora B.“ auf den Haken, gut eine Stunde später sind wir in Skjervøy.

### **Montag 17.7. und Dienstag 18.07 in Skjervøy**

Das Wetter bleibt windig und wechselhaft. Unser Programm: duschen, Wäsche waschen, einkaufen, nachmittags Kaffeetrinken bei Hanne und Ernst und nochmals großes Dankeschön. Ernst hat einen neuen Impeller für die Wasserpumpe bestellt. Im Winter ließ er eine neue Pumpe einbauen, der alte Ersatzimpeller passt nicht mehr. Abends machen wir eine Wanderung auf einen Berg über dem Hafen, jedoch keine Mitternachtssonne zu sehen. Vorher war ein holländisches Boot von Tromsø kommend eingelaufen. Sie haben auch Motorprobleme, Luft in der Dieselleitung. Dabei ist der Motor erst neu eingebaut worden. Sie wollen nach Archangelsk, vielleicht auch nach St. Petersburg. Am nächsten Tag werden sie von einem Fischer wieder in den Hafen geschleppt. Die Servicefirma aus Tromsø soll den Schaden reparieren. Bei uns auch eine kleine Katastrophe: Heidi setzt den Kochtopf mit Fischsuppe auf, wir schlafen beide ein. Vielleicht ist auch hiervon der Riss in der Ceranplatte, oder ein harter Stoß im Seegang?

### **Mittwoch 19.07. und Donnerstag 20.07. zum Gletscher im Jøkelfjord**

Heute soll endlich der Abstecher zum Gletscher stattfinden. Um 12 Uhr legen wir ab, frischer Wind aus Nord, es beginnt zu regnen. Ich wäre am liebsten wieder umgekehrt. Ernst nimmt einen anderen Weg nördlich einer Insel und ist mit seinem Boot sowieso schneller. Aus Süd kommt noch ein schottisches Boot. Am Fjordeingang Düseneffekt, vorübergehend berge ich das Groß, aus Schaden wird man klug. Am Ende des Fjords vor der Gletscherkante sind wir in der Windabdeckung. Am Wasser liegt abgebrochenes Eis, davor Steine. Oben vor dem eigentlichen Gletscher hängen trübe Wolken, nur kurzzeitig sieht man das dunkelblaue Eis. Ernst angelt, auch ich hole 2 Fische raus. Am Südufer des Fjords legt Ernst an einem neuen Schwimmsteg an, wir gehen außen längsseits. Ernst findet an Land den Besitzer und spendiert einige Dosen Bier. Am nächsten Morgen soll ein Werbefoto mit 2 deutschen Yachten gemacht werden, doch dazu kommt es nicht mehr. Mir ist der Platz zu unsicher, ich lege mich angezogen auf die Salonkoje zum Schlafen. Morgens 7 Uhr wache ich auf, sehe aus der Kajüte, aufländiger starker Wind. Hart drückt es die Boote gegen den Steg. Kurz danach erscheint Hanne von nebenan: „Wir müssen hier sofort weg!“ Minuten später habe ich die Leinen los, ich ziehe unser Boot rückwärts ins freie Wasser. Inzwischen kommt auch Heidi aus der Koje und zieht sich an. Wir fahren mühsam gegen den Wind, wieder bis 30 kn von vorn. Die Geschwindigkeit über Grund pendelt zwischen 2 und 3 kn, mehr geht nicht, bloß raus aus der Mausefalle! Nach 6 Stunden für 22 sm mit Motor sind wir wieder in Skjervøy. Ich hatte vor der Abfahrt per Kanister und Mastercard Diesel getankt. Jetzt hole ich noch mal 22 Liter, macht 2,2 l/h. Ernst hat nach dem Ablegen das Groß hochgezogen. Hinter der Insel Spildra findet er eine Muringtonne und wartet dort. Abends ist „Aurora B.“ auch in Skjervøy. Das Wetter ist wieder normal, man könnte ablegen. Wir werden zum Abschied noch mal von Hanne und Ernst eingeladen, es gibt spanischen Wein. Sie wollen morgen in den Lyngenfjord, wir so weit wie möglich Richtung Tromsø. Die Zeiten für Ebbe und Flut kann ich mit dem Programm WxTide auf meinem Laptop aufrufen, kenne aber nicht die Stromrichtung im Kågsund. Weder Schuster noch Armitage geben Auskunft. Ernst hat das Seehandbuch des BSH an Bord, und wir diskutieren, wie

die Stromrichtung gemeint ist. Das Ergebnis: Ablegen nicht vor 2.30 Uhr oder 12 Stunden später. Wann wir zurück an Bord waren, weiß ich nicht, aber den Wecker habe ich gestellt.

### **Freitag 21.07. bis Hansnes**

Früh um 3.50 Uhr lege ich ab, Heidi schläft. Durch den Kågsund kreuze ich einhand mit Reff 2 und Fock 1 bei SW um 25 kn. Um 7 Uhr hinter der Enge sind es nur noch 10 kn, ich kann ausreffen. Um 9 Uhr überholt uns das Kreuzfahrtschiff „Europa“. Insgesamt 15 Wenden zähle ich später auf dem Kartenplotter. Mittags, als die Lyngsalpen bereits achteraus liegen, kommt Heidi aus der Koje. Das war wohl der Preis für den Rotwein gestern Abend: erst Kater, dann Seekrankheit mit Kopfschmerzen und Kreislaufprobleme. Mir hatte sie mehrfach von den herrlichen Gletschern auf den über 1500 m hohen Bergen vorgelesen, jetzt hat sie nichts davon gesehen. Ernst hat uns Hansnes als guten Zwischenhafen empfohlen. Um 15.30 Uhr legen wir an. Es ist ein kleiner ruhiger Hafen. Der Dusch- und Toilettenraum wird für uns aufgeschlossen, Im Briefkasten für das Hafengeld liegt ein Gästebuch, wir finden Eintragungen von Ernst und von Jockel Lehmann 2003.

Bis Tromsø sind es nur noch 24 sm, eigentlich zu schaffen, aber ich bin müde, und dann zeigt mir Heidi auf ihrer Straßenkarte, dass ich einen kürzeren Weg über den Ullsfjorden und Grøtsund hätte nehmen können wie die Hurtigruten. Ich war mal wieder vorprogrammiert, diesmal auf Hansnes.

