

Segeltörn SY Libra 2011

Heidi und Manfred Brandes, SSV Rostock, Schiffergilde zu Berlin

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

Vorbereitung der Reise

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

- ⤴ Neue AGM-Verbraucher- und Starter-Batterien (außer Batterie für Kühlfach und Kocher)
- ⤴ Neue Schalttafel und diverse Änderungen an der Elektroinstallation, u. a. Notfallbatterie für GPS und Funk
- ⤴ AIS-Blackbox-Empfänger mit USB-Schnittstelle für PC-Navigationsprogramm
- ⤴ Kurzpinne nach hinten, fest am Ruderkopf montiert, für elektrischen Autopiloten (höhere mechanische Regelverstärkung und besseres Kurshalten, mehr Platz im Cockpit bei hochgeklappter Pinne)
- ⤴ Motor: neuer Auspuffschlauch, Thermostat und Dichtung, Zinkanoden, Simmerring Wasserpumpe gewechselt
- ⤴ Neues Großfall im Mast, neues isoliertes Achterstag als Antenne mit Verstärker für Wetter- und Weltempfänger
- ⤴ Probleme mit Dieselkocher; vor der Abreise kaputten Transistor gewechselt
- ⤴ Installation von Windows XP und Navigationsprogramme auf 12 Jahre alten Ersatz-Laptop
- ⤴ Für die in Erwägung gezogene Segel-Region wurden neu beschafft:
- ⤴ Neuer Seekarten-Kombisatz des NV-Verlags Serien 1, 2, 3, 5 mit elektronischen Seekarten auf CD, Update monatlich per E-Mail und Internet
- ⤴ Fehlende britische Imray-Detail-Karten
- ⤴ Segelhandbücher für Irland: East & North, South & West

An Bord waren weiter sämtliche von früheren Reisen vorhandene Seekarten und Handbücher für Deutschland, Dänemark, schwedische Westküste, Norwegen, die Färöer, die Britischen Inseln und die Nord- und Ostseeküste.

Wetterinformationen je nach Verfügbarkeit

- ⤴ NASA Navtex-Empfänger 518 kHz (in UK auf 490kHz), eingestellt auf für Seegebiet zutreffende Station
- ⤴ NASA Weatherman Telex-Empfänger 147,3 kHz DWD, eingestellt auf zutreffende Seegebiete
- ⤴ SAEL WE-FAX 501 für Navtex 518 kHz (nur Wetter), wenn kein programmierter Timer aktiv ist
- ⤴ SAEL WE-FAX 501 mit programmierten Timern für DWD-Telex auf 147,3 kHz, 11039 kHz (deutsch) und 4583 kHz, 7646 kHz, 10100,8 kHz (englisch); Änderung der Timer je nach Seegebiet
- ⤴ SAEL WE-FAX 501 mit programmierten Timern für DWD Fax auf 3855 kHz, 7880 kHz, 13882,5 kHz und Northwood Fax auf 2618.5 kHz, 2618.5 kHz, 8040 kHz, 11086.5 kHz; Bodenwetterkarten per USB zum PC
- ⤴ ZY GRIB-Daten aus dem Internet, wenn WLAN verfügbar bzw. LAN (Hafenamt) oder abgespeichert auf USB-Stick, wenn fremder PC mit Internet nutzbar ist
- ⤴ UKW-Küstenfunkstellen in Norwegen (norwegisch), auf Shetlands, Färöer und in Großbritannien (engl.)

Sa. 21.05. Vom SSV Rostock 54°06'N 12°08'E nach Burgtiefe/Fehmarn 54°25'N 11°12'E 42 sm

Gestern Abend sind wir mit dem Verstauen des Proviantes fertig. Zum Abschied essen wir in der Vereinsgaststätte mit dem engeren Kreis der Familie. Am Morgen verläuft zunächst alles mit Duschen und Frühstück normal. Als wir starten wollen, zeigt das Windinstrument nur noch Null an, keine NMEA-Daten. Beim Ansegeln vor 2 Wochen war noch alles o. k.. Inzwischen hatte ich einige Schaltungsänderungen bezüglich GPS gemacht. Bei der Überprüfung finde ich keinen Fehler. An der Zuleitung zum Windinstrument messe ich mit dem Multimeter die typischen Spannungswerte des Datensignals, also müsste das Instrument defekt sein. Erst nach 10 Uhr legen wir ab. Bis Warnemünde fahren wir Motor. Die Sonne scheint, der schwache Wind kommt direkt von vorn. Mit geschätzten 2 Bft aus Nord segeln wir zunächst parallel zur Küste nach Westen. „Seewind“ hieß es im Wetterbericht. Bei einer ähnlichen Wetterlage sind wir 2007 weiter draußen in der Flaute stecken geblieben, während andere Boote dicht an der Küste entlang segelten. In Höhe Kühlungsborn ziehe ich den Blister hoch und kann direkten Kurs auf Fehmarn nehmen. Nachmittags nimmt langsam der Wind zu und schließlich rauschen wir mit 6 kn dahin. Bei Staberhuk kommt das Regattafeld „Rund Fehmarn“ um die Ecke. Noch vor 20 Uhr legen wir in Burgtiefe an. Erich und Siegrun von der „Ariane“ erwarten uns. Mit zwei weiteren Segelfreunden werden wir zum Essen in ein China-Restaurant eingeladen.

So. 22.05. nach Heiligenhafen 54°22,5'N 010°59,0' E 11 sm

Zum Frühstück sind wir bei unseren Freunden an Bord. Zwei Jahre haben wir uns nicht gesehen. Es gibt viel zu erzählen. Wir wollen heute noch nach Heiligenhafen. Nachmittags soll eine Unwetterfront kommen. Beim Ablegen um 12 Uhr scheint noch die Sonne. Hinter der Fehmarnsundbrücke ziehen schnell Wolken auf. Der Wind nimmt stark zu.

Mit bis zu 7 kn Fahrt geht es durch die Tonnenreihe. Direkt an der Hafeneinfahrt kommen Sturmböen und Regen. Im letzten Moment habe ich die Segel unten. Am dritten Steg ist vorn ein Platz mit grünem Schild. Wenige Minuten später ist das Boot fest und dann der Spuk zunächst vorbei. Erst am Abend regnet es intensiver. Ich nutze die Zeit, das Windinstrument zu überprüfen. Wir sind entschlossen, morgen am Montag bei SVB telefonisch ein neues Instrument zu bestellen und hierher schicken zu lassen. Dann kommt mir die Idee, die Windgeberdaten unter Umgehung des Datenmultiplexers für die GPS-Signale direkt an das Windinstrument zu schalten. Die Windanzeige ist wieder da, das Instrument also nicht defekt. Meine nächste Idee ist, das Windinstrument nicht symmetrisch anzusteuern, sondern wie die parallel geschalteten Geräte für AIS und DSC-Funk auch unsymmetrisch gegen Erde. Welch Wunder, die Anzeige ist auch da. Damit arbeitet alles wunschgemäß: die Daten von wahlweise zwei GPS-Empfängern und die Winddaten werden im Multiplexer kombiniert und an die Autopiloten, AIS-Empfänger, DSC-UKW-Funkgerät mit Notrufsfunktion, Windanzeige, auch für wahren Wind, GPS-Tochterinstrument im Cockpit und PC mit drei Navigationsprogrammen weitergeleitet. Möglicherweise war die Belastung durch die Parallelschaltung zu hoch, die Signalamplitude nur zu klein.

Mo. 23.05. nach Søby auf Ærø 54°56,5'N 010°15,6'E 65 sm

Der Wetterbericht besagt SW 4 bis 5 Bft, richtige Richtung für uns. Noch in der Marina von Heiligenhafen setzen wir Segel. Die Sonne scheint. Zunächst geht es Kurs Flüggesand, vorübergehend mit einem Reff. Hier entscheiden wir uns, Richtung Kleiner Belt weiter zu segeln. 1999 im zweiten Jahr mit der Libra sind wir rund Fünen gesegelt, sonst immer durch den Großen Belt oder den Sund gen Norden. Tagsüber wird der Wind schwächer, ich setze die Genua, später den Blister. Abends legt der Wind wieder zu. Morgen soll Starkwind sein. Als sicheren Hafen wählen wir Søby auf Ærø. Es ist spät nach 21 Uhr, als wir festmachen.

Di. 24.05. Hafentag in Søby

Früh kommt der Hafenmeister. Er akzeptiert meine Angabe Bootslänge 9 m und begnügt sich mit 100 Kronen pro Nacht. Am Vormittag holen wir Geld und kaufen ein. Nachmittags ziehen Schauerfronten durch. Eine Wanderung zum Leuchtturm fällt aus. Ich installiere auf meinem alten Reserve-PC das Navigationsprogramm Fugawi, um auch damit die Wegpunktverwaltung des Garmin-GPS zu organisieren.

Mi. 25.05. nach Fynshav 54°59,5'N 009°59,2'E 16 sm

Auch heute ist noch Starkwind, aber die Sonne scheint. Nachmittags entschließen wir uns, abzulegen. Draußen sind es dann über 20 kn Wind aus West. Mit 2 Reffs und kleiner Selbstwendefock kreuzen wir gegen an. Dazu setzt Strom von vorn. Weiter voraus ist bis zum Abend kein passender Hafen mehr zu erreichen. Um 17:30 Uhr fahren wir gegenüber in Fynshav auf Als ein. Das Liegegeld von 130 Kronen inklusive Strom bezahlt man einfach in einem Briefumschlag. Dusch-Poletter gibt es am Automaten für 7 Kronen oder für 1 €.

Do. 26.05. nach Middelfart auf Fynen 55°29,5'N 009°43,5'E 34 sm

Der Wind ist umgesprungen auf Südost, die richtige Richtung für uns. Als wir 9:30 Uhr ablegen, hat es schon aufgefrischt. Zunehmend 5 bis 6 Bft sagt der Wetterbericht. Die haben wir bald. Ich habe gleich 2 Reffs eingezogen. Zwei Stunden später berge ich das Groß. Nur mit Normal-Fock jagen wir mit 7 kn durch den schmalen Årø Sund bei 1,8 kn mitlaufendem Strom. Gegen 15 Uhr biegen wir ab durch den Fænø-Sund in den Yachthafen Middelfart. 34 sm bei durchschnittlich 6 kn Fahrt sind genug für heute, zumal jetzt wiederholt Schauerböen durchziehen. Die Hafengebühr von 130 Kronen bezahlt man an einem Automaten. Ich hole meine EC-Karte und mache den Weg noch einmal. Zum Duschen muss man gegen Pfand eine Chipkarte lösen und aufladen. Zutritt zum Servicegebäude hat man nur mit der Karte. Ich bin frustriert und spare mir das. Zum Glück ist auf der Mole ein immer offenes Toilettengebäude.

Fr. 27.05. nach Juelsminde auf Jütland 55°43'N 010°01'E 24 sm

Beim Ablegen 9:40 Uhr scheint zunächst die Sonne. Der Wind immer noch 5 bis 6 Bft kommt aus SW. Hinter der Insel Fænø und bei den Brückendurchfahrten vor Fredericia ist es moderater. Heute ist der Strom mit 1 bis 2,5 kn gegen uns. Am Ausgang des Kleinen Belt kommt uns ein Regattafeld entgegen, „Rund Fynen“. Wie wir später per SMS erfahren, segeln dänische Bekannte bei ihren Freunden mit. Wir haben sie vor 2 Jahren in Sæby kennen gelernt. Sie wohnen bei Juelsminde. Leider fällt ein Treffen dort aus, weil wir dann schon weiter sind. Es beginnt zu regnen. Um 15 Uhr legen wir in Juelsminde an. Auch hier ist wieder ein Bezahl-Automat. Die Hafengebühr beträgt sogar 135 Kronen ohne Strom und Duschen. Ich bezahle mit Visakarte und leiste uns eine Chipkarte. Wenn man beim Duschen die Karte gleich wieder aus den Schlitz zieht, reicht der abgebuchte Betrag für eine schnelle Dusche, sonst noch einmal einstecken. Nur mit dem Strom haben wir Probleme, scheinbar ist die Karte defekt. Nachdem wir diese am Automaten umgetauscht haben, stellt eine hilfsbereite Dänin fest, dass eine Steckdose noch ein Guthaben von 6 kWh hat. Das verbrauchen wir bis zu unserer Abreise nicht. Beim „Verkauf“ der Chipkarte, spuckt der Automat das Guthaben in 20 Kronen Münzen aus. Wie ich hier kapiere, nimmt er zum Bezahlen auch Bargeld. Nachdem ich gelernt habe, mit dem Automaten umzugehen, ist es in den nächsten Häfen nicht mehr so aufregend, nur jedes Mal wird es teurer. Im Hafen liegt ein kleines deutsches Boot mit Berliner Registrier-Nummer. Das Rentner-Ehepaar Eberhard und Hannelore haben ihr Boot in der Schlei, bleiben meist in dänischen Gewässern. Abends sind wir bei ihnen an Bord und tauschen Erfahrungen aus.

Sa. 28.05. Hafentag in Juelsminde

Das Wetter ist wechselhaft und immer noch sehr windig, wir bleiben noch. Heidi macht Einkäufe, ich befasse mich mit dem Ersatz-Computer, ein über 10 Jahre alter Laptop. Zu Hause hatte ich trotz der geringen Speicherkapazität und schwachen Prozessorleistung Windows XP und das Navigationsprogramm Open CPN installiert. Zu dem neu gekauften Sportbootkartensätzen des NV-Verlages werden CDs für Rasterkarten in einem neuen BSB-Format mitgeliefert, die aber nur mit einem eigenen Navigationsprogramm laufen. Die alten Versionen liefen auch mit dem Programm Fugawi.

Damit hatte ich in den vergangenen Jahren eine Reihe meiner Papierseekarten selbst eingescannt und kalibriert. Leider passt jetzt nichts mehr zusammen. Trotzdem habe ich heute hier Fugawi auch auf dem alten Computer installiert, die Kartendateien über einen USB-Stick geladen. Meine umfangreiche Wegpunktsammlung kann ich mit dem Garmin-GPS nur mit Hilfe von Fugawi austauschen. Für die Weiterfahrt habe ich vorsorglich neue Wegpunkte eingegeben. Trotz elektronischer Seekarte fahre ich längere Kurse nach Wegpunkten, weil der Autopilot dann vom GPS gesteuert werden kann. Abends sind Hannelore und Eberhard bei uns an Bord. Wir zeigen mit dem Bordfernseher den Videofilm über unsere Reise letztes Jahr nach Island.

So. 29.05. nach Grenå 56°24'N 010°55'E 55 sm

Wir legen 8:30 Uhr ab, haben moderaten Wind aus SW, also von achtern. Streckenweise kann ich die Genua ausbaumen. Wir segeln westlich an Samsø vorbei. Nachmittags frischt es auf. Wir segeln „Schmetterling“ platt vor Laken. Zeitweise segeln wir mit 7 kn, das GPS hat einen Spitzenwert von 8,8 kn registriert. Vielleicht hat der Wind gedreht oder ich habe am Autopiloten den Kurs etwas geändert: plötzlich knallt es, das Großsegel steht back. Die Bullentalje verhindert, dass der Großbaum herumkommt. Mit einer 360°-Drehung komme ich wieder auf Kurs. Am Mast sind zwei Rutscher des Großsegels gebrochen. Erst am nächsten Tag sehe ich, dass oberhalb der Verstärkung für das 2. Reff auch ein 10 cm langer Riss in dem vielleicht 20 Jahre alten Segel ist. Beim Vorwindkurs unterschätzt man oft die wahre Windstärke. Das Reffen macht auch mehr Arbeit als am Wind, weil man das Boot erst in den Wind drehen muss und so unterlässt man es dann leichtsinniger Weise. Einige Zeit später sehen wir zwei oder drei Schweinswale achter aus. Gestartet sind wir bei Sonne, am späten Nachmittag regnet es. Beim Segelbergen vor dem Hafen Grenå blockiert ein Bruchstück der gebrochenen Rutscher ein Teil des Großsegels. Kurz vor 19 Uhr haben wir angelegt. Noch abends montiere ich Ersatzrutscher. Auch hier ist ein Bezahl-Automat, pro Tag 150 Kronen Liegegebühr. Mit Pfand für die Chipkarte und Guthaben werden 250 Kronen abgebucht. Strom gibt es direkt aus der Steckdose.

Mo. 30.05. nach Sæby 57°20'N 10°32'E 60 sm

Heute sind wir um 8:30 Uhr schon aus dem Hafen. Die Sonne scheint, der Wind kommt weiter von hinten, zunächst aus SW, nachmittags aus SE meistens 10 bis 15 kn. Mittags fahren wir bei Flaute fast zwei Stunden mit dem Motor. Vorher konnten wir eine Stunde noch den Blister nutzen. Ansonsten segeln wir Groß und Genua, zeitweilig mit Spibaum ausgebaumt. Auch heute kommen gegen Abend Wolken auf, zeitweise Nieselregen. Morgen soll Starkwind kommen. Um 20:30 Uhr laufen wir in Sæby ein. Das Großsegel bergen wir erst im Vorhafen, draußen war es etwas kabbelig. In der hintersten Ecke des Hafens ist ein Platz gerade ausreichend für unser Boot. Ich will davor um 180° drehen. Es wird etwas eng. Leider wirkt der Radeffekt in die falsche Richtung und auch der Wind bremsst die Drehung. Ich gebe kräftig Gas vor und zurück, muss mich dabei bücken und kann schlecht nach vorne sehen. Heidi ist am Bug, ruft laut bloß „Manfred!“, dann sehe ich sie nicht mehr. Ich bekomme das Boot längsseits, gehe nach vorn, Heidi hängt an der Festmacherleine im Wasser. Während ich das Boot mittschiffs anbinde, schwimmt sie mit aufgeblasener Schwimmweste außen herum zur Badeleiter. Heidi war auf den Anker gegangen und hat das Boot abgedrückt. Sie hat sich jedoch nicht richtig festgehalten und ist abgerutscht. Im Hafenwasser treibt Öl an der Oberfläche. Während ich das Boot richtig festbinde, zieht sie sich um. In der Tasche hatte sie ihr Handy. Im Wasser surrte es. Jetzt ist es tot, nicht mehr zu retten, obwohl ich es öffne und trockne. Von unserem Enkelsohn haben wir ein älteres Ersatzhandy mit. Nach dem Umtausch der SIM-Karte muss Heidi sich erst umgewöhnen. Abends spülen wir die nassen Sachen noch, am nächsten Tag nutzen wir die Waschmaschinen und Trockner auch für unsere restliche Wäsche. Der Automat verlangt hier für unsere Bootsgröße sogar 170 Kronen, statt dessen sind Strom und Duschen inklusive. Die Abbuchung zu Hause sind 46,58 €.

Di. 31.05. Hafentag in Sæby

Heidi besucht die uns vom Aufenthalt vor 2 Jahren bekannte Bernsteinschleiferei mit Ausstellung und Verkauf. Sie kommt nicht umhin, sich nach dem gestrigen Schock als Trost zwei Anhänger auszusuchen. Außerdem macht sie notwendige Einkäufe. Ich habe abends das Großsegel noch abgeschlagen. Im Hafenhandbuch hatten wir gelesen, in Frederikshavn 5 sm weiter gibt es einen Segelmacher. Heidi wollte gestern aber nach Sæby, und es war schon recht spät. Ich spare mir eine aufwendige Fahrt dorthin. Da wir heute sowieso bleiben, mache ich mich daran, das alte Segel von Hand zu nähen. Ich habe ein passendes Stück Segeltuch mit, dazu allerdings recht dünnes selbstklebendes Segeltape. Beides wird zweiseitig übereinander geklebt. Mit Segelgarn nähe ich Zickzack in groben Stichen mehrfach über den Riss hin und her. Dann schlage ich das Segel wieder an. Im letzten Jahr hatte ich das neuere Segel genutzt, das wollte ich in diesem Jahr lieber schonen, sonst habe ich irgendwann zwei alte Segel.

Mi. 01.06. und Do. 02.06. nach Fjällbacka 58°36'N 011°17'E westschwedische Küste 83 sm

Wir haben immer noch frischen Wind aber auch Sonne. Die Vorhersagekarten im Internet besagen für die weiteren Tage nur westliche Winde, mitten im Skagerrak die höchsten Windstärken. Wir haben keine Chance, um Skagen herum direkt Richtung Kap Lindesnes zu segeln. Bleiben wollen wir auch nicht, legen nachmittags nach 15 Uhr ab. Mit zwei Reffs segeln wir bei halbem Wind zügig nordwärts mit 5 bis 6 kn. Abends 20 Uhr geht es vorbei an Skagens Rev in den Skagerrak. Kurz vorher kommt uns ein Schlepper entgegen mit einer riesigen Ölbohrplattform im Anhang. Außerdem liegen hier etliche Schiffe vor Anker, zwischen denen wir Slalom segeln. Um 22 Uhr versinkt die Sonne. Um Mitternacht werde ich hundemüde. Heidi übernimmt die Wache. Gegen 3:30 Uhr wird es langsam wieder heller. Heidi weckt mich. Ein riesiges Regatafeld jagt uns hoch am Wind entgegen. Ich erkenne norwegische Segelnummern. Später erfahren wir, dass in Oslo das Skagen-Race gestartet wurde. Heute ist Himmelfahrt. Schon am Abend hatten wir etliche Segelboote Skagen ansteuern sehen. Sie kamen von Osten aus Schweden und von Norden aus Norwegen. Gott sei Dank sind wir dort nicht „eingesperrt“ worden. Leider hat sich der Himmel bezogen, es gibt etwas Nieselregen. Auf dem

Skagerrak haben wir den nördlichen Kurs beibehalten. Um 4 Uhr erreichen wir den Wegpunkt am Eingang zu den Schären nach Fjällbacka. In schneller Fahrt geht es immer dichter vorbei an den Felseninseln. Diesen Weg haben wir 1992 mit einer in Skive am Limfjord gecharterten Dehler 34 auf dem Weg nach Oslo schon einmal genommen und sind bei Gewitter im Hafen von Fjällbacka eingelaufen. Dort suchten wir damals krampfhaft einen freien Platz. Auf dem Weg erkennen wir die meisten markanten Stellen wieder, nur erscheint mir diesmal alles weniger gewaltig. Früh morgens 5:30 Uhr finden wir einen Platz am Gästesteg, auch eine offene Toilette und Dusche. Erst am Abend erfahren wir von anderen Seglern einen Zugangscode für die komfortableren Sanitärräume. Die blechernen Anschlusskästen für Strom nehmen wir nicht für voll. Sie sind mit einer Schnur zugebunden, keines der anderen Boote hat ein Kabel ausgebracht. Wir holen erst mal versäumten Schlaf nach. Nach dem Mittag ist wieder Sonnenschein. Wir gehen durch den kleinen idyllischen Ort. Eine Büste erinnert an die Schauspielerin Ingrid Bergman. Nach ihrem Tod 1982 im Alter von 67 Jahren wurde ihre Asche hier vor ihrer Lieblingsinsel Dannholmen verstreut. Durch eine kleine Schlucht und über Treppen steigen wir auf ein Felsplateau oberhalb des Hafens mit einer herrlichen Aussicht über die vorgelagerten Felseninseln. Vor 19 Jahren, 2 Jahre nach der Wiedervereinigung, waren wir auch hier oben. Damals gab es keine Treppe. Wir sind einen halsbrecherischen Weg hochgeklettert. Nach der Rückkehr liegt eine Najade mit schwedischer Flagge bei uns längsseits. Es sind zwei dänische Männer, die das Boot von schwedischen Freunden geliehen haben. Mit an Bord sind eine Tochter und deren Cousine. Wir haben abends ein anregendes Gespräch. Am nächsten Morgen legen sie ab, noch bevor auch wir soweit sind. Das Hafengeld von 250 Kronen kassiert abends eine junge Frau.

