

Reisebericht Sommertörn 2024 mit SY KIALOA

Vorwort

Am 01. April 2023 (das ist kein Aprilscherz) schlenderte ich mit meiner Freundin Jutta durch das verschneite Tromsø. Wir waren mit der MS „Polarlys“ (Nordlicht) auf der Hurtigruten unterwegs.

Eigentlich hätten wir hier – wenn alles normal gelaufen wäre – nur einen anderthalb Stunden dauernden Ladestopp gehabt. Aber es lief nicht normal...

Auf der nordgehenden Reise hat sich der Kapitän in Hammerfest wegen anhaltendem Sturm mit Böen von bis zu 60 Knoten (am Nordkapp) zur Umkehr entschlossen. Ade Nordkapp und Motorschlittenfahrt auf dem vereisten Fjord in Kirkenes. Stattdessen wurde uns mitgeteilt, dass wir zurück nach Tromsø laufen und dort zwei Hafentage hätten. Das war zwar auf der einen Seite sehr schade, bot aber auch die Chance, diese faszinierende Stadt ausgiebiger kennenzulernen.

Vom Promenadendeck am Liegeplatz in Tromsø sahen wir die ehemalica „UCA“, die ich von vielen Regatten auf der Nord- und Ostsee in den 90er-Jahren kannte. Das alte, aber zeitlos schöne Boot läuft nach wie vor unter deutscher Flagge.

Da kam mir die Idee, dass ich Tromsø doch auch mal auf eigenem Kiel besuchen könnte. Neben einem Rund-Großbritannien-Törn waren die Lofoten schon lange ein Traumziel von mir.



01.04.2023: MS „Polarlys“ am Liegeplatz in Tromsø

Planung

Nach der Rückkehr von unserem ersten Sommertörn mit der „KIALOA“ im August 2023 mache ich mich gleich an die Grobplanung der Lofotenreise im Jahr 2024. Mit Hilfe meines iPads und den günstig herunterladbaren Karten von NAVIONICS komme ich bei konservativer Planung mit etlichen Hafentagen und einer angenehmen Durchschnittsgeschwindigkeit von nur sechs Knoten auf eine Reisedauer von zirka fünfzehn Wochen, also knapp vier Monaten.

Die Gesamtstrecke von etwa 3.580 Seemeilen (ohne Kreuzzuschlag) will ich in acht Etappen mit einer Dauer von jeweils zwei Wochen aufteilen. Die schönste Etappe im Bereich der Lofoten möchte ich eigentlich nur mit meiner Freundin, alle weiteren Etappen mit mindestens drei, besser mit vier Segler(innen) an Bord fahren.

Schnell wird klar, dass ich hier nicht ausschließlich auf meine alten Segelfreunde bauen kann, weil diese alle auch eigene Boote haben, die sie bewegen möchten. Außerdem soll der Törn schon Anfang Mai beginnen, damit wir die schönsten Etappen in der Zeit der Mitternachtssonne erleben können und außerdem kein hohes Risiko von langanhaltenden Starkwindphasen mit Südwestwind auf dem Rückweg einkalkulieren müssen.

So früh im Jahr kann es in Norwegen noch ordentlich kalt und zusätzlich nass sein. Das ist nicht jedermanns Sache; schon früh prägt Jutta den Slogan „Helden in Strumpfhosen“. Sie hat gut lachen, weil sie nur zwei Wochen mitfahren wird, natürlich in der voraussichtlich besten Zeit mit Mitternachtssonne und wahrscheinlich geringen Niederschlägen.

Nach den guten Erfahrungen im letzten Jahr entschieße ich mich, wieder mit einem Mix aus schon bewährten Mitseglern und Freunden sowie einigen Mitseglern zu segeln, die ich noch nicht kenne. Diese werden über die diversen Mitsegelgruppen bei Facebook und über die Internetseite www.sykialoa.de „akquiriert“.

Dazu werden – wegen einer guten Planbarkeit für die potentiellen Mitsegler – schon im September 2023 die folgenden „Eckdaten“ festgelegt:

Etappe	Zeitraum	von	über	nach	Entfernung
1	01.05.-17.05.24	Kappeln		Bergen	ca. 600 sm
2	18.05.-31.05.24	Bergen		Trondheim	ca. 470 sm
3	01.06.-14.06.24	Trondheim		Bodö	ca. 520 sm
4	15.06.-28.06.24	Bodö	Tromsö	Bodö	ca. 490 sm
5	29.06.-12.07.24	Bodö		Trondheim	ca. 350 sm
6	13.07.-26.07.24	Trondheim		Bergen	ca. 400 sm
7	27.07.-09.08.24	Bergen		Skagen	ca. 430 sm
8	10.08.-23.08.24	Skagen		Kappeln	ca. 315 sm

Gesamtstrecke (ohne Kreuzzuschläge)

ca. 3.575 sm

Die Häfen für die Crewwechsel wurden so gewählt, dass diese problemlos per Flugzeug und/oder per Bahn erreichbar sind. Außerdem wurde jeweils zum Anfang und Ende einer Etappe ein Hafentag eingeplant, um hier ein wenig Flexibilität zu gewinnen.

Nach meiner Rückkehr vom Biscaya-Törn (Brest – Lissabon) auf der „Wappen von Bremen“ beginnt die Crewsuche in diversen Mitsegler-Gruppen bei Facebook. Ich biete die Teilnahme „Hand-gegen-Koje“ gegen Kostenbeteiligung an der Bordkasse (Seekarten, Handbücher, Hafengelder, Proviant und Diesel) an und bin überrascht, wie schnell sich eine ganze Anzahl interessant klingender Bewerberinnen und Bewerber meldet.

Allen Interessenten schicke ich den Crewvertrag und meinen „Bordknigge“ – beides einsehbar auf www.sykialoa.de -, damit sich jeder ein Bild von dem machen kann, was auf ihn zukommt.

Außerdem werden alle potentiellen Mitsegler/innen erstmal ein wenig vertröstet, damit ich nicht vorschnell die falschen Kandidaten auswähle. Im Dezember 2023 stehen die Crews für alle Etappen, vorerst jedenfalls...

Winterarbeiten und erste Vorbereitungen

Auf der Baltikum-Reise im vergangenen Sommer hatte sich die „KIALOA“ im Prinzip sehr gut bewährt. Ich war sehr glücklich mit dem doch etwas risikofreudig gekauften Boot. Risikofreudig insofern, dass es sich bei der „KIALOA“ (ex „Action“) um einen Einzelbau handelte, den ich vor dem Abschluss des Kaufvertrages nicht probesegeeln konnte.

Ich konnte mich beim Kauf im Sommer 2022 nur auf mein Auge, mein Gefühl, die – sehr glaubwürdigen – Aussagen des Voreigners und auf meine jahrzehntelange Erfahrung verlassen. Was die rein technische Seite anging, habe ich zwar damals ein Ankaufgutachten durch die Fa. MCS machen lassen, aber auch das war keine Garantie für ein gut segelndes Boot.

Auf der immerhin gut 2.000 sm langen Reise habe ich einige kleinere Problemstellen erkannt, die im Winter 2023-2024 abgestellt werden sollten. Die folgenden Arbeiten wurden in Auftrag gegeben und bis Ostern 2024 bereits weitestgehend abgeschlossen:

Rigg und Segel:

- Lackierung Mast partiell ausgebessert
- Anfertigung neues Großsegel und Genua 2 (Kevlar/Carbon-Membran), CO-Segel
- Anfertigung Lazyjacks und Lazybag, Co-Segel
- Neuanfertigung klassischer Großbaum mit drei Reffs (Alu, custom made), Hahnfeld
- Austausch aller Fallen

An Deck:

- Anfertigung neuer Bügel für Steuersäule
- Anschaffung zusätzlicher Plotter B&G Vulkan 7 an Steuersäule
- Anschaffung 2x Raymarine I70-Multifunktionsanzeigen an der Steuersäule
- Austausch Teakbelag auf dem Cockpitsüß
- Austausch aller Relingsdurchzüge (waren vorher aus Dyneema, nun aus Draht)
- Neuanfertigung Sprayhood und Kuchenbude

Unter Deck:

- Neuanfertigung Wassertank an Backbord und Fäkalientank, Edelstahl
- Neubezug sämtliche Polster
- Neuanfertigung aller Teppiche
- Austausch WC nebst Schläuchen
- Konstruktion und Bau Kombi-Tür im Vorschiff/WC
- Austausch Lichtschalter unter Deck
- Austausch Kochtöpfe und Pfannen (induktionsgeeignet)

Sonstiges:

- Rumpf und Aufbau poliert und gewachst
- Antifouling geschliffen und erneuert (Trilux 33)
- Motorinspektion mit Austausch aller Schmierstoffe, Kühlmittel, Impeller und Anoden

Die oben genannten Maßnahmen kosten zwar eine Menge Geld, geben mir aber das Gefühl, dass ich mit einem sehr gut ausgerüsteten und gewarteten Boot losfahren kann. Während der Winterarbeiten traten insbesondere was die Vernetzung der neuen Raymarine i70-Instrumente und des neuen Plotters an der Steuersäule anging ein paar Probleme auf, die nicht vorhersehbar, aber mit vertretbarem Aufwand lösbar waren.

Auch der Austausch der beiden (Edelstahl-)Tanks an Backbord war nicht von vornherein geplant, aber unumgänglich, weil beim Austausch der Schläuche am neuen WC auffiel, dass die Tanks

erheblich Korrosionsschäden hatten. Hier hat die Bauwerft wohl nur V2A-Tanks (statt V4A) eingebaut.

Das Winterhalbjahr wurde auch dazu genutzt, die navigatorisch relevanten Unterlagen, wie Seekarten, Revierführer, Seehandbücher und Tideninformationen zu besorgen.

Bei der Beschaffung der Papier-Seekarten ist insbesondere die norwegische Küste problematisch. Bis zur Höhe von Haugesund gibt es problemlos aktuelle Sportbootkarten vom NV-Verlag, danach ist man auf die offiziellen norwegischen Seekarten angewiesen, die nur noch auf Bestellung gedruckt werden und dementsprechend teuer sind. Für die Reise von Haugesund bis Tromsø wären allein rund 85 Einzelkarten zum Preis von etwa 28 Euro pro Stück fällig gewesen, in Summe also allein für diesen Teil der Reise rund 2.400 €.

Nach Beratung mit meinem Freund Harm Müller-Röhlck, der jahrzehntelang Berufssseeleute ausgebildet hat, habe ich mich entschlossen, für den Törnabschnitt von Kappeln bis Haugesund neue NV-Karten anzuschaffen und mich für den nördlicheren Abschnitt mit alten Papierkarten (Ausgaben von 1998 – 2005) zu begnügen, weil sich Steine ja in der Regel nicht verschieben.

Diese Karten konnte ich bei einem Freund von Rolf Steckmest gegen eine Spende von 300 € bei einem Segler von der Schlei ausleihen, der im Vorjahr bis zum Nordkapp gesegelt ist.

Was die digitale Navigation angeht, bin ich gleich dreifach redundant unterwegs. Beide Plotter haben einen eigenen, natürlich aktuellen Navionics-Kartenchip für die gesamte Reise, außerdem habe ich die Navionics-Karten auch auf meinem iPadpro am Kartentisch. Zusätzlich sind auf dem iPad auch noch die NV-Charts von Kappeln bis Haugesund, die ich wegen des besseren Kartenbildes eindeutig bevorzuge.

Neben dem Imray-Handbuch von Judy Lomax „Norway“ und den Havneguides von Kappeln bis Kirkenes habe ich als Revierführer die „Norske Los“-Handbücher und die korrespondierenden Tidendaten für viele Häfen entlang der Reiseroute vom norwegischen hydrografischen Institut kostenlos herunterladen können.

Insgesamt beliefen sich die Ausgaben für die Navigationsunterlagen auf rund 2.400 €, von denen ich etwa 1.500 € auf die Crew (mich natürlich eingeschlossen) umgelegt habe. Pro Etappe und Crewmitglied waren 51 € für Seekarten und Handbücher zu überweisen.

Ostern 2024: Einkranwochenende

Am Gründonnerstag (28.03.24) bin ich mit Jutta um vier Uhr morgens in Bremen gestartet und nach Kappeln gefahren, wo das Einkranen und Maststellen anstand. Wir haben zunächst sämtliche Fallen wieder in den Mast eingezogen. Leider wollte sich das Spifall nicht einziehen lassen, es klemmte vehement zwischen der ersten und der zweiten Saling.

Auch die fachkundigen Hände von Dirk Seifert, einem der Rigger von Henningsen und Steckmest, konnten zunächst nichts ausrichten. Also haben wir die Daumen gedrückt, dass es dann mit stehendem Mast klappen würde.

Von 11:30 bis zirka 15:00 Uhr hing das Boot im Kran, konnte aber nicht zu Wasser gelassen werden, weil die "Hutanode" vom Drehflügelpropeller, die erst kurz vorher bei Gotthardt in Hamburg bestellt wurde, partout nicht zum genannten Zeitpunkt ankommen wollte. Nach ein paar Telefonaten konnte Hauke Steckmest jedoch eine passende Anode beim Motorenservice Pauls in Maasholm auftreiben. Nach der Montage ging es sofort zu Wasser und kurze Zeit später unter den Mastenkrän, wo der Mast gestellt wurde. Beeindruckt hat mich nach dem Einkranen, wie schnell und gut der Yanmar-Diesel im Bauch der KIALOA nach monatelanger Pause seinen Dienst aufgenommen hat.



Die neuen Teppiche und die neu bezogenen Polster stehen der „KIALOA“ sehr gut, finden wir...

In der Zwischenzeit waren wir bei CO-Segel, wo wir mein neues Großsegel und die neue Genua 2 in Augenschein genommen haben, die beide im "Rohbau" auf dem Tisch lagen und auf die Endkonfektionieren warten.

Mit etwas guter Zuredung haben wir dann auch das Spinnakerfall komplett einziehen können. Ganz offensichtlich gab es entweder am Backbord-Genuafall und/oder dem Spifall eine "Kollision" mit dem bei liegendem Mast eingeschorenen Backbord-Lazyjack. Um das zu beseitigen, musste ich leider die Bb-Lazyjackleine, die Dirk Petersen mit Mühe in den Mast bekommen hat, wieder herausziehen. Jetzt laufen zwar alle Fallen augenscheinlich reibungslos aneinander vorbei, aber die Jackleine muss erneut von oben eingezogen werden.