### **Samstag 22.07. Tromsø**

Ablegen 7 Uhr, Sonnenschein, kein Wind, später kommt er von vorn. Heute wollen wir uns Tromsø ansehen. Unter Motor sind wir um 12 Uhr dort. Zwischen Kaimauer und Schwimmsteg finden wir einen versteckten Platz. Die Hafengebühren sind mit Kreditkarte an einem Automaten zu bezahlen, ausverschämte 200 Kronen für 24 h, keine Toilette, keine Dusche. Heidi kauft frische Reker (Shrimps), das ist unser Mittagessen. Wir finden das Touristenbüro, vorher einen Army-Sop, dort kaufen wir warme Socken. Mit dem Bus Nr. 26 fahren wir über die Brücke zur Seilbahnstation (Fellheisen), dann 400 m hoch. Es ist wieder bewölkt und windig, wir haben dennoch einen schönen Ausblick über die Stadt. Bei der Abfahrt am nächsten Tag hängt der Berg in den Wolken. Das nächste Ziel ist die moderne Eismeererkathedrale, ein Stahlbetonbau mit dem größten Glasmosaikfenster Europas. Sehr interessant war anschließend das Polarmuseum. Ausführlich dokumentiert sind die Expeditionen der Polarforscher, u. a. Amundsen und Nansen. Heidi wollte gern zum Abendkonzert in die Eismeererkathedrale, mir fallen nach dem Essen die Augen zu.

### **Sonntag 23.07. und Montag 24.07. nach Harstad**

Am Vormittag besuchen wir das Polaria, in dem modernen Bau sind ein Aquarium mit Bartrobber, Polar-Ausstellung und ein Panoramafilm über Svålbard (Spitzbergen) zu sehen. Um 12.30 Uhr legen wir ab, Der Fahrplan ist vom Tidenstrom im Rystraumen bestimmt, außerdem müssten wir sonst neue Liegegebühr bezahlen. Anfangs segeln wir, später brauchen wir den Motor. An der Engstelle fahren wir 7,2 kn über Grund, nur 3,8 kn durchs Wasser. Um uns kabeliges Wasser und Wirbel, Fische springen hoch, Scharen von kreischenden Möwen. Wir sehen Angler in kleinen Motorbooten. Als ich mich entschieße, auch zu angeln, sind wir wohl schon zu weit weg. In 2 Stunden nur 2 kleine Dorsche und ein Seelachs. Wir setzen Segel, abends und in der Nacht brauchen wir zuweilen den Motor. Die hohen Berge von Senja werden von der Sonne wie Domkuppeln beleuchtet und rosa Schäfchenwolken wechseln sich mit düsterrot schwarzen Gebilden ab. Um Mitternacht haben wir die Brücke von Finnsnes hinter uns. Bis zum Mittag kreuzen wir, dann Flaute und 2,5 Stunden Motor. Gegen 15 Uhr sind wir in Harstad.

Wir suchen die Touristinformation, etwas schwierig, neue Adresse. Zur historischen Kirche von Trondenes aus dem Jahre 1250 sind es 3 km, wir wandern eine unangenehme Autostraße. Dann haben wir Glück: es ist gerade eine Führung für eine Reisebusgesellschaft, anschließend wird zugeschlossen. Sehenswert ist der große Flügelaltar. Hinter der Kirche soll die große Adolf-Kanone aus dem 2. Weltkrieg zu besichtigen sein. Wir wandern den Wegweisern nach, kommen vor ein Kasernenort. Dort der Hinweis, es sind noch 1,5 km in dem militärischen Gelände, man müsse sich anmelden, möglichst ein Auto haben und 17 Uhr war Schluss. Es hält ein Wohnmobil aus Finnland, Heidi fragt, ob wir mit zurückfahren dürfen. Mit etwas Bedenken (keine Sicherheitsgurte), können wir einsteigen. Unterwegs ein anregendes Gespräch mit den norwegischen Freunden der Finnen. Im Restaurant am Hafen können wir duschen, anschließend essen wir dort auch.

### **Dienstag 25.07. nach Narvik**

Wir sputen uns, legen 8.15 Uhr ab. Dann erst prüfe ich die Zeiten für den Tidenstrom im Tjelsund (bis zu 4 kn). Meine erste Rechnung war falsch, die Richtung verkehrt. 3 vor bis 3 Stunden nach Niedrigwasser statt Hochwasser ist richtig, und das ist erst 17 bis 23 Uhr. Wir haben noch 5 Stunden Zeit, angeln, ankern vor der Brücke und essen Mittag. Erst 16.25 Uhr fahren wir weiter, entschließen uns aber, die Abkürzung durch den engen Ramsund zu nehmen. Das ist bei Niedrigwasser dann besonders spannend, wir müssen sehr exakt navigieren. Meine Rechnung geht jedoch auf, wir haben praktisch Stillwasser. Um 20 Uhr sind wir durch. Es sind noch 20 sm bis Narvik im Ofotfjord. Jetzt ist die Mitternachtssonne vorbei, das GPS berechnet 2,5 h

Nacht, es bleibt aber noch ziemlich hell. Bei achterlichem Wind mit ausgebaumter Genua erreichen wir um 1.30 Uhr Narvik bei HW. In dem nördlichen Hafen Vassvika binden wir in einer Box an und gehen schlafen.

### **Mittwoch 26.07. Stadtbesichtigung in Narvik**

Morgens entdecken wir das Schild Gjestebrygga und wollen umlegen. Der noch freie Platz ist viel zu flach, es ist Niedrigwasser, die einzige Möglichkeit: längsseits an einem vorn liegendem Motorboot. Für den Zugang zum Klubhaus braucht man die Codenummer. Ein freundlicher Norweger ruft die angegebene Telefonnummer per Handy, wir können WC, Duschen und sogar die Waschmaschine benutzen alles inklusive in der Liegegebühr. Nach dem Frühstück legt das Motorboot ab, wir gehen bei Sommerwetter, das die nächsten Wochen anhalten wird, in die Stadt.

Vor einem Supermarkt fragt Heidi eine elegante Dame nach der Touristinformation. Weil wir als Segler kein Auto haben, beauftragt sie ihren Mann, uns mit dem Auto hin zu fahren, die Frau geht zu Fuß nach Hause. Als erstes besuchen wir die Kirche, dann das Ofotmuseum und eine Präsentation über die Verladung von Eisenerz, das per Bahn aus dem schwedischen Kiruna kommt. Das Kriegsmuseum erschüttert uns sehr. Ausführlich dokumentiert sind die Kämpfe von 1940, bei denen die Stadt schwer zerstört wurde. Noch heute liegen bei Narvik 21 Schiffswracks, norwegische, deutsche und britische. Mit einer Gondelbahn fahren wir auf den Fagernesstoppen. Ein herrliches Panorama bietet sich uns, der Ofotfjord, die Berge und zu Füßen die Stadt.