Fr. 03.06. und Sa. 04.06. nach Kristiansand 58°08,5'N 008°00'E 150 sm

Kurz nach 9 Uhr bei strahlender Sonne legen wir ab und segeln bei leichtem Wind in Schlangenlinie durch die Schären nordwärts. Nur an ungünstigen Stellen nehmen wir kurzzeitig den Motor. Dann wird es lebendig. Vor allem Motorboote begegnen uns, aber auch die meisten Segelboote motoren. Am frühen Nachmittag sind wir querab von Strömstad, segeln östlich der Kosterinseln. Wir wollen das gute Wetter nutzen, queren in Richtung Westen den Ausgang des Oslofjords. Abends um 22 Uhr erfasst uns der küstenparallele süd-norwegische Strom. Zu Hause hatte ich in einer Information des NV-Verlages darüber gelesen, und auf Fehmarn hat uns unser Freund Erich eine Kopie mitgegeben. Mit anfangs 1 kn, dann bis zu 2 kn werden wir mitgenommen. Leider schläft der Wind ein. Die ganze Nacht läuft langsam der Motor. Am Ende hat uns der Strom 14 sm zusätzlich vorwärts gebracht. Der Wind kam gestern zuerst aus West, später NW, jetzt dreht er auf SW bis S, wir müssen kreuzen. Ab 11 Uhr frischt es zunehmend auf. Ich wechsele die Fock und ziehe 2 Reffs ein. Um 14:30 Uhr steuern wir nach Lillesand ein, lassen den Hafen aber an Stb. Bei Sonnenschein und Wind direkt von vorn fahren wir mit Motor gemächlich durch die Blindleia. Pausenlos jagen Motorboote in beiden Richtungen an uns vorbei, überholen an den engsten Stellen. Es ist Wochenende, die Norweger sind im Geschwindigkeitsrausch. Dieser Weg ist wieder eine Erinnerung für uns. 2003 auf dem Rückweg von Bergen sind wir hier gefahren. Es war mit Papierkarten navigatorisch sehr aufregend. Jetzt haben wir Kartenplotter. Kurz vor 20 Uhr erreichen wir den Gästehafen von Kristiansand. Unterwegs hatten wir nach einem Ankerplatz Ausschau gehalten, jedoch nichts gefunden. Meistens war es zu tief, oder es erschien uns zu eng. Wo irgend möglich sind Häuser und private Anleger gebaut. In Kristiansand ist der innere Hafen durch eine Motorbootmesse belegt. Wir können ganz außen an einen Schwimmsteg längsseits gehen. Dort mussten wir vor 8 Jahren unter Segel anlegen, weil im Lysefjord der Auspuffschlauch geplatzt war und der Magnetschalter des Anlassers durch eingedrungenes Wasser blockierte. Die Toiletten am Hafen können wir benutzen, zum Duschen braucht man Poletter. Der Kiosk, der sie verkauft, ist aber geschlossen, und so konnten wir auch keine Hafengebühr bezahlen. Geld habe ich abends noch vom Bankautomaten geholt. Bekommen habe ich 3000 Kronen. Maximal wurden 5000 Kronen angezeigt, dabei kam jedoch die Anzeige: „Ihre Bank gestattet diese Transaktion nicht“. Vor einigen Jahren hatte ich dann frustriert einen anderen Automaten gesucht.

So. 05.06. nach Farsund 58°05,5'N 006°48'E 48 sm

Wir wollen hier schnell weg. Um 9 Uhr legen wir bei klarem Himmel ab. Der Wind kommt frisch aus NE, später direkt aus Ost. Der Wetterbericht besagt für den Skagerrak zunehmend 3 bis 5 Bft, für Utsira ab Kap Lindesnes 5 bis 6 Bft langsam abnehmend. Zunächst setze ich nur die Kreuzfock, dann zusätzlich das Groß mit 3 Reffs. Damit segeln wir moderat 5 bis 6 kn. Als der Wind direkt von achtern kommt, baume ich die Fock aus. Nachmittags gleich hinter der Einfahrt nach Mandal, nimmt der Wind plötzlich kräftig zu. Ein zurück gibt es nicht mehr. Erst vor einer Woche hatten wir bei diesem instabilen Kurs schlechte Erfahrungen gemacht. Direkt voraus liegt Kap Lindesnes. Der Kap-Effekt kann noch mehr Wind bringen. Außerdem ist dort eine mit 25 m deutlich flachere Stelle, sonst sind es oft weit über 100m. Das kann den Seegang verstärken steht im Handbuch. Nachdem eine Felseninsel achter aus ist, drehe ich im freien Wasser das Boot bei, d. h. ich steuere es vorsichtig in den Wind. Vorher musste der Spibaum weg und die Fock hinter das Groß geholt werden. Der Autopilot steht auf Standby, die Pinne bleibt auf Anluven eingeschlagen. Das Groß flattert, ich kann es bergen, während das Boot mit dem Bug schräge zum Wind langsam vor sich her treibend liegen bleibt. In aller Ruhe binde ich das Großsegel fest, der Baum ist durch Schot und Bullentalje fixiert, kann also nicht hin und her schlackern. Die Fock hole ich auch runter und mache sie mit angebundenen Gummistrops am Seezaun fest. Dann hole ich die kleinere Fock 2 hervor, schlage Stagreiter und Fockschot an, ziehe sie hoch. Ich steuere wieder auf Vorwindkurs. Wir segeln jetzt 1 kn langsamer, dafür ruhig und sicher. Inzwischen sind von hinten größere und schnellere Boote aufgekommen. Am Kap selbst ist der Wind dann doch schwächer und dahinter wird es zunehmend ruhiger. Morgen wird weiter Starkwind sein. In Kristiansand war am Hafenkiosk ein Monitor mit Wetterbericht, wonach es den kommenden Tag regnen soll. Um 18 Uhr biegen wir nach Farsund ein. Dort liegen wir wie vor einem Jahr sicher, haben allen Komfort und zahlen kein Liegegeld. Allerdings kostet das Duschen mit 30 Kronen ein mehrfaches als anderswo, Waschmaschine und Trockner 40 Kronen und nachts bis morgens 9 Uhr ist leider alles abgeschlossen. Beim Anlegen

hilft uns ein holländisches Ehepaar. Sie haben uns überholt und kurz vorher angelegt. Heidi nimmt die weitere Kommunikation auf. Abends sitzen wir noch länger zusammen. Die Frau bekundet wenig Interesse am Segeln. In Stavanger wird ein Freund das Boot übernehmen. Am nächsten Tag sehen wir sie kaum, und als wir 2 Tage später weiter segeln, fahren sie mit Motor.

Mo. 06.06. Hafentag in Farsund

Direkt am Gästehafen ist ein Supermarkt zum Einkaufen. Für eine Waschmaschine haben wir schon wieder schmutzige Wäsche. Ich beschäftige mich etliche Stunden mit meinen beiden Laptops. Der alte ist doch recht langsam. Ich muss jetzt alle neuen und geänderten Wegpunkte auf den anderen übernehmen und habe dann die alten Punkte alle doppelt. An dem Navigationsprogramm Open CPN probiere ich verschiedene Einstellungen, um die Übersichtlichkeit zu verbessern. Heidi besorgt in der Touristinformation, die schon geschlossen hatte, die Zugangsdaten für das Hafens-WLAN. Damit komme ich ins Internet, kann mich über Wetteraussichten informieren. Noch in Berlin hatte ich das Programm ZY GRIB heruntergeladen, mich damit aber noch nicht richtig vertraut gemacht. Erst hier kapiere ich, wie einfach es zu handhaben ist. Bei entsprechender Einstellung bekommt man für bis zu einer Woche im Voraus Wind- und Wetterdaten für ein beliebig wählbares Gebiet heruntergeladen und in einer Karte dargestellt. In den nächsten Tagen sind die Bedingungen für eine evtl. Überfahrt zu den Shetlandinseln nicht sehr günstig. Alle 2 bis 3 Tage ziehen neue Tiefs von Westen heran. Wie sich später zeigt, sind die Vorausberechnungen gegen Ende des Zeitraums doch recht ungenau. Trotzdem sind die Informationen weit aufschlussreicher als die verbalen Telex-Informationen des DWD. Eine große Hilfe für unsere Überfahrten zu den Färöern und nach Island waren die normalen Isobaren-Karten vom DWD und Northwood, empfangen über Kurzwellen mit meinem Wetterdecoder. Den Wind muss man sich daraus aber selber ableiten. Es werden zwar auch Karten mit Windpfeilen gesendet, die Auflösung ist so schlecht, dass sie wenig nützen.

Di. 07.06. in den Rekefjord 58°20'N 006°16'E 41 sm

Wir nutzen ein eintägiges Wetterfenster, bevor wieder ein Regentag mit diesmal Schwachwind angesagt ist. Um 11 Uhr haben wir abgelegt, ziehen gleich die Segel. Bei zunächst bedecktem Himmel ist der Wind draußen stärker als im Hafen vermutet und kommt leider von vorn. Die Genua muss gleich wieder runter. Wir kreuzen vorbei an Lista und laufen nach 20 Uhr in den uns auch vom Vorjahr bekannten kleinen Rekefjord. Man liegt sehr geschützt, hat eine durchgängig geöffnete Toilette, Dusche und Strom, in einer Ecke auch einen Wasserschlauch. Dazu in diesem Jahr drei statt zwei Leihfahrräder. Alles ist kostenlos. Vor uns ist ein großes Boot mit zwei Roll-Vorsegel und britischer Flagge eingelaufen und liegt vorn am Steg. Wir wissen, dass auch hinten Platz ist. Kurz nach dem Anlegen kommen die Segler, Mann und Frau, von einem Rundgang zurück und begrüßen uns ausgesprochen freundlich. Heidi unterhält sich noch mit ihnen, während ich das Boot aufläre. Am nächsten Morgen wollen sie weiter. Beim Abschied frage ich, woher sie kommen und nach dem Heimathafen. Sie sagen aus Stockholm, wollen zu den Shetlandinseln und Fair Isle und müssen das Boot in einem Monat in Oban in Schottland übergeben. Das Boot ist britisch, deshalb die Flagge. Sie sind Schweden, also keine reservierten Engländer. Als Heimathafen lese ich beim Ablegen: Portsmouth. Wenige Stunden später liegt wieder ein großes Boot mit zwei Rollvorsegeln an der gleichen Stelle. Es sind jedoch Hamburger, die vom nahen Kirkehamn herübergekommen sind.

Mi. 08.06. Hafentag im Rekefjord

Den ganzen Tag ist es bewölkt, der Regen kommt erst gegen Abend. Heidi fährt mit dem Fahrrad 2 km nach Hauge, Verwaltungsstadt von Sokndal. Sie kauft ein. Vor einem Jahr hatten wir den noch recht jungen deutschen Kantor der dortigen Kirche kennen gelernt. Jetzt ist er leider im Urlaub in Amerika. Ich arbeite am Boot, bringe an den Backskistendeckeln hakenförmige Riegel an, die unser Sohn in Rostock angefertigt hat. Vor der Abreise hatte ich es nicht mehr geschafft. Seit Jahren steht die Verriegelung in der Liste der zu erledigenden Arbeiten, nur habe ich immer wieder über eine einfache Lösung nachgedacht. Jetzt wollte ich das endlich erledigen, weil bei Autopilotbetrieb erhebliche Kräfte über die Aufnahme-Buchse auf die Deckel einwirken. In diesem Jahr habe ich eine Art Kurzpinne am Ruderkopf nach hinten angebracht, wodurch die Steuerwirkung verbessert werden soll. Dabei sind die Kräfte größer aber der Weg der Schubstange kürzer. Dadurch sind die Einschaltzeiten des Elektromotors kürzer und der Stromverbrauch u. U. sogar geringer. Bei dem neuen Raymarine SPX-5 mit Gyro-Sensor muss nur die Steckerbuchse des Motors umgepolt werden. Mein ältester Pinnenpilot Navico TP300CX lässt sich zwischen Bb- und Stb-Montage umstellen. Kurs- und Windsteuerung funktionieren an der Kurzpinne, nur bei der Wegpunktsteuerung fährt die Schubstange total ein. Ich hielt das für einen Programmfehler und habe auf der gegenüberliegenden Seite eine Buchse angebracht. Jetzt entfällt die Umschaltung für die andere Montageseite. Überrascht war ich, als die Wegpunktsteuerung trotzdem nicht geht. Erst dann kam die Erkenntnis, dass der eingebaute Fluxgate-Kompass um 180° zur Fahrtrichtung gedreht ist und egal ob Bb- oder Stb-Montage versucht der Autopilot das Boot in die entgegengesetzte Richtung zu drehen. Die Wegpunktsteuerung geht also nur in der üblichen Art der Steuerung mit der normalen Pinne. Das hat leider den Nachteil, dass diese ungewollt hochklappen kann. Dabei ist mir im letzten Jahr der Plastikknopf an der Schubstange gebrochen. Das war ein weiterer Grund für den Umbau in diesem Jahr. Beim Fahren unter Autopilot kann ich jetzt die Pinne hochklappen und habe das Cockpit frei. Bei der gestrigen Fahrt war der TP300CX bei einer Wende plötzlich eingefahren und reagierte nicht mehr. Erst heute sehe ich den Grund: einer der Druckknöpfe hat sich mechanisch verklemmt und ist fest eingedrückt. Das ist schnell behoben, alles wieder o. k. Aber auch der SPX-5 machte Probleme, reagierte bei Kursänderungen nicht mehr richtig. Ich mache einen Total-Reset und muss alle Parameter neu einstellen. Im Hafen scheint wieder alles richtig zu funktionieren, doch beim Einschalten sehe ich eine sonst nicht bemerkte Fehlermeldung: „NO PILOT“. Im Handbuch steht: Keine Daten vom Kurscomputer, Verdrahtung prüfen. Ich finde keinen Fehler, mache noch mal Reset, kein Erfolg. Später beim Segeln steuert er wieder, nur die Kompass-Korrektur mit Boot-

Kreiseln bei ruhigem Wasser und der Auto-Learn-Prozess müssen wiederholt werden. So bin ich an den Hafentagen ständig mit Problemen beschäftigt, die im Nachhinein oft gar keine sind.

Do. 09.06. und Fr. 10.06. zum Kviturdspollen 60°16'N 005°15'E mit dem Bergener Segelclub 143 sm

Wir legen um 10 Uhr ab, haben wenige Wolken am Himmel und angenehmen Wind aus W. Nach kurzem Holeschlag können wir durchgängig hoch am Wind segeln. Nachmittags um 16 Uhr passieren wir den Eigerøy-Leuchtturm vor Egersund. Abends um 22 Uhr liegt Jaerens Rev querab. Wir segeln durch die Nacht. Heidi macht die erste Wache, ich ab 2 Uhr. Morgens segeln wir vorbei an der Insel Utsira. Dort sind zwei kleine Häfen. Wir waren noch nie dort, wollen aber das gute Wetter zum Weitersegeln nutzen. Mittags haben wir die Insel Bømlø östlich querab. Um 16 Uhr biegen wir in den Selbjørnfjorden ein und dann nördlich durch die erste Brücke zwischen vielen größeren und kleinen Inseln hindurch. Um 21:40 Uhr legen wir nach 35 ½ Stunden im Kviturdspollen beim Bergener Segelclub an. Am Freitag vor Pfingsten sind viele Boote rausgefahren, etliche Plätze frei.

Sa. 11.06. nach Strusshamn auf Askøy 60°24'N 005°11,5'E nördlich von Bergen 13 sm

Im Hafen beim Kran werden eifrig Boote poliert. Die Sanitäreanlagen sind recht rustikal aber permanent geöffnet. Die Liegegebühr 130 Kronen steckt man in einen Briefkasten. Ansonsten kümmert sich niemand um uns. Vor dem Eingang zum Kviturdspollen ist die Hjellestad-Marina. Heidi wandert ca. 1 km zum Einkaufen. Es gibt einen Bus nach Bergen. Keiner kann uns die Fahrtzeiten nennen. Der Bergener Vereinsstander blau mit weißen Sternen ähnelt unserem Rostocker SSV-Stander. Heidi ist hartnäckig. Sie findet trotz Mittagspause jemanden mit einem Schlüssel zum Büro und kann einen Stander für 310 Kronen kaufen. Nachmittags legen wir bei herrlichem Pfingstwetter ab. An der Hjellestad-Marina legen wir außen am Schwimmsteg kurz an. Heidi muss Geld vom Automaten holen. Ich bin an Bord, als ein Motorboot dicht vorbei jagt. Das Wasser schwappt bis auf den Steg, der Fender springt Gott sei Dank nicht hoch. Trotz Gegenwind von maximal nur 10 kn kreuzen wir nordwärts. Der gut geschützte Hafen Strusshamn liegt kurz vor einer hohen Brücke, die von der Insel Askøy aufs Festland nach Bergen führt. Gegen 20 Uhr sind wir dort, gehen rückwärts in eine freie Box. Dann stellen wir fest, die Tür zum Land ist abgeschlossen. Es ist eine Privat-Marina. Die Gästeplätze sind links in der Ecke. Wir müssen umlegen, finden Platz an einer Bretterwand. Im Hafen ist ein deutsches Boot „Fiona“, eine komfortable Compromis, aus Bremen mit Thomas und Marianne. Sie sind 10 Jahre jünger als wir, auch im Ruhestand. Sie wollen morgen mit den Bordfahrrädern nach Bergen. Auch hier bekommen wir keine Informationen über Busfahrzeiten. Ob am Pfingstsonntag überhaupt ein Bus fährt, bleibt offen. Es stehen hellgrüne Leihfahrräder zur Gratis-Benutzung bereit. Bei einem ist der Sattel lose. Ich ziehe die Innensechskantschraube fest und mache eine Probefahrt. Ich wundere mich über die nasse Hose am Hintern. Der Ledersattel mit Schaumeinlage hat sich mit Regenwasser voll gesaugt. Rechtzeitig abends bemerke ich, dass hier ja schon 0,8 m Tidenhub ist. Ich verlängere unsere Leinen. Am nächsten Morgen ist Platz am Schwimmsteg, wir wechseln noch einmal.

So. 12. 06. Hafentag in Strusshamn

Die Duschen und Toiletten sind etwas versteckt aber in Ordnung. Bei der Liegegebühr von 100 Kronen ist Strom und Dusche inklusive. Wir wählen zwei der Leihfahrräder aus und fahren die reichlich 15 km nach Bergen. Die Bremer sind kurz vor uns losgefahren. An vielen Steigungen müssen wir schieben. Die Räder haben bloß 3 Gänge. Die Fahrradwege sind nur lückenhaft beschildert. Oft geht es auf den viel befahrenen Autostraßen weiter. Ich habe keine Karte. Trotzdem finden wir den Weg. Der Vågen bei den Bryggen mit den Holzhäusern aus der Hansezeit ist bei dem schönen Pfingstwetter voller Boote, etliche im Päckchen. Angelegt wird längsseits an Lkw-Reife, nicht sehr komfortabel bei der Tide. Zweimal waren wir mit der Libra hier. Auf dem Fischmarkt herrscht reges Treiben. Wir genehmigen uns Königskrabben und Shrimps. Heidi kauft noch Lachs und eine Räuchermakrele. Abends sind wir erschöpft zurück. Dort liegt inzwischen ein weiteres deutsches Boot, SY Krøusa (in griechischen Buchstaben), eine Vindö, mit Heimathafen Erlangen. Wir unterhalten uns mit dem Eigner Dietrich bei einem Glas Redsina. Er ist mehrere Jahre in Griechenland und der Türkei gesegelt, war auch an der türkischen Schwarzmeerküste, wo kaum jemand hinkommt. Er hat dort fachkundige Hilfe bei einem Motorschaden gefunden. Das weckt bei uns Erinnerungen an Bücher von Ludwig Turek, "Klar zur Wende" und „Ahoi dufte Wanne“. Der ist vor dem 2. Weltkrieg in einem 15m²-Jollenkreuzer von Moskau über Wolga und Don, Schwarzes und Mittelmeer bis Spanien gesegelt. Er war auch an der nordtürkischen Küste, hat später dort ein neues robustes Segelboot bauen lassen.

Mo. 13.06. nach Eivindvik 60°59'N 005°05'E 46 sm

Wir wählen einen sehr interessanten inneren Weg nordwärts. Es geht über den Byfjorden bis zur Insel Flatøy, durch den engen Alverstraumen bei 2 kn Gezeitenstrom von vorn, den Radsund, durch mehrere Brücken und weitere Engstellen, so den Fonnastraumen und über den Fensfjorden. Bis Mittags konnten wir insgesamt nur 8 sm segeln, alles andere mussten wir motoren. Viele Motorboote kommen uns entgegen gejagt. Morgen ist wieder Arbeitstag in Bergen. Mehrmals begegnen uns rasende Schnellboote mit über 30 kn. Mit Hilfe des AIS können wir uns rechtzeitig auf sie einstellen, wenn sie um die Ecken jagen. Erst um 22 Uhr legen wir in Eivindvik nördlich des Fensfjorden an. Es ist der sicherste Hafen für den kommenden Tag mit Starkwind und Regen.