Nach dem Maststellen haben wir wieder zum Kran verholt, weil wir dort am Karfreitag sehr bequem und ungestört Putz- und Aufräumarbeiten sowie später das Einräumen der diversen Ausrüstungsgegenstände (zweieinhalb Autos voll) aus dem Auto und der Segelkammer vornehmen konnten.

Um elf kam der Segelmacher mit der neuen Kuchenbude, die - genau wie auch die neue Sprayhood - sehr gut passt. Ich habe dann noch auf die Schnelle einen Schlauch aus Mesh-Material für die beim neuen Großbaum nun außen laufende Großschot bestellt, die noch vor dem großen Törn fertig wird. Ich möchte unbedingt vermeiden, dass sich die eventuell unter dem Großbaum lose kommende Schot bei Manövern irgendwo verheddern kann.

Am frühen Nachmittag sind wir dann nach Borgwedel gefahren, um bei Jost die für den Norwegentörn auszuleihenden Seekarten (alle älteren Datums, aber als Backup zur elektronischen Navigation in jedem Fall wertvoll) abzuholen. Jost und seine Frau konnten uns viele wertvolle Tipps für den anstehenden Törn geben.

Gegen 17 Uhr ging es dann zurück nach Kappeln, ins Restaurant zum Abendessen (danach stanken wir wie altes Frittenfett) und später nach Arnis in die "Hansibar" zu einem Blueskonzert. Den Tipp hatten wir von Niels Springer, der uns freundlicherweise an der Hauptstraße in Arnis abgeholt hat. Andernfalls hätten wir nicht zu diesem "Geheimtreffen" gefunden. Umso erstaunter war ich, als plötzlich Paul Potthoff (Clubkamerad von der Möhne) mit seiner Freundin dort aufschlug.

Es wurde ein toller Abend mit vielen sehr netten Leuten und toller Stimmung. Der Bürgermeister von Arnis stand übrigens neben dem Betreiber hinter der Bar hinter dem Tresen und verkaufte zu sehr moderaten Preisen Getränke. Die "Hansibar" hat nur im Winter und dann immer nur am Freitagabend auf, damit sich überwiegend segelnde Freunde in Arnis treffen können, wo es in der kalten Jahreszeit keine sonstige "Tränke" gibt.

Samstagsmorgen ging es schon um sieben Uhr mit den Arbeiten am Boot weiter. Reffleinen in den neuen Baum ziehen, Leinen und Schoten sortieren, Elektrik prüfen, etc.. Auch eine Liste mit kleinen Mängeln wurde erstellt, die noch von der Werft abgestellt werden müssen.

Nachmittags hat Jutta noch die alten Vorhänge abgenommen. Eigentlich wollten wir die nur waschen und wieder aufhängen, haben uns aber dann überlegt, dass hell- bzw. graublauere Vorhänge doch besser zu den neuen Polstern und Teppichen im Schiff passen würden. Die bekomme ich nun von Jutta zum Geburtstag und auch ein paar passende Kissen will sie nähen.

Am frühen Abend waren wir mit allen wichtigen Arbeiten fertig und freuten uns sehr auf ein leckeres Essen in der Fährschenke, wo der Gastronom inzwischen ein wenig an der Preisschraube gedreht hatte. Trotzdem sind die Preise noch angemessen, außerdem mussten wir nicht lange auf unser Essen warten.

Um viertel nach acht lagen wir schon todmüde in der Koje und sind dann auch gleich eingeschlafen.



Die KIALOA schwimmt wieder an ihrem Liegeplatz in Kappeln-Grauhöft.

Am Sonntag ging es nach einem frühen Osterfrühstück nach Hause, weil es meiner Mutter sehr schlecht ging. Ein arbeitsintensives, aber trotzdem sehr schönes Wochenende liegt hinter uns. Ich möchte mich auch an dieser Stelle herzlich bei den Mitarbeitern von Henningsen & Steckmest, aber ganz besonders bei Jutta für die Hilfe in den vergangenen Tagen bedanken.

Am 10.04. beginnt die heiße Vorbereitungsphase. In meinem Büro liegt neben dem Riesenstapel Papier-Seekarten ein ganzer Haufen anderes „Geraffel“, was mit an Bord muss. Inzwischen sind auch die neuen NV-Charts von Kappeln bis Haugesund auf dem iPad installiert und upgedatet.

Das gleiche gilt für die NAVIONICS-Karten für die beiden Plotter, die offenbar in unterschiedlichen Formaten gespeichert werden (für B&G Vulcan 7" und B&G Zeuss 3 12"). Recht blöd ist, dass man nicht zwei gleiche Seekartengebiete – auf zwei unterschiedlichen SD-Karten, beide natürlich offiziell gekauft – unter dem gleichen Account für die zwei Plotter updaten kann. Die Fehlermeldung, dass man diese Karte ja schon für einen anderen Plotter registriert hat, nervt ein wenig. Mit einem zweiten Account bekomme ich aber auch dieses Problem in den Griff.

Interessant ist, dass die Dock-to-Dock-Autoroutingfunktion der beiden Hersteller zu völlig unterschiedlichen Routen führt, wobei die NV-Routen tendenziell etwas länger ausfallen, als die von NAVIONICS.

In der Garage wartet der 16kg-Heckanker und die große Badeleiter auf die Montage. Vielleicht baue ich auch noch eine mittschiffs am Spiegel lotrecht ausgerichtete Halterung für den Hydrogenerator an, wenn das irgendwie mit der Badeleiter hinbauen könnte. Derzeit habe ich zwei Halterungen am Spiegel, die jeweils nach außen geneigt am Spiegel hängen. Das hat zwar den Vorteil, dass der „Quirl“ immer schön tief eintaucht, aber den unangenehmen Nachteil, dass man das bleischwere und sperrige Ding eigentlich bei jeder Wende umhängen müsste.

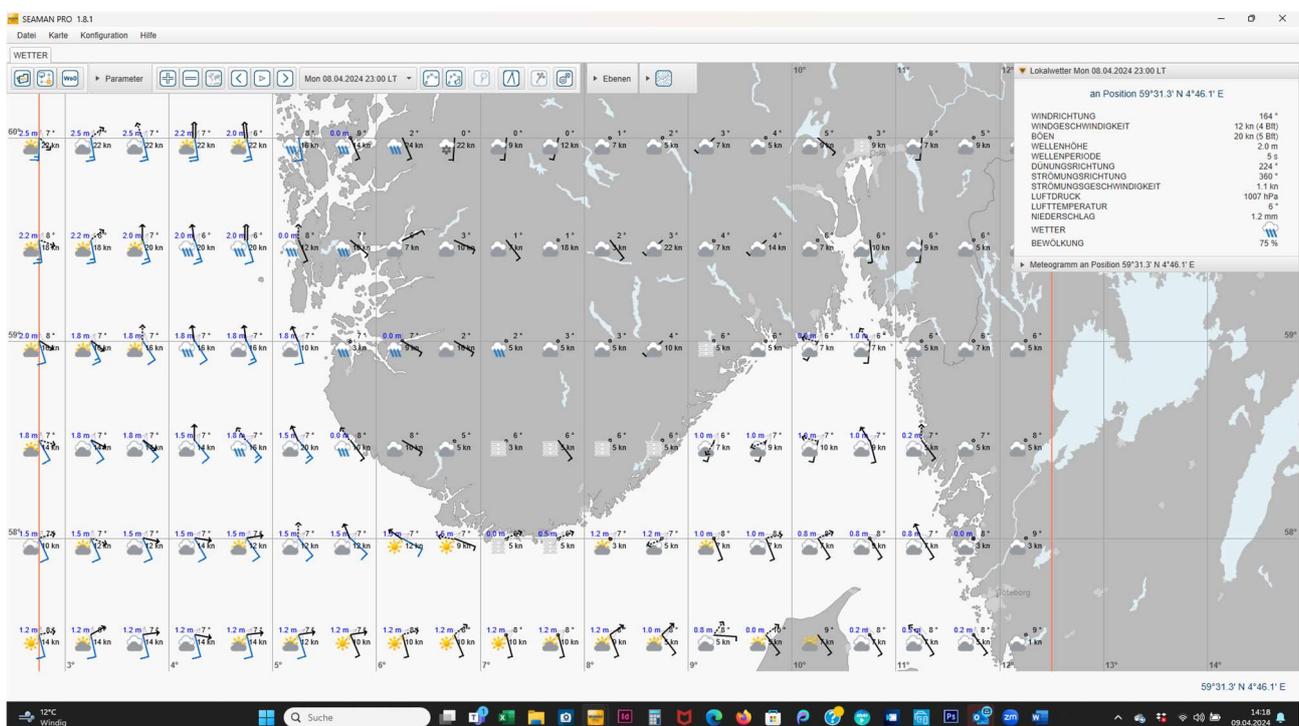


SWITEC-Hydrogenerator (hier für Steuerbordbug montiert), die Badeleiter fehlt noch...

Eine (fast) mittige und direkt neben der Badeleiter mögliche Installation habe ich im letzten Jahr nicht umgesetzt, weil sich Hydrogenerator und die MONITOR-Windfahnensteuerung dort gegenseitig behindert hätten. Die MONITOR bleibt auf den doch relativ überschaubaren Tagesetappen und wegen beständig drei bis vier Leuten an Bord in diesem Sommer in der Segelkammer.

Beim Prüfen der zum Download bei Wetterwelt (Seaman pro) bereitgestellten Gribdateien für Wind-, Strömungs- und Wettervorhersagen fällt mir auf, dass mir die zur Verfügung stehenden Gribdatensätze recht niedrig aufgelöst sind. Glücklicherweise gibt es die WOD-Funktion (Weather on Demand), bei der man sich die gewünschten Informationen weitgehend frei konfigurieren kann. Die entsprechenden Datensätze werden dann per Email verschickt.

Für das Gebiet von Skagen bis Bergen kommen bei einer Auflösung von 15 sm, einer Vorhersagedauer von 120h, einem Vorhersageintervall von drei Stunden, sämtliche relevanten Wetterinformationen in einer sehr übersichtlichen und kompakten Form. Die in der „Seaman pro“ Software zu öffnende .zip-Datei hat eine Größe von nur 0,1 MB.



Screenshot der Seaman pro-Software von Wetterwelt: Wind-, Wetter- und Strömungsdaten für das Seegebiet von Skagen bis Bergen.

Mit der Seaman pro-Wettersoftware arbeite ich seit 2018 zur vollsten Zufriedenheit. Auf meinem damaligen Törn nach Haparanda habe ich über mehrere Wochen lang die Vorhersagen verschiedener als „gut“ geltender Wetterdienste wie DMI, DWD, YR.no und Windfinder akribisch verglichen und – zumindest in dem mehrwöchigen Vergleichszeitraum – sehr eindeutig festgestellt, dass Wetterwelt die zuverlässigsten Wind- und Wetterdaten liefert. Bei den prognostizierten Windgeschwindigkeiten bin ich nie böse überrascht worden, ich habe in sechs Jahren nie mehr Wind erlebt, als Wetterwelt in den Böen angab und ganz selten weniger Wind als die prognostizierte Windgeschwindigkeit angetroffen.

Die Kosten für so exakte Wetterdaten sind sehr moderat. Wetterwelt verlangt für die weltweite Nutzbarkeit lediglich 59 € im Jahr, verteilt auf ca. 120 Tage an Bord in diesem Jahr sind das etwa fünfzig Cent am Tag....

14.-16. April: Vorbereitung, Teil 1

Obwohl meine Mutter leider weiter auf die finale Phase ihres Lebens zusteuert, können die Törnvorrichtungen nicht weiter nach hinten geschoben werden. Deshalb bin ich am Sonntag nach einem Besuch bei meiner Mutter mit erneut vollgepacktem Auto nach Kappeln gefahren, um die Törnvorrichtungen weiter voran zu treiben.



Wieder voll bis über die Oberkannte der Sitze! Mit der zweiten Fuhre Ausrüstung geht es am 14. April nach Kappeln.

Insbesondere hat mich interessiert, wie denn der Vorschiffsumbau und die neuen Segel geworden sind. Als ich in Kappeln ankomme, ist zum testweisen Setzen der Segel zu viel Wind, der außerdem noch fast raumschots einfällt. Der Umbau des Vorschiffs bzw. der Einbau einer zusätzlichen Tür, um den WC-Raum jetzt wirklich vom Vorschiff abtrennen zu können, ist dafür sehr gut gelungen.

Hier fällt neben dem vielen neuen und makellos lackiertem Holz jetzt jede alte Macke in den alten Durchgängen zum WC-Raum und zum Vorschiff besonders deutlich auf. Auch im Niedergangsbereich und im Durchgang zur Achterkajüte gibt es einige unschöne Macken. Die Werft hatte eigentlich im Auftrag (nach eigenem Ermessen und mit "Augenmaß" hier nachzuarbeiten, hat das aber in diesem Winter - wegen der berechtigten Priorisierung einiger Sturmschäden - leider nicht geschafft. Also muss ich da selbst ran.

Zunächst mal kommt jedoch eine ganze PKW-Ladung "Geraffel" an Bord und wird verstaut. Damit vergeht der Sonntagnachmittag, anschließend räume ich im Salon um, damit der auf den ersten drei Etappen unumgängliche "Salonschläfer" auch genügend Platz für seine Kleidung findet. Die



Die neue Tür zum Abschotten von Vorschiff oder WC-Raum...

Bücher werden von Steuerbord nach Backbord umgeräumt, meine Schuhe wandern in die Achterkajüte, wo ich während der ersten zwei Etappen hausen werde.



Die Sonne ist gerade aufgegangen, das neue Groß wird probeweise gesetzt...

Am Montag beginne ich schon um halb sieben mit der Arbeit. Das Frühstück wird verschoben, weil es ab Mittag zum Teil stark regnen soll. Weil es noch recht flau ist, setze ich probeweise erstmal

die neuen Segel. Das Groß lässt sich problemlos allein setzen und mit Hilfe des neuen Lazybags auch einfach allein bergen. Vom Stand her macht es ebenfalls einen hervorragenden Eindruck. Hier fehlen allerdings noch die Salings-Patches, die in den nächsten Tagen ins Segel kommen sollen.



Auch die neue Genua 2 sieht auf den ersten Blick ganz gut aus...