### **Donnerstag 27.07. und Freitag 28.07. nach Bodö**

Der Vormittag ist der Fahrt mit der Ofotbahn vorbehalten. Auf dem Weg zum Bahnhof machen wir einen Abstecher zu Felszeichnungen auf einem Hügel. Wir fahren mit dem Zug bis Riksgränsen. Versehentlich sitzen wir im Hundeabteil. Eine der jungen Frauen uns gegenüber hat einen Schäferhund, die andere einen Schoßhund. In Serpentinaen geht es aufwärts. Aus dem Fenster geht der Blick auf den Rombaken Fjord und das sich anschließende Tal. Erst nach der Rückkehr merken wir an dem erhaltenen Wechselgeld, dass wir in Schweden waren. Wir legen 14.30 Uhr ab, leichter SW-Wind, herrlicher Blick auf die Berge der Ofoten. Dann kräuselt sich achteraus das Wasser eigenartig, ein Schwarm Möwen darüber, wohl ein Fischschwarm, und auch ein Schweinswal lässt seine Rückenflossen sehen. Ich hole die Angel, keine Minute, und ein großer Seelachs ist dran. Der Wind dreht über NW auf NO, ich kann die Genua ausbaumen. Um Mitternacht sind wir am Ausgang des Ofot-Fjords. Bei klarer Sicht sehen wir rechts voraus die Bergketten der Vesterålen und Lofoten, welche ein Kontrast zu unserer Ankunft vor über 1 Monat bei Nebel und Regen. An Backbord liegt die Insel Hamnøy. Von einer Ankerbucht aus könnte man das Haus des norwegischen Schriftstellers und Nobelpreisträgers Knut Hamsun besuchen. Zu Hause lesen wir Bücher von ihm, die unsere Tochter besitzt. Es bleibt bei schwachem Wind und Sonne (ab 3 Uhr), 1/3 der Strecke mit Motor. Bodö erreichen wir erst um Mitternacht, am Außensteg ein bekanntes Boot: „Neika“ aus Schweden.

### **Samstag 29.07. in Bodö**

Morgens legen wir uns gleich um, an unserem Platz war kein Wasserschlauch. Ölwechsel ist dringend fällig, nur kann ich den Ersatzölfilter nicht finden. Glück im Unglück: am Hafen ist ein Volvo Penta Geschäft, das auch sonabendends geöffnet hat. Dann duschen wir, 3 mal Wäschewaschen (Poletter bei der netten Hafen-Hostess), Telefonat mit ehemaligem Kollegen zum 80. Geburtstag, Einkauf und kleiner Stadtbummel mit Guinness-Bier im Piccadilly-Pub beschließen den Abend.

### **Sonntag 30.07. bis Stranden auf Bolga**

Ablegen 10 Uhr, Sonne, der Wind weht um Ost zeitweise bis 15 kn, meist variabel, auch Flaute. Einige Stunden können wir mit Blister segeln, dann mehrfach Motor an und wieder aus. Beeindruckend ist der als Halbinsel vorspringende 600 m hohe Berg Kunna, hier Düseneffekt in der Durchfahrt. Bis zum Svartisen-Gletscher schaffen wir es heute nicht mehr. Um 21.40 Uhr legen wir auf Bolga an.

### **Montag 31.07. in den Holandsfjord: Engen am Svartisen-Gletscher**

Heute ist wieder Sommerwetter, der Wind schwach und von vorn. Fast 4 Stunden Motor, 12.50 Uhr legen wir an einem neuen Schwimmsteg im Holandsfjord an. Im T-Shirt geht's Richtung Gletscher. Die Gletscherzunge vor uns, der Engabreen, scheint auf den Fotos fast bis in den Fjord zu reichen. Wir laufen 1 km bis zum Gletschersee mit Restaurant, dann ca. 2 km um den See, danach eine einstündige Klettertour über abgeschliffene Felsen, vorbei an Spalten, steilen Abschnitten, z. T. gesichert mit Leinen, bis wir das Eis anfassen können. Überall tropft das Schmelzwasser, fließt als Bäche talwärts. Das Eis glitzert in der Sonne, auf der Oberseite sind Staub und Schmutz eingelagert. Svartisen heißt schwarzes Eis, zurecht. Heidi findet ein sauberes Stück Eis, wir lutschen daran. Das gesamte Schneefeld hat mehrere Zungen in verschiedene Richtungen und ist der zweitgrößte Gletscher Norwegens. Diese Wanderung war wohl eines der schönsten Erlebnisse unserer Reise. Den Abend verbringen wir an Bord und haben einen wunderbaren Blick bei untergehender Sonne.

## **Dienstag 01.08. bis Nesna**

Früh herrschen Sonne und Flaute, ablegen 9.30 Uhr mit Motor. Später segeln wir, kommen nur langsam vorwärts. Um 16 Uhr passieren wir den Polarkreis südwärts bei der Insel Vikingen mit dem symbolischen Globus. Heidi hat für diesen Moment wieder eine Flasche Sekt bereit. Sehenswert auch die Insel Hestmannen, der Reitermann, Sohn des Lofoten-Königs Vågakallen aus der Helgeland-Sage. Später will ich noch angeln, Pech: der Pilker verhakt sich am Grund, die Schnur reißt ab. Spät um 23 Uhr erreichen wir Nesna.

## **Mittwoch 02.08. bis Alstahaug**

Duschen ist erst nach 9 Uhr im Clubhaus des Kleinboothafens möglich, vorher Frühstück, dann noch Einkauf u. a. ein neuer Pilker für 100 Kr. Um 12 Uhr ablegen, erst Flaute, angeln bringt erst beim 2. Versuch Dorsch und Köhler. Nachmittags segeln wir mit raumen Wind vorbei an einer Bergkette, den versteinerten 7 Schwestern aus der Sage. In der Anker-Bucht von Alstahaug mit dem Petter-Dass-Museum und Kirche ist eine Holzpier für Ausflugsboote. Ein Kutter legt vor uns an, nur für ½ Stunde, wir warten solange. Um 20 Uhr ist das Museum geschlossen, kein Mensch mehr zu sehen. Dem Pfarrer und Poeten von Helgeland Petter Dass ist hier ein Denkmal gesetzt worden. Wir binden mit langen Leinen an und bleiben die Nacht hier.