Di. 14.06. Hafentag in Eivindvik

Der versprochene Komfort stimmt leider nicht. Die Stromanschlüsse reichen nicht bis auf die Stege. Der Wäschetrockner ist defekt. Damit fällt Wäschewaschen aus. Es gibt nur eine Toilette, zwar zwei Duschen, bei den Damen eine zweite Toilette. Als Heidi duschen will, ist der Münzautomat verstopft. Eingeseift kann sie sich nur am Waschbecken waschen. Die Liegegebühr 50 Kronen steckt man in einen Schlitz in der Wand. Ein Supermarkt ist direkt am Hafen. Bei der Ankunft hatte ich eine WLAN-Verbindung, konnte E-Mails und GRIB-Daten abrufen. Den ganzen Tag regnet

es. Vor Wind liegen wir sicher, nur nicht bei starkem Westwind. Endlich kann ich den Reisebericht aufarbeiten. Am nächsten Morgen bekomme ich nur vor dem Hafen über ein Hotelnetz eine Internet-Verbindung. Vor uns lag am ersten Abend ein Boot aus Nord-Irland. Heidi konnte sich an den mit merkwürdigen Buchstaben geschriebenen Namen erinnern. In der Bangor-Marina bei Belfast war ihr das Boot 2008 aufgefallen. Der Name bedeutet „Weißer Widder“, erklärt der Eigner. Ein tschechisches Boot lag innen an der Bretterwand. Am nächsten Tag haben sie umgelegt, weil sie bei Ebbe auf Grund standen. Sie waren vorher auf den Shetlandinseln, hatten vor der norwegischen Küste Sturm bis 8 Bft.

Mi. 15.06. nach Askvoll 61°21'N 005°04'N 28 sm

Früh regnet es noch immer. Wir gehen den Reisebericht noch einmal durch und ich ergänze die letzten Tage in Kurzfassung. Dann schicke ich ihn per E-Mail an unsere Segelvereine in Rostock und Berlin. Erst nach 13 Uhr legen wir ab. Die Sonne kommt hervor. Es geht weiter den inneren Weg nordwärts. Wir queren den Sognesjøen. Das ist der Eingang zum Sognefjord. Dann folgt der relativ breite Krakhellesund. Wir segeln noch um einige Inseln und müssen die letzten 5 sm mit dem Motor zu dem 2007 erst eingerichteten schönen Gästehafen Askvoll fahren. Er wird von der benachbarten ESSO-Tankstelle betreut. Für unser 9 m langes Boot bezahlen wir 100 Kronen. Zum Duschen gibt es Poletter für 20 Kronen, die auch für Waschmaschine und Trockner zu benutzen sind. Für Strom muss man eine Magnetstreifen-Karte kaufen. Die geben wir am nächsten Tag ungenutzt zurück. Es waren noch mehrere aktivierte Steckdosen frei.

Do. 16.06. Hafentag in Askvoll

Obwohl herrliches Segelwetter ist, nutzen wir die Gelegenheit zum Wäschewaschen. Den Trockner nehmen wir nur für die Kochwäsche. Alles andere trocknet auf der Leine. Bei einem Rundgang durch den Ort kann ich abends noch gute Fotos machen, denn am nächsten Tag regnet es. Heidi organisiert den Schlüssel für die schlichte Holz-Kirche mit einem beeindruckenden Altarbild, gemalt von dem früheren Pastor Arne Askevold.

Fr. 17.06. bis So. 19.06. zu den Shetlandinseln, Baltasound 60°45,5'N 000°50'W auf Unst 183 sm

Obwohl im Hafenhandbuch versprochen, bekomme ich in Askvoll keine Internetverbindung und kann keine aktuellen GRIB-Daten holen. Der Wetterbericht des DWD und die 2 Tage alten Daten versprechen für die nächsten Tage Wind um Nord mit nicht mehr als 3 bis 4 Bft. Wir legen um 17 Uhr ab, obwohl es immer noch nieselt. Vorher tanken wir 44 Liter Diesel. Bei 40 Motorstunden ab Rostock liegt der Verbrauch wie früher bei 1 l/h. Der Wind ist meist schwach um Nord. Trotzdem versuche ich wiederholt zu segeln, anfangs mit kreuzen. Nördlich der Inseln Aløya und Alden, vorbei am Archipel Verlandet und Bulandet geht es in westlicher Richtung hinaus auf die nördliche Nordsee. Stundenlang nieselt es noch, nach den fast 3 Tage alten GRIB-Daten sollte es trocken sein. Vorübergehend kommt der Wind aus Süd. Eine Stunde ziehe ich den Blister. Dann ist wieder Flaute. Nass kommt er in Sack. Ab Mitternacht setzt sich Nordwind durch. Der Regen hat aufgehört. Der Blister geht auf der anderen Seite hoch. Gegen 2 Uhr übernimmt Heidi für 2 Stunden die Wache. Den Blister hole ich ein. Um 8 Uhr lege ich mich noch einmal hin. Es hat auf etwas 12 kn aufgefrischt. Sicherheitshalber ziehe ich ein Reff ein, lasse aber die Genua stehen. Das ist keine schlechte Segelkombination, obwohl ich sonst immer erst die Fock wechsele. Mittags reffe ich wieder aus, der Wind ist konstant bei 10 kn aus Nord. Bis zum Abend fahren wir leicht Slalom durch ein Gebiet mit Ölbohrplattformen, zunächst norwegische, später britische. 500 m Abstand soll man einhalten. Als wir mit etwa 1 sm Abstand an einer Plattform vorbei segeln, die noch nicht in meiner Karte verzeichnet ist, und deren AIS-Signal ich zunächst für ein Schiff gehalten hatte, werden wir auf UKW angerufen. Wir werden darauf aufmerksam gemacht, dass im gesamten Gebiet weitere Plattformen zu beachten sind, können vorerst aber so weiter segeln. Noch zweimal wechsele ich zwischen Genua und Blister. In der zweiten Nacht reffe ich noch mal ein, wechsele bei 14 kn Wind zuletzt noch auf Kreuzfock. Bei starker Bewölkung nieselt es vorübergehend. Früh um 7:30 Uhr MESZ gehen wir in Baltasound auf der Nordinsel Unst an einen uns bekannten Schwimmsteg hinter der Pier. Davor ankert ein deutsches Alu-Boot „Moritz D“ aus Leer. Die Segler Harald und Hedel sind am Vorabend von Fedje in Norwegen herübergekommen. Beim Festmachen steht ein Auto auf der Pier. Unser alter Bekannter, der Fischer Peter, sortiert die gefangenen Krabben, ein Exportartikel für Portugal und Spanien. Wir frühstücken, stellen die Uhren eine Stunde zurück und legen uns schlafen. Der Hafenmeister Ian kommt gegen 10 Uhr mit dem Auto vorbei, entschuldigt sich, Heidi geweckt zu haben. Nach dem Duschen mache ich unsere Bordfahrräder klar. Ian kommt wieder vorbei. Die 9,- £ für die Hafengebühr haben wir noch vom Vorjahr. Am Hotel bekomme ich eine PIN für den Internetzugang. Nach ca. 1 km stoppen wir an einem ungewöhnlichen Buswartehäuschen. Es wird jedes Jahr in einer anderen Farbe wie ein Wohnzimmer möbliert. Jetzt ist blau an der Reihe, das Thema: Tallships. Vor einem Jahr war alles in orange, vor drei Jahren türkis. Ein Stück weiter ist eine Tankstelle mit Shop, der auch am Sonntag geöffnet hat. Dort ist auch eine „Cash-Machine“. Ich stecke meine EC-Karte rein, gebe den Maximal-Betrag 300 £ ein. Dann spuckt er 10 £-Scheine, bis bei 230 £ Schluss ist. Die Fehlermeldung besagt, das Geld ist alle. Ich bekomme eine Quittung, der Verkäufer kann auch weiter nichts machen. Zu Hause erscheinen auf dem Kontoauszug tatsächlich nur die erhaltenen 230 £. Wir wollen noch den älteren Fischer Tony aufsuchen, der uns vor drei Jahren bei Starkwind geholfen hat. Leider treffen wir ihn auch in diesem Jahr nicht an. Das Wetter ist ungemütlich. Am Hafen haben Fischer gerade einige Kisten mit Fisch ausgeladen. Heidi erhandelt zwei Stück als Gratis-Geschenk. Zunächst starte ich an Bord den PC, Download von GRIB-Daten, Antivirus, E-Mails und noch Windows-Update. Dann filetiere ich die Fische. Heidi zieht die Haut ab und kocht Fischsuppe. Am Abend sind wir im Hotel-Pub. Wir bestellen traditionsgemäß zwei Guinness. Neue Bekanntschaft machen wir mit Ryan und Mike, bekommen einen Whisky spendiert. Dann erscheint eine junge Frau. Wiedererkennen: es ist Amie. Vor drei Jahren war Heidi zum Einkauf, und Amie hat sie mit dem Auto zum Boot gefahren. Abends war sie dann wie heute im Pub. Nach dem zweiten Bier verabschieden wir uns aus der Runde. Wir sollen wiederkommen.

Mo. 20.06. bis Mi. 22.06. zu den Färøern Tvøroyri auf Sudurøy 61°33'N 006°48'W 194 sm

Vormittags schreibe ich am Reisebericht. Heidi fährt mit dem Fahrrad zum „Most northerly Postoffice in Britain“, schreibt Ansichtskarten und kauft ein, u. a. eine Shetland-Woll-Mütze von Unst. Zum Mittag gibt es Fischsuppe. Die restlichen Filets werden gebraten. Die Tidenberechnung für Muckle Flugga ergibt ein Fenster mit Ebbstrom 16:38 bis 22:30 Uhr. Wir wollen heute noch starten. Der Wind aus NE kann frisch werden. Bei einer Weiterfahrt an der norwegischen Küste hätten wir in den nächsten Tagen starken Gegenwind zu erwarten gehabt. Um 17 Uhr legen wir ab. Durch den schmalen North-Channel fahren wir 3 sm mit dem Motor. Das lädt die Batterien etwas nach. Erst vor dem Hafenbecken von Tvøroyri starten wir ihn wieder zum Anlegen. Die Kapazität der neuen AGM-Batterien hat ausgereicht. Mit Kreuzfock und dem noch eingezogenen Reff 1 machen wir einen großen Holeschlag um das Gebiet der Eddies herum mit ausreichendem Abstand zum Kap und der Leuchtturminsel Muckle Flugga. Dort haben wir bis zu 17 kn Wind aus Nord und eine etwas konfuse See. Bis zu 1,5 kn mitlaufender Strom wie vorausberechnet bringt uns zügig durch dieses Gebiet. Später ist der Seegang weicher, die Dünung erreicht zuweilen geschätzte Höhen bis zu 3m. Nur einmal schlägt eine steilere Welle seitlich gegen das Boot und schwappt ins Cockpit. Der Wind dreht von anfangs Nord auf Nordost leicht achterlich. Die Geschwindigkeit liegt durchweg bei 6 bis 7 kn. In der ersten Nacht kann ich ausreifen und die Genua setzen. Am Morgen ziehe ich ein Reff ins Groß, lasse jedoch wie gehabt die Genua stehen. Mittags frisch es auf, ich drehe bei und wechsele auf Kreuzfock. Am späten Nachmittag bei 16 kn Wind ist Reff 2, gegen Mitternacht Reff 3 für den Autopiloten besser. Im Trongisvåg-Fjord reffe ich für die letzten 3 sm wieder aus. Mit den Wachen wechseln wir alle paar Stunden nach Bedarf. Die Schaukelei ist im Liegen gut zu ertragen. Insgesamt hat jeder mehr geschlafen als an normalen Tagen. In den letzten Stunden in Sichtweite der Insel Sudurøy ziehen mehrere Regenschauer vor uns durch. Wir werden weitgehend verschont. Es ist nicht sehr dunkel. Durch die tiefhängenden Wolken ist es eine gespenstische Situation, für uns nicht das erste Mal. Die Navigation ist einfach. Zwei Richtfeuer erleichtern die Einsteuerung. Vor dem Fjord setzt Querstrom. Der Autopilot fährt nach Wegpunkt und gleicht den Versatz automatisch aus. Um 3:30 Uhr legen wir an. Ein anderes Segelboot "Thambi" liegt schon dort. Wie wir am nächsten Tag erfahren, sind es vier junge Leute aus Schottland, die eine Stunde vorher angekommen sind und uns gesehen haben. Bevor wir uns schlafen legen, gibt es noch einen Rest Fischsuppe von Baltasound. Unterwegs war es schwierig, sie heiß zu machen.

Do. 23.06. bis Di. 28.06. Hafentage in Tvøroyri

Am Mittwoch früh herrscht reges Treiben im Hafen. Fischtrawler werden entladen. Der Hafenmeister Chris Jan ist beschäftigt. Er bringt uns einen Schlüssel für das Hafenamtsamt. Nach Frühstück und Duschen füllen wir ein Anmeldeblatt aus. Der Zollbeamte kommt später an Bord mit seinen offiziellen Formularen, nur eine kurze Passkontrolle. Heidi besucht Anna-Kirstin, die ein Restaurant und das „Krambud“ am Hafen betreibt. Nachmittags besuchen wir Finn Terje und seine alten Eltern. Sie werden im November ihren 60. Hochzeitstag feiern. Finn hat im Januar Nadja aus Thailand geheiratet. Wir kennen sie vom Vorjahr. Rund um den Hafen laufen intensive Vorbereitungen für eine Festveranstaltung am Wochenende: Joansøkan, entspricht dem St. Hans Tag in Norwegen, Johannis-Nacht in Finnland, Sommersonnenwende. Es wird ein turbulentes Volksfest mit Musik, einer Ruderregatta und sicher auch hohem Getränkeumsatz. Offiziell ist der Alkoholverkauf auf den Färøern streng reglementiert. Joansøkan wird immer nur auf Sudurøy gefeiert, wechselweise hier in Tvøroyri und in Vagur am südlicheren Vagsfjødur. Mit Chris Jan analysiere ich die GRIB-Daten. Am Sonnabend wird es zunächst freundlich, abends kommen Wind und Regen aus Ost. Mit der Ruderregatta wird es vielleicht noch klappen. Am Donnerstag sind wiederholt Regenschauer. Wir verbringen den Tag geruhsam im und ums Boot. Mit den jungen schottischen Seglern waren wir am Vorabend im Krambud zum Bier. Dort war auch Ingolf, ein junger Mann hier aus Tvøroyri. Wir kennen ihn vom letzten Jahr. Er hat an Brücken über den Großen Belt und den Øresund mitgearbeitet, wird auch beim Tunnelbau von Fehmarn nach Rødby dabei sein. Die Schotten Tim, Dan, Charlotte und Stuart segeln heute weiter nach Torshavn. Sie wollen bis Jan Mayen und Grönland. Der Bootsbauer Tim hat das robuste traditionelle 35 Fuß lange Holzboot 2005 aus Eichenholz selbst gebaut. Seine Eltern haben dafür einen Baum gefällt. Wir besichtigen ihr Boot und fühlen uns 100 Jahre zurückversetzt. Sie wiederum staunen, wie komfortabel unser kleines Boot eingerichtet ist. Charlotte ist Malerin und Juwelierin. Bevor sie ablegen, bekommt Heidi eine Silberkette und schenkt ihr einen Labradorid. Nachdem wir in Rostock zurück sind, schickt Heidi ihnen eine Postkarte. Tim antwortet prompt. Sie waren auf Jan Mayen und haben den 2277 m hohen Vulkan "Beerenberg" bestiegen. Mit dabei waren eine zweite britische Yacht, der 26 ft Langkieler "Sumara of Weymouth" mit drei Leuten und eine isländische Yacht "Aurora". Vor Grönland mussten sie wegen Packeis umkehren, haben auf Island aber noch den 1446 m hohen Snaefellsjökull bestiegen. Am Abend kommt eine dänische Vindö aus Aasa in den Hafen. Der Eigner ist mit seinem Freund her gesegelt. Seine Frau will für drei Wochen zum Segeln kommen. Danach muss er alleine wieder zurück. Später kommen zwei färöische Yachten in den Hafen. Am Freitag beginnt der Joansøkan mit Kinderrummel, Öffnung von Restaurants, Galerien und Shops. Abends ist ein sportlicher Höhepunkt das Schwimmen 800 m quer über den Fjord, wegen der Wassertemperatur in Neopren-Anzügen. Etliche Frauen und sogar Schulkinder schwimmen mit. Mehr ein Geck sind Fußballspiele der Seafood Fischfabriken, Feuerwehr und Polizei gegeneinander. Das Besondere: die Torwarte spritzen mit einem Feuerwehrschauch zwischen den Spielern nach dem Ball. Auf dem Rummelplatz sprechen wir mit Jugendlichen. Sie feiern ihren Schulabschluss. Ein Junge spricht sehr gut deutsch. Außer im Unterricht hat er es durch deutsche Filme im Fernsehen gelernt. Er will Fischer werden, das Abitur hat er nur für seine Mutter gemacht. Abends beim Bier im Krambud sind wir als Segler aus Deutschland sofort im Kreis der einheimischen Fischer integriert. Ein junger Mann erzählt, dass er auf einem Kutter fährt, von dem aus mit Langleinen gefischt wird. Das ist ökologischer als die Schleppnetzfisherei mit großen Trawlern. Am Sonnabend ist das Wetter brauchbar. Vormittags legt die Fähre „Smyril“, von Torshavn kommend, ausnahmsweise hier am Hafen außen an der Pier an. Aus dem Schiff

kommen viele Passagiere und Autos. Trailer-Anhänger mit Ruderbooten werden von den Mannschaften anderer Färöer-Inseln an Land geschoben. Eine blonde junge Frau, Jolind heißt sie, wird jubelnd von einer Schar Freundinnen empfangen und kostümiert. Wie wir später verstehen, feiert sie hier getrennt von ihrem Bräutigam den Polterabend, Giftard auf färöisch. Viele Jugendliche tragen weiße Studentenmützen. Inzwischen wurden die Zielbojen für die Regatta ausgelegt. Die Fähre wechselt zum Anleger auf die anderen Fjordseite. Um 14 Uhr ist die offizielle Eröffnung der Feier. Eine Musikkapelle spielt. Der Hafenmeister Chris Jan hält eine Rede. Kinder und Jugendliche machen einen Umzug, angeführt von Pony-Reitern. Dann beginnt die Ruder-Regatta. Insgesamt werden 9 Läufe in verschiedenen Klassen ausgetragen. Am Anfang starten die Jugendlichen. Getrennt gewertet werden männlich und weiblich. Die Größe der Boote variiert zwischen 6 und 10 Ruderer plus Steuermann. Die offenen klassischen Holzboote sind in Klinkerbauweise gefertigt, tadellos lackiert und auf Hochglanz poliert. Jeweils zwei Ruderer sitzen nebeneinander auf einer Bank. Die Mannschaften kommen aus den verschiedenen Orten der Färöer. Der letzte Lauf sind die 10er. Es gewinnen die Klaksviker vor Vestmanna und Hoyvikingur aus Torshavn. Abends fahren alle mit der Fähre wieder nach Hause. Die ganze Nacht hindurch ist Tanzmusik in einem Zelt. Wir schlafen trotzdem. Früh morgens um 5 Uhr poltert etwas bei uns an Bord. Ich sehe raus: Jugendliche stehen triefend nass im Cockpit und springen unter dem Gejohle der Anderen wieder ins Wasser. Der Anteil der Leute, die ihren Alkoholkonsum nicht unter Kontrolle haben, hält sich in Grenzen, und diese sind dann immer noch recht friedlich. Als wir frühstücken, kommt eine Straßenkehrmaschine. Überall liegen Flaschen, Trinkbecher und anderer Müll. Um 11 Uhr ist Gottesdienst in der Kirche. Wir gehen hin. Genau vor einem Jahr hat unsere Tochter Anne nahezu unverletzt einen Autounfall überlebt. Zwei Mitglieder ihrer Tanzgruppe waren tot. Von der Kirche gehen wir zu Finn Terje und seinen Eltern. Finn und Nadja sind noch im Bademantel. Sogleich wird eine Mahlzeit aufgedeckt. Dann erscheint ein langhaariger junger Mann in einem grünen Lodenmantel, der uns gestern stark alkoholisiert aufgefallen war. Heute früh haben wir ihn schon mit einer Bierflasche auf der Straße gesehen. Obwohl er Finn und seinen Eltern unbekannt ist, setzt er sich mit an den Tisch und hat einen Riesenappetit. Vor unserem Kirchgang war eine deutsche Pogo 40 angekommen. Die Mannschaft hat das Boot in Edinburgh nach der Nordseewoche übernommen. Der Törn wird von einer Segelschule „Icelandsailing“ in Düsseldorf organisiert. In Reykjavik wird der nächste Crewwechsel sein. Nachmittags kommt eine Westerly Typhoon „Trobriand“ in den Hafen, eine holländische Familie mit zwei Schulfädchen an Bord. Ihr letzter Hafen war Pierowall auf den Orkneys. Bei uns war gestern Abend der Strom ausgefallen. Chris Jan wechselt die Sicherungen. Die Imbissbude vor unserem Boot hat den Stromanschluss überlastet. Dann setzt für den Rest des Sonntags Dauerregen ein. Das weitere Programm des Joansøkan fällt ins Wasser, jedoch nicht die laute Tanzmusik in einem Zelt bis früh um 5 Uhr. Starkwind mit Böen von über 7 Bft knickt die Stützen eines Zeltes direkt vor unserem Boot. Nach Wetterbericht wird der Starkwind aus SW noch 2 Tage anhalten. Die „Pogo“ legt trotzdem ab. Die Mannschaft muss ihren Fahrplan einhalten. wirkt sehr nervös. Den Montag nutze ich, um den Reisebericht zu aktualisieren und per E-Mail an unsere Segelvereine zu schicken. Weiter wähle ich auf dem PC einige Fotos aus, bearbeite sie und kann sie noch versenden. Dazu gehe ich mit meinem PC ins Hafengebäude und kann die LAN-Verbindung über Kabel ins Internet nutzen. Auch am Dienstag ist uns der Wind noch zu frisch. Heidi versucht, für die Holländer eine färöische Gastlandflagge aufzutreiben. In einem Kaufladen bekommt sie eine, aus verschiedenen farbigen Stoff genäht, etwas klein, wie auch wir sie von früher haben. Sie näht noch ein Band an, hängt die Flagge bei den Holländern ins Cockpit. Inzwischen bringt der Fischer Jacob eine weitere Färöer-Flagge. Sie ist etwas größer, aber auch ohne Band. Das nähe ich an und tausche unsere Flagge aus. Am Nachmittag machen wir eine Bergwanderung. Oben weht der Wind noch sehr kräftig. Bei der Rückkehr flattert auch bei unseren Nachbarn die Gastlandflagge. Sie waren ebenfalls wandern und laden uns kurz auf ihr Boot ein. Die Kinder Nikita und Christy haben viel Spielzeug dabei. Die Eltern Robbert und Lydia konnten eine kleine Gesetzeslücke ausnutzen. Sie dürfen die Kinder für die Zeit der Reise selbst unterrichten. Robbert will die Flagge bezahlen. Heidi schlägt eine Bierrunde im Krambud vor. Dort begegnen wir am Abend wieder dem Fischer Jacob. Er ist in unserem Alter, hat jahrelang vor Grönland gefischt. Deshalb konnte er keine Familie gründen. Gesundheitlich ist er inzwischen durch Bypass- und Augen-Operation angeschlagen. Angeregt unterhalten wir uns größtenteils auf Englisch. Die Holländer verstehen auch deutsch.