Die neue Genua 2 sieht auf den ersten Blick ebenfalls t gut aus, hier schamfilt allerdings das Unterliek am Ankerfeststeller im Bugkorbbereich, was sich aber mit einem zwischengesetzten Tauwerksschäkel problemlos beseitigen lässt. Außerdem bekam ich die Persenning schlecht von der Rollgenua runter, weil diese nicht eng genug gerollt war. Die Ursache dafür lag darin, dass einfach nicht genug Wickelleine vor dem Anschlagen der Genua auf die Trommel unter Deck gerollt wurde, was ich aber (beim engeren Aufwickeln) erst bemerke, als die Wickelleine mit einem lauten Knall am Knoten bricht. Auch das "Problem" bekomme ich schnell in den Griff.

Anschließend werden Heckanker und selbstaufblasende Markierungsboje am Heckkorb montiert. Dann muss die Backskiste an Backbord komplett umgestaut werden. Das neu gekaufte Angelzeug, fünf 2 kg-Campinggaz-Flaschen, die neue Sturmfock und das Brompton-Bordfahrrad wollen verstaut werden. Mit ein wenig Geduld gelingt auch das.

Nachdem schon das Frühstück ausfiel, muss nun auch die Mittagspause geopfert werden manchmal fallen schon ein paar Tropfen. Die etwa 40 Meter lange Großschot muss ausgetauscht werden, weil der Mantel etwa in der Mitte auf einem zwei Zentimeter langem Stück durchgescheuert war. Die neue Schot ist aus 12mm starkem Dynalite von Gleistein, was ich auf der Rolle in meiner Segelkammer habe.

Gegen 14 Uhr muss ich die Arbeiten an Deck wegen dem immer stärkeren Regen einstellen und unter Deck bzw. unter der Kuchenbude weitermachen.

Jetzt sind erstmal die Lackschäden in den Durchgängen dran, die erst mit 120er, dann 240er Nassschleifpapier und einem Schleifklotz aus Kork gründlich angeschliffen und danach gesäubert werden. Die Lackierung erfolgt mit einkomponentigem Epifanes-Lack und einem Schaumpinsel in seidenmatter Oberfläche. Da die Heizung unter Deck bullert, schaffe ich am Abend vielleicht noch einen zweiten Anstrich.

Während der Lack zügig antrocknet, begeben mich zur Konfigurierung des neuen B&G Vulcan 7R- Plotters und der beiden Raymarine I70-Multifunktionsanzeigen an der Steuersäule ins Cockpit. Der alte B&G Zeus 12 Plotter lässt sich problemlos mit dem iPad pro synchronisieren, der neue macht hier zunächst Probleme. Aber auch die bekomme ich in den Griff. Inzwischen regnet es kräftig, was mir erstmal nichts ausmacht.

Zurück unter Deck schlägt mir die Wärme brutal entgegen. Der Lack hat schon gut angezogen, es ist Zeit für die zweite Lackschicht an den "Flickstellen". Erst um halb neun nehme ich die erste feste Nahrung des Tages bei McDonalds zu mir. Nach dem "frugalen" Doppelpack-Menü geht es zurück zum Hafen.

Als ich mich an den Kartentisch setzen will, bemerke ich eine feuchte Stelle auf dem Polster und sehe dann auch ein paar Regentropfen auf dem Kartentisch.

Diagnose: Das Luk über dem Kartentisch ist undicht und muss nochmal ausgebaut werden, weil es dadurch reinleckt. Immer wenn der an der Kajütdecke befestigte Gegenrahmen voll Wasser steht, tropft es kräftig auf den Kartentisch. Das ist richtig blöd, in dem Bereich gibt es einen Haufen Elektrik und Elektronik, die insbesondere unter Salzwassereinwirkung sehr empfindlich reagieren wird. Mit einem zwischen Kajütdecke und Gegenrahmen eingeklemmten Radiergummi bastele ich mir einen "Regentropfen-Kanalierer". Das Wasser tropft nun immer an der gleichen Stelle in eine untergestellte Rührschüssel.

Apropos Regen: Auch in dem Bilgenfach unter dem Mastfuß haben sich seit dem Einkranen ca. 8 Liter Regenwasser gesammelt, die mit einer kleinen Handlenzpumpe in die Pütz gefördert werden.

Als ich um 23 Uhr endlich auf die Koje möchte, fällt mir noch der neue Klobürstenhalter in die Finger. Also wird auch der noch montiert!

Am Dienstagmorgen beginnt die Schicht wiederum um 07:00 Uhr. Überzählige Segellatten kommen in die Segelkammer, dann spreche ich mit Malte Steckmest über das undichte Luk. Ich hatte vermutet, dass die Bootsbauer das Luk ausgebaut haben, um den formverleimten Wellenbrecher unter der Sprayhood besser abziehen und lackieren zu können. Angeblich wurde die Luke aber nicht ausgebaut. Komisch, weil im letzten Sommer nie Wasser am Kartentisch eingedrungen ist. Malte verspricht jedoch, dass er sich in den nächsten Tagen mit dem Luk auseinandersetzen wird.

Weil ich gefühlt stinke wie ein Iltis (am Montag habe ich mir die Dusche wegen dem drohenden Regen und den vielen zu erledigenden Arbeiten verkniffen), gehe ich nach dem Gespräch mit Malte erstmal duschen. Mein Frühstück wird heute an der Tankstelle in Kappeln serviert: Belegte Brötchen und Cola...

Um elf kommt Milan Paulsen vorbei, um mit mir noch ein paar Änderungen an dem Führungsschlauch für die Großschot zu besprechen. Nach einer Stunde intensivem Überlegen finden wir einen noch etwas eleganteren Weg, der auch die LED-Streifen unter dem Baum frei lässt und es ermöglicht, die Schutzprofile für den Großbaum aus Edelstahl (gegen das "Sägen" von Spi- und Gennakerschoten an der Pulverbeschichtung des Baumes) aufzukleben, statt aufzuschrauben. In der final beschlossenen Ausführung wird der Führungsschlauch nun an der Unterseite des Baumes festgeschraubt.

Als Milan um zwölf Uhr von Bord geht, fahre ich dann nach Hause, wo ich gegen 17:30 Uhr ankomme.

Eine halbe Stunde nach meiner Ankunft sind bei Amazon schon Helicoil-Einsätze M5 in Edelstahl, Schrauben und Karosseriescheiben sowie Sikaflex 554 in weiß zum Aufkleben der Schutzprofile bestellt. Jetzt fehlt im Wesentlichen nur noch der Führungsschlauch und das Eindichten des Luks, um die KIALOA urlaubsklar zu bekommen. Läuft!!

17.-28. April: Vorbereitung, Teil 2

Am vergangenen Wochenende hat bei Jutta in Bremen die Nähmaschine (fast) ohne Unterlass gerattert. Obwohl die Arme auch am Samstag bis in den späten Nachmittag beim Optiker arbeiten musste, hat sich meine Süße abends an die Nähmaschine gesetzt, um die neuen Vorhänge für die „Kialoa“ rechtzeitig zum Törnstart fertig zu bekommen. Am Sonntagabend fehlten nur noch ein paar Nähte bis zur Fertigstellung.

Auch ich war in den letzten Tagen nicht faul und habe einige Arbeiten bereits erledigen können:

- 1) Neues Fenderbrett (140 x 25 x 2,5 cm) bei Sven Wehrenbrecht in Auftrag gegeben und am 22.04. abgeholt
- 2) Diverse Kleinteile bestellt
- 3) Manuskript für die Sicherheits- und Technikeinweisung überarbeitet
- 4) Update-Rundschreiben an alle Crewmitglieder verschickt
- 5) Einkaufs- und Packliste überarbeitet
- 6) Akku-Mitteldruckreiniger (Gloria) mit Zubehör bestellt
- 7) Routen für Etappe 1 auf iPad (Navionics) und am PC abgesteckt (Wetterwelt SeamanPro)
- 8) To Do-Liste für finale Vorbereitungsphase (s. unten) erstellt

Vor dem Törnbeginn müssen noch die folgenden Punkte abgearbeitet werden:

- 1) Navionics-Karten für Plotter und iPad pro aktualisieren
- 2) Rückholgummis für Genua-Holepunkte erneuern
- 3) Diverse Splinte abtappen
- 4) Scheuerschutzschienen (für Gennakerschoten) auf Großbaum kleben
- 5) Manschette von Rollfockanlage im Deck neu klemmen
- 6) Führungsschlauch für Großschot unter dem Baum montieren
- 7) Wasser- und Dieseltanks füllen
- 8) Angebrochene Gasflasche für Herd tauschen
- 9) Fock- und Gennakerschoten verlegen
- 10) Neue Vorhänge aufhängen
- 11) Proviant für Etappe 1 kaufen und stauen

Am Mittwoch (24.04.) schickt mir Malte ein paar Fotos vom ausgebauten Luk über dem Kartentisch, was eindeutig zeigt, dass Björn Nieger bzw. sein Mitarbeiter beim Einbau des Luks richtig gepfuscht haben. Irgendwie ist denen wohl ein Stück Teak aus dem Randbereich ausgebrochen, was ja mal passieren kann.

Statt das entstandene Loch mit angedicktem Epoxidharz oder noch besser mit einem sauber eingeklebten „Spund“, also einem eingepassten Stück Holz zu schließen, haben die Herren hier lediglich am Rand des ausgebrochenen Stückes eine dünne Wurst Sikaflex gelegt, was natürlich nicht dauerhaft dicht sein konnte. An einer so sensiblen Stelle ist das ein unverzeihlicher Fehler, weil eindringendes Wasser gleich in die Elektrik und Elektronik laufen kann.

Maltes Mannen haben jetzt ein Stück Teak eingeschäftet und werden das Luk hoffentlich noch vor meiner Ankunft neu eingedichtet haben.



Oben: Ausgebrochenes Holzstück unter dem Dichtflansch des Lukenrahmens über dem Kartentisch, einem der feuchtigkeitsempfindlichsten Bereiche auf dem ganzen Boot.

Unten: Dichtflansch von der Unterseite, das konnte NIEMALS dauerhaft dicht sein.



Donnerstag, 25.04.24

Nachdem mein Haus reiseklar gemacht ist, steht mein bisher schwerster Weg in diesem Jahr an. Ich muss mich von meiner im Sterben liegenden Mutter verabschieden. Sie hat seit inzwischen dreieinhalb Wochen nichts mehr gegessen und dämmert so vor sich hin. Nachdem sie mich gestern zumindest noch interessiert angesehen hat, schläft sie heute bei meinem Besuch tief und fest.

Trotzdem erzähle ich ihr leise nochmal, dass ich mich jetzt auf einen viermonatigen Segeltörn nach Norwegen mache, bei dem ich nicht mal eben schnell zwischendurch nach Hause fliegen kann. Das das auch für ihre sicherlich in Kürze anstehende Beerdigung gilt, sage ich ihr natürlich nicht. Ich nehme sie nochmal in den Arm, küsse sie auf die Stirn und verabschiede mich dann auch von Anna und Ewa, den polnischen Pflegekräften, die sich in den letzten fünf Monaten ganz rührend und aufopferungsvoll rund um die Uhr um meine Mama gekümmert haben. Ich bin froh und dankbar, dass es noch solche Menschen gibt und hoffe insgeheim, dass ich – wenn denn bei mir irgendwann die Zeit kommt – auch so liebevoll gepflegt und zu Hause meine letzte Reise antreten kann.

Die Fahrt nach Kappeln verläuft unspektakulär, von einigen heftigen Regen- und Graupelschauern mal abgesehen, die die Sicht teilweise auf „Null“ sinken lassen. Um kurz vor drei am Nachmittag komme ich in Grauhöft an und belade sofort die erste Karre mit meinem Geräffel.

An Bord herrscht reges Treiben. Milan Paulsen dreht gerade noch zwei Tenax-Knöpfe für die Kuchenbude in den Cockpitsüll und Malte Steckmest wollte eigentlich den Gasschlauch am Herd tauschen. Leider hat er den falschen bestellt, im Gegensatz zu den meisten Eno-Herden, hat meiner wohl kein Links- sondern ein Rechtsgewinde am Anschluss-Stutzen. Also muss erneut der eigentlich zu kurze Schlauch seinen Dienst tun. Immerhin hat Malte festgestellt, dass Björn (oder sein Mitarbeiter) auch hier im letzten Jahr einen gefährlichen Fehler gemacht haben. Die Schneidring-Verschraubung, die die Dichtigkeit garantiert, war bei der Montage nicht ordentlich angezogen worden, der Schneidring ließ sich einfach vom Rohr ziehen. Brandgefährlich, im wahrsten Sinne des Wortes...

Nachdem insgesamt drei Karrenladungen an Bord getragen sind, beginne ich mit dem Stauen. Insbesondere in der „Achterkajüte“ ist das Befüllen des Stauraumes unter dem Fußende der Koje recht mühsam, weil nicht nur die Polster, sondern auch der Lattenrost erst in den Salon gebracht werden müssen. Unter dem Fußende verschwinden vier große Dosen Zigarettentabak und 3000 Hülsen, das wird erstmal eine Weile, aber nicht bis zum Ende des Törns reichen.

Nachdem alles gestaut ist, überarbeite ich meinen Einkaufszettel nach dem Check der Bestände an Gewürzen, Tee, etc. noch ein wenig und fahre dann zum Abendessen in die Stadt. In der „Fährschenke“ gönne ich mir ein Cordon Bleu mit Pommes und ein Bier dazu. Ich hatte ganz vergessen, dass es so ein „spießiges“ Gericht aus den 70ern überhaupt noch gibt. War trotzdem lecker und ließ Erinnerungen an meine Kindheit hochkommen. Mit meinen Eltern haben wir früher oft Wanderungen in der Umgebung von Schwelm gemacht, auf denen wir bei einer mittäglichen Rast in einem der – damals noch recht zahlreichen – Ausflugsrestaurants dann gern mal so ein mit Käse und Kochschinken gefülltes Schnitzel gegessen haben.

Um 21 Uhr bin ich dann zurück an Bord, kopiere noch einige Dateien von meinem neueren Notebook auf den Bord-PC, packe meine wenigen Wertsachen in den Mini-Tresor an Bord und begeben mich dann auf die Koje. In der Kajüte summen die beiden Heizlüfter friedlich vor sich hin und verbreiten eine angenehme Wärme, die mich schnell einschlafen lässt.