## **Donnerstag 03.08. bis Leka**

Nach einem frischen Bad legen wir ab. Heute können wir größere Strecken mit Spinnaker segeln, zeitweise brauchen wir doch den Motor, so bei der engen Durchfahrt von Brønnøysund. Südlich der Stadt ist der berühmte Torghatten mit einem 160 m langen, ca. 25 m im Durchmesser großen Loch quer durch den Berg. Nur ganz kurz im Vorbeifahren sehen wir einen kleinen hellen Punkt. Ein Schiff der Hurtigruten fährt extra in die Bucht auf der anderen Seite. Der Sage nach ist der Torghatten der von einem Pfeil des Hestmannen-Reiters durchbohrte Hut des Königs von Brønnøy. Um 21 Uhr erreichen wir die Insel Leka. Beim Anlegen hilft uns Robin von der SY „Voltair“, den wir später noch näher kennen lernen werden.

## **Freitag 04.08. nach Rørvik**

Vormittags machen wir eine kleine Rundfahrt mit unseren Rädern. Leka bietet mehrere Sehenswürdigkeiten: das Schiffsgrab des Königs Herlaug aus der Wikingerzeit, eine Holzkirche mit berühmtem Altarschrank, ein Gebäude-Museum und ein Naturlehrpfad. Im Süden der Insel gibt es den Felsen Lekamøya, die achte vom Hestmannen verfolgte Jungfrau. Alle sollen versteinert worden sein, als die Sonne aufging. Wir versuchen wieder mit Spi zu segeln, müssen dann jedoch bis 19 Uhr in Rørvik den Motor nehmen. Der Himmel hat sich zugezogen. Ich mache noch einen Rundgang: finde auch hier ein Telemuseum, geöffnet nach vorheriger Vereinbarung, historische Gebäude am Hafen und ein moderner Glaspalast, das Kystkultur Center Norveg. Die Passagiere von gleich 2 Hurtigrutenschiffen vertreten sich die Füße bis zur Weiterfahrt.

## **Samstag 05.08. bis Vingsand**

In Rørvik können wir früh noch Diesel tanken, 57 l für 391 Kr. per Kreditkarte, Verbrauch wieder 1 l/h. Es ist bedeckt, nach 1,5 Stunden Motor kreuzen wir in dem ungeschützten Folla-Gebiet gegen einen leichten SW-Wind meist unter 10 kn. Am späten Nachmittag fahren wir 3 Stunden mit Motor, dann ein Versuch mit Blister, schließlich wieder Motor. Nach 22 Uhr sind wir in Vingsand.

## **Sonntag 06.08. bis Djupfest**

Erst duschen und frühstücken wir, dann ablegen 10 Uhr. Das Wetter ist ähnlich wie gestern, der Wind variabel und schwach, 75% nur Motor, obwohl wir nicht durch den Stocksund sondern weiter außen Slalom durch die kleinen Inseln gefahren sind. Um 21 Uhr legen wir in dem kleinen Molenhafen Djupfest an, ein kurzer Gästeschwimmsteg, eine Fähre zu den Inseln Frøya und Hitra, das Clubhaus ist geschlossen. Nachts und früh morgens kommt der angekündigte Regen.

## **Montag 07.08. nach Trondheim**

Der Regen hört auf, 11 Uhr ablegen. Wind aus SW, wir können bald Segel setzen. Eine Besonderheit ist das rote Kjeungskj Leuchtturmhaus bei Uthaug, es ist eingerüstet. Dann ein kurzes Stück Trondheimsleia, nach 15 Uhr sind wir im Trondheimsfjord. Es kommen Flaute und starker Regen, Motor an. Ich schalte bei der schlechten Sicht das Radar ein. Beim Anlegen 21 Uhr in Trondheim scheint wieder die Sonne. Der Gästeschwimmsteg ist voll belegt, diese Woche ist Fischereikongress und Ausstellung. Auch etliche moderne Trawler liegen im Hafen. Am Kopfende eines anderen Stegs ist an einem Ausleger hinter der uns schon bekannten „Neita“ eine halbe Bootslänge frei. Es ist kein Starkwind, für eine Nacht bleibt nur dieser Platz.

## **Dienstag 08.08. und Mittwoch 09.08 Besichtigungen in Trondheim**

Heute früh sprechen wir mit dem Eigner der „Neita“. Seine Frau war die letzten Wochen an Bord und ist heute früh abgereist, muss noch arbeiten, beide Lehrer. Heimathafen ist Lysekil, die Tochter lebt in Bodö, der Name des Bootes ist auf samisch „Mädchen“, ein Eigenbau aus Kiruna-Stahl. Er legt bald ab, wir können uns verholen. Mit den Fahrrädern geht es ins Zentrum, Touristinformation, dann Festung Kristiansten. Als Attraktion ein Fahrradlift den Berg hoch, dazu Chipkarte ausleihen, ein „Eisen-Schuh“ wird per Seil in einer Führungsschiene hochgezogen. Man sitzt auf dem Rad und muss sich mit dem rechten Bein in dem Schuh abstützen, schieben lassen und vor allem geradeaus steuern. Zuschauer gibt es gratis. Der Start ist ziemlich ruckartig, Heidi stürzt fast, gibt gleich auf. Bei mir klappt es beim 2. Versuch, es ist sehr anstrengend, das rechte Bein steif zu halten. Wenige Meter vor dem Ende verliere auch ich die Kontrolle. Von der Festung dann ein Ausblick auf die Stadt. Hauptsehenswürdigkeit ist der gewaltige Nidarosdom. Die Kirche ist im Laufe der Jahrhunderte mehrfach abgebrannt, große Teile waren lange Zeit Ruine. In der jetzigen Form mit der breiten West-Fassade wurde sie erst in den letzten 100 Jahren nach dem Vorbild englischer und französischer Kathedralen wiederaufgebaut. Hier wurden traditionsgemäß die norwegischen Könige gekrönt.

Neben der Kathedrale liegt der Bischofssitz mit mehreren Museen. In einer Sonderausstellung konnten wir die Reichsinsignien, u. a. die Königskronen, besichtigen, dazu eine ausführliche Übersicht über die Geschichte, die frühere Zugehörigkeit Norwegens zu Schweden, die dänische Herrschaft und die Unabhängigkeit erst ab 1905. Vormittags war hier übrigens die Eröffnung des Fischereikongresses durch den König Harald. Abends, als es in den Straßen ruhiger ist, machen wir eine kleine Tour durch die Stadt. Bei Sonnenuntergang essen wir am Hafen im Freien unter wärmenden Propan-Infrarotstrahlern.

Am Mittwochvormittag geht Heidi noch einmal in den Dom wegen einer deutschen Führung, ich besichtige das Kriegsmuseum. Dann fahren wir einige Kilometer stadtauswärts nach Ringve, dort ist der Botanische Garten und ein altes Gutshaus mit einer sehr beeindruckenden privaten Musikinstrumentensammlung aus mehreren Jahrhunderten. Wir haben sehr großes Glück, kommen gerade rechtzeitig zu einer deutschen Führung, sonst ist nur eine allgemeine Ausstellung zugänglich. Abends noch Abschiedsbesuch auf der „Voltair“, ich helfe mit etwas Motoröl aus, morgen soll Crewwechsel sein. Robin ist aus Worcester in England.