Mi. 29.06. nach Nolsoy 62°00'N 006°40'W 32 sm

Heute soll es weiter gehen. Heidi macht letzte Besorgungen. Ich hole die neuesten GRIB-Daten und berechne den Gezeitenstrom. Es klopft, Ernst, ein alter Bekannter von vor 4 Jahren kommt an Bord. Nach seiner Meinung ist der günstigste Zeitpunkt der Tide erst nachmittags, nach Hochwasser. Vor dem Ablegen um 12:25 Uhr nehmen wir noch Wasser, die Tanks waren inzwischen leer. An der Hafenausfahrt setzen wir die Segel. Wind aus SW schiebt uns. Wir segeln sehr nahe am Litla Dimun vorbei. Auf der unbewohnten steilen Felseninsel sehen wir grasende Schafe und ein Haus. Der Gezeitenstrom kommt eine Stunde später mehr von vorn, versetzt uns vor allem nach West. Bei zeitweise weniger als 4 kn Fahrt über Grund muss ich stark gegensteuern, um unseren Kurs zu halten. Wir segeln östlich der Insel Sandoy nordwärts. Die Holländer kommen unter Fock hinterher, fahren 7 kn und überholen uns. Sie haben einen AIS-Transponder. Deshalb können wir ihre Geschwindigkeit auf dem Kartenplotter ablesen. Vielleicht haben sie den Motor mitlaufen, oder es liegt einfach an der größeren Bootslänge. Sie fahren nach Torshavn. Wir sind um 20 Uhr in dem kleinen Hafen der östlich vorgelagerten Insel Nolsoy. Dort liegt ein Segelboot, die uns schon bekannte dänische Vindö aus Aasa. Die beiden Männer waren inzwischen auf Sandoy, Hestur, in Vestmanna und Midvagar. Später kommt die Fähre von Torshavn. An Land unterhalten wir uns auf deutsch mit einem Färöer, der hier ein Ferienhaus hat. Er war bis vor ca. 10 Jahren längere Zeit als Bauingenieur in Berlin. Auf Nolsoy gibt es die größte Kolonie der seltenen Sturmschwalben (Storm Petrel). Sie fliegen hauptsächlich nachts. Aber wir sehen auch abends keine. Man könnte sich mit einem hier wohnenden Ornithologen verabreden, der einem dann zur Kolonie hinführt.

Do. 30.06. nach Runavik 62°07'N 006°43'W 8 sm

Vormittags regnet es wiederholt heftig. Wir verzichten auf eine Inselwanderung. Nach kurzem Einkauf gehen wir in eine Kaffeestube. Die Inhaberin telefoniert auf Heidis Wunsch mit dem Pastor. Der kommt, schließt für uns und eine norwegische Touristen-Familie die Kirche auf. Er spielt dann auch die Orgel. Wir bedanken uns mit einer Spende. Am Hafen steht ein Gedenkstein an Ove Joensen, der 1986 in 41 Tagen von den Färöern nach Kopenhagen gerudert ist. Das Boot „Diana Victoria“ steht in einem Raum unterhalb der Touristinformation, die leider geschlossen ist. Heidi schafft es, dass für uns aufgeschlossen wird. Das aus Holz gebaute Ruderboot ist vorn und hinten eingedeckt, darunter Platz für Vorräte und zum Schlafen. Ein kleines Segel am Heck hält das Boot mit dem Bug zum Wind, wenn nicht gerudert wird. Das Wetter hat sich gebessert. Wir legen um 16:30 Uhr ab. Nach 8 sm in 2 Stunden sind wir in Runavik. Wir finden einen freien Platz an einem Schwimmsteg in einer Box neben Fischerbooten. Bei einem Rundgang gehe ich in das Hafenzentrum. Ein junger Hafenmeister ist noch da. Ich erzähle, woher wir kommen, frage nach Wetteraussichten und ob man duschen kann. Er telefoniert, meint in einem Bootshaus. Ich sage, wir wollen erst morgen früh duschen. Kein Problem, nur hat dann ein anderer Hafenmeister Dienst. Er informiert ihn, gibt uns auch die Telefonnummer. Am nächsten Morgen stehen wir vor verschlossener Tür. Unser deutsches Handy geht hier leider nicht zum Telefonieren. Heidi bittet einen Hafearbeiter anzurufen. Nach kurzer Wartezeit kommt ein kleines Lieferauto. Vorn ist nur ein Beifahrersitz. Den muss ich mit Heidi teilen. Der Hafenmeister fährt uns in sein Privat-Haus, zeigt uns das Bad. Er muss zu einer Sitzung, ist Minister im Färöischen Parlament und einer von zwei Abgeordneten in Kopenhagen. 40 Minuten später holt er uns wieder ab, bringt uns zum Boot. Anschließend gehen wir noch kurz in die Touristinformation.

Fr. 01.07. nach Hvannasund 62°18'N 006°31'W 28 sm

Nach 11 Uhr legen wir ab. Aus dem Sund müssen wir heraus kreuzen. Mit Wind aus SE segeln wir südlich der Inseln Eysturoy und Bordoy nach NE. Wieder ist der Gezeitenstrom gegen uns. Meine Berechnung trifft später aber zu. In dem engen Svinoy-Sund haben wir ab 17:30 Uhr bis zu 3 kn mitlaufenden Strom. Vorübergehend muss ich von Hand steuern. Der Hvannasund ist auf halbem Wege nach Norden durch einen Damm mit Autostraße abgesperrt. Davor ist der Hafen. Das letzte Stück ist kein Strom mehr. Der achterliche Wind schiebt uns mit Düsenwirkung. Nachdem ich die Genua geborgen habe, dreht eine Patenthalse ohne Schaden das Boot um 360°, wobei sich mal wieder die Bullentaljen bewähren. Das Anlegen wird etwas aufregend. Fischer zeigen uns einen freien Platz am Schwimmsteg, jedoch auflandig quer zum Wind. Dort sind aber Kugelfender befestigt, es gibt keine Schrammen. Für 100 Kronen bekommen wir eine Chipkarte für Strom, sehr reichliche 40 kWh ist das Guthaben. Nachts weht es weiter und regnet auch.

Sa. 02.07. Hafentag in Hvannasund

Am Morgen ist es trübe und noch windig, wir bleiben. Auf der anderen Seite des Dammes in Norðdepil ist ein kleiner Kaufmannsladen. Wir fragen nach den Abfahrtszeiten eines Busses nach Viðareiði im Norden der Insel Vidoy. Wir werden in die Wohnung gebeten. Uns wird Kaffee angeboten, der Computer befragt, die Fahrzeiten auf einen Zettel geschrieben. Es ist Sonnabend, der Bus soll heute noch zweimal fahren, jedoch erst in zwei Stunden. Der Mann fährt uns mit seinem Auto die 8 km. Im Osten sehen wir die Insel Fugloy. Hier auf Vidoy ist der nördlichste Punkt der Färöer, der 754 m hohe steil ins Meer abfallende Enniberg. Ein ganzes Stück gehen wir durch Schafwiesen bergauf. Ich finde ein Nest mit einem grün-grau geflecktem Ei. Kurz darauf attackiert mich eine Möwe, schießt im Sturzflug auf mich zu, immer dicht über meinen Kopf hinweg. Ich reiße die Arme hoch. Aber wieder greift sie mich an. Ich steige weiter bergauf, komme gewaltig ins Schwitzen. Erst als ich weit genug weg bin, beruhigen sich die Möwen. Um 15 Uhr soll ein Bus zurückfahren, 18 Uhr der letzte. Wir gehen in den Ort, fragen nach der Haltestelle. Dort ist ein Haltestellenschild, kein Fahrplan, kein Bus. Genau zur Abfahrtszeit kommt ein Kleinbus aus dem Ort. Heidi winkt, die Fahrerin stoppt. Es ist ein Privatauto, aber wir dürfen mitfahren. Die Frau ist Lehrerin in der zentralen Schule in Norðdepil. Sie hat vier Kinder, braucht deshalb ein so großes Auto. Mit einer Tochter will sie ihre Mutter in Hvannasund besuchen. Wir zeigen beiden kurz unser Boot. Heidi ruht sich aus. Ich mache Fotos im Ort. Abends gehen wir noch einmal in das Haus unserer neuen Bekannten. Als Dankeschön nehmen wir eine Flasche Flensburger Pils mit, außerdem einen USB-Stick zum Speichern neuer GRIB-Daten. Auch hier dürfen wir die Dusche benutzen und werden zum Abendbrot eingeladen, obwohl wir schon an Bord gegessen haben. Die Frau Maibrith ist 36 und betreibt den Shop. Der Mann Martin ist 38 und Maschinist für Verlade- und Baumaschinen, arbeitet jetzt in Norwegen als Tunnelbauer. Er kommt von Grönland, der Vater ist dort Missionar. Die Mutter von Maibrith ist Dänin, spricht deutsch, und hat im Nachbarhaus ein Fitnesscenter. Maibrith und Martin haben drei Kinder. Der älteste Sohn zeigt stolz ein Bündel Medaillen, die er für Wettlaufen bei Joansökan und Olavsöka gewonnen hat. Uns wird eine Story erzählt: Martins Bruder ist in Grönland beim Ski laufen mit einem Rentier zusammengestoßen und hat dem ein Bein gebrochen, war selbst unverletzt. Der Bruder hat dem Rentier an den Hörnern das Genick gebrochen und die Halsschlagader aufgeschnitten. Für die Ski-gruppe gab es dann Rentierbraten. Die Geschichte wurde einem dänischen Kapitän erzählt, der sie nicht glauben wollte. In Japan begegnete er dann einem Cousin aus Grönland, und hörte die Geschichte ein zweites Mal. Uns wird zum Abschied Rentierbraten aus Grönland eingepackt. Drei Tage essen wir von dem zarten Fleisch.

So. 03.07. nach Eiði 62°18'N 007°05'W 49 sm

Wir legen um 8:40 Uhr ab, 5 Minuten später die Personenfähre „Ritan“, die regelmäßig die äußeren Inseln Svinoy und Fugloy anläuft. Dort gibt es keine Häfen, nur bei gutem Wetter nutzbare Anleger. Auf Svinoy ist ein kleiner Ort, auf Fugloy leben nur noch einige ältere Menschen. Die Fähre biegt nach Nord-Ost in den engen Svinoyarfjørður ein. Hier erfasst uns der Gezeitenstrom. Heidi hat Bedenken, den kürzeren Weg zu nehmen. Wir entscheiden uns für die südliche Ausfahrt, müssen dann aber um beide Inseln außen herum. Das kostet uns unvorhergesehen 5 Stunden Segeln zusätz-

lich, aber auch unvergessliche Aussichten auf diese beiden Inseln. Nach Süden sind wir trotz leichtem Strom von vorn nach einer Stunde Motor gegen den Wind und einer Stunde Kreuzen aus dem Sund heraus. Bei nur 8 kn Wind aus E bis SE segeln wir nach NE. Die Insel Svinoy hat eine schmale Landbrücke zwischen zwei hohen Bergen. Dort liegt die Ortschaft. Beim Fugloyarfjördur geraten wir unversehens in eine chaotische See. Aus dem Sund heraus setzt starker Gezeitenstrom, der auffrischende Wind steht dagegen. Die Wellen klatschen seitlich gegen das Boot, es schaukelt gewaltig. Heidi gerät fast in Panik. Obwohl uns der Strom hauptsächlich quer versetzt, fahren wir über Grund 2 kn mehr als durchs Wasser. Nach einer Stunde ist der Spuk vorbei. Wir sind östlich von Svinoy. Jetzt kommt der Gezeitenstrom von vorn. Wir segeln zwar bis zu 5 kn durch das Wasser, über Grund sind es oft nicht viel mehr als nur 1 kn. Wir brauchen über 2 Stunden für 3 sm. Es ist schon 15 Uhr, als wir endlich Kurs auf das Nordkap der Insel Vidoy nehmen können. Um 17 Uhr haben wir den 754 m hohen Enniberg querab. Am Nordausgang des Hvannasundes frischt es auf 16 kn auf. Ich wechsele auf Fock 1. Wir sehen Viðareiði und ahnen den Damm zur Insel Bordoy im Sund, an dessen Südseite wir heute früh losgefahren sind. Die Insel Kunoy besteht aus einer Kette von 700 bis über 800 m hohen Bergen. Auch sie ist mit Bordoy über einen Damm verbunden. Auf Bordoy liegt Klaksvik. Nach Eysturoy führt ein Unterwassertunnel und nach Torshavn auf Stremoy muss man noch über eine Brücke über den Sundini. Ein weiterer Unterwassertunnel nach Vagar ermöglicht eine direkte Straßenverbindung zwischen allen sechs größeren nördlichen Inseln. An sich wollten wir heute durch den Kalsoyafjördur nach Fuglafjördur oder Klaksvik. Aus dem schmalen 10 sm langen Sund weht starker südlicher Wind und auch der Strom kommt von vorn. Wir segeln weiter nach Westen vorbei am Nordkap der Insel Kalsoy. So hohe nahezu senkrecht abfallende Steilwände wie hier auf der Nordseite der Färöer haben wir bisher nicht gesehen. Mir fehlen die Worte, um das Gesehene zu beschreiben. Wir segeln dicht vorbei an den Kaps, bekommen es dafür auch mit plötzlichen durch Düsen- und Kapeffekten verstärkten Fallböen zu tun. Westlich von Kalsoy ist der breitere trichterförmige Djupini-Sund. Vor 4 Jahren sind wir von Island kommend hier hinein gesegelt. Auch damals wurden wir vom Gezeitenstrom ausgebremst und segelten vorübergehend mit 5 bis 6 kn durchs Wasser fast auf der Stelle. Heute kommt der kräftige Wind direkt aus dem Sund. Auch hier können wir nicht einfahren. Es bleibt für uns nur der Hafen Eiði im Nordwesten von Eysturoy am Eingang zum Sundini Sund. Dafür werden wir mit einem weiteren Höhepunkt des Tages belohnt: die frei stehenden Felsen „Risin“ und „Kellingin“. Der Sage nach sind es ein Riese und eine Hexe, die versuchen, die Färöer nach Island zu ziehen. Bei Sonnenaufgang sind sie jedoch versteinert. Außerdem sind die Färöer im Südosten, wo wir heute auch waren, mit dem „Schweineschwanz“ der Insel Svinoy an Fugloy angebunden. Wir fahren in unmittelbarer Nähe an diesen Felsen vorbei. Die Hexe ist einer schreitenden Menschengestalt mit vorgehaltenem Armen und aufrechtem Kopf täuschend ähnlich. Wir mussten vorher den Motor starten, unter der Felswand war Flaute. An der Einfahrt zum Sundini kommt wieder heftiger Wind von vorn, aber Gott sei Dank nur bis zu 1,5 kn Strom. Knapp 2 Stunden brauchen wir für 5 sm, bis wir kurz vor 22 Uhr in den weitläufigen Hafen Eiði fahren. In der rechten Ecke sind Schwimmstege mit Auslegern, die aber fast alle mit kleinen einheimischen Fischkuttern und Motorbooten belegt sind. An der Außenseite ist ausreichend Platz für mehrere Boote, um längsseits anzulegen. Wir sind wieder das einzige Segelboot hier. Seit Tagen haben wir kein anderes gesehen.

Mo. 04.07. nach Vestmanna 62°09'N 007°10'W 19 sm

Gestern hatte ich keine Gezeitenberechnung gemacht. Auf der langen Strecke wechseln die Bedingungen so oft, dass ein optimaler Abfahrtszeitpunkt kaum zu ermitteln ist. Letztlich ist man eher am Ziel, je früher man losfährt. Heute geht es darum, bei der Einfahrt in den Vestmannasund den richtigen Strom zu haben. Meine Berechnung ergibt ein Fenster bis max. 19 Uhr. Am Kap nordwestlich von Stremoy wird der Strom erst nachmittags nach 14 Uhr in die richtige Richtung setzen. Ich befürchte, wir haben dann nicht mehr genug Zeit. Um 10:30 Uhr sind wir startklar, segeln mit achterlichem Wind aus dem Sundini. Nach 3 sm ist der Wind weg. Der Strom setzt uns mit mehr als 3 kn nach NE, mindestens noch für 2 Stunden. Nach einer Stunde Motorfahrt mit reichlich Gas ist das NW-Kap Mylingur querab. Eine weitere Stunde später ist der Strom vorbei. Ich versuche zu segeln. Der Wind ist so schwach, dass wir mehr mit dem Strom treiben. Der Autopilot kann nur schlecht den Kurs halten. Bei 70 m Wassertiefe versuche ich zu angeln, leider kein Erfolg. Dann sehen wir am Ufer Motorboote, die dort in Höhlen hineinfahren. In einem Prospekt hatten wir davon gelesen. Wir fahren bis dicht an die Felswände. Es ist Windstille, immer noch über 40 m tief. Aus den Höhlen hört man das Gurgeln des Wassers. Mit unserem Mast würden wir nicht hineinpasse, und es sieht verdammt eng aus. Wie tief die Höhlen sind, ist von außen nicht zu erkennen. Die Motorboote sind inzwischen zurückgefahren. In den Vestmannasund fahren wir mit einlaufendem Strom bis zu 2,5 kn, Wind von vorn. Der Hafen liegt in einer großen Einbuchtung. Ich nehme den kürzesten Weg und gerate in einer Biegung in einen entgegen kommenden Neerstrom. In der östlichen Ecke der Bucht ist ein Kleinboothafen, der aber laut Beschreibung für Yachten nicht geeignet sein soll. In dem größeren westlichen Hafen hängen die Wände oben voller Lkw-Reifen. Bei Niedrigwasser sind sie zu hoch. Nur drei Fischkutter liegen im Hafen. Der letzte sieht ungenutzt aus. Wir gehen um 18 Uhr längsseits. Auf der Pier stoppt kurz ein Auto, der Mann sagt: kein Problem hier anzulegen. Das Hafenamt ist schon geschlossen, die Toiletten sind geöffnet. Direkt oberhalb des Hafens ist ein Supermarkt, geöffnet bis 23 Uhr. Wir gehen durch den Ort bis zum Kleinboothafen. Dort ist die Touristinformation und die Abfahrtstelle der Motorboote zu den Höhlen, jedoch kein Mensch mehr da.

Di. 05.07. Hafentag in Vestmanna

Wir schlafen lange. Dienstag und Mittwoch soll Starkwind kommen. Dann gehen wir in das modern eingerichtete Hafenamt, sprechen mit dem Hafenmeister. Er heißt Ole, ist jetzt 62 Jahre alt und wie viele Männer von hier früher zum Fischen nach Island, Grönland und Labrador gefahren. Elektrischen Strom dürfen wir nutzen. In dem Kasten auf der Pier sind drei normale Schukosteckdosen. Allerdings hat unser deutscher Stecker keinen Kontakt zum Schutzleiter. Nach dem Frühstück gehe ich noch einmal ins Büro, kann am Computer E-Mails einsehen und neue GRIB-Daten auf

einem USB-Stick speichern. Nach 3 Tagen sehe ich entscheidende Unterschiede. Es wird mehr Wind geben, als zuvor prognostiziert. Nachmittags geht Heidi in die Touristinformation. Sie schreibt dort Ansichtskarten und spricht mit Touristen, die zu den Höhlen gefahren sind, Preis: 275 Kronen. Ich bleibe an Bord, schreibe stundenlang am Bericht. Inzwischen hat der Wind kräftig zugelegt, Schwell läuft aus SE in den Hafen direkt zu unserem Boot. Die Fender reiben an der Scheuerleiste des Fischkutters. Wir müssen hier weg, legen an einen anderen Kutter direkt vor dem Hafenam um. Auch der ist etwas ramponiert. Ole sagt uns, seit 10 Jahren fährt er nicht mehr. Östlich vom Hafen ist eine lange Pier, dahinter scheinbar eine Fischfabrik. Nichts rührt sich, leere Fischkisten sind an der Wand gestapelt. Wir können jetzt beruhigt schlafen gehen. In der Nacht beruhigt sich der Wind. Der Wetterbericht des DWD besagt: NE 3 bis 4 Bft, Navtex: Färöer NE bis E abnehmend 8 bis 3 m/s. Auch aus den neuesten GRIB-Daten entnehme ich, wir könnten weiter segeln. Die Umkehr des Gezeitenstroms nach SE errechne ich für 13:30 Uhr. Wir haben Zeit, die Kirche zu besichtigen. Der Hafenmeister telefoniert, um 11 Uhr kommt jemand. Wir sind überrascht. Für 10 Millionen Kronen wurde die Kirche komplett saniert. Turm, Dach und innen ist alles neu und modern. Sie wurde um ein Foyer erweitert. Der Architekt heißt J. P. Gregoriussen. Die Künstlerin Astrid Andreassen und ihre Tochter Katrin gestalteten den Altar mit einem Baum des Lebens, in dem Tauben sitzen. Taufstein und Kanzel sind mit norwegischem Schiefer verkleidet. Der Fußboden ist aus indischen Granit-Fliesen und beheizt. Beleuchtet wird der Raum durch viele einzelne von der Dachkonstruktion herabhängende Lampen. Eine Besonderheit ist die elektronische Orgel. Die Mittel wurden von der Gemeinde aufgebracht. Ein Bankkredit von 2 Millionen Kronen ist noch zurückzuzahlen.