Freitag, 26.04.24

Schon um halb sechs bin ich hellwach. Noch ist es draußen mit nur 4° C zwar saukalt, aber immerhin trocken und fast noch windstill. Bereits um sieben Uhr sieht die Sache schon ganz anders aus. Es regnet nun in Strömen und windet auch schon mit bis zu 17 Knoten aus Südost.

Wenn die Wetterprognose von WetterOnline richtig liegt, wird es gegen Mittag besser, jedenfalls trocken. Das passt mir sehr gut in den Kram, weil dann nämlich Stefan Schneider kommt, um mir bei der Montage der „Scheuerleisten“ am Großbaum zu helfen. Die sollen ein Schamfilen der Gennakerschoten an der Pulverbeschichtung des Baumes verhindern, damit der neue Großbaum auch lange hübsch anzusehen bleibt.

Zunächst werde ich jedoch für das kommende Wochenende einkaufen und auch schon einen Teil des Großeinkaufes für die erste Etappe erledigen. Auch im Baumarkt muss ich noch ein paar Kleinigkeiten besorgen. Während ich diese Zeilen schreibe schaue ich immer wieder mal nach oben zur Luke über dem Kartentisch, die nun dicht zu sein scheint. Malte sei Dank...

Bei Aldi fahre ich jeden Gang ab und hake auf meiner Liste Punkt für Punkt ab. Nach dem letzten Gang ist mein Einkaufswagen nicht nur gestrichen voll. Oben ist ein kleiner Berg auf dem Wagen und unten sind 24 Dosen Tuborg und sechs 1,5 l Flaschen Cola eingestaut, die zum Glück nicht auf das Band müssen. Es dauert schon eine ganze Weile, bis ich den ganzen Proviant auf das Band geladen habe.



Der Einkauf bei Aldi...

Die KassiererIn ist zum Glück tiefenentspannt. Das Einladen in den Wagen geht zügiger, nach dem Bezahlen lege ich den einzigen Sortiertisch nach der Kasse, um das ganze Zeug halbwegs sinnvoll in die diversen mitgebrachten Taschen zu stauen. Beim Bezahlen freue ich mich über die verhältnismäßig niedrige Summe von 232,84 €.

Nachdem ich den Proviant eingestaut habe, klopft es am Bugkorb, Stefan ist schon da. Weil es gerade mal wieder ordentlich regnet, gibt es erstmal einen Kaffee für ihn in der gut geheizten Kajüte. Stefan freut sich sehr über die Kuchenbude und vor allem über die neue Tür im WC-Raum, die das Boot wirklich aufwertet.

Das Aufkleben der „Scheuerleisten“ geht uns gut von der Hand, außerdem sehen die Dinge auch recht gut aus. Im Anschluss daran kommen auch die beiden von zu Hause mitgebrachten „Kialoa“-Namenszüge auf den Großbaum. Sieht auch prima aus.

Nachdem Stefan wieder weg ist, bohre ich diverse Löcher in die Unterseite des Baumes, drehe rostfreie Helicoil-Gewindeeinsätze in den Baum und schraube dann mit M5 x 12 Flachkopfschrauben den „Großschot-Pariser“ fest. Das Ding gefällt mir nicht wirklich gut, ist aber absolut sinnvoll, um ein Hängenbleiben an der durchhängenden Großschot bei einer Halse und oder bei Schwachwind zu verhindern.



„Scheuerleisten“ und „Großschot-Pariser“ an der Unterseite des Baumes und die Namens-Schriftzüge sind montiert..

Am späten Nachmittag trudelt meine Süße ein. Uns hängt beiden der Magen auf den Knien, leider bekommen wir erst um halb acht einen Tisch in der Fährschenke. Also macht sich Jutta gleich an das Aufhängen der Vorhänge.

Da die Werft wegen zu starker Arbeitsbelastung die in Auftrag gegebenen Lackierarbeiten unter Deck auf den nächsten Winter verschieben musste, schleife ich den teilweise ganz ordentlich vermackten Salontisch zunächst partiell an und tupfe die Macken erstmal mit seidenglänzendem Epifanes-Lack aus. An einigen anderen Stellen waren die „Flickstellen“ nur beim sehr genauen Hinsehen zu sehen. Diesmal habe ich aber eine ältere Lackdose genommen, die schon ein gutes Jahr alt war, das hat nicht so hingehauen...

Nach dem Abendessen in der „Fährschenke“ hängt Jutta noch die restlichen Vorhänge auf und dann geht es früh auf die Kojen.



Mit den neuen Vorhängen und Kissen ist es im Salon noch etwas gemütlicher geworden.

Samstag, 27.04.

Schon um neun Uhr sind wir beim Schiffsausrüster und kaufen noch einige Schäkel, vor allem aber weißes Sikaflex. Nachdem im letzten Jahr manchmal ein paar Tropfen Wasser in die Achterkajüte kamen, hatte ich das achtere Schwalbennest und die Schalthebel-Einheit der Maschine provisorisch mit Tape abgedichtet, was zwar funktionierte, aber nicht sehr professionell aussah. Mit Hilfe eines speziellen Kunststoffspachtels aus dem Baumarkt bekomme ich wirklich ordentlich aussehende Fugen hin und bin ganz happy.

Nach einem gemütlichen Frühstück wird die Salontischplatte komplett mit 240er-Papier nass angeschliffen und dann mit Epifanes seidenmatt (diesmal aus der neuen Dose) mit der Rolle lackiert. Das Ergebnis ist okay, aber nicht perfekt, weil die Rollenstruktur noch leicht zu sehen ist.

Dann verlege ich die Gennakerschoten und Außenschoten für die Genua, kürze den viel zu langen Dyneemastrop am Unterliekstrecker ein und mache aus den Resten noch ein paar Loops, damit die Snatchblöcke möglichst nicht direkt in die Alu-Relingsleiste gehängt werden müssen. Auch die achteren Umlenkblöcke für die Außenschoten erhalten noch neue „Aufstellstropfen“ aus 6mm-Gummischnur. Die Rückholgummis für die Genuaschlitten werden nur eingekürzt, da ist das Gummiband noch einigermaßen gut.

Abends gehen wir mit unseren Stegnachbarn Tonja und Franklin von der „Franea“ lecker in der „Meerestochter“ am Nordhafen essen. Aus dem anschließenden Absacker, den Franklin und ich noch auf der „Kialoa“ nehmen, werden dann doch ein paar mehr, um halb eins bin ich ganz ordentlich betrunken und schlafe – nachdem Franklin von Bord ist – auf der Salonkoje ein. Tagesziel erreicht...

Sonntag, 28.04.

Gleich nach dem Aufwachen – ich bin dann zu vorgerückter Stunde doch noch ins Vorschiff umgezogen – gibt es (völlig zu Recht) einen kleinen Rüffel von Jutta, weil ich es gestern wohl etwas übertrieben habe.

Weil es noch relativ flau ist, binden wir mal probeweise das erste und zweite Reff ein. Leider muss ich feststellen, dass die Segelmacher beide Reffleinen zu weit vorne um den Baum gebändselt haben, was beim Reffen im „Ernstfall“ wohl schief gegangen wäre, weil beim Steifkommen der Reffleine wahrscheinlich mindestens ein Schlitten vom Lazybag (die in die Göhle vom Baum geschoben sind) abgerissen wäre.

Dazu passt, dass ich auch noch eine Kunststoffhülse von einem Harken-Rutscher an Deck gefunden habe, die an einem Lattenrutscher fehlt. Ich hasse es, wenn Handwerker anfangen zu pfuschen. Die Hülsen sorgen nicht nur für eine bessere Führung des Edelstahlbolzens, sondern trennen auch Aluminium und Edelstahl. Natürlich hat keiner gesagt, dass wohl eine Hülse verloren ging. Gleich nach dem Frühstück schreibe ich eine WhatsApp an den Inhaber der Segelmacherei und schlage vor, dass – nachdem ich schon ein paar Probleme selbst abgestellt habe – der „Übeltäter“ morgen nach Feierabend zum „Nachsitzen“ kommt.

Am späten Vormittag machen wir dann einen Ausflug nach Damp, wo es immer noch wie nach einem Bombenangriff auf die Steganlagen aussieht. Ein einziges Boot liegt in dem riesigen Hafen, überall liegen noch im Sturm abgeknickte Stromkästen auf den zum Teil zerstörten Stegen. Abgeknickte oder zumindest verbogene Heckpfähle, mitsamt dem Fundament umgeknickte Straßenlaternen und eine zum Teil stark ramponierte Uferbefestigung bieten ein Bild des Grauens.

Beim Bäcker kaufe ich für uns ein paar Franzbrötchen. Jutta will das leckere Ding erst später verzehren, ich mache mich sofort darüber her. Nach zwei Bissen flattert es plötzlich über meinem Kopf und ruck-zuck ist eine riesige Silbermöwe mit meinem schönen Franzbrötchen weg. Sie setzt sich wenige Meter von uns hin und verschlingt das recht große Brötchen gierig in einem Stück runter. Ich bin völlig perplex, während sich Jutta halb totlacht.

Trotzdem spazieren wir noch ein wenig durch den Hafen und schauen eine ganze Weile einem richtig guten Foil-Kiter zu, der in der 10° C kalten Ostsee tolle Sprünge zeigt.



Die Marina von Damp bietet auch ein gutes halbes Jahr nach dem Sturm noch ein Bild des Grauens.

Nachdem wir von Damp genug gesehen haben, fahren wir nach Maasholm, das Jutta noch gar nicht kannte. Auch hier hat es im Oktober einigen Bruch gegeben, allerdings hat man hier den Hafen schon weitestgehend wieder fertiggestellt. In Maasholm waren wohl die Macher am Werk.

Zurück an Bord gönnt sich Jutta noch eine Müte Schlaf in der „Achterkajüte“. Im Vorschiff hatten wir schon heute morgen die Bettwäsche abgezogen. Ich schleife die Tischplatte und einige Stellen im Vorschiff gründlich an und lackiere den Tisch dann erneut, diesmal aber mit Rolle und Schaumpinsel. Nachdem ich erst etwas skeptisch war, ist das Ergebnis doch erheblich besser geworden als erwartet, da kann ich jetzt mit leben.

Jutta fährt am Nachmittag zurück nach Bremen, jetzt bin ich bis Dienstagabend wieder allein an Bord. Zum Glück sind nur noch Kleinigkeiten und der Einkauf des Frischproviantes zu erledigen. Ein schönes Gefühl, jetzt quasi auslaufklar zu sein.

Montag, 29.04.

Um kurz nach sechs werde ich wach. Nach einem leckeren „Nuttenfrühstück“, bestehend aus Kippe und Cola, mache ich mich schon um halb sieben ans Werk. Die Bordwaschmaschine muss die erste kleine Ladung Wäsche waschen, nachdem meine Arbeitsklamotten schon ganz schön eingesaut waren.

Auch der Dieseltank wird mit GTL (Gas to Liquid, bio-freier Diesel) aus dem Kanister bis zum Rand vollgemacht. Leider kann man in Kappeln nirgendwo Marinediesel in bio-freier Ausführung erhalten. Trotzdem sollte der Vorrat nun für mindestens 40 Motorstunden reichen. Bei Gelegenheit werden dann auch die Kanister wieder aufgefüllt.

Um elf kommt Ole, der Segelmacher, der ein wenig unaufmerksam gearbeitet hat und setzt die Kunststoffbüchse wieder in den Lattenrutscher ein. Das hätte ich natürlich selbst machen können, aber als „Erzieherische Maßnahme“ ist es wohl ganz sinnvoll, dass er das tut. Sein Chef schrieb mir gestern – wohl eher im Spaß – dass er für die Wiedereinführung der Prügelstrafe ist. Ole will aber weder sechs noch zwölf Peitschenhiebe zur Buße tun.

Als er wieder weg ist, dreht der Wind vorlicher und ich rolle die Genua nochmal aus, weil ich das „Faltenröckchen“ nochmal bei mehr Wind sehen möchte. Tatsächlich sehen die Falten im Bereich der Nähte nun weniger schlimm aus.

Schnell werden auf den Verstell-Leinen der Holeyunkte die richtigen Einstellungen für die ungeriffte Genua markiert und saubere Taklinge an den Markierungen aufgenäht. Leider fehlt immer noch ein Salingspatch im Segel, was unbedingt drauf sollte.

Es ist mir zu blöd, nochmal einen Mitarbeiter von Co-Segel kommen zu lassen. Also fahre ich selbst hin, zeichne mir auf ein Stück selbstklebende Tafetta einige unterschiedlich große Kreise auf, um mir dann an Bord die passenden – dreilagigen – Patches zu basteln. Montieren kann ich sie dann am Mittwoch mit Bruno, dazu muss die Genua natürlich geborgen und anschließend wieder gesetzt werden.

Auf dem Rückweg kaufe ich im Baumarkt sämtliches weißes Tesa-Gewebeklebeband (leider nur drei Rollen schmales und eine Rolle breites Tape) auf und erstehe bei Skips drei Low-Friction-Ringe und ein paar Meter 5 mm Dyneema, um die Ringe als Blockersatz an der Baumnock zum Durchführen der Reffleinen anbandseln zu können.

Erst um 15 Uhr nehme ich bei McDonald's ein kombiniertes Frühstück-/Mittag- und Abendessen ein, das wird heute die einzige Mahlzeit werden.

Unter Deck fällt mir ein, dass ich noch NIE die Lenzpumpen an Bord getestet habe. Offengestanden habe ich mich bisher nicht einmal dafür interessiert, wo die denn das Wasser ansaugen. Zunächst mache ich mich an die Handlenzpumpe im Pantrybereich. Beim Bewegen des Pumpenschwengels fühle ich jedoch keinerlei Widerstand, hier scheint irgendwo in der Pumpe ein Hebel gebrochen oder die Membrane komplett abgerissen zu sein. Der Ausbau in Zwangslage ist zwar ein wenig mühsam, aber letztlich doch schnell erledigt. Tatsächlich klötern in der Pumpe einige Kunststoffteile herum, was absolut nicht normal klingt. Totalschaden!

Die angeblich vorhandene elektrische Lenzpumpe finde ich gar nicht, immerhin liegen aber an der tiefsten Stelle in der Bilge unter dem Salontisch ein paar Kabel und zwei Lenzschläuche mit 38 mm und 19mm Innendurchmesser. Leider hat die Werft keine passende manuelle, sondern nur eine elektrische Pumpe. Die manuelle Henderson MK5 kann ich aber bei meinem zweiten Besuch an diesem Tag bei Skips erstehen.