## **Donnerstag 10.08. bis Mageroytuned**

Wir legen kurz nach 9 Uhr ab, bald kommt Wind, frischt tagsüber auf, Richtung von S über W nach N, später kreuzen wir, nur 3 sm Motor. Abends erreichen wir Mageroytuned an der Trondheimsleia, ein altes Gutshaus, jetzt Restaurant und Übernachtungsmöglichkeit, wird von einem Ehepaar aus Trondheim betrieben. Morgen soll ein Blues-Festival mit vielen Gästen starten. Das große Holzsegelboot der Wirtsleute liegt am Steg, Name „Morning Mist“, es kann für Segeltouren gemietet werden, die Eigner selbst haben keine Zeit mehr zu segeln. Wir essen Bacalao und Elch.

## **Freitag 11.08. bis Ringholmen**

Nomen est omen: morning mist, das heißt dichter Nebel. Um 10 Uhr tasten wir uns mit Radar aus der Zufahrt, in der Trondheimsleia scheint bald die Sonne. Stundenlang segeln wir unter Blister, nachmittags Wind mehr von vorn, Genua hoch. Dann angeln wir für das Abendessen: Dorsch, Seelachs, Makrele, Schellfisch, letzterer etwas ganz besonderes. Danach doch noch Motor an, um Ringholmen zu erreichen. Hier hat seit 1990 der Fluglotse Øyvind Jünge sehr erfolgreich auf der Insel ein Restaurant und Sjøhus aufgebaut. Wir wollen nur noch Bier trinken, kommen dabei in ein recht lebhaftes Gespräch. Am Nachbartisch bestellen Norweger Bacalao, die Portion ist sehr reichlich, auch wir dürfen probieren. Hier schmeckte das Gericht aus Klippfisch so gut wie nirgends sonst. In den Gästebüchern lesen wir immer wieder Lobeshymnen.

## **Samstag 12.08. bis Bud**

Heidi wird nachts von stoßartigen Geräuschen wach. Ich denke der Wind drückt uns an den Schwimmsteg und schlafe weiter. Morgens die Ursache: zwischen Bug und Steg klemmt das Seitenteil einer Kabeltrommel, ca. 2 m Durchmesser. Nur mit Hilfe zweier Männer hieven wir das Ding mühsam auf den Steg. Am Boot ist nur etwas Antifouling abgeschuert.

Heute ist es bedeckt, Wind mehr oder weniger schwach aus SW, segeln bringt wenig. Die mit Felsen gespickte Hustadvika, ein ebenfalls berühmtes Seestück, vorbei an Kristiansund und entlang der berühmten über viele Brücken führenden Atlantikstraße, hat heute eine unangenehme Dünung. Selbst ich fühle mich etwas unwohl. Richtig spannend wird die Slalomfahrt am Abend vor dem Hafen Bud. Vor uns am Steg liegt noch ein Nordkapfahrer, die HR „Kanaloa“ vom WaCK aus Berlin.

## **Sonntag 13.08. nach Ålesund**

Für die heutige Distanz legen wir früh vor 8 Uhr ab. Bis Mittag segeln wir unter Spi nach Süden zum Moldefjorden. Für die Stadt Molde nehmen wir uns aber keine Zeit mehr, wir wollen Ålesund erreichen. Dann müssen wir zeitweise kreuzen, mal Düseneffekt von der Seite, eine enge, flache Durchfahrt, um 15 Uhr sind wir in der Jugendstilstadt Ålesund. Es gibt eine neue Schwimmsteganlage, allerdings noch ohne Strom.

## **Montag 14.08. in Ålesund**

Im Servicegebäude braucht man wie in Trondheim jedes Mal ein 10 Kr. Stück zum Öffnen der Tür, es sei denn, der Vorgänger klemmt etwas dazwischen. Wir starten die Waschmaschine. Dann beteiligen wir uns an einer Stadtführung, norwegisch und englisch, leider schwer verständlich, mehr ein Reinfall. Verständlicher für uns ist dann das Jugendstil-Center. 1904 ist Ålesund fast vollständig abgebrannt. Mit solidarischer Hilfe, u. a. auch vom deutschen Kaiser, wurde die Stadt schöner denn je wieder aufgebaut. Auch heute sind die Häuser in einem sehr guten Zustand, weniger das Rathaus, ein unschöner Beton-Plattenbau.

Mittags, wir sind an Bord, kommt die „Aquarius“ aus Sotra in den Hafen, bekannt von der Hinfahrt aus Florø und Måløy. In der zu engen Gasse zwischen den Schwimmstegen wenden sie und schrammen mit dem Heck an unserem Bug entlang. Der Mann entschuldigt sich, ernsthaften Schaden gab es nicht.

Danach wandern wir auf den Aussichtsberg Aksla. Für Fotoaufnahmen war die Zeit nicht optimal, die Stadt lag im Gegenlicht der Sonne. Im angrenzenden Wald findet Heidi Himbeeren, Blaubeeren und ein neues Hobby: bei jeder Gelegenheit ein vierblättriges Kleeblatt suchen.

## **Dienstag 15.08. um Stattlandet nach Silda.**

Ablegen 8 Uhr war für unser heutiges Ziel eigentlich zu spät, oder die innere Route zum Segeln ungeeignet, dann ist das Angeln noch erfolglos, kurz gesagt, die Zeit wird uns knapp. Um 17 Uhr sind wir vor dem Hafen Brisinghaug. Morgen soll Südwind kommen und Regen. Um Stattlandet bis Silda sind es noch 25 sm. Unter Motor mit Groß fahren wir weiter. Der Wind von vorn unter 10 kn dreht immer mit, das Groß lasse ich wegen der Dünung stehen, muss dafür aber „dänisch kreuzen“, d. h. einen längeren Weg fahren. Es wird stockdunkel, gegen 23Uhr liegt das Boot am Steg auf der Insel Silda.

## **Mittwoch 16.08. auf Silda**

Den heutigen Tag verbummeln wir regelrecht. Regen kommt nicht, Wind auch nicht, beider Wschmaschine kommt jemand anders dazwischen, wandern fällt mir schwer, die Knie sind noch lahm von Ålesund. Heidi pflückt Beeren und lässt sich von Mücken stechen, ich verlege an Bord eine Steckdose und fädele eine gerissene Kette von Heidi wieder auf.