Mi. 06.07. nach Miðvagur 62°03'N 007°11'W 14 sm

Wir legen kurz vor 13 Uhr bei Hochwasser ab. Kaum sind wir aus der Hafeneinfahrt, haben wir auffrischenden Wind von vorn. 4 sm fahren wir mit dem Motor. Der Strom kentert gerade, dreht im Kreis. Nach 1 Stunde biegt der Vestmannasund in südliche Richtung ab. Ich ziehe die Segel, gleich mit 2 Reffs. Wir haben um 20 kn Wind, dazwischen kleine Pausen, dann Böen bis 30 kn. Es ist stark bewölkt, zeitweilig nieselt es. Wir geben unser Ziel Sandoy auf. Um 15 Uhr berge ich die Segel. Mit Motor und Wind im Rücken nehmen wir Kurs auf Miðvagur. 3 sm segeln wir noch mit der Fock bis vor die Hafeneinfahrt. Um 16:20 Uhr fahren wir in den vom letzten Jahr bekannten engen Kleinboothafen. Ich versuche, neben einem Fischkutter zu wenden, doch der Wind ist zu stark. Ich fahre ein Stück zurück, nutze den Platz zwischen den Boxenreihen und schaffe es, das Boot gegen den Wind zu drehen. Rückwärts fahre ich soweit, bis ich mit Vorwärtsfahren mit meiner günstigen StB-Seite an dem Fischkutter anlegen kann. Nach einer Stunde erscheint der Eigner, fragt, wie lange wir bleiben. Am Wochenende ist hier Ruderregatta. Bis dahin fährt er nicht raus. Zwischen den Fischerbooten liegen hier jetzt drei einheimische Segelboote. Eine HR 40 haben wir beim Joansøkan in Tvøroyri gesehen. Der Besitzer ist Pilot, erfahren wir vom Fischer Johann. Er zeigt uns auch eine freie Steckdose für Strom. Alle anderen sind abgeschlossen. Wir könnten in eine z. Z. nicht genutzte Box umlegen, verzichten aber auf das bei dem Wind nicht ganz einfache Manöver. Heidi macht abends einen Spaziergang in den Ort. Ich arbeite am PC.

Do. 07.07. Hafentag in Miðvagur

Entgegen der Wettervorhersage ist heute kein Starkwind und auch kein Regen. Trotzdem bleiben wir, machen eine Wanderung zum Wasserfall, der aus einem 6 km langen Binnensee, dem Sørvagvatn, direkt ins Meer stürzt. Der Weg führt in großem Bogen durch eine Wiese mit Schafen entlang eines Berghanges. Wir beobachten Vögel, u. a. Auster-catcher und Brachvögel mit ihren Jungen. Unter lautem Geschrei fliegen sie um uns herum. Vom höchsten Punkt des Weges sieht man, an der Kante stehend, über 100 m tief senkrecht nach unten in das bewegte Meer. Von hier steigen wir über Felsblöcke hinab bis zum Bøsdalurfossur. Kurz vor der Absturzkante zum Meer ist ein Wall aus großen Steinen, vielleicht sogar künstlich errichtet. Dazwischen hindurch fließt das Wasser, z. Z. nicht allzu viel. Über die Felsblöcke gelangen wir auf die andere Seite. Von dort sieht man, wie das Wasser in die offene See stürzt. Den Rückweg nehmen wir entlang des Seeufers. Er ist etwas unwegsam mit feuchten Stellen. An einem schlammigen Absatz rutscht Heidi aus, zieht sich eine sehr schmerzhaft Verletzung des rechten Knies zu. Langsam humpelt sie zurück zum Boot. Auch ich bin erschöpft. An Bord entdecken wir in der Beuge des Kniegelenkes eine Schwellung. Heidi nimmt Schmerzmittel. Bis zum Ende der Reise hat sie Beschwerden. Zu Hause lautet die Diagnose: Meniskus-Einrisse, Operation notwendig.

Fr. 08.07. nach Sandur auf Sandoy 61°50'N 006°49'W 22 sm

Die Ruderregatta hier müssen wir nicht miterleben. Um 9:20 Uhr legen wir ab. Es ist stark bewölkt, zeitweilig nieselt es. Der Wind aus E bis NE ist sehr variabel. Acht mal Segelwechsel zwischen Groß mit Genua und 2 Reffs mit Fock 1 zähle ich bei den Logbucheintragen. Bis zum Hafen auf Sandoy müssen wir die letzten 3 sm aufkreuzen. Der Haupt-hafen hat eine lange Pier mit Reifen und ist nach Osten zur Einfahrt hin offen. Das innere Hafenbecken ist eng und gut geschützt, aber voller Fischkutter. An einem etwas betagt aussehenden Boot gehen wir längsseits. Die Entscheidung war richtig, es scheint längere Zeit schon festzuliegen. Ansonsten fahren andere fleißig raus zum Fischen. Die Fischfabrik ist hier noch in Betrieb. Heidi erbittet sich einen Fisch, unser Mittagessen für morgen. Am Hafen sind Toiletten und sogar eine Dusche, auch eine Waschmaschine, alles sehr einfach. Daneben ist ein Stellplatz für Campingurlauber. Er ist bei dem wechselhaften Wetter ungenutzt. Wir gehen zu einem kleinen Kaufladen. Gegenüber ist eine Holzkirche mit Grassodendach. Die Tür ist nicht verschlossen. Die kunstvolle Inneneinrichtung aus hellem Holz ist beeindruckend.

Sa. 09.07. nach Tvøroyri 61°33'N 006°48'W 22 sm

Nach der Tidenberechnung haben wir erst nachmittags günstige Stromrichtung bis zum Abend. Heidi geht noch einmal in den Ort, ich schreibe am Reisebericht. Um 13 Uhr fahren wir aus dem Hafen. Noch ist der Wind schwach, ich ziehe das Groß und prophylaktisch Fock 1. Nur 15 Minuten später haben wir von der Seite Fallböen über 20 kn. Mit 2 Reffs im Groß jagen wir mit bis zu 7 kn durch das Wasser. Eine halbe Stunde später ist Flaute. Nachdem wir die Südspitze

von Sandoy achter aus haben, stellt sich NE-Wind um 10 kn ein. Der Strom kommt mehr seitlich zwischen den Inseln Skugvøy, Stora und Litla Dimun hindurch. Zeitweilig schiebt er, meiste ist er aber mit 0,5 bis 1 kn gegen uns. 5 sm vor Suduroy fahren wir in eine Nebelwand. Von hinten kommt tutend die Fähre „Smyril“. Zuerst hörte ich leichtes Motor Brummen, dann gab das AIS Alarm, und auch auf dem Radar ist sie zu sehen. Unsichtbar mit einem Abstand von knapp 0,5 sm überholt sie uns, fährt über 20 kn, wir nur 2 bis 3 kn. Kurz nach 19 Uhr laufen wir in den Hafen ein. Flaggen wehen dort. An der Innen-Pier liegen vier große färöische Traditionssegler. Gegenüber liegen drei Segelyachten, ein Amerikaner, daran längsseits die bekannte Vindö aus Aasa und davor ein Norweger. Mir sind bei dem Tidenhub bis zu 1 m die Reifen in einer Lücke zu hoch. Ein Segelboot aus Torshavn liegt an einem der Großsegler. Wir gehen davor an die Dragin. Die anderen Traditionssegler sind Johanna, Westward Ho und Nordlysid. Die kleine Fram fehlt in diesem Jahr. Diesmal ist die Färöer Regatta schon vor dem Olavsøka. Tvøroyri war gestern Abend Zielhafen. Heute am Sonnabend sind Kulturveranstaltungen, ein Büfett für die Gäste, Singen und Tanzen bis weit in die Nacht.

So. 10.07. Hafentag in Tvøroyri

Am Sonntag Vormittag legen die Traditionssegler nacheinander ab. Wir können wieder an unseren gewohnten Platz umlegen. Das Fenderbrett vermeidet ein Verhaken in den Lkw-Reifen. Lange Springs werden wegen der Tide ausgebracht. Noch am Vorabend haben wir mit dem Wäschewaschen begonnen. Wer weiß, wann dazu wieder Gelegenheit ist, und hier haben wir alles gratis. Am Abend ist die letzte Waschmaschine fertig. Unsere Freunde Finn Terje mit Nadja und Ernst kommen zu einem Abschiedsbesuch vorbei. Sie haben die letzte Nacht auf einer Hochzeit durch gefeiert. Abends ist Chris Jan noch im Hafengebäude. In drei Tagen erwartet er ein Passagierschiff aus Norwegen. Ich hole GRIB-Daten. Wir werden morgen im Laufe des Tages die gastlichen Färöer in Richtung Süden verlassen.

Mo. 11.07. bis Mi. 13.07. nach Kinlochbervie 58°27'N 005°03'W in Schottland 203 sm

Der Vormittag vergeht mit den Vorbereitungen für die Abreise. Im Hafengebäude verschicke ich den aktuellen Reisebericht und neue Fotos. Heidi macht letzte Besorgungen. Im Schiff wird aufgeräumt. Dann verabschieden wir uns von Anna-Kirstin in Ihrem Restaurant. Für das Mittagessen haben wir von ihr noch Gulasch. Der Hafenmeister Chris Jan wünscht uns eine gute Reise. Hafengebühren haben wir auf den Färöern nirgends bezahlt. Um 14:20 Uhr legen wir ab. Im Fjord unter Motor starte ich beim Autopiloten SPX-5 den seit einem Reset schon länger ausstehenden Autolearn-Vorgang. Das Boot schlägt dabei einige Haken, dann sind die neuen Einstellungen ermittelt. Das Resultat ist, dass der Autopilot nur noch sehr langsam Kursänderungen ausführt. Die Verstärkung wurde auf den niedrigsten Wert zurückgestellt. Ich korrigiere manuell wieder auf meine alten Einstellungen. Unbefriedigend ist nach wie vor die Wegpunktsteuerung nach GPS. Sobald ein Cross Track Error von 0,02 sm entstanden ist, das sind nur 37 m seitliche Abweichung von der geraden Kurslinie, werden diese mit Kursänderungen von 20° bis 30° korrigiert. Das ist beim Segeln absolut unzumutbar. Bei normaler "Auto"-Kurssteuerung muss man manuell immer wieder den Kurs leicht korrigieren, um Änderungen der Abdrift durch Wind und Strom auszugleichen. Nur die Windsteuerung ist nach kurzer Einschwingzeit brauchbar. Wenn man nach dem Reffen die Segel wieder dicht holt, steuert der Autopilot allerdings oft durch den Wind, weil er nicht schnell genug auf den veränderten Trimm reagiert. Heute müssen wir nach 2 sm zunächst das Segeln aufgeben. Der Wind ist zu schwach, Motor an. Gegen 18 Uhr erreichen wir das Südkap Akraberg. Ein kräftiger Gezeitenstrom versetzt uns nach Osten, Gott sei dank nicht auf die westlichen Klippen Munken und Fleserne. Trotz des schwachen Windes geraten wir in einen chaotischen Seegang. Das Boot schaukelt wie wild, Wellen schlagen seitlich gegen die Bordwand, spritzen bis ins Cockpit. Heidi legt sich in die Koje. Ihr ist nicht wohl. Nachts 1 Uhr, als alles längs vorbei ist, übernimmt sie die Wache. Erst nach 50 sm früh um 3:30 Uhr setze ich die Segel. Der schwache Wind dreht von E vorübergehend auf NW, stellt sich dann achterlich auf NE ein. Wir wählen einen Kurs direkt nach Süden zu den Hebriden. Die Distanzen zu den Shetlands oder den Orkneys wären etwa gleich. Der wechselnde Wind bleibt am Dienstag bei 5 kn bis kaum 10 kn. Zeitweise baume ich die Genua aus, muss auch mal den Baum schiffen, versuche den Blister zu nutzen, dann muss auch der Motor hin und wieder laufen. Es geht nur mühsam vorwärts. Zweimal ändern wir unseren Kurs, um fischenden Trawlern auszuweichen. Am Abend taucht plötzlich ca. 10 m neben dem Boot ein großer Wal auf, prustet kurz und taucht wieder ab. Wir sehen ihn noch einmal weiter achter aus. In der zweiten Nacht dreht der Wind auf SE. Ich muss die Segel dicht nehmen. Dann frischt es auf. Ich muss reffen, dann die Fock wechseln und auch noch ein zweites Reff einziehen. Mittwoch morgens um 8 Uhr haben wir bis zu 20 kn Wind. Die Wellen werden größer. Eine schwappt bis ins Cockpit. Jetzt machen wir endlich Fahrt. Dabei haben wir fast permanent 0,5 bis 1 kn Strom von vorn, wahrscheinlich der Golfstrom. Gegen 11 Uhr flaut der Wind wieder ab, ausreffen. Mittags läuft 2 Stunden der Motor. Ab 18 Uhr ist totale Flaute. Nach 3 Stunden haben wir die letzten 12 sm bis in den nördlichsten schottischen Fischerhafen Kinlochbervie geschafft. Es ist 21 Uhr. Wir finden Platz an einem recht neuen Schwimmsteg mit Stromanschluss. Nur der Wasserschlauch ist zu kurz. Wir hatten aber vor der Abfahrt unsere Tanks aufgefüllt.

Do. 14.07. Hafentag in Kinlochbervie

Morgens begrüßt uns die Hafenmeisterin Rachel mit einem Kollegen. Ihn werden wir am nächsten Abend in Loch Inver wieder sehen. Im Büro bezahlen wir knapp 16 £ für 2 Tage. Dort können wir auch duschen, allerdings ist die einzige Duschkabine in der Herrentoilette. Ab Mittag läuft eine Gruppe von 8 schwedischen Yachten ein. Wir fahren mit dem Bus nach Durness an der Nordküste. Dort hat das Meer eine tiefe Höhle ausgewaschen. Innen kommt von oben ein kleiner Wasserfall. Mit einem Schlauchboot kann man sich auf einem kleinen See tiefer in die Höhle fahren lassen. Wir verzichten darauf, haben nur eine Stunde Zeit. Statt dessen gehen wir einen kurzen Weg, bis man das offene Meer mit Klippen nach Ost und West sieht. Der junge Busfahrer ist recht unterhaltsam. Auf der Rückfahrt ist ein junger Mann aus Bayern mit im Bus. Er ist von Fort William am Ausgang des Caledonian Canals bis an die Nordküste gewandert. Wenn das Wetter nicht zu schlecht war, hat er in einem kleinen Zelt geschlafen, ansonsten in Wandererheimen.. Jetzt fährt er

nach Inverness und von dort nach Hause. Abends gehen wir durch den Ort und trinken in der Bar des Hotels ein Guinness. Heidi hat noch Appetit auf Fish and Chips. Neben uns sitzt ein Ehepaar. Sie sind von dem vor uns im Hafen liegenden Boot. Sie leben auf den Orkneys, wollen zu dem elterlichen Haus auf der kleinen Insel Soay südlich der Isle of Skye. Ab morgen soll sich das Wetter verschlechtern. Wir glauben nicht, dass wir weiter fahren können.

Fr. 15.07. nach Loch Inver 58°09'N 005°15'W 28 sm

Nachts hat es geregnet. Vormittags legen die Schweden ab, dann auch das Boot vor uns. Ein weiteres britisches Boot „Josefine“ will nach Loch Inver. Das Wetter hat sich gebessert, kein Starkwind. Gegen 12 Uhr binden auch wir ab. Der Wind von vorn bleibt so schwach, dass wir später gerade mal 2 sm gesegelt sind. Der Rest ist Motorfahrt. Kurz nach 18 Uhr legen wir in Loch Inver an einem Schwimmsteg in einer noch freien Box an. Die Frau von der „Josefine“ nimmt die Leinen ab. Wenige Minuten später setzt Regen ein. Das andere Boot „Agapanthus of Soay“ ist auch dort. Sie haben an ihrem fast 40 Jahre alten Boot einen Motorschaden, wollten eigentlich weiter nach Gairloch. Wir wollen uns abends im Restaurant zur Life Music treffen. Die Frau Dianne kommt mit, ihr Mann Duncan kommt später. Er demontiert den Motor, stellt einen kaputten Kolben fest. Im Pub singen wechselweise ein schottisches Paar mit Gitarre, dann eine sehr lautstarke Sängerin aus Texas und schließlich werden alle von einem jungen Geigenspieler begleitet. Beim letzten Stück werde ausgerechnet ich von einer anscheinend auch zur Truppe gehörigen jungen Schottin zu einem Solotanz aufgefordert. Trotz meiner 70 Jahre komme ich sogar in Schwung und etwas außer Atem.

Sa. 16.08. bis Mo. 18.08. Hafentage in Loch Inver

Der Luftdruck fällt rapide. Der Wetterbericht des DWD besagt bis 6 Bft und Regen für die Hebriden. Hier ist nichts dergleichen, zeitweilig scheint die Sonne. Die „Josefine“ fährt weiter nach Ullapool. Für uns wäre das in Richtung Irland kaum ein Gewinn. Duncan demontiert weiter seinen Motor, abends soll ein Ingenieur wegen der Reparatur kommen. Heidi duscht im Hafengebäude. Ich gehe zur Touristinformation und erfahre, Internetzugang sei in einem Leisure Center (Freizeitzentrum) möglich. Nach einem Umweg finden Heidi und ich es. Für 1 £ kann man dort mit dem eigenen Computer ins Netz. In einem Raum stehen Second Hand Waren zum Verkauf, Bücher, CDs, Kinderkleidung und auch einige Schuhe. Heidi findet ein Paar passende schwarze Damenschuhe für den 70. Geburtstag unseres Schwagers Ende August in Mecklenburg. Es könnte sein, dass wir vorher nicht mehr nach Berlin kommen. Dafür bezahlt sie ganze 1,50 £, Neuwert 50 £. Als wir nach einem Einkauf bei „Spar“ zum Boot zurückgehen, kommt von hinten ein junger Mann mit dem Fahrrad. Unmittelbar neben uns reißt sein Einkaufsbeutel. Milch und andere Lebensmittel fallen aufs Pflaster. Wir können ihm mit einer neuen Plastiktüte helfen. Im Hafen bekommen wir von einem anderen Segler einen Leng geschenkt. Der hat den Fisch übrig, bekam ihn von einem spanischen Trawler im Hafen. Ich muss ihn noch filetieren. Abends kommen Dianne und Duncan zu uns an Bord. Sie sind begeistert von dem Video über unsere Islandreise. Wir müssen die Vorführung abbrechen, der Ingenieur ist angekommen. Nachts und am Sonntag regnet es immer wieder. Der frische Wind kommt aus Nord, wäre unsere Richtung, soll die nächsten Tage so bleiben. Ich befasse mich mit der Anpassung der Programmierung meines Wetterfaxes an die neue Region und schreibe am Reisebericht. Heidi geht zwischendurch in den Ort. An Bord der „Agapanthus“ wird intensiv gearbeitet. Der 6-Zylinder-Motor hängt an einem Gestell. Auch am späten Abend brennt lange Licht. Nur Dianne kommt zu uns an Bord. Ein holländischer Segler zeigt uns auf seinem Computer die aktuellen GRIB-Files. Auch morgen wird auf den äußeren Hebriden und auf der offenen See Starkwind sein. Wir merken davon nichts, weil wir hier geschützt liegen. Tatsächlich ist es hier auch am Montag früh fast windstill, die Sonne kommt heraus. Dennoch gedenken wir abzuwarten. Der Luftdruck ist konstant auf 988 hPa. Ich gehe mit meinem PC ins Leisure Center (Freizeitzentrum). Dort kann ich mit dem angegebenen Key-Code zwar eine Verbindung zum WLAN herstellen, jedoch nicht zum Internet. Statt dessen nutze ich einen vorhandenen PC, um mit meinem USB-Stick GRIB-Daten herunter zu laden. In der Nacht soll es regnen und auffrischen. Bericht und Fotos kann ich nicht senden, weil ich die Zugangsdaten für mein Postfach nicht im Kopf habe. Bei Sonnenschein machen wir eine Wanderung durch einen Wald zu einer einsamen Bucht und einem höher gelegenen Aussichtspunkt. Die meisten Boote haben den Hafen verlassen, auch die „Agapanthus“ nach Loch Gairloch. Für unser Vorhaben, die Isle of Skye in einer Nachtfahrt westlich zu umfahren, wäre das kein Gewinn. Nachts und am nächsten Vormittag haben wir das erwartete Schlechtwetter. Wie in Kinlochbervie bezahlen wir für je 2 Nächte 16 £ Hafengebühren.