Mit zwei neuen Pumpen bewaffnet und rund 250 Euro ärmer komme ich an Bord zurück. Eine Viertelstunde später ist die (wichtigere und leistungsfähigere) manuelle Pumpe einsatzbereit. Mit der elektrischen Pumpe kämpfe ich erfolglos über eine Stunde und gebe dann entnervt auf. Es kommt einfach kein Strom bei den Kabeln an. Zum Glück kommt auf der dritten Etappe Guido Engels mit, für einen Elektro-Ingenieur sollten das kleine Fische sein...

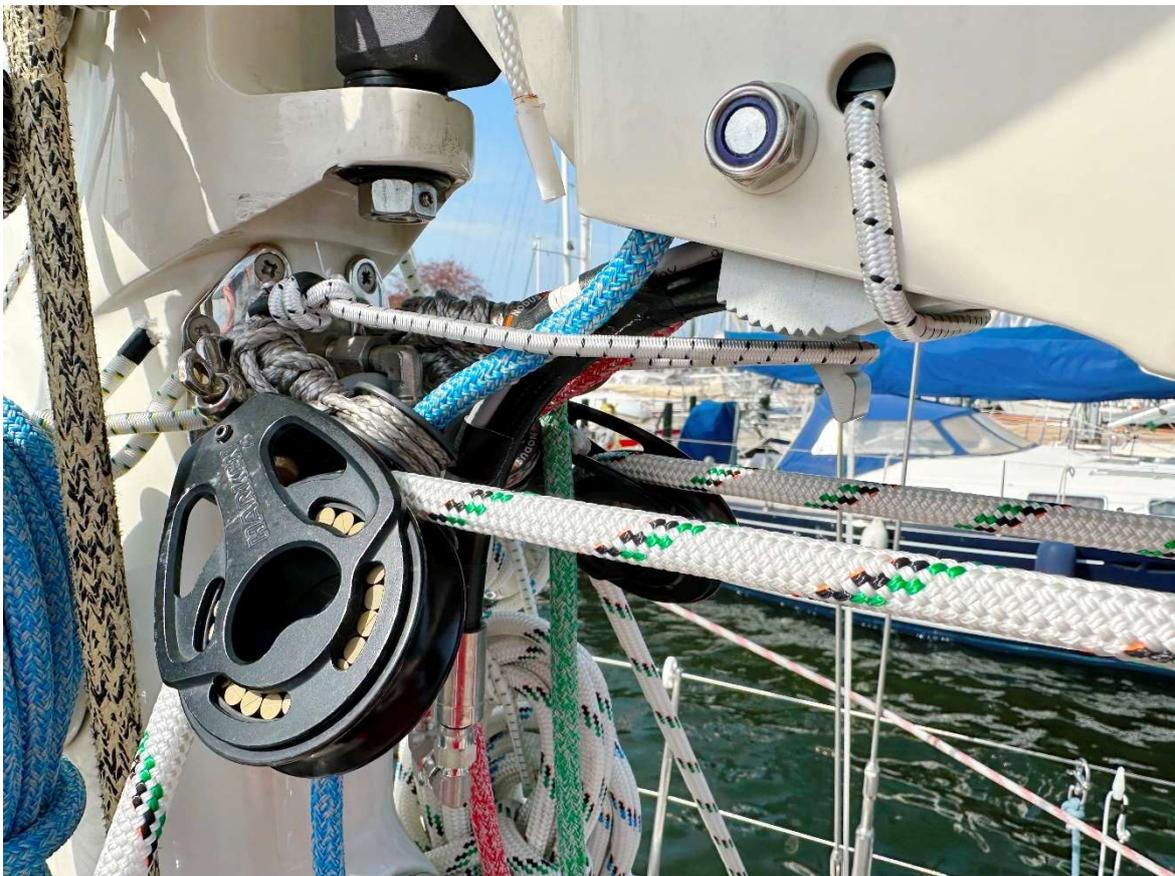
Nach dem Wegräumen des Werkzeuges und Aufräumen des Salons rückt schon der Sonnenuntergang näher. Jetzt noch schnell die Low-Friction Ringe für die Reffleinen anhängeln, dann sind die für heute geplanten Arbeiten an Deck erledigt.

Das Arbeitsprogramm wird mit dem Schneiden der Patches abgeschlossen, um 21:30 Uhr fällt endlich der Hammer für heute...

Dienstag, 30.04.

Heute morgen gibt es zum Wachwerden um kurz nach sechs eine Dusche im Sanitärgebäude. Zurück an Bord checke ich den aktuellen Wetterbericht. Noch immer sieht es nach Ost oder Nordost zum Beginn der Reise am Donnerstag aus, leider mit 5 – 6 Beaufort durchaus kräftig.

Da das Edeka-Center erst um acht Uhr aufmacht, überbrücke ich die Zeit mit dem Anfertigen diverser Gummistropfs für die Snatch-Blöcke auf der Fußreling, zum Aufhängen der Fallen am Mast, in erster Linie aber für ein paar Gummistropfs, die die Exzenterklemmen für die Reffleinen an der vorderen Großbaumnock (hoffentlich) zuverlässig auf- bzw. geschlossen halten.



Gewusel an der vorderen Baumnock: Oben im Bild die Gummistropfs für die Exzenterklemmen; links die Low Friction-Ringe für die drei Reffleinen. Dazwischen läuft das Kabel und die Hydraulik...

Ich bin nicht sicher, ob die in den Carbonmast geschraubten Padeyes für die Großschotumlenkung an der Baumnock zusätzlich auch die Last von unter „Vollampf“ stehenden Reffleinen aufnehmen können.

Dummerweise liegen die Klemmen aber recht weit hinter der Drehachse des Baumes, die Reffleinen laufen daher unter einem sehr ungünstigen Winkel auf die an der Achterkante des Mastes montierte Winsch auf, was die gefürchteten „Überläufer“ auf der Winsch provoziert. Um hier eine Katastrophe zu vermeiden hatte ich gestern die Low Friction-Ringe an der Nock montiert, die den Winkel verbessern.

Ein kurzes Telefonat mit Carsten Burfeind bestätigt meine Denke, die Exzenterklemmen sind dafür gedacht auch den vollen Zug der Reffleinen dauerhaft zu halten und die Padeyes sollten nicht überlastet werden, weil ja beim Dichtkurbeln der Reffleinen kein Zug auf der Großschot sein sollte.

Im gleichen Atemzug wird auch das Kabel für die Baumbelichtung umgelegt, was bisher zwischen den Reffleinen vom ersten und zweiten Reff malträtiert worden wäre. Der neue Weg führt nun an der wenig genutzten dritten Reffleine vorbei, zusätzlich wird das Kabel an die Hydraulikleitung für den Unterliekstrecker getapt.

Um kurz nach acht bin ich dann im neuen und riesengroßen Edeka-Markt, wo ich mich erstmal überhaupt nicht zurechtfinde. Als ich um zehn Uhr sämtliche Proviantlasten mit leckeren Dingen eingestaut habe, stelle ich fest, dass ich blöderweise ein paar Dinge vergessen habe. Offenbar bin ich an dem Gang mit Klopapier, WC-frisch und Reinigungsmitteln vorbeigelaufen. Das fehlende Zeug hole ich dann am Nachmittag, wer weiß, vielleicht fällt mir bis dahin noch mehr ein...

Nach dem Anschlagen der Vereinsstander ist die „Kialoa“ nun final seeklar und komplett ausgerüstet. Inzwischen ist es wieder kühler geworden. Unter Deck brummt der Heizlüfter munter vor sich hin und verbreitet eine gemütliche Wärme. Ich gönne mir einen zweistündigen Mittagsschlaf.

Am späten Nachmittag meldet Bruno, dass er wohl erst nach 20 Uhr in Eckernförde ankommen wird, weil die Bahn (wie inzwischen fast immer) mal wieder ordentlich Verspätung hat. Mist, da wird das mit dem Abendessen wohl auch recht spät. Vorsichtshalber reserviere ich bei einem Italiener in Eckernförde in der Nähe des Bahnhofs für 20:45 Uhr einen Tisch. In Kappeln würden wir vielleicht nichts mehr bekommen.

Gegen 19:00 Uhr kommt die nächste Hiobsbotschaft von Bruno, neue ETA nun 20:39 Uhr, also mache ich mich um kurz vor acht auf die Socken. Sicherheitshalber rufe ich nochmal im Restaurant an, last Order ist da um 21 Uhr. Sonst kommt wohl nur noch McDonald's oder ein Dönerladen in Betracht. Auch wenn mich die Verspätung – zu der er ja nichts kann – ziemlich nervt, bin ich sehr gespannt auf den ersten persönlichen Kontakt mit Bruno, der mich – sofern alles glatt läuft – auf immerhin vier der acht Etappen (1, 2, 7 und 8) begleiten wird.

Tatsächlich stimmt die Chemie auf Anhieb recht gut.

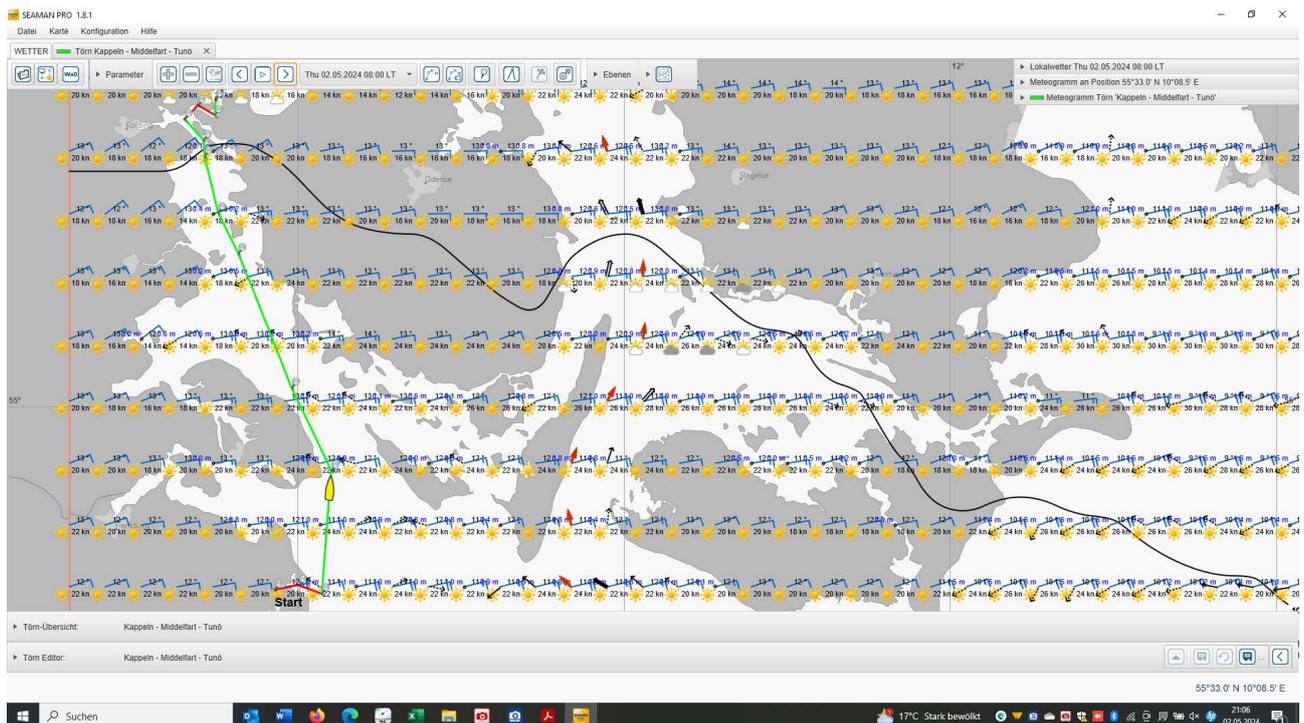
Mittwoch, 01.05.

Schon am frühen Morgen ziehe ich Bruno in den Mast, damit er auf der Höhe der untersten Saling die richtige Lage für das Salingpatch in der Genua anzeichnen kann. Nach dem ich ihm dies und das erklärt habe, geht er zur Stadtbesichtigung. Ich genieße die Ruhe an Bord ein wenig und lasse den lieben Gott einen guten Mann sein.

Um 14 Uhr holen wir Joachim, um 16:15 Uhr Jürgen vom ZOB in Kappeln ab. Dann machen wir eine ausführliche Sicherheits- und Technikeinweisung, die sich bis etwa 19:00 Uhr hinzieht. Bei der Einweisung muss ich feststellen, dass das Bugstrahlruder nicht funktioniert, es scheint am Bedienpanel zu liegen. Mist, aber noch vor zwei Jahren habe ich arrogant behauptet, dass ich mit dem Segeln aufhöre, wenn ich ein Bugstrahlruder benötige. Trotzdem frage ich bei Sailtec ein neues Bedienteil zur Lieferung an Thomas Lemmen (Etappe 2) an.

Für 19:30 Uhr habe ich einen Tisch in der Fährschänke reserviert. Beim Essen erläutere ich den Plan für die nächsten Tage – Planänderungen bleiben vorbehalten. Morgen möchte ich nicht mit einer 30 sm langen Kreuz bei 22 – 27 Knoten starten. Stattdessen will ich beim angesagten ENE-Wind lieber den kleinen Belt hoch und nach Middelfart; da haben wir zunächst einen Anlieger und dann sogar halben Wind. Auslaufen ist für 05:30 Uhr geplant.

Zurück ab Bord frage ich noch, ob sich alle wohlfühlen, oder ob es Kritik an mir oder an irgendwelchen anderen Dingen gibt. Nein, alles gut. Prima, ich freue mich....



Wind- und Wetterprognose für die westliche Ostsee/Belte für Donnerstag, 08:00 Uhr

Donnerstag, 02.05.

Obwohl die Dire Straits lautstark schon um 04:30 zum Aufstehen rufen und beide Reffs im Groß schon am Mittwoch eingebunden waren, kommen wir erst um kurz vor halb sieben aus der Box. Querab Rabelsund setzen wir das Groß im zweiten Reff und motoren trotzdem bis Schleimünde. An

der Ansteuerungstonne Schlei gehen wir durch den Wind, rollen die Genua im zweiten Reff aus und fahren mit NNE-Kurs dann mit Brassfahrt Richtung Pöls Huk an der Südostecke von Alsen.