## **Donnerstag 17.08. nach Florø**

Heute fahren wir fast nur mit Motor, angeln ist auch mühsam, wir fahren außen um die Insel Bermangelandet, trotzdem kommt erst 6 sm vor Florø für 1,5 Stunden Wind, Ankunft 19 Uhr. Nach uns legt die „Voltair“ an, eine neue Mannschaft ist an Bord. Mit den beiden jungen Crewmitgliedern trinken wir auf der Hafenterrasse ein Bier, zusammen mit John, dem Miteigner, wird es ein unterhaltsamer Abend auf der „Voltair“. John spricht, ebenso wie zuvor Robin, gut deutsch, trotzdem wechseln wir auch mal ins Englische.

## **Freitag 18.08. nach Bulandet**

Heidi sucht noch das Büro des Redningssselskapet auf und bedankt sich für das Hafenhandbuch, das uns viele gute Dienste geleistet hat. Wir erhalten noch Tipps für die Weiterfahrt nach Bulandet und die Bestätigung für brauchbares Wetter. Der Wind, günstig aus NW, entwickelt sich erst im Laufe des Nachmittags bei Sonne 20° C. Spannend werden die Brückendurchfahrt und die Einfahrt in den Hafen. Auf dem Kartenplotter werden nicht alle Einzelheiten des Hafens aufgelöst, und so fahren wir einen Umweg und eine sehr schmale Zufahrt, aber exakt in der Mitte. Der Hafen ist total geschützt, ein neuer Schwimmsteg, neues Sanitärgebäude.

## **Samstag 19.08. Radtour, abends bis Nåra**

Bulandet an der Atlantikküste ist ein Archipel aus vielen kleinen und den größeren Inseln Melvær und Verlandet. Wir fahren alles ab, ca. 30 km. Auch auf Verlandet gibt es im Norden einen kleinen idyllischen Hafen mit Gästesteg, der in keinem Hafenfürer beschrieben wird (gegenüber von Alden, siehe Hinfahrt). Wanderpfade (nur zu Fuß) führen durch eine abwechslungsreiche Natur. Die Wirtin des kleinen Fischrestaurants „Pernillestø“ erzählt von den Winterstürmen. Ihr erster Mann und Sohn sind vor 16 Jahren bei Sturm mit einem Fischkutter gekentert und ertrunken.

Morgen soll es regnen, wir legen 16 Uhr noch ab, anfangs mit Spi, dann frischt es auf. Im Steinsund ist Flaute und Regen. Unter Motor erreichen wir um 21 Uhr N ra, einen kleinen Fischer-Hafen auf Ytre Sula.

### **Sonntag 20.08. nach Fedje**

Gegen Mittag ist der Regen vorbei, wir starten, der Wind ist moderat aus SW, die Sonne kommt, um 16 Uhr sind wir im Kirkev gen auf Fedje. Wir nehmen den Schwimmsteg am Restaurant hinter der Ecke, zwar einfach, doch mit WC und Dusche. Mit den Fahrrädern geht es durch die Heidelandschaft mit kleinen Gehöften und Schafen. Umkehrpunkt ist der Leuchtturm im Süden.

### **Montag 21.08. nach Bergen**

Heute haben wir idealen Schiebewind aus Nord mit Sonne, das richtige Wetter für Bergen. Um 16.30 Uhr sind wir im uns schon bekannten V gen. Als Boot aus Rostock und sogar vom Nordkap kommend sind wir eine Touristenattraktion. Eine ältere Dame aus Bremen fragt: „Dürfen Sie denn auch auf dem Boot schlafen? Ich dachte, Sie müssen abends immer in ein Hotel gehen.“

Auch die „Voltair“ sehen wir noch einmal. Dann geht es zur Standseilbahn, eindrucksvoll wieder der Blick vom Fl oyen, oben ein Rundweg durch den Wald vorbei an einem Bade-Teich. Heidis Passion: vierbl ttriges Kleeblatt suchen, 11 Stück sammelt sie während der gesamten Reise. Der Abendspaziergang f hrt von Brüggen zur Festung. Wie vor 3 Jahren trinken wir im Dubliner Pub ein Guinness-Bier.

### **Dienstag 22.08. bis Bekkjarvik**

Heidi geht früh noch einkaufen: Brot, Fischmarkt, CD mit Musik von Edward Grieg. Ablegen 10 Uhr, die Sonne scheint, aber kein Wind, Motor an. Nachmittags beim Angeln Pech: in einem unbeaufsichtigten Moment verhakt sich der Pilker an einer flachen Stelle, die Leine reißt, und kein Fisch. Bekkjarvik als Zwischenstation ist ein angenehmer Hafen. Am nächsten Morgen noch ein Missgeschick für mich: Heidi hat für 20 Kr. ausgiebig duschen können. Als ich dran bin, lese ich auf der Anleitung für den Münzautomaten: „Ikke trykkes p  Kn bber“ und ich denke, man soll auf den Knopf neben dem M nzschlitz drücken. Ich hören einen Klick, dann kommt nur noch etwas kaltes Wasser aus der Dusche. Bei einem anderen Hinweisschild wird mir später klar: „ikke“ heißt „nicht!“ Aber einen neuen Pilker, den dritten in Norwegen kaufen wir noch.

### **Mittwoch 23.08. nach Haugesund**

Ablegen erst um 11 Uhr und wieder Flaute. Das Angeln ist aber erfolgreich: 9 Makrelen, 1 Seelachs. Nachmittags kommt doch noch Wind, dann die Frage: erreichen wir noch Haugesund, vorher das offene Seegebiet Sletta mit etlichen Untiefen. Mit Motor schaffen wir es, 21.25 Uhr ist es fast dunkel. An der Pier in Haugesund liegt neben uns ein großer Katamaran Lagoon 42 auf Werbe-Fahrt, den wir schon in Bergen gesehen haben und in Stavanger und Egersund wieder treffen.