Di. 19.07. bis Do. 21.07. nach Portrush 55°12'N 006°39'W Nordirland 223 sm

Erst nachmittags gegen 14 Uhr legen wir ab. Wir wollen endlich weiter. Es ist stark bewölkt. Draußen empfängt uns frischer Wind aus NW, später N. Mit 2 Reffs und Fock 1 segeln wir gegen bis zu 3 m hohe Wellen. Abends nördlich von Skye kann ich ausreffen. An der Durchfahrt beim Comet Rock haben wir 2 kn Strom gegen an. In dunkler Nacht westlich von Skye schiebt uns achterlicher Wind. Ein Kreuzfahrtschiff kommt hell erleuchtet entgegen. Die AIS-Daten verraten den Namen: „Deutschland“. Ich mache die Wache von Mitternacht bis 4 Uhr. Morgens frischt es wieder bis über 20 kn auf. Für einige Stunden segeln wir mit 3 Reffs, dazu die Fock 1. Vorbei an den Inseln Canna und Rhum nehmen wir Kurs auf das Nordost-Kap der Insel Coll. Hier müssen wir entscheiden: nehmen wir den Sound of Mull wie vor drei Jahren oder wagen wir es, westlich von Mull an Staffa und Iona vorbei zu segeln. Damals haben wir uns nicht getraut. Freunde von 2008 aus Peterhead waren vor einigen Tagen in der Nähe von Oban. Wir würden uns gerne wieder sehen. Ich schicke eine SMS mit der Frage nach ihrer Position. Sie wollen abends südlich von Oban ankern. Inzwischen haben wir Kurs auf Staffa genommen. Um unseren Zeitplan einzuhalten, müssen wir auf ein Treffen verzichten. Dafür entschädigt uns die Vorbeifahrt an der Insel Staffa gegen 15 Uhr. Die berühmten Basaltsäulen und die Fingalshöhle liegen im Sonnenschein. Ein britisches Segelboot ankert davor. Die Leute fahren mit dem Schlauchboot zur Höhle. Von Süden kommt ein Ausflugsboot mit Touristen und fährt auch hinein. Felix Mendelssohn Bartholdy war hier und ist zu seiner Hebriden-Ouvertüre inspiriert worden. Südlich von Staffa liegt die Insel Iona. Den schmalen Sund zur Isle of

Mull können wir mit unserem Tiefgang nicht befahren, müssen außen vorbei. Auf Iona sind 60 schottische, norwegische und irische Könige begraben. Einen Hafen gibt es nicht, nur eine Anlegestelle für Touristenboote. Wir segeln auch durch die nächste Nacht. Wir machen einen großen Bogen westlich von Jura und Islay, um den North Channel mit den starken Gezeitenströmen zu umgehen. Die Wassertiefen sind unter 100 m, das Bodenrelief unregelmäßig. Wir haben eine recht konfuse See. Der Wind um N frischt nachts auf bis zu 15 kn auf. Ich ziehe wieder 3 Reffs ein, damit das Boot bei dem achterlichen Wind besser Kurs hält. Bei der Wachübergabe stehe ich neben Heidi am Kartentisch, habe irgend etwas in der Hand. Unerwartet kommt eine größere Welle. Ich kann mich nicht festhalten, falle rückwärts gegen ein Nirorohr vor dem Kocher. Der erste heftige Schmerz in der Hüftregion lässt zunächst nach. In den nächsten Tagen verstärkt er sich beim Sitzen und Liegen und bei gewissen Bewegungen wieder. Wahrscheinlich ist der Ischiasnerv betroffen. Heidi gibt mir Schmerzmittel. 5 Tage später ist bei mir alles wieder gut. Auch das Großsegel ist etwas mitgenommen. An einer Lattentasche zeigen sich zwei kleine Löcher ca. 1 cm. Mit Segeltape klebe ich sie später. Morgens 7:30 Uhr fahren wir in den kleinen Hafen Portrush an der Nordküste von Ulster. Wir finden an einem Schwimmsteg hinter einem Motorboot Platz. Die einheimischen Boote und ein Rettungskreuzer liegen im Hafenbecken an Mooringtonnen. Um 9 Uhr erscheint der Hafenmeister, wir dürfen bleiben. Unterhalb des Hafengebäudes als Teil einer Abstellraums ist eine Dusche. Auch Strom können wir nutzen, füllen vor der Abreise Wasser- und Dieseltank wieder auf. Am PC im Büro kann ich endlich den Bericht und neue Fotos versenden, auch aktuelle GRIB-Daten downloaden. Etwa 8 Meilen von hier sind ebenfalls Basaltsäulen wie auf Staffa, der sog. Giant's Causeway. Wir überlegen, ob wir mit unseren Bordfahrrädern hinfahren. Der Hafenmeister empfiehlt, ein Taxi zu nehmen. Auf dem Schwimmsteg ist eine Familie mit zwei Jungen im Vorschulalter. Sie versuchen zu angeln und interessieren sich für unser Boot. Heidi holt sie an Bord, obwohl unsere Segelkleidung noch nicht weggeräumt ist. Spontan erhalten wir von Claire und Bert das Angebot, im Auto zum Giant's Causeway mitfahren zu dürfen. Zwei Stunden haben wir dort Zeit, können uns ohne Eintritt alles ansehen. Der wird normalerweise mit der Parkgebühr bezahlt. Claire holt uns wieder ab, fährt noch zu weiteren Sehenswürdigkeiten. Das sind eine kleine Kapelle, ein versteckter Hafen und eine Hängebrücke zu einer Felseninsel mit Ausblick zu der Insel Rathlin. Als Dank spenden wir abends eine Flasche Flensburger Bier. Leider versäumen wir es, die Adressen auszutauschen. Sie wohnen in Belfast, sind Lehrer, machen hier Urlaub und haben einen komfortablen Wohnanhänger, so groß wie ein Ferienhaus. Am nächsten Tag sehen wir vom Zug aus mehrere solcher dicht bei dicht belegter Stellplätze. Abends will Heidi unbedingt in einem Restaurant Fisch essen.

Fr. 22.07. Hafentag, Bahnfahrt nach Londonderry

Die Stadt Derry liegt am River Foyle. Man könnte mit dem Boot bei richtiger Tide bis nahe dem Zentrum zu einem langen Schwimmsteg fahren. Das wäre je eine Tagesreise hin und zurück. Wir nehmen den Zug, müssen in Coleraine umsteigen. Auch diese Stadt wäre über den River Bann mit dem Boot zu erreichen. Vom Bahnhof in Derry fahren Anschlussbusse bis zum Busbahnhof im Zentrum. Unweit ist die Touristinformation und eine Abfahrtstelle für eine Stadtrundfahrt. Eine junge Frau gibt sehr ausführliche Informationen. Heidi versteht einiges, ich kaum etwas. Ihre Eltern sind einer Katholik, der andere Protestant. In den katholischen Vierteln erinnern große Wandbilder an die Auseinandersetzungen vergangener Jahre. Unvergessen bleibt der Bloody Sunday am 30.1.1972 mit 14 von britischen Soldaten erschossenen Demonstranten. Ein Denkmal symbolisiert den Handschlag zwischen beiden Volksgruppen. Ganz neu ist eine S-förmig geschwungene Fußgängerbrücke über den River Foyle zwischen der East- und der West-Bank, die sog. Friedensbrücke. Die geschäftige innere Altstadt wird durch eine gut erhaltene begehbbare Stadtmauer umschlossen. Von ihr hat man einen wunderbaren Überblick auf die Stadt. Bei der Rückfahrt im Zug unterhalten wir uns mit einem Ehepaar aus Belfast. Sie sagen, sie sind weder Protestanten noch Katholiken. Trotz aller Bemühungen für eine Verständigung, ist die Lage immer noch angespannt. Anlass ist der jährliche Orange Day am 12. Juli, der mit Paraden an den Sieg der Protestanten unter Wilhelm III. von Oranien am 1.7.1690 am Boyne River und dem endgültigen Sieg über Jakob II. am 12.7.1691 bei Aghrim im County Galway erinnert. Es wird versucht, aus diesem Tag ein Volksfest zu machen.

Sa. 23.07. und So. 24.07. nach Peel 54°13N 004°42W Isle of Man 102 sm

Am Vormittag bearbeite ich noch Fotos, um sie im Hafengebäude zu versenden. Hier bezahlen wir 35 £ für 2 Nächte. Erst um 12 Uhr legen wir ab. Bei der Durchfahrt zwischen Rathlin Island und Fair Head und dann im North Channel sollten wir den Strom mitlaufend haben. Zunehmender NW-Wind bis 15 kn schiebt uns. Im Fernglas sehen wir viele Touristen bei Sonnenschein auf dem Giant's Causeway und bei der Hängebrücke. Hinter Fair Head nimmt der Wind von hinten kräftig zu. Abends nehme ich das zweifach gereifte Groß ganz weg. Nur mit Fock laufen wir immer noch 5 bis 6 kn. Gewaltige Wellen, wir schätzen 3 m, bauen sich auf, kommen von hinten. Die Libra hebt das Heck, kein Tropfen Wasser kommt ins Boot. Der Autopilot hält dabei Kurs. Zwischen Belfast und einem Fährhafen bei Glasgow fahren pausenlos Fähren hin und her. Nachts nach 2 Uhr nimmt der Wind ab. Ich reffe aus, setze die Genua mit Spibaum. Um 6 Uhr ist Flaute, wir starten den Motor. Noch rechtzeitig um 7 Uhr, eine Stunde nach Hochwasser erreichen wir Peel auf der Isle of Man. Das Schleusentor, das den inneren Hafen bei Niedrigwasser abriegelt, ist noch herunter geklappt. Nach einem Anruf per Funk bei Port Control wird auch die Fußgängerdrehbrücke geöffnet. Wir bekommen einen Liegeplatz am Schwimmsteg angesagt. Dort müssen wir erst mal Möwenkot beseitigen. Im Hafengebäude erhalten wir zwei Chipkarten zum Öffnen des Tores zum Steg und der Tür zu den Sanitäranlagen. Nachdem wir etwas Schlaf nachgeholt haben, gehen wir mittags in den Ort. Die Sonne scheint. An einem Holztisch vor einem Restaurant essen wir Fisch. Ein Ehepaar uns gegenüber befragt uns interessiert über unsere Reise. Ein aufwendig eingerichtetes Museum informiert über die Geschichte, die Story von Mananan. Auf einer Felsenhalbinsel vor dem Hafen ist die Ruine von Peel Castle. Am Sonntag sind viele Menschen unterwegs und am Strand. Draußen vor einem Pub sitzen wir an einem runden Holztisch. Wir kommen mit zwei jungen Männern ins Gespräch. Heidi erkennt, dass sie bei der Navy sind. Innen an der

Mole liegen zwei Kontrollboote, zu deren Besatzung sie gehören. Später kommen die anderen hinzu, auch drei junge Frauen, die im Zivil gar nicht militärisch aussehen. Eine kann etwas deutsch, ihre Mutter ist aus Deutschland.

Mo. 25.07. nach Howth Marina 53°23'N 006°04'W bei Dublin 72 sm

Wir stellen den Wecker auf 5 Uhr. Ohne das sonst übliche Frühstück fahren wir um 6 Uhr wieder bei Hochwasser aus dem Hafen. Eine total konfuse See wie gestern schaukelt uns durch. Nach 1 sm ziehe ich die Segel. Anfangs haben wir noch 10 kn Wind aus NW. Nach 32 sm ist mittags Flaute. Die restlichen 40 sm müssen wir mit dem Motor fahren. Um 21:30 Uhr sind wir in der Howth Marina. Vor drei Jahren sind wir hier mitten in der Nacht angekommen. Damals waren wir in der Hauptstadt Douglas der Isle of Man auf der Ostseite und konnten wegen der Tide erst gegen Mittag starten.

Di. 26.07. Hafentag, Fahrt nach Dublin

Hier ist über mehrere WLAN Zugang zum Internet möglich. Beim Hafenmeister bekomme ich User Name und Passwort. Die Verbindung zum Netz wird angezeigt, doch wie in Loch Inver kann der Browser keine Seite öffnen. Ich überprüfe alle Einstellungen, gehe schließlich mit dem PC in die Rezeption. Ein Mitarbeiter versucht zu helfen. Schließlich sehe ich selbst, dass beim Internetprotokoll TCP/IP eine feste IP-Adresse gespeichert ist. Nach dem Löschen klappt dann die Verbindung. Endlich kann ich mein Antivirus-Programm aktualisieren. Später zeigte der PC einen entfernten Virus an, der möglicherweise über den USB-Stick eingeschleppt worden ist. Heidi macht Besorgungen. So können wir erst gegen Mittag mit der Bahn ins Zentrum fahren. Unsere Tochter Anne ist am Sonntag nach Dublin geflogen. Sie ist wieder in der Tanzschule, wo sie vor einigen Jahren eine Ausbildung im irischen Stepptanz erhalten hat. Wir müssen noch mit dem Bus in den Vorort fahren. Es ist alles ziemlich stressig. In Howth war uns eine Bahn vor der Nase weggefahren. Hier fahren pausenlos Busse, nur unsere Nr. 16 hält sich nicht an den Fahrplan. Dann ist die Fahrt passend mit Euromünzen beim Fahrer zu bezahlen. In meinem Portemonnaie habe ich tatsächlich die 4,60 €. Der Fahrer sagt uns dann, wo wir aussteigen müssen. Schließlich sind wir noch pünktlich. Anne hat gerade ihr Training beendet. Sie stellt uns ihrem Tanzmaster Frank Whelan vor, der uns sehr freundlich begrüßt. Anne war vor drei Jahren zur selben Zeit hier. Wir haben uns damals Dublin angesehen und keine Zeit gefunden, zu der Tanzschule zu fahren. Frank erkundigt sich interessiert nach unseren Segelerlebnissen. Er ist Gründungs-Direktor der "Irish National Folk Company", einer von mehreren Organisationen zur Pflege des Irish Dance. Weiter ist er als Vizepräsident der "International Scientific Commission for Folklore" in vielen europäischen Ländern als Experte gefragt. In seinem Büro hängen Erinnerungsstücke vieler Städte, in die er eingeladen worden war. Wir werden großzügig zum Essen im „Garden of Eden“ eingeladen. Dort lernen wir seine Frau Angeline kennen, bei der Anne ihre Tanzausbildung hatte. Sie ist "Dance Director". Auf Anhieb sind wir uns sympathisch. Frank und Angeline möchten unser Boot kennen lernen. Wir fahren zu fünft im Auto nach Howth. Zwei Stunden genießen wir im Cockpit den Sommerabend. Die zurückkehrenden Regatta-Boote des Yachtclubs hatten draußen Flaute. Für alle war der Nachmittag und Abend ein Highlight. Im Hafengebührenbüro bezahlen wir 67,10 €!!!

Mi. 27.07. nach Wicklow 52°59'N 006°02'W 36 sm

Den Vormittag verbringe ich am Computer. Heidi macht Einkäufe. Erst kurz vor 12 Uhr legen wir ab. Der Wind ist schwach und kommt von vorn aus SE bis S. Wir kreuzen. Ab 17 Uhr haben wir dann auch noch Strom von vorn. 1,5 Stunden später ist Flaute. Nachts soll es regnen. Kurz vor 22 Uhr erreichen wir unter Motor den Hafen von Wicklow. Innen an der Mole sind stabile Leitern, seitlich davon, angeschraubte Holzbohlen. Mit langen Leinen für ca. 4 m Tidenhub binden wir an. Zugleich setzt der Regen ein. Ein Mann mit Schirm erscheint, fragt woher wir kommen und empfiehlt uns den noch geöffneten Segelclub. Am Tresen sitzen zwei junge Männer, Charly und Ivan. Wir werden freundlich begrüßt. Im Gespräch erfahren wir beim Guinness, dass von hier seit 1980 alle zwei Jahre die Regatta Rund Irland startet. Charly ist Organisator und Commodore der Regatta. Wir erhalten ein Prospekt von 2010 und bewundern die Preise im Clubraum. Die ganze Nacht regnet es. Uns wurde empfohlen, wegen der Tide früh um 8 Uhr zu starten.

Do. 28.07. nach Kilmore Quay 52°10'N 006°35'W 66 sm

Fünf Minuten vor 8 Uhr legen wir ab. Es regnet noch etwas. Trotzdem soll uns die Zeit knapp werden, wir sind ja kein Regattaboot. Bis 15 Uhr haben wir Strom und kräftigen Wind von hinten, fahren bis zu 7 kn über Grund, obwohl ich zeitweise sogar 3 Reffs einziehe. Wir segeln zwischen der Küste und dazu parallelen liegenden Sandbänken. Erst vor der Leuchtturminsel Tuskar Rock lassen wir bei dem Fährhafen Rosslare die Sandbänke an Steuerbord. Leider haben wir jetzt bis zu 3 kn Strom von vorn. Unsere Freunde in Kilmore Quay rufen an, sie warten mit dem Abendessen. Der Wind wird schwächer. Wir starten den Motor und brauchen für 12 sm von Carnsore Point bis Kilmore Quay 3 Stunden. Um 21:30 Uhr können wir Onja und Willi begrüßen. In ihrem Haus gibt es dann doch noch ein spätes Abendessen.

Fr. 29.07. und Sa. 30.07. nach Milford Dale-Ankerbucht 51°42'N 005°09'W 89 sm

Zum Frühstück werden wir noch einmal von Willi abgeholt. Er war Architekt in Deutschland. Jetzt ist seine Hauptbeschäftigung Malen. Seine Malweise ist ausdrucksvoll und kontrastreich. Die Themen sind oft lokale Szenen, Boote, irische Landschaft, Blumen, Pferde, Portraits. Seine Frau Onja stammt aus Irland. Zu dem komfortablen Haus, das sie als Rentner gekauft haben, gehört ein Garten. So bleibt nicht sehr viel Zeit für das Segeln. Vor drei Jahren waren sie zu den Isle of Scilly und an die Küste Cornwalls. In diesem Jahr sind Willi und Onja nur an der Südküste Irlands gesegelt. Bei ihnen am PC hole ich per USB-Stick aktuelle GRIB-Daten. Bei der Fahrt zum Hafen halten wir bei dem Haus eines befreundeten pensionierten katholischen Priesters. Von der Terrasse des Gartens haben wir einen freien Ausblick auf die See mit den vorgelagerten Inseln. Interessiert werden wir von Eugene über unsere Reise befragt. Seine Cousine Riana deckt Kaffee und Kuchen auf. Zu Besuch ist die Nichte mit ihren Kindern. In einem Shop für Bootszubehör kauft Willy neues Tauwerk. Onja holt von einem Imbissstand Krabbenbrötchen. Die essen wir bei uns an Bord. Für die nächsten Tage ist kein Starkwind zu erwarten. Wir legen 17:30 Uhr ab, Kurs Süd in Richtung Isle of Scilly und Land's End. Für

einen Tag bezahlen wir hier 30,- € Hafengebühren. Über eine Stunde fahren wir Motor, zunächst über die St. Patricks Bridge, eine flache betonnte Durchfahrt zwischen zwei Inseln. Bis Mitternacht können wir bei leichtem Wind aus Nordost segeln. Dann fahre ich über eine Stunde mit Motor. Es kommt zwar wieder Wind, doch leider dreht er über Ost auf Südost und Südwest. Zwischenzeitlich ist er so schwach, dass wieder der Motor helfen muss. Am Morgen geben wir das mühsame Segeln gegen an auf und nehmen Kurs auf Milford Haven an der Küste von Wales. Für die Einfahrt nehmen wir den East Channel, weil die großen Schiffe die andere Zufahrt bevorzugen. Da wir morgen früh weiter wollen, ankern wir um 17:30 Uhr in der Bucht von Dale. Andere Boote binden an Mooringbojen an oder gehen an einen frei schwimmenden verankerten Ponton. Wir wissen nicht, ob das gebührenpflichtig ist, bleiben vor Anker und an Bord. An Land gibt es einen Yachtclub. Die Marina weiter einwärts ist von Mittel- bis Hochwasser über eine Schleuse zu erreichen. Noch weiter in der Mündung des River Cleddau ist ein jederzeit zugänglicher weiterer Yachthafen.

So. 31.07. bis Di. 02.08. nach Plymouth 50°22'N 004°07'W 208 sm

Um 8:30 Uhr gehen wir Anker auf. Es ist stark bewölkt, anfangs nieselt es. Wir haben weiter Südwind, also genau gegen an. Wir kreuzen aus dem East Channel und segeln dann bis 11 Uhr Richtung Südwest. Es frischt bis zu 20 kn auf, dabei habe ich 2 Reffs im Groß. Bis 15 Uhr segeln wir Richtung Südost, können vorübergehend ein Reff raus nehmen. Ein kleines Fischerboot unter Motor kommt von vorn, hält stur Kurs auf uns. Ich gebe nach und weiche aus. Abends verschlechtert sich die Sicht. Die See ist konfus, die Wellen schätzen wir auf 3 m. Mehrmals besuchen uns Delphine, überholen unser Boot, tauchen unter durch, quieken, und springen sogar in die Luft. Das entschädigt etwas für die ungünstigen Segelbedingungen. Den ersten Teil der Nachtwache übernehme ich. Nach Mitternacht kommt Flaute. Bei Motorfahrt übernimmt Heidi die Wache, bis es hell wird. Ich habe mich gerade hingelegt, da ruft sie mich erschreckt. Dicht neben dem Boot hat sie lautes Schnaufen gehört. Entweder war es ein Wal oder wieder die Delphine. Langsam beruhigt sie sich. Am Tag wechseln Segeln bei leichtem Wind und Motorfahrt. Der Wind hat zwar auf Südwest gedreht, Richtung Land's End ist das weiter gegen an. Hinzu kommt Strom von vorn. Wir kommen kaum voran. Ich sehe mir die Stromkarten an und rechne. Wenn wir jetzt mit Motor gegen den Strom jagen, kentert der Strom, wenn wir Land's End erreichen. Hier würde er uns dann nützen, zugleich kommt er hinter dem Kap aus dem Englischen Kanal wieder von vorn. Wir sind um 6 Stunden genau zum falschen Zeitpunkt hier. Also lassen wir uns Zeit, kreuzen mit wenig über 2 kn vor Cornwall's Küste praktisch auf der Stelle. Um 20 Uhr kentert endlich der Strom und es frischt plötzlich auf. Ich muss reffen. Es entsteht in eine sehr kabbelige See. Um 22 Uhr ist es stockdunkel. Wir passieren den auf einer kleinen vorgelagerten Insel stehenden Leuchtturm Langship. Danach nehmen wir Kurs Südost. Jetzt sind wir doch wieder zu früh. Der Strom steht noch von vorn. Der Autopilot kann den Kurs nicht halten. Es ist wie in einem kochenden Teekessel, in dem wir fast auf der Stelle stehen. Um 23 Uhr ist plötzlich Flaute. Den Rest der Nacht mit wiederholten Regenschauern fahren wir unter Motor, haben jetzt den Strom mit uns. Als es hell wird kurz nach 5 Uhr, haben wir Lizard Point querab, eine Stunde später können wir bei leichtem Wind wieder segeln. Ab Mittag scheint die Sonne. Leider ist ab 14 Uhr wieder Flaute, der Strom 1 kn von vorn. Noch fast vier Stunden mit Motor brauchen wir bis zum Segelhafen in Plymouth. Anstatt der abgeschleusten Marina in Zentrumsnähe, wählen wir den uns vertrauten, weiter hinten in der Bucht gelegenen, jederzeit zugänglichen Yachthafen. Zunächst binden wir außen an einem langen Schwimmsteg an. Wir verholen uns aber später in den ruhigeren inneren Teil, weil etwas Wind aufkommt. Der Hafenmeister fragt, ob wir schon einmal hier waren und findet uns dann im Computer. Wir bezahlen fast 30 £ für eine Nacht. Vor drei Jahren war auch Hans aus Antwerpen hier. Damals waren wir in Irland im Hafen von Arklow an seinem Stahl-Zweimaster „Nordkap“ längsseits gegangen. Auf dem weiteren Weg waren wir mit ihm in Kilmore Quay und hier in Plymouth. Dann musste er aus beruflichen Gründen nach Antwerpen. In der Roompot Marina an der Oosterschelde hatten wir uns abends noch einmal getroffen. Per E-Mail und mit Ansichtskarten waren wir noch längere Zeit in Kontakt geblieben. Irgend wann hat Hans nicht mehr reagiert. Heidi meint, er könnte vielleicht wieder hier gewesen sein und fragt den Hafenmeister nach ihm. Der hat seine Daten auch im Computer, jedoch nur die von vor drei Jahren. Er schickt an Hans eine E-Mail, dass wir wieder hier sind und teilt ihm unsere Adresse mit. Am nächsten Morgen finden wir eine Antwort von Hans. Er entschuldigt sich mit viel Arbeit, würde uns auf dem Rückweg gern wieder sehen. Heidis kriminalistische Hartnäckigkeit hat wieder mal zum Erfolg geführt.