Das Boot läuft hervorragend. Querab von Fynshav entdeckte ich ein ausgerissenes Gatchen am Vorliek vom Großsegel, knapp oberhalb des zweiten Reffs. Das Gurtband zwischen Vorliek und dem Rutscher auf der HARKEN-Schiene war offensichtlich zu kurz. Ärgerlich, aber kein großes Ding.



Von links: Joachim, Jürgen, Bruno...

Mit einem 3mm-Bohrer bohre ich – beim Segeln - sternförmig um das Gatchen herum ein paar Löcher und nähe dann mit 1,2 mm-Takelgarn das Gatchen wieder ein. Bei der Kontrolle der Gatchen darunter entdeckte ich einen etwa 12 cm langen Riss hinter dem Vorliek im brandneuen Segel, was heute zum erstem Mal Leistung bringen musste.

Ziemlich angesäuert rufe ich beim Segelmacher an und schicke dann per Mail ein paar Fotos hin. Man ist sich wohl im Klaren darüber, dass das nicht mein Fehler war und schickt Tobi vorbei, der kurz nach unserem Einlaufen im Nyhavn von Middelfart an Bord kommt und das Groß abschlägt. Morgen gegen Mittag sollen wir es fein repariert und leicht modifiziert zurückbekommen.

Anschließend bergen wir auch die Genua und kleben da auch noch ein Patch für die untere Saling im ungerafften Zustand auf. Sicher ist sicher...

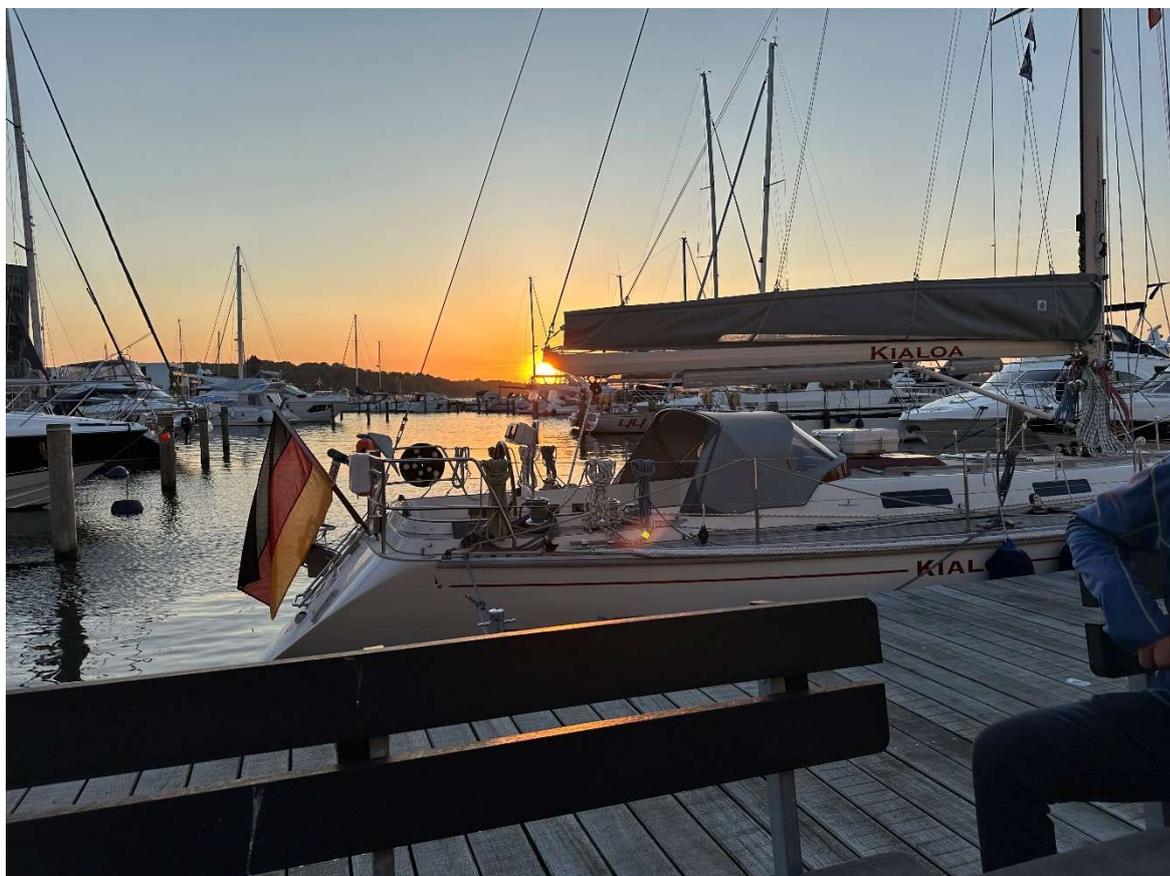


Das Gatchen ist ausgerissen, weil das Gurtband zwischen Vorliek und Rutscher zu kurz war. Im gerefften Zustand stauen sich die Rutscher auf und der Weg zwischen Vorliek und Schothorn wird länger, was zu mehr Spannung führt. Unten: Mit Bordmitteln beim Segeln repariert, dafür hätte ich nicht einmal beim Segelmacher angerufen.





Riss dicht hinter dem Vorliek, was mich richtig ärgert. Auch die lasttragenden Fäden in der Membran sind gerissen.



Abendstimmung im Nyhavn von Middelfart

Um halb sieben kommt mein Freund Ivan vorbei, der uns – mit ein paar kleinen Schlenkern zu schönen Orten in der näheren Umgebung von Middelfahrt – zu einer tollen Pölserbude irgendwo auf dem Land kutschiert, wo wir uns herrliche dänische Hotdogs „mit Alles“ und Pommes mit dänischer Remoulade schmecken lassen. An der Bude gibt es auch Eis, in der „Eisschlange“ stehen bestimmt 30 Personen auf ihre Havnevaffel gewartet haben.

Um halb neun sind wir zurück an Bord, nehmen noch einen Drink im Cockpit und gehen dann schlafen. Die ersten knapp 60 sm sind geschafft. Leider kommen wir morgen wohl erst am Nachmittag weiter. Mal sehen, ob wir dann noch nach Bogense oder Juelsminde fahren.

Freitag, 03.05.

Gut ausgeschlafen und gut gelaunt werde ich um kurz nach sechs Uhr wach und freue mich auf eine möglichst warme Dusche. Zu meiner (positiven) Überraschung ist die mobile Sanitäranlage auf einem großen Anhänger mit Tandemachse nicht nur super sauber, sondern auch richtig gut. Es ist angenehm temperiert, ausreichend große Duschen mit richtig viel heißem Wasser.

Als ich zurück an Bord komme ist auch mein Wachkamerad Jürgen schon auf den Beinen. Vorn aus dem Separée im Vorschiff ist noch leichtes Schnarchen vernehmbar, doch wenig später schälen sich auch die Vorschiffsschläfer aus den Kojen und machen sich auf den Weg zu den Sanitär-Anlagen. Währenddessen ist Jürgen schon auf dem Weg zum nächsten Bäcker, von dem er wunderbare Brötchen und ein leckeres Walnussbrot mitbringt.

Tobi kommt mit unserem reparierten Großsegel am frühen Nachmittag vorbei. Ruck-zuck ist das Segel wieder angeschlagen und gesetzt. Nur wer genau weiß, wo die Reparaturstellen sind, kann sie erkennen. Da hat er wirklich toll gearbeitet. Die Gatchen in der Nähe der Reffs sind jetzt nicht mehr mit Gurtband, sondern mit Gummis an den Rutschern befestigt. Wir stecken hintereinander die ersten beiden Reffs und ballern auch den Baumniederholer richtig an. Nun scheint alles in Ordnung zu sein. Ich bin nun vorerst beruhigt.

Als Tobi weg ist, essen wir Schweinegeschnetzeltes mit Pilzen und Zwiebeln in einer Sahnerahmsauce, was der Skipper am Morgen gekocht hatte. Dazu gibt es Reis. Angeblich schmeckt es allen sehr gut.

Nachdem Abbacken legen wir ab. Wie schon gestern bemerkt, scheint unsere Starterbatterie im Winter Schaden genommen zu haben. Obwohl die Batterie am Landstrom hing, springt der Motor nur unter Zuhilfenahme der „Starthilfetaste“ am Panel an. Wahrscheinlich werde ich in Skagen eine neue Batterie kaufen.

Sofort nach der Hafenausfahrt wird das Groß mit zwei Reffs und nach Passieren der Brücke auch die Genua, zunächst im ersten Reff gesetzt. Mit Brassfahrt – hier hilft der Strom mit fast zwei Knoten mit – kreuzen wir mit traumhaften Wendewinkeln aus dem kleinen Belt und sind schon bald auf der Höhe von Bogense. Eigentlich hatte ich geplant um die Südspitze von Samsö zu fahren und dann nördlich des Tiefwasserwegs Richtung Nordosten zu laufen und später direkten Kurs nach Anholt einzuschlagen.

Weil wir aber so gut vorangekommen sind, entschließen wir uns dann Samsö nicht östlich, sondern westlich zu passieren, was vier Meilen kürzer ist. Außerdem haben wir dann von der Nordspitze von Samsö aus einen etwas spitzeren – und damit schnelleren – Kurs nach Anholt.



Stimmungsvoller Sonnenuntergang im „Dreiinsel-Eck“ zwischen Endelave, Tunö und Samsö...

Querab von Kolby Kaas wird es dunkel und der bis jetzt sehr schöne Wind schläft langsam ein und kommt (wie vorhergesagt) fast von achtern. Mit knapp drei Knoten eiern wir nach Norden. Beschlussgemäß wird unter vier Knoten Fahrt das Rütteleisen angeworfen, was wir dann auch um 21:30 Uhr nach bisher 37 heute gesegelten Seemeilen tun.

Der Yanmar brummt zufrieden, es nieselt leicht und unter Deck schlummern Joachim und Bruno. Alles gut so weit.... Zweimal versuchen wir es in unserer Wache noch mit Segeln, als der Wind auf sechs Knoten zunimmt und wir langsam aus der Abdeckung von Samsö kommen. Beide Versuche werden schnell wieder abgebrochen. Beim Wachwechsel um Mitternacht stehen wir schon nordöstlich von der Nordspitze von Samsö und starten mit mittlerweile 11 Knoten Wind den nächsten Segelversuch in dieser Nacht. Ich hoffe sehr, dass der Wind nun durchsteht, habe aber Zweifel.

Samstag, 04.05.

Es kommt, wie es kommen musste. In der 00-04er Wache ist es sehr flau. Dementsprechend laut ist es in meiner Koje, unmittelbar neben dem Rütteleisen. Trotzdem schlafe ich ganz gut und freue mich auf die 04-08er Wache. Zu meiner Überraschung stehen wir schon querab Grenaa, der Wind hat leicht auf acht Knoten aufgefrischt. Also versuchen Jürgen und ich es wieder mit Segeln.

Nach einer Stunde flaut es wieder auf fünf Knoten ab, der Wind kommt aber leicht raumschots. Jetzt wird „dänisch gesegelt“, will sagen 80 % Vortrieb aus den Segeln und die Maschine läuft mit 1.2000 Umdrehungen/min mit. Das reicht für 5,5 Knoten. Das letzte Windrad des Windparks Anholt wird um halb acht passiert. Noch etwa zehn Meilen bis Anholt, dem Wunschziel vieler deutscher Segler. Zum Frühstück gibt es Aufbackbrötchen und Omelett mit Speck, Käse und Schnittlauch.



Erwartungsgemäß ist auf Anholt Anfang Mai noch nichts los...



Um 09:05 legen wir längsseits am Steg auf Anholt an. Eine schöne Nachtfahrt liegt hinter uns.

Nachdem in der letzten Nacht die Zweifarbenlaterne am Bug zunächst einen Wackelkontakt zu haben schien und dann komplett ausfiel, macht sich Joachim sogleich an die Fehlersuche und Reparatur. Die Zuleitung ist völlig korrodiert, in der Plusleitung ist der Stecker „abgegammelt“. Er führt eine nicht nur fachgerechte, sondern auch besonders liebevolle Reparatur durch, die hoffentlich lange hält.

Ein weiteres Problem verursacht der Hydrogenerator der keinen Ladestrom produziert. Mein Gefühl sagt mir, dass irgendjemand im Winter das Landstromkabel an die Kupplung vom Hydrogenerator gesteckt hat, was schon einmal den Regler „gehimmelt“ hat. Schon am Nachmittag bestelle ich bei SwiTec einen neuen, der hoffentlich rechtzeitig zur zweiten Etappe ankommt.

Zum Abendessen koche ich Steaks mit Bratkartoffeln und Eisbergsalat, unser Vegetarier Joachim bekommt statt Fleisch Spiegeleier. Ich würde meine eigene Kreation nur als mittelmäßig gelungen bezeichnen; die Mitsegler heucheln, dass es ihnen prima schmeckt...

Nach dem Dinner machen wir uns einen feucht-fröhlichen Abend mit einer Liter-Flasche Mount Gay, einigen Limetten und Cola Zero aus dem Soda-Stream. Dazu Chips und Erdnüsse. Herrlich.

Sonntag, 05.05.

Trotz der Trinkerei von gestern sind Jürgen und ich schon um acht Uhr gut drauf und machen uns auf den Weg zum „Pakhuset“, wo der Hafenkaufladen uns mit frischen Brötchen beglücken kann.

Der Købmand erzählt uns, dass er den Laden erst im Winter von seinen Vorgängern übernommen und am Osterwochenende (wieder-)eröffnet hat. Die ersten Wochen waren wohl – mangels Kundschaft aus dem Hafen – wenig erfreulich. Ich kann ihn beruhigen; spätestens in ein paar Wochen wird er mit dem Brötchenbacken kaum noch nachkommen und auch das Grillfleisch wird ihm aus den Händen gerissen werden.

Während wir vor dem Mini-Supermarkt mit einer Tasse Kaffee bzw. Tee in der Sonne sitzen und den Morgen genießen, beobachten wir einen jungen Vater mit seinem 20-monatigen, sehr süßen Sohn. Der kleine Mann spielt mit seinem Vater begeistert Fußball. Sein Vater hofft, dass er den dänischen „Nachwuchs-Messi“ trainieren darf. Sehr lustig, der kleine Junge – noch mit Schnuller im Mund – spricht schon wie ein Wasserfall, fällt aber beim Laufen noch fast über die eigenen Füße.