### **Donnerstag 24.08. Skudeneshavn/Karm y**

Vormittags machen wir einen Stadtrundgang, Museen haben wir inzwischen genug gesehen. Zum Mittagessen kaufen wir 1 kg Reker. Im Karmsund haben wir raumen Wind von 10 kn und etwas mitlaufenden Strom. So sind wir schon 17.30 Uhr in Skudeneshavn, ein idyllischer Hafen mit einer Einfahrt 1 sm lang. Abends wollen wir Bekannte eines Berliner Segelfreundes besuchen. Wir haben keine Straße, nur den Namen und „Haus über dem Hafen“. Dank Heidis kriminalistischer Fähigkeiten finden wir nach 2mal fragen das Haus, leider ist niemand zu Hause. 15 Minuten später kommt uns auf der Straße ein älteres Paar entgegen, Heidi meint: „Das könnten sie sein.“, sie hatte recht. Es wird ein unterhaltsamer Abend

### **Freitag 25.08. nach Tananger**

Bei sanftem Westwind segeln wir bis vor Tananger. Wir angeln zum letzten mal auf dieser Fahrt: 12 Makrelen, sauer eingelegt reichen sie noch mehrere Tage. Im Hafen suchen wir einen Liegeplatz. Am Kopfende des Stegs liegt ein Holländer, vorn und hinten ist je eine halbe Bootsl nge frei. In der Ecke an Servicegebäude ist es zu flach für uns. Schließlich sehen wir vor dem Hotel einen freien Schwimmsteg. Erst später entdecken wir, dass dort eine Tanks ule ist und ziehen das Boot möglichst weit zurück, als ein junges Paar mit einem Boot ca. 40 Fuß tanken will. Nur für „holiday“ sagen sie und staunen, dass wir von Rostock kommen. Wir erklären, wir waren am Nordkap. Ungläubige Frage: „Mit dem Boot?“

Die Liegegeb hren sind am Hotelsteg zwar etwas höher, doch Heidi freut sich über frische Brötchen, die inklusive sind. Vor der Abfahrt f llen wir unseren Tank noch einmal mit Diesel „avgiftfri“.

### **Samstag 26.08. Bus nach Stavanger**

Mit unserem Boot sind wir gestern nicht nach Stavanger gefahren, weil dort auch ein Kongress stattfand, diesmal über Erdölindustrie. Die Busfahrt von Tananger dauert 40 Minuten. Bei Sonnenschein sehen wir Holzhäuser in „Altstavanger“ am Vågen, hören ein Orgelkonzert in der Domkirche, Rundblick von einem ehemaligen Feuerwachturm und dann hochinteressant und informativ das Erdöl-Museum. Dort verbringen wir mehrere Stunden, inzwischen fällt sintflutartiger Regen. In einer Pause zwischen den Schauern suchen wir die Bushaltestelle. Zurück in Tananger ist dort alles trocken. Im Hotel arbeitet eine junge deutsche Kellnerin aus Mecklenburg, Nähe von Rostock.

### **Sonntag 27.08. nach Egersund**

Es ist bedeckt, wechselhafter, in Schauern auffrischender Wind, dann wieder Flaute. Das Sommerwetter ist vorbei. Mehr unter Motor als mit segeln erreichen wir abends im Dauerregen Egersund.

### **Montag 28.08. und Dienstag 29.08. Sturm und Regen in Egersund**

Zwei Tage warten wir ab, noch mal Wäsche waschen, Heidi geht zwischen den Regenschauern einkaufen und schreibt Ansichtskarten, 180 Stück sind es am Ende der Reise. Ich repariere den Heizlüfter, weil vom Ölzeug heruntertropfendes Wasser einen Kurzschluss verursacht hat. Dann beginne ich endlich den Fahrtenbericht vorzubereiten, zunächst alle Orte und Seemeilen in eine Excel-Tabelle eintragen. Dabei finde ich Rechenfehler im Logbuch, die sich über die nächsten Seiten fortpflanzen. Heidi hat Gott sei Dank handschriftliche Notizen gemacht, es wird sicher noch eine Hundearbeit, den Bericht für die Kreuzerabteilung termingerecht fertig zu stellen. Dienstagabend holen wir einen aktuellen Wetterbericht vom Rettungskreuzer: Skagerrak: SW 5, abnehmend 4.

### **Mittwoch 30.08. und Donnerstag 31.08 bis Skagen**

Heute ist zunächst bedeckter Himmel aber kein Wind, im offenen Wasser noch eine unangenehme Dünung. Ab Mittag kommt Wind, zuerst NW dann aus West, zunehmend bis 20 kn. Um 18.30 Uhr haben wir Kap Lindesnes erreicht, es lockert zunehmend auf, die Nacht ist sternenklar und sehr lang. Die Wellen kommen als dunkle Schattengebilde genau von hinten, das Boot hebt und senkt sich, wir segeln absolut trocken. In den Wellentälern verschwindet oft der Horizont, bzw. im Dunkeln die Lichter von Kristiansund und von den vorbeifahrenden Schiffen. Zwischendurch übernimmt Heidi die Wache, ab Morgen frischt es weiter auf, über 25 kn. Wir haben 2 Reffs im Groß, die Fock steht meistens im Windschatten, wir laufen 7 bis 8 kn über Grund, das GPS hat am Ende als Spitzenwert 10 kn registriert. Der Autopilot kann nicht immer Kurs halten, ich nehme die Pinne in die Hand. Wir merken erst, dass die Segelfläche zu viel ist, als ab Skagens Odde halber Wind anliegt. Beim Bergen der Fock, ohne Ölzeug kniend auf dem Vorschiff, werde ich bis zu Gürtellinie nass. Heidi sagt: lass uns in den Hafen fahren. Ich berge auch das Großsegel, der Wind kommt genau von vorn. Bis zum Hafen sind es 4 sm, trotz der Landabdeckung steht bis vor die Hafeneinfahrt eine kurze ganz harte Welle, die Geschwindigkeit geht immer wieder unter 2 kn. Wir brauchen 2 Stunden bis in den Hafen. Die Lehre für mich: ich hätte erst das Groß bergen und dann mit Fock weiter segeln sollen. Damit hätten wir Richtung Schweden ablaufen können. Im Hafen sind die meisten Plätze belegt, etwas ungünstig liegen wir luvseitig am Steg, gegenüber eine größere polnische Yacht aus Trzebiez. Der Skipper staunt, als wir erklären, dass Ziegenort am Oderhaff uns sehr wohl bekannt ist.