Mi. 03.08. nach Brixham 50°24'N 003°30,5'W 41 sm

Die Wetterbedingungen sind günstig für eine Weiterfahrt. Wir verzichten darauf, mit der Fähre ins Zentrum zu fahren, tanken noch Diesel und legen um 10 Uhr ab. Bei abnehmendem Westwind segeln wir stundenlang mit Blister entlang der Küste gegen Strom von vorn. Bei Sonnenschein und für uns ungewohnten 24°C sind viele andere Boote unterwegs. Es geht vorbei an dem in einer malerischen Flussmündung gelegenen Hafen Salcombe und an dem Kap Prawle Point. Um 17 Uhr querab von Start Point dreht der Wind auf SW und frischt auf. Ich muss halsen und berge den Blister. Mit ausgebaumter Genua segeln wir in einer Kabbelsee gegen 2,5 kn Strom von vorn. Eine Stunde später ist Flaute. Unter Motor fahren wir in der Lyme Bay nach Nordost. Um 19 Uhr haben wir wieder über 15 kn Wind aus SW. Jetzt schiebt auch der Strom. Auf einem anderen Boot segeln drei junge Männer mit uns um die Wette. Am Leuchtturm Berry Head sind wir vorn. Fallböen kommen hinter dem Kap von der Steilküste. Wir bergen die Segel, fahren in den voraus liegenden Hafen von Brixham. Am Gästeschwimmsteg der Marina gehen wir längsseits an eine Maxi aus Schottland. Dann setzt intensiver Regen ein mit Starkwind bis zum Morgen. Im Hafbüro melden wir uns erst, nachdem das andere Boot in aller Frühe abgelegt hat und wir an dem frei gewordenen Platz festgemacht haben. Hier bezahlen wir "nur" 21 £ .

Do. 04.08. bis Sa. 06.08. nach Dover 51°07'N 001°018,5'E 203 sm

Bis 15 Uhr bleiben wir in Brixham, gehen duschen, kaufen ein, essen mittags „Fish and Chips“. Die Stadt an der englischen Riviera ist voller Urlauber. Eine besondere Attraktion ist ein Nachbau der „Golden Hind“, dem Schiff von Sir

Francis Drake. Für die Kinder ist heute „Pirate Day“ mit viel Rummel. Der Fischerei-Hafen ist nachmittags zur Hälfte trocken gefallen. Wir können vom Schwimmsteg dennoch den Hafen verlassen. Inzwischen scheint wieder die Sonne. Je weiter wir ostwärts in die Lyme Bay kommen, desto mehr nimmt der Wind bis auf 15 kn zu und kommt genau von hinten. Sehr unangenehm ist die konfuse See wohl noch von dem nächtlichen Starkwind. Wegen der Schaukelei ziehe ich 2 Reffs ins Groß und wechsele von Fock auf ausgebaumte Genua. Vorübergehend nehme das Groß ganz weg. Für den größten Teil der Nacht übernehme ich die Wache. Bei der lang gestreckten Halbinsel Bill of Portland haben wir Gott sei Dank mitlaufenden Strom. Ich kann ausreffen. Als es hell wird, übernimmt Heidi die Wache. Bei nur 10 kn Wind haben wir wieder bis zu 4 kn Strom von vorn. Bei Kabbelsee sinkt die Geschwindigkeit über Grund unter 2 kn. Den ganzen Tag scheint die Sonne. Wir messen bis zu 27°C. Zeitweilig ist der Wind zu schwach, dann läuft der Motor. Mittags sind wir querab von St. Catherin's Point, dem Südkap der Isle of Wight. Hier haben wir bis 4 kn mitlaufenden Strom und zugehörige „Eddies“. Abends bremst der Strom dann wieder. Der nächste brauchbare Hafen wäre die große Marina von Brighton. Vor dem Dunkelwerden ist sie jedoch nicht mehr zu erreichen. Bis morgen soll sich das Wetter noch halten, ab Sonntag gibt es Starkwind. Ich kann Heidi überzeugen, auch noch diese Nacht weiter zu segeln. Bis Mitternacht macht Heidi Wache. Wir fahren Motor. Der Wind ist zu schwach. Dann versuche ich 2 Stunden zu segeln. Doch bis nach 9 Uhr morgens fahren wir mit Motor. Bis mittags segeln wir mit Groß und Genua. Dann nimmt der Wind zu. Ich reffe ein, zeitweilig sogar 2 Reffs. Um 14:30 Uhr sind wir im Vorhafen von Dover. Vorher ruft Heidi Port Control. Wir erhalten grünes Licht für den West Entrance. Die Fähren fahren durch den East Entrance. Nur Kreuzfahrtschiffe legen auch an der Westpier an. Auch die 24 Stunden besetzte Marina erreichen wir per Funk, bekommen einen Platz im Granville Dock zugewiesen. Nur bei Niedrigwasser ist für einige Stunden ein Schleusentor geschlossen. Es gibt noch einen jederzeit zugänglichen Tidenhafen mit Schwimmstegen und das abgeschleuste Wellington Dock. Dort liegen hauptsächlich einheimische Boote, weil zusätzlich eine Drehbrücke geöffnet werden muss. Am frühen Abend machen wir noch einen Rundgang durch das uns bekannte Zentrum von Dover.

So. 07.08. und Mo. 08.08. Hafentage in Dover

Zwei Tage dauert der Sturm aus SW mit Böen bis 8 Bft. Über den Tag verteilt waschen wir unsere gesamte Wäsche, müssen die Waschmaschine mit anderen teilen. Am Nachmittag wandere ich zu den White Cliffs. Heidi bleibt wegen ihrer noch immer schmerzhaften Knieverletzung im Hafen. Drei Jahre vorher war sie ohne mich dort gewesen, weil ich am PC arbeiten musste. Von dem holländischen Begleitschiff-Skipper Egon hatte ich eine Route mit Wegpunkten bis zu dem belgischen Hafen Nieuwepoort erhalten, die ich in das Navigationsprogramm Fugawi eingegeben und dann zum GPS übertragen habe. Heidi schreibt hier von Dover eine Ansichtskarte an ihn. Zu Hause in Berlin ruft seine Frau Kobi uns an. Egon ist im letzten Jahr an Bord seines Bootes an einem plötzlichen Herzinfarkt verstorben. Heute Abend sind wir bei Louise und Gert aus Holland an Bord, einer sehr gut gepflegten Dehler Optima, etwas kleiner als unsere Libra. Am Montag Nachmittag besuchen wir gemeinsam das Castle. Es gibt zwar eine Fernbuslinie vom Zentrum, die am Castle halten soll. Wir müssten eine Stunde warten. So wandern Heidi und ich langsam den Berg hoch. Wir besichtigen Museumsräume über das Mittelalter, steigen auf den Turm, laufen durch einen langen Tunnel, der sich als Sackgasse herausstellt. Es bleibt nur noch Zeit für die Kirche St. Mary in Castro. Daneben steht ein ehemaliger Leuchtturm aus der Römerzeit. Schon damals wurde Dover als Hafen genutzt. Um 18 Uhr schließen die Tunnelräume mit Ausstellungen über den 2. Weltkrieg. Wir gehen in die Stadt, kaufen ein, und dann zum Boot. Heute Abend sind Louise und Gert bei uns zu Besuch. Sie wollen morgen weiter nach Westen, wir müssen Richtung Heimat. Auch hier kostet eine Nacht 21 £.

Di. 09.08. nach Oostende 51°13'N 002°56'E 67 sm

Wir legen früh um 6:15 Uhr noch vor Hochwasser ab. Port Control gibt pausenlos grünes Licht auch für andere Segler, die endlich weiter wollen. Drei Stunden segeln wir nördlich des Verkehrstrennungsgebietes nach Osten. Wir haben bis zu 3 kn mitlaufenden Strom. Eine Stunde benötigen wir für die Querung des Verkehrstrennungsgebietes, ohne dass wir mit Frachtern in Konflikt kommen. Bis zum Mittag haben wir NW-Wind bis zu 20 kn. Mit 2 Reffs segeln wir um 6 kn. Nachmittags kann ich ausreffen. Die Sonne scheint bei Temperaturen bis über 20°C. Gert hatte uns empfohlen, nicht nach Wegpunktsteuerung einen geraden Kurs über Grund zu fahren, sondern quasi Kompasskurs. Der Strom mal von rechts, dann von links führt zwar in Form einer S-Kurve zu einem längeren Weg über Grund jedoch zu einem kürzeren durch das Wasser. Vor drei Jahren waren wir mit dem Skipper Egon und anderen holländischen Booten im Konvoi gefahren. Die Route führte nach Querung des VTG weiter auf einem betonnten Weg dicht entlang der französischen Küste. Hans aus Antwerpen hatte uns später gesagt, er fahre einfach quer über die Sandbänke, es wäre fast überall tief genug, wenn auch oft weniger als 10 m. In diesem Jahr suchen wir unseren eigenen Weg, vermeiden jedoch Gebiete, die in der Karte mit unter 5 m angegeben sind. Die Sandbänke verändern sich ständig. Meine Karten sind ca. 5 Jahre alt. Die Anzeigen des Echolotes stimmen aber noch gut mit den Werten in der Karte überein. Uns begegnen andere Segler, die auch ihren individuellen Kurs nehmen. Gegen 19 Uhr erreichen wir die Ansteuerung von Oostende. Das Licht am Signalmast signalisiert: Einfahrt nur nach Freigabe durch Port Control. Heidi ruft per Funk und bekommt den Hinweis, wir müssen noch eine ankommende Fähre durchfahren lassen. Eine halbe Stunde später zwischen den Molen ist es sehr schaukelig. Ich berge die Segel erst, als wir durch die Einfahrt sind. Es gibt die abgeschleuste große Mercator Marina, davor ist der North Sea YC. Durch die enge Zufahrt gesehen, schien es recht voll zu sein. Wir fahren weiter zu dem Royal YC vorbei am Fähranleger. Am Außensteg ist noch Platz. Der Hafenmeister nimmt uns die Leinen ab. Wir bezahlen sofort die Liegegebühr 21,- € und erhalten die PIN für die Servicräume und das Hafen-Tor sowie den Zugangscode für das Internet über WLAN. Abends duschen wir noch, weil wir früh weiter wollen. Ab morgen Nachmittag soll Starkwind kommen, und wir wollen nach Breskens an die Westerschelde.

Mi. 10.08. nach Breskens 51°24N 003°34E 31 sm Do. 11.08. Hafentag

Morgens frühstücken wir noch. Als wir abbinden wollen, sehen wir ein rotes Stop-Zeichen, weil wohl die Fähre wieder ausläuft. Schließlich ruft Heidi Port Control, um nachzufragen. Um 9:30 Uhr dürfen wir fahren, das Stop-Zeichen wird ausgeschaltet. Der SW-Wind nimmt kontinuierlich zu. Noch vor Zeebrugge ziehe ich 2 Reffs ein. Etliche Segler sind unterwegs, und es ist auch reger Schiffsverkehr. Um 14:30 Uhr am Eingang zur Westerschelde haben wir 25 kn Wind. Der Hafenmeister der großen Marina von Breskens ist über Kanal 31 zu erreichen, nur hat unser deutsches Funkgerät diesen Kanal nicht. So müssen wir bei dem frischen Wind an einen Warteponton und können von dort über ein Telefon uns einen freien Liegeplatz sagen lassen. Als wir die enge Gasse entlang der Außenmole fahren, sehen wir voraus ein Segelboot auf den Steinen festliegen. Wir werden gebeten, es frei zu schleppen. Beim ersten Versuch bekommen wir die Leine nicht schnell genug fest. Dann ziehe ich vorwärts, rückwärts, noch mal vorwärts. Jedes mal sind wir der Steinmole bedenklich nahe. Inzwischen fällt das Wasser, wir geben auf. Später beobachtet Heidi, wie der Hafenmeister das Segelboot mit einem kräftigen Motorboot und einer am Mast angeschlagenen Leine frei schleppt. Sie wird abends beim Duschen von der verzweifelten Mitseglerin angesprochen. Die bedankt sich, weil wir helfen wollten. Das Boot ist nicht mehr dicht. Es wird am nächsten Tag an Land gestellt. Hier ist eine Werft, welche die Reparatur übernehmen könnte. Der Rumpf ist vor dem Kiel und seitlich davon gerissen. Ob die Versicherung den Schaden bezahlt, erfahren wir nicht mehr. Wir haben noch zwei bemerkenswerte Begegnungen. Am Abend kommt, wie verabredet, Hans aus Antwerpen. Er lädt uns in das Hafenrestaurant ein. Dort sind auch zwei Frauen, die am Nachmittag mit einem Segelboot in den Hafen gekommen sind. Die ältere Rosetta ist die Eignerin, die jüngere Angélique will von deren Erfahrungen lernen. Am nächsten Tag hören wir mehr über beide. Rosetta war verheiratet, hat erwachsene Kinder, ist geschieden und segelt jetzt meistens alleine. Es ist weiter Starkwind. Ich beschäftige mich an Bord, Heidi geht in den Ort. Gebühr hier 2 x 17,50 €.

Fr. 12.08. Sa. 13.08. nach Den Helder 52°56'N 004°47'E 120 sm

Erst um 9:40 Uhr legen wir ab. Ich bin zuvor mit einer Hand voll Ansichtskarten in den Ort gegangen. Nirgends gibt es einen Briefkasten. Im Einkaufscenter muss ich vor dem Buchladen, der zugleich Postdienststelle ist, 5 Minuten warten, bis geöffnet wird. Das Wetter ist trübe. Bei dem Westwind müssen wir eine betonnte Rinne aus der Westerschelde heraus kreuzen. Leider kommt auch der Strom zwischen 1 kn und 3 kn von vorn. Erst um 15 Uhr liegt Westkapelle achter aus, wir haben freies Wasser. Der Wind wird schwächer. Ich wechsele auf Genua. Ab 19 Uhr muss der Motor mitlaufen. Ich setze vor dem Vorstag den Kegel als Zeichen für Segel plus Motor. Hinter uns kommt die niederländische Küstenwache auf. Ich beobachte, wie ein schnelles Schlauchboot zu einer größeren schwedischen Motoryacht fährt. Dort erfolgt anscheinend eine längere Kontrolle. Dann kommt das Schlauchboot zu uns. Wir werden gefragt, woher wir kommen. Erst als ich auf die Nachfrage mit „Großbritannien“ antworte, sind die Beamten zufrieden gestellt. Die nächste Aufregung ist die Passage der Maas-Mündung Hoek van Holland vor Rotterdam bei anbrechender Dunkelheit. Um 21:30 Uhr, 2 sm davor, meldet Heidi uns bei „Maas Entrance“. Man hat uns längs auf dem Radar. Wir werden gefragt, welches von den 2 Yachten wir sind. Die Antwort: „Port side“, d. h. das linke Boot sind wir. Einige Zeit später kommt an uns der Hinweis auf ein einlaufendes Schiff. Ich habe bereits aufgestoppt, habe über AIS gesehen, dass es sonst eng werden könnte. Das andere Boot vor uns fährt ein Stück zurück. Um 22:30 Uhr haben wir die Zufahrt nach Rotterdam hinter uns, Heidi meldet uns per Funk ab. Dann übernimmt sie bis nach Mitternacht die Wache, immer noch mit Motor fahrend. Um 1:40 Uhr ziehe ich auch die Genua, kann bei leichtem Ostwind wieder segeln. Bei Scheveningen liegen hell beleuchtete Frachter auf Reede. Vor IJmuiden weiche ich einem einlaufenden Schiff aus. Um 6:30 Uhr ist es wieder hell. Querab liegt ein riesiger Windpark. Heidi übernimmt die Wache. Drei Stunden später vor der Ansteuerungstonne nach Den Helder kommt uns ein rotes Arbeitsschiff von Backbord in die Quere, hält dann auf uns zu. Auf dem AIS sehe ich, dass es kaum noch Fahrt macht. Ich steuere zum Ausweichen nach rechts. Das Schiff dreht seinen Bug nach rechts wieder auf uns zu. Irritiert steuere ich scharf nach links. Das Schiff dreht auch nach links. Ich starte den Motor, versuche mit Vollgas zu entkommen. Dann sehe ich im Fernglas, wie das Schiff den Anker ablässt und zurückdreht. Eine halbe Stunde später kommt es hinter uns her, ebenfalls Kurs Den Helder. Ich fahre sicherheitshalber aus der Tonnenreihe heraus. Wozu das ganze Manöver gut war, bleibt für uns unklar. Für die letzten 2 sm bis zum Hafen brauchen wir unter Motor eine ganze Stunde. Wir haben Strom bis zu 4 kn von vorn und müssen noch zwei Fahren von bzw. zur Insel Texel durchlassen. Inzwischen hat Nieselregen eingesetzt. Es ist nach 13 Uhr, als wir in die enge Marina des Königlichen Yachtclubs einsteuern. Normalerweise bindet man erst an blau markierten Wartepontons an und geht zum Hafenmeister. Der hat uns schon gesehen, zeigt uns eine freie Box. Ein junger deutscher Segler hilft beim Anbinden. Wir sind später kurz bei ihm an Bord. Er ist Kardiologe aus Essen, hat sein Boot in Kampen in der Nähe vom IJsselmeer. Es ist ein älteres Stahlschiff, alles noch Baustelle. Er hat es günstig kaufen können, segelt meistens alleine. Seine Freundin muss er erst vom Segeln überzeugen. Begeistert erzählt er von den Kanalinseln. Wir haben bisher aus Zeitgründen auf einen Besuch verzichtet und uns von Hinweisen im Handbuch über bürokratisches Einklarieren abschrecken lassen. Auf unser Stichwort hin, dass wir bis zu den Färöern waren, sucht er einen Stapel der Zeitschrift „Yacht“ durch und findet den Artikel über unsere Reisen um das Nordkap und nach Island. „Ich habe Euch erkannt!“ sagt er. Gegen Abend füllt sich der Hafen. Nicht weit von hier kann man durch eine Schleuse direkt ins IJsselmeer.

So. 14.08. und Mo. 15.08. nach Helgoland 54°11'N 007°53'E 155 sm

Wir legen um 11 Uhr in Den Helder ab. Unsere Vorstellung ist, morgen eine der Ostfriesischen Inseln, z. B. Borkum oder Norderney anzulaufen. Bei 12 kn Wind aus WNW kreuzen wir in Richtung Seegat westlich von Texel. In der engen Fahrinne haben wir mitlaufenden Strom. Vorübergehend starte ich den Motor. Später können wir unter Segel anliegen. Als die Tonnenreihe achteraus liegt, wird der Wind schwächer. Ich ziehe den Blister. Eine auf Parallelkurs segelnde Etap 32 zieht den Spinnaker. Stundenlang segeln wir auf etwa gleicher Höhe. Nachmittags frischt es wieder

auf. Wir jagen mit über 6 kn, der Blister zieht. Um 16 Uhr liegt Vlieland querab. Ich berge den Blister. Inzwischen haben wir 15 kn Wind. Auch mit Groß und Fock 1 laufen wir 6 kn, später bei 2 kn Strom von achtern mehr als 7 kn über Grund. Um 18 Uhr liegt Terschelling querab, 21 Uhr Ameland. Inzwischen segele ich mit ausgebaumter Genua. Nach 23 Uhr muss ich zweimal eine Halse fahren und den Spibaum schiften, um einem voraus festliegendem Schiff auszuweichen. Nachts 1 Uhr liegt Schiermonnikoog achter aus. Querab ist die Einfahrt in die Westerems und damit die Einfahrt nach Borkum. Eine Nachtansteuerung wollen wir nicht, segeln also weiter. Um 3 Uhr frischt es auf, Wechsel auf Fock 1 und Reff 1. Dann übernimmt Heidi die Wache. Gegen 7 Uhr haben wir Juist querab. Ich kann wieder ausrefen und auf Genua wechseln. Wir wollen die guten Segelbedingungen mit achterlichem Wind und sonnigem Wetter nutzen. Norderney, Baltrum und Langeoog bleiben an Steuerbord. Um 12:30 Uhr erreichen wir die Jademündung und queren das Verkehrstrennungsgebiet. Gegenüber auf Reede liegen etliche Schiffe. Als wir 1998 die Libra von der Oosterschelde in die Ostsee überführt haben, sind wir hier einen großen Bogen gefahren, weil wir den anscheinend auf uns zu fahrenden Schiffen ausweichen wollten. Die rührten sich nicht, und erst aus der Nähe haben wir die Ankerketten erkannt. Wie damals nehmen wir jetzt Kurs auf Helgoland. Höher am Wind segelnd wechsele ich auf Fock 1 und, da es auffrischt, ziehe ich ein Reff ein. Bei der Ansteuerung wird es ziemlich kabbelig. Vor 4 Jahren haben wir im Nordosthafen einen Liegeplatz gefunden. Heidi hat noch die Telefonnummer des Hafenmeisters. Es meldet sich ein Anrufbeantworter. Ab 16 Uhr ist er erreichbar. Genau um diese Zeit steuern wir in den Hafen und werden von ihm auf einen freien Liegeplatz angewiesen. Der Nordosthafen wird von einheimischen Booten genutzt. Für unsere Bootsgröße sind, wie auch diesmal, oft einzelne Plätze frei, für uns 13,50 €. Um 18 Uhr schließen die vielen Shops. Die Tagesgäste verlassen mit den auf Reede liegenden Schiffen die Insel. Im Gegensatz zu früheren Jahren fällt uns auf, dass anscheinend mehr Feriengäste hier übernachten. Abends fahren wir mit dem Fahrstuhl aufs Oberland und gehen aus Tradition in die Gaststätte „Seehund“. Dort erleben wir einen etwas peinlichen Vorfall. Am Nachbartisch nimmt ein älteres Paar in exklusiver Wanderkleidung Platz und bestellt zwei Glas Wein. Die Kellnerin informiert sie vorab, dass sie, wenn andere Gäste kommen, die essen möchten, am Tresen Platz nehmen möchten. Mir war schon die gelegentlich sächsisch klingende Aussprache der jungen Kellnerin aufgefallen. Als dann einige Zeit später tatsächlich Gäste kommen, die essen möchten, sollen die Plätze gewechselt werden. Unwillig fragt der Mann die Kellnerin, ob sie denn schon in der DDR bedient hätte. Diese bleibt jedoch ruhig und überhört die Provokation. Sie war vor über 20 Jahren wohl ein Schulkind.