Während wir dem lustigen Treiben zusehen, entwickeln wir den Plan, statt erst am Montagmorgen schon heute weiter nach Norden zu fahren. Momentan weht zwar nur ein zartes Lüftchen aus Nordost, aber mit etwas Glück können wir damit zumindest ein gutes Stück nach Norden oder Nordwesten segeln. Wenn es zu schwach wehen sollte, können wir immer noch unter Maschine fahren.

Beim Frühstück erzählen wir Bruno und Joachim von unserem Plan, die zum Glück sehr einverstanden sind. Nach dem Frühstück bunkern wir noch 30 Liter Diesel und laufen dann um 10:00 Uhr aus. Schon kurz hinter der Hafeneinfahrt sehe ich, dass wir segelbare Bedingungen haben. Schnell geht das Groß und danach die Genua hoch.

Um halb zwölf wechseln wir bei neun Knoten Wind aus 105° auf den Code O, der uns einen guten Knoten Fahrtzuwachs beschert. Um 14 Uhr wird der Wind zu spitz und zu stark für das „Monster“, also muss die Genua wieder ran und zieht uns mit gut sechs Knoten weiter, Kurs 323°.



Wunderschöne Morgenstimmung kurz vor dem Auslaufen am Sonntag...

Eine Weile später dreht der Wind innerhalb von wenigen Sekunden um 40° nach links, weitere 30 Sekunden später fängt es an zu regnen und frischt kräftig auf. Da es sich wahrscheinlich nur um eine Schauerböe handelt, rollen wir schnell die Genua ein, werfen den Motor an und motoren für eine Stunde. Erwartungsgemäß dreht der Wind nach Durchziehen der Schauerfront wieder rechts und die Genua kommt wieder „von der Rolle“. Leider können wir unseren Sollkurs nicht mehr anliegen und müssen wohl oder übel einen kleinen Umweg fahren, um das Northwest-Rev von Læsø zu umfahren.

Nach der Wende geht es mit Kurs 080° auf die nördlichste Tonne der Rinne nach Vesterø zu. Kurz vor der Tonne nehmen wir das Groß weg und laufen nun mit Kurs 136° in die Hafeneinfahrt, aus der gerade die Fähre nach Fredrikshavn ausgelaufen ist.

Während (und nach) dem Hafenmanöver regnet es in Strömen. Bloß gut, dass unter Deck schon die Dieselheizung für eine heimelige Atmosphäre gesorgt hat. Nach dem Anlegen verholen wir uns schnell in den Salon. Zum Abendessen gibt es „Cevapcici-Topf mit Reis“ von Aldi, was zu meiner Verwunderung ganz gut schmeckt.

Schon um halb zehn gehe ich auf die Kojе.



Unser Liegeplatz in Vesterø, direkt vor dem Duschhaus...

Montag, 06.05.

Um viertel nach sechs wecken wieder mal die Dire Straits die Crew. Nach dem gestrigen Studium der neuen Wetterprognosen von Wetterwelt sieht es so aus, als wenn wir uns sinnvollerweise schon am Dienstag auf den Weg an die norwegische Südküste machen sollten, um bei handigen Bedingungen über das Skagerrak zu segeln. Um trotzdem noch ein wenig Freizeit für Sightseeing in Skagen zu haben, wollen wir um acht Uhr auslaufen.

Das Wetter ist allerdings nicht gerade einladend, es ist kalt, feucht und grau. Nachdem alle geduscht haben und das Frühstück auf der Back steht, schlage ich vor, sofort auszulaufen, weil ohnehin kein Wind ist und die Mannschaft auch unter Maschine bequem im Salon frühstücken kann. Ich würde dann solange die Wache übernehmen.

Fünf Minuten später sind wir schon aus der Hafeneinfahrt, die Uhr zeigt 07:30 Uhr. Tatsächlich ist auch auf dem freien Wasser nicht mehr Flaute, maximal 3 Knoten Wind und die aus allen Richtungen.

Da heute Nacht wegen viel Regen die Luken dicht bleiben mussten, hat sich eine Menge Schwitzwasser unter den Luken gebildet. Deshalb wird „trockengeheizt“, Strom und Diesel sind ja erstmal genug da.

Um 09:15 Uhr setzt dann recht plötzlich ein Ost-Nordostwind mit 17 – 20 Knoten ein, der uns mit Großsegel im zweiten Reff und einmal gereffter Genua mit siebeneinhalb bis achteinhalb Knoten Fahrt nach Skagen spült, wo wir kurz vor halb zwölf ankommen.

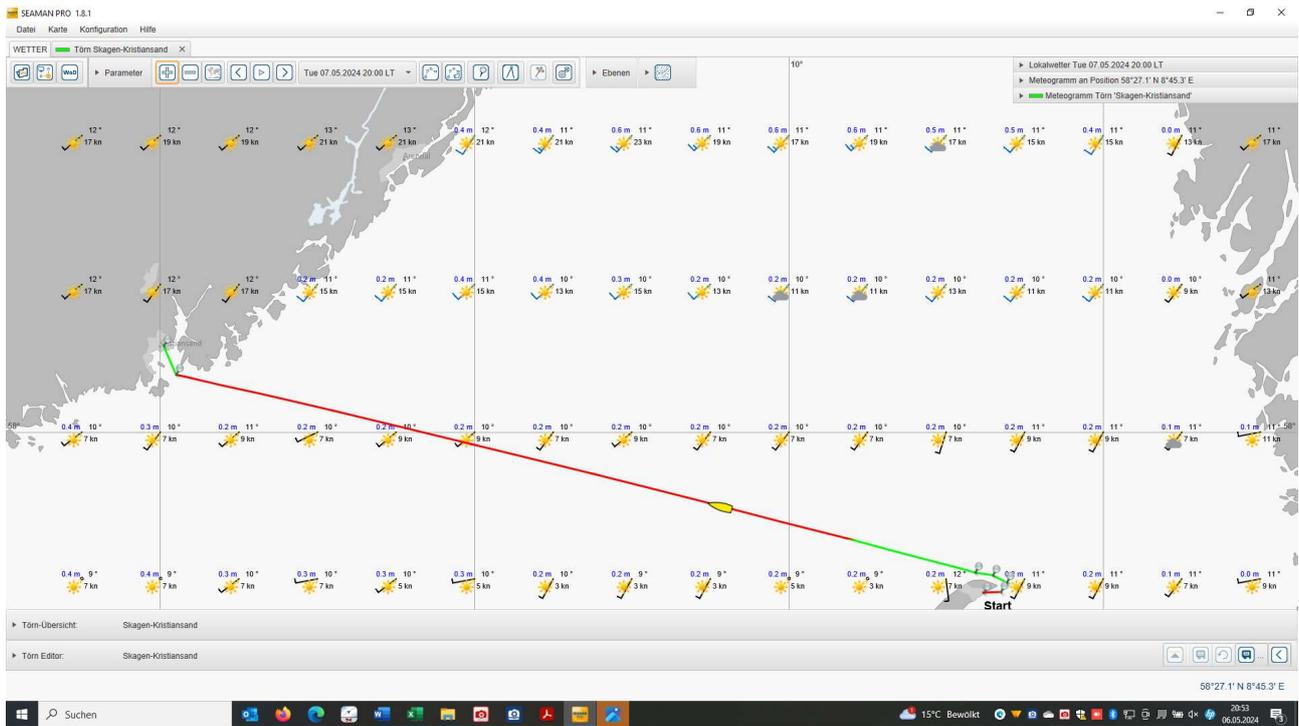
Kurz vor der Hafeneinfahrt bergen wir das Großsegel und rauschen fast vor dem Wind bei einem Meter Welle in den recht großen Vorhafen, wo wir dann auch die Genua wegrollen. Ein paar Minuten später liegen wir längsseits bei leicht ablandigem Wind an der Pier.

Bruno geht Hafengeld bezahlen, kümmert sich um Codes für die Waschmaschine und den Trockner, der Einkaufszettel und die „Buchführung“ (Logbuch und Törnstatistik) ist auch fertig. Eigentlich wollten wir nun direkt einkaufen gehen, aber der Skipper schlägt – mal wieder – eine Planänderung vor. Zwar haben die meisten Läden noch geschlossen, aber ein kleines Fischrestaurant lockt mit einem Fisch-Mittagsbuffet für 189 Dänenkronen, etwa 25 €.



Bis auf Bruno sind alle dabei, also schnell hin zu dem Laden. Joachim, Jürgen und ich stopfen uns mächtig mit köstlichen Fischfilets, Krabben, Jomfruhummern und sonstigen Leckereien voll, lediglich Räucherfisch (da erinnern Joachim und ich uns an ein ähnliches Buffet in Gudhjem auf Bornholm) fehlt leider. Lecker! Während wir schlemmen, läuft die Waschmaschine im Sanitärhaus. Als wir fertig mit Essen sind, packe ich die Wäsche in den Trockner um.

Am Nachmittag macht sich die Crew teils zu Fuß, teils per Fahrrad ins Städtchen auf, füllt unseren Aufschnitt und Biervorrat auf, während ich mir den Kopf über die richtige Taktik für den Sprung über das Skagerrak für morgen überlege. Nach dem Downloaden der frischesten Wetterdaten beschließen wir, morgen Mittag nach Kristiansand zu starten. Voraussichtlich bekommen wir zwei Flautenphasen und zum Schluss auch mal den Wind auf den Kopf.



Windprognose für unseren Sprung über das Skagerrak

Zum Abendessen unterhalten wir uns über die individuellen Erlebnisse des heutigen Tages, über die Risiken und Chancen von offensivem und eher zurückhaltenden Segeln bei Langstreckenregatten. Auslöser ist Boris Hermann, der mit seiner „Malizia“ gerade mal wieder um den Sieg kämpft.

Um 22:00 Uhr sind wir alle mehr oder weniger platt und gehen auf die Koje...

Dienstag, 07.06.

Schon morgens um viertel nach sechs kringele ich mich fast vor Lachen: Jürgen wacht mit richtig „Dampf auf dem Kessel“ auf und muss sofort zum Hafenklo. Ich frage noch, ob wir nicht gleich duschen wollen, aber er winkt nur ab. Es scheint richtig dringend zu sein, jedenfalls dem Gang (mit zusammengekniffenen Pobacken) nach zu urteilen.

Vor dem Sanitärgebäude angekommen, klöppelt er mehrfach den Code für den Türöffner ein, doch die Tür bleibt eisern zu. Es scheint von unserem Liegeplatz aus so, als wenn er im Gebäude jemand entdeckt hätte, jedenfalls macht er mit Klopfen, ja fast Schlagen auf die Tür auf sich aufmerksam. Irgendwann öffnet eine Dame, wohl die Reinigungskraft, die Tür und weist den

armen Jürgen ab. Wild gestikulierend weist sie auf die andere Seite des Hafenbeckens, wo es wohl in der Nähe des Fischhändlers eine weitere „Bedürfnisanstalt“ geben muss.

Im Eiltempo macht sich Jürgen wieder auf den Weg, öffnet eine Tür, schließt sie wieder nach dem Eintreten, was die Tür mit einer roten Lampe über der Zarge quittiert. Im vergangenen Jahr war Jutta und mir das gleiche „Malheur“ passiert, allerdings hat uns die damalige Hygienebeauftragte wenigstens schnell auf das WC gelassen, was sie gerade nicht „in Bearbeitung“ hatte.

Tiefenentspannt kommt mein Wachkamerad zurück, Zeit eine Zigarette zu rauchen und die virtuelle ToDo-Liste abzuarbeiten. Wir müssen noch ein paar Dinge einkaufen und vor allem zum Bäcker und Fischladen. Heute soll es endlich gebratenen Dorsch mit Frühkartoffeln und Senfsauße geben. Allerdings haben die Jungs gestern auch ein ganzes Kilo Hackfleisch gekauft, was verarbeitet werden muss.

Also macht sich der Skipper an die Anfertigung von acht XXL-Frikadellen, die schon während des Frühstücks in der großen Pfanne brutzeln, weil wir hier noch ausreichend Strom für das Induktionskochfeld haben.

Im Anschluss an die Frikadellen ist Rührei mit Speck dran, was zum Frühstück serviert wird. Nach dem Frühstück holt Joachim ein Kilo Dorschfilet beim Fischhändler, das Kilo für stolze 40 Euro (!!!).

Um 12:00 Uhr wollen wir auslaufen; deswegen gibt es Landgang nur bis 11:30 Uhr. Alle sind überpünktlich an Bord und wir kommen eine Viertelstunde früher los als geplant. Noch im Vorhafen wird das Großsegel gesetzt, die Genua wird kurz hinter den Molenköpfen ausgerollt. Mit zunächst guten fünf Knoten geht es nach Nordosten.



Der Leuchtturm von Skagen von Osten

Nach der Rundung von Skagens Rev haben wir den „Wind“ (True Wind Speed etwa 5-6 Knoten) fast von achtern. Weil Bruno möchte, wird der Gennaker gesetzt. Ich wundere mich, warum das Luvliek immer runder wird und weiter nach Lee durchsackt. Der Grund ist einfach gefunden. Weder die Fallklemme ist geschlossen noch das Fall im Selftailer der Winsch am Mast belegt. Dafür ist aber der Bergeschlauch zu hoch gezogen worden und hat sich nun in der Umlenkrolle am Topp verhakt. Bergen mit Schlauch geht so natürlich nicht, also muss das Ding klassisch geborgen werden.

Mit dem Gennaker in der Backskiste motoren wir weiter, direkt in den Dampfertreck, wo es nur so vor Frachtern, Containerschiffen und Tankern wimmelt. Um uns trotz laufendem Diesel als Segler zu „tarnen“, rollen wir auch die Genua aus.