### **Freitag 01.09. und Samstag 02.09. bis Kerteminde**

Der Wind hat nachgelassen, das Ablegen geht trotz Enge und auflandigem Wind ohne Probleme. Wir starten mit 2 Reffs, bis zum Mittag können wir ausreffen. Von vorn kommt ein Rahsegler, drei Masten, am Bug kein Name. Dann sehe ich die deutsche Flagge mit Adler, es ist die „Gorch Fock“. Das bestätigt dann der AIS-Empfänger, sie läuft 7,2 kn unter Segel. Nachmittags und abends kommen Regenböen aus SW, jedes mal heißt es einreffen. Diese Nacht wird noch schwärzer, noch länger. Mehrfach passieren Schiffe (Frachter, Tanker, Lotse). Um 2 Uhr liegt der Hafen von Grenaa querab. Dann sehe ich an StB voraus rot über grün und ein rotes Positionslicht direkt auf uns zukommen. Ich habe Wind von Stb, es müsste ein Segler mit raumem Wind von Bb sein, damit ist der andere ausweichpflichtig. Im vorletzten Moment fahre ich eine Wende. Als es hell wird löst Heidi mich ab, ich muss aber wunschgemäß noch den Sonnenaufgang filmen. Tagsüber einige Segelwechsel, Kreuzen am Eingang zum Großen Belt neben dem Verkehrstrennungsgebiet. Es soll wieder Starkwind geben, Kerteminde wäre der geeignete Hafen. Wir wählen den kürzeren Weg hinter der Insel Romsoe, müssen in der engen Durchfahrt mehrfach kreuzen. Erst vor dem Hafen fallen die Segel. Vorher hat uns eine deutsche Hallberg Rassy 42 mit dem widersprüchlichen Namen „Mini“ überholt, ich sehe, wir werden fotografiert. Im Hafen liegen wir später gegenüber. Noch am selben Abend werden uns Fotos der „Libra“ unter Segeln überreicht.

### **Sonntag 03.09. bis Dienstag 05.09. in Kerteminde**

Drei Tage liegen wir fest. Zwar scheint zuweilen die Sonne, aber der Wind heult fast unaufhörlich in den Wanten. Noch mal Wäsche waschen wird nichts, die Wascheinrichtung ist geschlossen. Ich verbringe viel Zeit an Bord: Törnbericht vorbereiten, Heizlüfter noch einmal reparieren, beim ebenfalls ausgefallenen Display des Windinstruments und der Bildstabilisierung des Fernglases bleiben meine Bemühungen erfolglos. Heidi macht Einkäufe und knüpft zu fast allen anderen Seglern am Steg Kontakte. Auch sie bleiben wegen des Wetters im Hafen. Das sind vor allem die Besatzungen der HR „Mini“ aus Flensburg, von denen wir einen Stern-Atlas geliehen bekommen, ein junges Segler-Paar mit einer kleinen Shark 24 aus Kiel, ein Schiffbauingenieur, tätig auf einer Werft für moderne Racer, eine Sekretärin, und dann eine Charter-Mannschaft aus der Schweiz, die eine Woche segeln wollte. Stadtbummel, gesellige Abende, und am letzten Tag der Besuch des Johannes-Larsen-Museums (dänischer Maler) sind noch zu nennen. Heidi wird allerdings zunehmend ungeduldiger, weil mehrere Termine zu Hause (Konzert und Geburtstage) nicht mehr einzuhalten sind.

### **Mittwoch 06.09. bis Spodsbjerg**

Um 6.30 Uhr haben wir leise den Hafen verlassen, endlich geht es weiter. Der Wind erwacht erst im Laufe des Tages, dreht auf SW, anfangs nieseln, schlechte Sicht. Bei der Beltbrücke nehmen wir die große Durchfahrt, dort kurzzeitig mit Motor, zur Westseite hätten wir sonst aufkreuzen müssen. Nachmittags zieht eine Wetterfront durch, Böen bis 28 kn, dabei 2 Reffs. Beim Segelbergen vor dem Hafen von Spodsbjerg fährt ein holländischer Segler unter Motor direkt auf uns zu, erst auf Zuruf dreht er ab. Wir haben keine plausible Erklärung, nehmen im Hafen aber auch keinen Kontakt auf.

### **Donnerstag 07.09. nach Burgtiefe/Fehmarn**

Geduscht haben wir am Vorabend, so können wir 7 Uhr ablegen. Es regnet wiederholt, der Westwind variiert zwischen 5 und 20 kn, eigentlich Sauwetter, wir wollen aber endlich Richtung Heimat. Vor Fehmarn noch ein Ausweichmanöver, ein Wolga-Balt-Frachter nimmt uns als Ziel. Dann rufen unsere Freunde von der „Ariane“ aus Burgtiefe über Kanal 16 an, wo wir wohl sind. Vor der Brücke Fehmarnsund noch eine Regenfront, Groß weg, nur mit Fock segeln wir bis zur Hafenansteuerung. Sigrun und Erich haben ein Empfangskomitee organisiert, im Hafen Blumen und Sekt, wir betreten nach über 3 Monaten wieder deutschen Boden. Abends sind wir zum Essen an Bord der großen Catalina geladen. Erich bezeichnet sein neues Boot selbst als „Omnibus“.

### **Freitag 08.09. Heimkehr in Rostock**

Die Sonne scheint, Wetterbericht: NW 6, langsam abnehmend 4-5. Normalerweise muss man es sich nicht antun, bei jaulenden Wanten aus dem Hafen zu fahren. Heidi ist nicht zu halten, morgen Abend feiert ihr Lieblings-Cousin Fritz in Berlin 65. Geburtstag, sie bestimmt, dass wir fahren. Sigrun fragt beim 2. Frühstück auf der „Ariane“: „Wer ist bei euch eigentlich der Kapitän?“ Ich habe damit kein Problem. Wir sitzen schließlich beide im selben Boot. Wenn es nicht zu verantworten wäre, hätte ich schon mein Veto eingelegt und so kann Heidi sich nachträglich auch nicht beschweren.

Nach der Hafenausfahrt setzen wir nur Fock1, trotzdem werden wir immer schneller, um die 6 kn. Auch die Wellen von hinter werden größer, damit die Fock steht, steuere ich einen leichten Kreuzkurs vor Wind. Um 17 Uhr haben wir die Mole von Warnemünde. Wie versprochen, folgt ein kurzer Anruf per Handy bei Sigrun und Erich und auch bei unserem Sohn in Rostock. Auf der Warnow segeln wir mit Genua ohne Groß, es ist fast zu viel. Genau 18.30 Uhr sind wir an unserem Liegeplatz fest, auf dem Steg wieder ein Empfangskomitee: der Vorstand des Vereins empfängt uns mit Sekt. Dann kommen unser Sohn Martin mit dem 2,5jährigen Enkelsohn Yaron. Der Junge hat Oma und Opa nicht vergessen. Heidi packt ihre Sachen, sie fährt morgen mit dem Zug zum Geburtstag nach Berlin. Ich bleibe in Rostock und werde für morgen als Mitsegler auf dem Kutter des SSVR „Vorwärts II“ ZK 215 für die Regatta um das „Blaue Band der Warnow“ engagiert. Ein Beatzungsmitglied ist ausgefallen, und es ist für mich eine große Ehre, auf einem Boot mitsegeln zu können, dass 1. Plätze bei vielen Regatten und sogar Deutsche Meisterschaften gewonnen hat.