Di. 16.08. Hafentag auf Helgoland

Im Wetterbericht sind für heute wiederholt Schauerböen angesagt. Wir bleiben noch einen Tag. Gegen Mittag kommt eine Dehler 36 "OKKE" aus Bremen in den Hafen. Dem Skipper war unser Platz versprochen worden. Neben uns ist inzwischen einer frei geworden, also kein Problem. Nach und nach kommen wir uns im Gespräch immer näher. Er heißt Harm und beteiligt sich auch regelmäßig und erfolgreich am Fahrtenwettbewerb der KA. Bei unserer Abreise am nächsten Tag sagt er dann: „Es ist doch schön, mal richtige Fahrtensegler zu treffen!“ Nach dem Einkaufen steigen wir aufs Oberland und gehen den vertrauten Rundweg. Am Vogelfelsen sehen wir vor allem Basstölpel mit ihren Jungen. Die Trottellummen sind längs flügge. Heidi hat das Bedürfnis in die Kirche zu gehen und eine Kerze anzuzünden.

Mi. 17.08. nach Tönning/Eider 54°19'N 008°57'E 43 sm

Wir haben Wind aus S bis SW, keine ideale Windrichtung nach Cuxhaven. Ich kann Heidi nur widerwillig überzeugen, Kurs auf die Eider zu nehmen. Wir wissen, die Ansteuerung ist schwierig. Vor 2 Jahren sind wir innen vor der Schleuse des Sperrwerkes auf eine Sandbank gefahren. Es ist schon nach 7 Uhr, als wir ablegen. In zügiger Fahrt erreichen wir um 11:40 Uhr die Ansteuerungstonne der Außeneider. Eine halbe Stunde später sind wir über die Barre mit Tiefen von minimal 3 m. Das betonnte und gewundene Fahrwasser verläuft jetzt weiter nördlich, als auf meinen Seekarten eingezeichnet. Ich berge die Genua, lasse den Motor mitlaufen. Wie berechnet, haben wir auflaufenden Strom. Der setzt zuweilen quer zu dem Tonnenweg. Man muss dann hart gegen halten, um in der Tonnenreihe zu bleiben. Zuweilen zeigt das Echolot nur noch knapp 2 m, wobei 40 cm Reserve bleiben, die der Geber unter Wasser ist, also gerade die sprichwörtliche Handbreit Wasser unter dem Kiel. Zwei Tage später in der Gieselau-Schleuse treffen wir einen Segler, der im Watt aufgelaufen ist und einige Stunden auf steigendes Wasser warten musste. Um 14 Uhr erreichen wir die Schleuse. Heidi meldet uns per Funk. Hinter uns kommt noch eine Hallberg Rassy. Das Ausflugsschiff „Adler II“ aus Tönning verlässt die Schleusenkammer und legt im Vorhafen an. Hinter der Schleuse muss man scharf nach rechts abbiegen. Die verhängnisvolle Sandbank ist jetzt mit Tonnen markiert. Der Strom schiebt weiter von hinten. Er müsste nach dem PC-Programm WX-Tide in reichlich einer Stunde kentern. Ich weiß nicht genau, wie weit es bis zur Schleuse Nordfeld ist. Die Angaben im Nordseehandbuch und auf der Karte für den NOK finde ich erst später versteckt im Text. Da bei den Brücken evtl. Wartezeiten hinzukommen können, halte ich es für riskant, hinter Tönning gegen den Strom fahren zu müssen. Die Hallberg Rassy und ein weiteres Boot, das bei Tönning aus dem Hafen kommt, fahren weiter. Wir legen wie vor 2 Jahren außen an der Eiderkaje vor dem „Adler II“ an. Damals sind wir nur eine Nacht hier geblieben, während der Hafen trocken fiel. Das Anlegen ist bei der starken Strömung nicht einfach. Anschließend überprüfe ich die Tidenangabe auf dem PC und sehe, dass diese sich noch auf britische Zeit bezieht, also eine Stunde zu früh ist. Später erhalten wir eine gedruckte Gezeitentabelle. Die Zeiten sind zusätzlich um über eine halbe Stunde weiter verschoben. Heidi ist inzwischen in den Ort gegangen. Mir kommen Bedenken. Es ist Springtide mit 3,3 m Tidenhub. Die Flut kann dann mit hoher Geschwindigkeit bis Nordfeld hoch laufen, lese ich im Yachtpilot. Die sog. „Bore“ erreicht über 4 kn und eine Brandungswelle bis zu 20 cm. Weiterfahren könnten wir erst morgen Nachmittag. Vormittags läuft das Morgenhochwasser wieder ab. Wir haben wohl einen Fehler gemacht, nicht weiter gefahren zu sein. 1998 sind wir an einem Tag von Helgoland bis Friedrichstadt durchgefahren. Ich gehe in den Ort, finde Heidi am Hafen. Am Schwimmsteg sehen wir zwei grün markierte freie Plätze. Wir gehen zurück, binden die Libra ab und fahren noch bei Hochwasser in

den Hafen. Kurz nach dem Anlegen um 19 Uhr kommt der Hafenmeister kassieren, nur 9,- €, und sagt uns den Code für Duschen und WC. Bei schönem Sommerwetter gehen wir durch den sehenswerten Ort und sind zufrieden, einen sicheren Platz zu haben. Nachts sinkt unser Boot wie alle anderen tief in den Schlick, morgens schwimmt sie wieder oben.

Do. 18.08. nach Bargen/Eider 54°18'N 009°16'E 27 sm

Nach Tidenkalender ist morgens 5 Uhr Hochwasser. Wir stellen den Wecker, gehen früh noch duschen. Um 7 Uhr verlassen wir den Hafen und binden wieder außen an der Kaje an. Das Wasser fällt zusehends, wir müssen abwarten. Heidi geht noch einmal in den Ort. Ich bleibe an Bord, muss nach und nach die Leinen fieren. Niedrigwasser ist um 13 Uhr. Als wir um 14 Uhr abbinden, strömt das Wasser schon landeinwärts. Heidi hat die Straßenbrücke per Handy angerufen. Wir müssen nicht warten. Die kurvenreiche Gezeiten-Eider ist mit Pricken und Tonnen sehr gut markiert. Einige Abschnitte sind 5 m bis 10 m tief, woanders aber auch nur wenig über 2 m. Bei keiner Brücke müssen wir länger warten. Das Signal 2 mal lang genügt. Um 16:30 Uhr sind wir an der Schleuse Nordfeld, können ohne Stopp in die offene Kammer einfahren. Die Schleusen werden einzeln bezahlt. Das Öffnen der Brücken ist inklusive. Da wir alleine sind, kostet es leider den doppelten Preis, jedes Mal 9,- €. Der Nord-Ostsee-Kanal ab Gieselau-Schleuse bis Kiel kostet nur 7,- €. Zwar sind die Schleusen-Betriebszeiten wochentags bis 19 Uhr, die nächste Brücke Pahlhude schaffen wir heute Abend nicht mehr. Die aufgestaute Binnen-Eider macht in malerischer Landschaft viele Mäander. Die Fahrstrecke ist vielleicht das dreifache der Luftlinie. Sie ist meistens wie ein langgestreckter See. Man kann fast überall ankern. Es gibt viele Liegestellen mit Gastplätzen, meist Wassersportvereine. Gegen 20 Uhr binden wir in Bargen an einem Schwimmsteg an. Eine freundliche Hafenmeisterin empfängt uns. Die Sanitäreanlagen sind vorbildlich, alles nur 10,- €. Nachts sind unwetterartige Gewitter angesagt. Wir bleiben verschont. In anderen Teilen Deutschlands gibt es Tote.

Fr. 19.08. nach Rendsburg Regattaverein 54°18'N 009°40'E 32 sm

Um 10 Uhr legen wir ab. Eine halbe Stunde später geht es durch die Brücke Pahlhude. Es wird immer stürmischer. Wir messen maximal 28 kn Wind. Ich habe Bedenken, bei solchen Bedingungen zu schleusen. Um 13:30 Uhr geht es durch die Schleuse Lexfähre, eine Stunde später durch die Gieselau-Schleuse. Hier wartet ein anderes Segelboot. Die Mittagspause ist gerade vorbei. Auf dem NOK schiebt der Wind. Ich hätte eine Fock ziehen können und den Motor drosseln. Das ist erlaubt. Ich kann mich dazu nicht aufraffen. Weiter als bis Rendsburg wollen wir heute nicht. Es wird dann doch nach 18 Uhr bis zum Anlegen. Trotz starkem Seitenwind klappt es bilderbuchartig mit den durch die Mittelklampen gezogenen und auf die Winschen gelegten Festmacherleinen für die Dalben. Der Regattaverein liegt am Ende des Obereidersees. Er bietet eine schöne Atmosphäre und ist nahe beim Zentrum. In den Ort kommen wir diesmal allerdings nicht. Ich bin von dem ungewohnt langen Steuern von Hand erschöpft. Am nächsten Morgen wollen wir weiter.

Sa. 20.08. nach Kiel-Düsternbrook 54°20'N 010°09'E 22 sm

Wir legen um 9:45 Uhr ab. Mit Strom haben wir hier 14,50 € bezahlt. Eine halbe Stunde später fahren wir auf dem NOK. In Richtung Brunsbüttel sehen wir drei rote Lichter übereinander. Das heißt gesperrt für alle Fahrzeuge, auch für Sportboote. Im Funk hören wir: ein großes Kreuzfahrtschiff Verkehrsgruppe 6 kommt von Westen. Wir dürfen fahren. Heute ist weiterhin Westwind jedoch nur um 10 kn. Nach einer Stunde nehme ich die gesetzte Fock wieder weg. Immer wieder muss ich sie hin und her ziehen, der Nutzen ist minimal. Um 12 Uhr sehen wir das Kreuzfahrtschiff von hinten näher kommen. Voraus ist die Weiche Großnordsee. In Gegenrichtung warten andere Schiffe, die Sportboote hinter den Dalben. Auch wir fahren dahinter, lassen das große Schiff durch. Gegen 14 Uhr sind wir vor der Schleuse Kiel-Holtenu. Am Warteplatz für Sportboote liegen wie auch in der Schleuse schwimmende Holzbohlen. Große Schilder besagen: Betreten verboten, Rutschgefahr. Ein Anbinden ist in der Tat unzumutbar, Fender nicht zu benutzen. So muss die ganze Zeit der Motor laufen, um gegen den Wind die Position zu halten. Nachdem die entgegen kommenden Boote geschleust sind, dürfen wir einfahren, mit uns noch ein Motorboot. Um 14:40 Uhr fahren wir aus der Schleuse. Wir sind nicht in Zeitnot, müssen nicht durch die Nacht segeln. Vor einigen Jahren hat es uns gut im Hafen des Kieler Yachtclubs gefallen. Dieser alte Olympiahafen von 1936 in Kiel-Düsternbrook liegt nicht allzu weit vom Zentrum entfernt. In dem ersten von uns angelaufene der vier Becken finden wir ein grünes Schild, lesen dann aber: frei nur bis heute Mittag. Heidi geht zum Hafenmeister. Wir legen um, gehen an einen anderen Platz im Becken 2. Hier bezahlen wir 13,- €. Unweit des Hafens ist der Kieler Landtag, drum herum alles Regierungsviertel. Einkaufsmöglichkeiten sind weiter weg im Zentrum. Nach 18 Uhr ist dort alles schon geschlossen. Einen größeren Supermarkt finden wir auch nicht.

So. 21.08. nach Heiligenhafen 54°22,5'N 010°59'E 41 sm

Der Wetterbericht besagt S 2 bis 3 Bft, später W mit Schauer und Gewitter. Bei strahlender Sonne legen wir 9:20 Uhr ab. Wir haben bis mittags Ostwind. Die Genua habe ich gleich gegen den Blister getauscht. Der bringt uns bei weniger als 10 kn Wind gut aus der Kieler Förde. Die beiden Munitionssperrgebiete vor Wendtorf sind jetzt mit je 4 Tonnen bezeichnet. In den Papierkarten des NV-Verlages vom Frühjahr dieses Jahres sind es noch je drei Tonnen. Über den einjährigen Internet-Änderungsdienst sind die von den mitgelieferten CDs installierten elektronischen BSB-Karten schon berichtigt. Das Schießgebiet der Hohwachter Bucht muss heute am Wochenende nicht umfahren werden. Wegen des Windes aus SE kann ich Heiligenhafen jedoch nicht direkt ansteuern. Wann mag der Wind wohl auf West drehen? Um 15 Uhr mache ich für eine halbe Stunde einen Holeschlag, bemerke dann aber eine langsame Winddrehung. In großem Bogen erreichen wir ohne weiteres Kreuzen 18:40 Uhr die Untiefentonne Heiligenhafen Nord. Dort ist dann Flaute. Die restlichen 3 sm bis in den Hafen fahren wir mit Motor. Um 19:30 Uhr legen wir an. Heidi ruft ihre Cousine an. Wir werden zum Grillen abgeholt. Spät abends, als es schon dunkel ist, kommt das prophezeite Gewitter und heftiger Regen. Schon 3 mal hat uns bei Heiligenhafen bzw. nach Kiel ein Gewitter erwischt. Diesmal waren wir vorher im Hafen.

Mo. 22.08. nach Burgtiefe/Fehmarn 54°25'N 011°12'E 11 sm

Morgens pfeift der Wind in den Wanten, die Sonne scheint. Wir warten bis Mittag, wollen sowieso nur nach Burgtiefe. Dort warten unsere Freunde Siegrun und Erich. Sie sind am Tag vorher von Klintholm gekommen, haben mit Freunden Seeland umsegelt. Mit NW um 10 kn brauchen wir 2,5 Stunden, sind 17:20 Uhr im Hafen. Wie schon in anderen Jahren werden wir mit Getröte und einer Flasche Sekt begrüßt. Die „Ariane“ ist für uns über die Toppen geflaggt. Anschließend geht es mit dem Auto in ein idyllisch gelegenes Restaurant an der Ostküste von Fehmarn mit Blick auf das Wasser. Die Freunde Almuth und Bernd aus Bruchsal sind mit dabei. Siegrun macht uns auf Schweinswale aufmerksam, die sie einige 100 m vom Ufer weg entdeckt hat. Die Liegegebühr ist hier 10 €, in Heiligenhafen 11,50 €, dazu Strom für 2 €.

Di. 23.08. Hafentag in Burgtiefe

Zu 9 Uhr sind wir bei Siegrun und Erich zu einem ausgiebigen Frühstück eingeladen. Heute haben wir Ostwind. Für abends sind Gewitter angesagt. Unter diesen Bedingungen ist der direkte Weg nach Rostock oder Kühlungsborn nicht mehr zu schaffen. Morgen soll der Wind auf West drehen. Wir bleiben. Für den Abend laden wir unsere Freunde zum Essen in das schon bekannte China-Restaurant ein. Schon am Nachmittag beginnt es zu regnen.

Mi. 24.08. in den Heimathafen SSV Rostock 54°06'N 12°08'E 41 sm

Wir legen pünktlich um 8 Uhr ab. Der Wind um Süd ist schwach, lebt dann doch auf. Ich setze den Blister. Zuweilen dreht der Wind mehr achterlich. Dann hole ich am Hals den Blister mit Hilfe des Spibaums und einer Spischot als Achterholer nach Luv aus den Windschatten des Großsegels. Zwar kommt die Sonne hervor, es bleibt jedoch den ganzen Tag leicht diesig. Mittags bei der Querung des Lübeck-Gedser-Weges fahren zwei Fähren in sicherem Abstand vorbei. Eine halbe Stunde lang ist Flaute. Wir nehmen den Motor. In der Kajüte haben wir 30°C. Dann kommt wieder Wind, jetzt aber aus Nordost. Inzwischen sind wir mehr in Landnähe und damit in dem Einfluss des Seewind-Systems. Die aufsteigende warme Luft über Land saugt die kühlere Luft über dem Wasser an. Unter Groß und Genua können wir mit immer mehr zunehmender Geschwindigkeit direkt die Einfahrt von Warnemünde ansteuern. Bei der Fähre nach Hohe Düne ist der Wind dann weg. Für die restliche Strecke auf der Warnow nehmen wir den Motor. Als wir durch die Molen gefahren sind, hat Heidi kurz bei Erich auf Fehmarn angerufen. Für ihn ist es schon Tradition, dass nicht wir sondern er im SSVR unsere Ankunft ankündigt. Beim Anlegen stehen Dieter, Robert und Wolfram vom Vorstand auf dem Steg. Zur Begrüßung wird eine Flasche Sekt geöffnet. Bei uns an Bord flattern 12 Gastlandflaggen übereinander, sortiert in der Reihenfolge des Alphabets. Morgen früh reist die Freundin unseres ältesten Enkelsohns zurück nach England zu den Eltern. Unser Auto steht hier auf dem Hof, Schlüssel und Papiere sind bei unserem Sohn in Rostock-Biestow. Er hat heute Spätdienst, die Schwiegertochter Nachtdienst. Unser Enkelsohn feiert mit der Freundin bei Freunden Abschied. Wir wollten sie noch treffen. Heidi macht sich zu Fuß und per Straßenbahn auf den Weg, ich bleibe an Bord. So sind wir letztlich einen Tag zu spät nach Hause gekommen. Den zweiten Termin am Wochenende halten wir aber ein. Es ist die Feier zum 70. Geburtstag unseres Schwagers und ehemaligen Mitschülers.

Resümee

In 96 Tagen, davon 67 Fahrtentage (70%), haben wir 3280 sm nach GPS über Grund zurückgelegt. Davon sind 2590 sm gesegelt, 690 sm (21%) unter Motor gefahren. 195 Motorstunden enthalten auch Laufzeiten im Hafen zum Laden der Batterien und zum Erzeugen von 220V Wechselstrom, wenn kein Landanschluss verfügbar war. Als Ausgleich für die vielen Hafentage (29), die nicht immer wetterbedingt waren, sind wir in 19 Nächten durchgesegelt. Als Nachtansteuerung kann in diesem Jahr nur das Anlaufen von Tvøroyri auf den Färøern früh 3:30 Uhr bei nur mäßiger Sicht gewertet werden. In 48 Etappen haben wir 24 für uns neue Häfen besucht.

Technische Probleme:

Vor dem Start war, wie schon einmal vor 3 Jahren, der Dieselkocher ausgefallen. Damals haben wir kurzentschlossen als Ersatz einen Spirituskocher gekauft. Wegen eines Montagefehlers hätte das damals beinahe zum Abbrennen unseres Bootes geführt. In diesem Jahr nehme ich mir Zeit und finde einen defekten Transistor. Aus der alten Elektronikleiterplatte kann ich einen gleichen Typ umlöten. Ursache war wohl in beiden Fällen ein Kurzschluss zu dem ungünstig montierten 220 V-Wechselrichter. Inzwischen hat der einen anderen Platz bekommen.

Nach dem Start in Rostock hatte ich keine Anzeige am Windinstrument. Bei den durchgeführten Änderungen an der Verdrahtung der NMEA 183 Schnittstellen konnte ich keinen Fehler finden. Durch Probieren zeigt sich, dass bei unsymmetrischer Ansteuerung gegen Masse die Anzeige wieder da ist. Das Anzeigeelement war nicht, wie zunächst vermutet, defekt. Möglicherweise war die Belastung durch die Parallelschaltung mehrerer Geräte zu hoch.

Zwei Mastrutscher sind bei einer ungewollten Halse gebrochen. Wiederholt habe ich unterwegs kleinere Risse in dem wohl 20 Jahre alten Großsegel mit Segeltape und Nähen per Hand repariert. Es hat ebenso wie auch die alte Genua bis zum Ende der Reise gehalten. Das neuere Ersatzsegel habe ich geschont. Künftig mache ich es wohl umgekehrt.

Kleine Wasseransammlungen in der Bilge unter dem Waschbecken waren verschwunden, nachdem ich die Schlauchschellen am Seeventil nachgezogen habe. Die Glühlampe der Zwei-Farben-Positionslampe musste gewechselt werden. Der 13 viel genutzte Jahre alte Autopilot Navico TP 300 zeigte, wie des öfteren in den letzten Jahren, erneut ein Fehlverhalten, indem irgendwann die Schubstange bis zum Anschlag ausfährt. Vielleicht kann ich ihn über Winter mit den Elektronikteilen des inzwischen ausgesonderten baugleichen Simrad TP 20 wieder funktionsfähig machen. Als Ersatz für den neuen Raymarine SPX-5 habe ich noch einen neuwertigen Simrad TP 22.

Die 6 Jahre alte Batterie von Vetus für Kühlschrank und Kocher hat nicht mehr genügend Kapazität. Die erste war nach 5 Jahren kaputt. Die im letzten Jahr ausgetauschten Starter- und Verbraucher-Batterien haben 8 und 10 Jahre gehalten. So wenige Defekte während einer Reise wie in diesem Jahr und keine ernsthaften, hatten wir selten.