Nach wenigen Minuten sackt sie schlaff nach unten. Aus irgendeinem Grund hat sich der Lewmar Fallschäkel geöffnet. Schnell zerran wir die Genua aus dem Wasser wieder an Deck und ziehen dann Jürgen in den Mast, um das Fall wieder herunterzuholen. Zehn Minuten später steht die Genua wieder. Beim Dichtholen gibt es den nächsten Patzer, ein Mitsegler holt die Schot über die Elektrowinsch dicht und merkt nicht, dass das Unterliek noch um das Backbord-Bugkorbborn geht. Lustig zieht er weiter an der Schot. Gerade noch rechtzeitig kann ich eingreifen und das Schlimmste verhindern. Andernfalls wäre unser einziges gutes Amwindsegel UND der Bugkorb jetzt wahrscheinlich Geschichte. So ist „nur“ der Bugkorb leicht verbogen, was nicht weiter schlimm erscheint.

Leider schläft der Wind wieder ein und raumt noch mehr. Also wieder die Genua weggerollt und den Jockel angeworfen. So geht es nun erstmal eine ganze Weile weiter, zumindest bis Mitternacht soll der Wind nicht deutlich auffrischen.

Das Abendessen wird heute schon um 18:00 Uhr serviert. Auch wenn der Fisch teuer war, schmeckt er doch hervorragend und stinkt überhaupt nicht in der Pfanne. Zum Nachtsch gibt es Wiener- und Havnestange aus der Bäckerei. Ein Festmahl!



Betörend schöne Abendstimmung im offenen Skagerrak, absolute Flaute...

Um 20 Uhr ist unsere Wache um und wir dürfen auf die Koje. Nach den Fuckups des Tages, die mit Ausnahme des geöffneten Genuafalls alle auf das gleiche „Konto“ gingen, hätte ich nichts dagegen, wenn es in der Nacht flau bleiben würde, bis um Mitternacht unsere Hundewache beginnt.

Um 00:00 Uhr übernehmen Jürgen und ich wieder die Wache und setzten sofort Vollzeug. Unmittelbar sind wir genauso schnell wie vorher unter Maschine. Während unserer Wache frischt der Wind kräftig bis auf 21 Knoten auf. Ich stecke zunächst ein Reff, entscheide mich dann aber etwa eine Stunde vor der Ansteuerung nach Kristiansand zum Bergen des Großsegels, um ein wenig zu bremsen, damit wir – wie geplant – im Hellen ankommen, was auch gelingt.

Um 05:20 Uhr laufen wir nach 97 sm im Gästehafen von Kristiansand ein. Ich muss dringend auf die Koje!!! Nach einem kurzen Power-Nap geht es weiter. Jürgen und ich schrauben die Instrumentenkonsole am Steuerstand auf, um die Navionics-Karte vom 7"-Plotter zu tauschen. Total blöd, dass diese nicht direkt zugänglich ist.



Das „Service-Center“ im Gasthafen von Kristiansand, im Hintergrund ein großer Kreuzfahrer

Dann versuche ich eine Dusche zu nehmen, was aber nicht klappt. Der von Joachim übermittelte Access-Code ist nicht für die Duschen, sondern nur für den Zahlautomat und dient dazu, z. B. Strom „nachzukaufen“. Ich gehe um das Gebäude, wo eine Norwegerin in der Sonne sitzt und einen Salat isst. Ich frage sie, ob sie sich mit den Duschen auskennt. Leider verneint sie, erzählt mir jedoch, dass sie für die Kommune arbeitet und mir helfen will. Nach bestimmt sieben erfolglosen Telefonaten klingelt ihr Telefon und irgendein Kollege erzählt ihr, dass die „Facilities“ erst am 10.

Juni aufmachen. In der Zwischenzeit haben auch zwei sehr attraktive Polizistinnen versucht, irgendwie zu helfen. Auch sie haben etliche (leider ebenfalls erfolglose) Telefonate geführt.

Etwas angesäuert, aber sehr dankbar für die Hilfsbereitschaft gehe ich an Bord zurück, nehme eine Dusche im Cockpit und wasche danach in der Spüle noch unsere Trockentücher, mein Badetuch und einen Satz lange Unterwäsche aus.



Zentraler Platz in der Stadtmitte von Kristiansand, ganz rechts im Bild Bruno...

„Cook of the day“ ist heute Joachim, der uns einen leckeren Nudelaufwurf mit scharfer Bolognese-Sauce kredenzt. Pappsatt und müde geht es früh auf die Kojen.

Donnerstag, 09.05.2024

Um 08:30 geht Bruno von Bord, der heute nach Hause fährt. Wir restlichen drei Jungs machen uns nach der Verabschiedung auf den Weg und müssen aufgrund der relativ engen Fahrwasser, schlechter Sicht und Wind auf den Kopf erstmal ein paar Meilen motoren. Lediglich das doppelt gereffte Großsegel steht schon kurz nach der Hafenausfahrt.

Nach dem Passieren der letzten Engstelle fallen wir leicht ab, rollen die Genua aus und gehen bei 17 – 21 Knoten Wind auf die Kreuz. Das Boot läuft prächtig, trotz kurzer und recht steiler Welle. Zunächst steuert Joachim, der immer besser wird, dann löse ich ihn ab und nach einer weiteren Stunde ist Jürgen dran, der ebenfalls einen ganz prima Job am Ruder macht.

Irgendwann müssen wir wegen ein paar nahender Felsen die nächste Wende fahren, die Jürgen absolut ordentlich steuert. Gerade als ich die Genua an Backbord wieder dicht nehmen will, sackt sie in sich zusammen. Zum zweiten Mal ist der Lewmar-Fallschäkel aufgegangen. Geistesgegenwärtig dreht Jürgen wieder in den Wind und fährt eine Scheinwende. Diesmal bleibt die Genua an Deck und fällt nicht – wie vorgestern - in den Bach.

Schnell werfen wir das Rütteleisen und den Autopiloten an und legen dann die Genua - so gut wie es bei einem guten halben Meter Welle gegenan geht – an Deck und bändseln sie dort fest. Vom Vorliekskeder sind die unteren zehn Zentimeter abgerissen, nachdem das Vorliek mit Druck im Tuch und ohne Vorlieksspannung über Gebühr belastet wurde



Mieses Wetter etwas südlich von Mandal

Natürlich hätte ich die Genua gleich wieder mit dem zweiten Genuafall in der Steuerbord-Göhle des Profilverstags wieder setzen können. Es muss allerdings einen Grund für das wiederholte Selbstöffnen des Schäkels geben. Im letzten Jahr ist das NIE passiert. Deshalb möchte ich mir das Problem erstmal im Hafen ansehen. Also müssen wir – trotz segelbarem Wind – die letzten elf Meilen nach Mandal motoren. Auf dem Weg dorthin ist es kalt und nass, so in etwa das Wetter, was wir eigentlich erwartet haben.

Dort fahren wir noch vor dem Erreichen des Gästehafens an eine Bootstankstelle und füllen unseren insbesondere auf der Fahrt von Skagen nach Kristiansand strapazierten Dieselvorrat wieder auf.

Im Gasthafen von Mandal finden wir einen feinen Liegeplatz, wo wir mit ablandigem Wind längsseits anlegen können. Als erstes wird nun der Genuahals für eine provisorische Reparatur unter Deck geschafft. Der schadhafte Bereich wird getrocknet, die Vorlieksleine mit zwei Reststücken selbstklebendem Dacron wieder eingefasst und mit dem Segeltuch per dreireihiger Handnaht vernäht.



Neueinfassung des Vorliektaus an der Genua.

Die aufgenähten Dacronstreifen sind zwar eigentlich zu dünn und werden deshalb eventuell nicht lange halten, aber immerhin kann der Schaden jetzt erstmal nicht größer werden. Außerdem wäre der nächste Segelmacher in der Nähe von Kristiansand gewesen.

Der nächste Schritt ist das Wiederanschlagen des Segels, diesmal in der Steuerbordgöhle und mit dem STB-Genuafall. Weil ich befürchte, dass das Vorliek der Genua ein wenig zu lang ist – bei viel Wind bekamen wir das Vorliek nicht ausreichend durchgesetzt – ersetze ich den Tauwerksschäkel an der Oberseite des Toppwirls durch eine kürzere Dyneema-Lasching. Außerdem ist am Steuerbordfall ein Tylaska T12-Schäkel, der etwa 12 – 15mm kürzer als der bisherige Lewmarschäkel ist. Zum Glück geht die Reparaturstelle glatt ins Vorstagprofil.

Dann ziehen mich Joachim und Jürgen in den Topp, wo ich der Ursache auf den Grund gehen will.

Das Vorliek ist tatsächlich recht lang, der Fallenknoten über dem Schäkel des Genuafalls wurde schon mächtig am Rollenkasten gestaucht. Auch das Backbordfall erhält nun einen teuren Tylaska-Schäkel, den ich noch im Bestand hatte. Im Gegensatz zu dem Lewmarschäkel kann hier in der

Wende nichts hängenbleiben. Ich hoffe, dass die Verkürzung zwischen Toppwirbel und Rollenkasten um drei Zentimeter nun dafür sorgt, dass wir mehr „Dampf“ auf das Vorliek bekommen und weitere ungewollte „Genua-Bergemanöver“ ausbleiben.

Nach abschließendem Riggcheck geht es wieder nach unten an Deck zurück, wo die Jungs schon das Werkzeug weggeräumt und Staub gesaugt haben. Klasse!

Zum Abendessen gibt es Bratkartoffeln mit Rührei und einen von Jürgen gemachten Möhren-Apfelsalat. Einfach, aber lecker...

Zum krönenden Tagesabschluss gönnen wir uns noch eine Dusche, schließlich ist ja Vatertag. Dann geht es ins Bett, was ja Koje heißt...

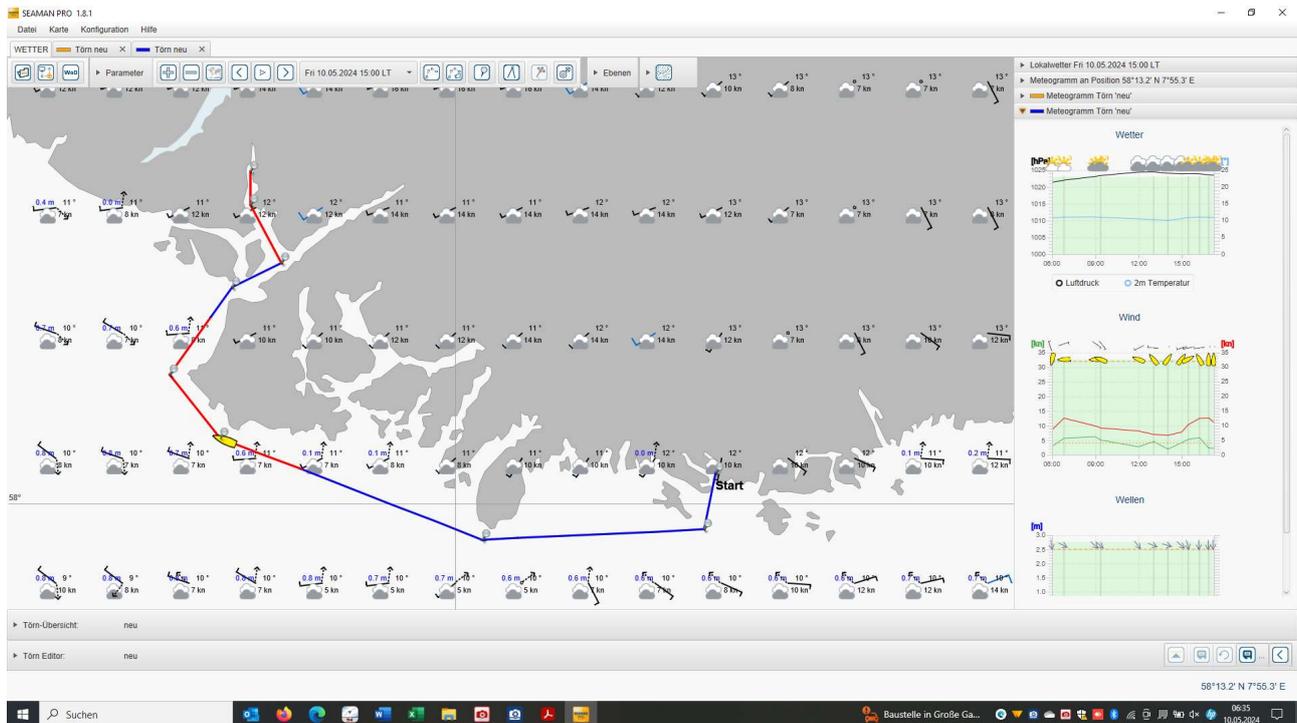


Mandal bei Nacht...

Freitag, 10.05.

Der diesjährige Törn erinnert mich stark an das Jahr 2018, wo wir auf dem Weg nach Haparanda entweder Flaute und/oder wenig Wind von vorn hatten und deshalb zur Einhaltung der Crewwechsel weite Strecken motoren mussten.

Zumindest auf der ersten Etappe dieser Reise sieht es sehr ähnlich aus, was Schwachwindphasen angeht. Heute runden wir das erste berüchtigte Kap Norwegens, Kap Lindesnes, und zwar bei Flaute oder Schwachwind.



Wetterprognose für den Törn von Mandal nach Flekkefjord

Das Auslaufen ist für 08:00 Uhr angesetzt, vorher müssen wir noch ein paar Dinge einkaufen. Zum Glück macht der nur 150 m entfernte Supermarkt um sieben Uhr auf. Nach einem sehr gemütlichen Frühstück und anschließendem kollektiven Besuch der Sanitäranlagen kommen wir mit einer halben Stunde Verspätung los.

Es weht gar kein Lüftchen, es sei denn man(n) möchte 1,1 Knoten als solches bezeichnen. Also muss die Yanmar-Genua schon wieder ran.

Um 10:55 Uhr runden wir Kap Lindesnes, den südlichsten Punkt des norwegischen Festlandes, genau 2.518 km vom Nordkapp entfernt. Hier steht auch das älteste Leuchfeuer Norwegens. Der erste Leuchtturm wurde schon im Jahr 1656 hier erbaut. Nach der Rundung des Kaps können wir ein wenig abfallen. Inzwischen sind zwar immerhin sechs Knoten Wind, die kommen aber immer noch von vorn. Deshalb laufen wir zunächst weiter Kurs West, um dann eine halbe Stunde später endlich auf einem mehr oder weniger segelbaren Kurs zu kommen.

Auch wenn uns die Motorerei ziemlich nervt, so sind wir doch froh, dass wenigstens die Sonne scheint und können uns über die doch vergleichsweise angenehmen Temperaturen sehr freuen.



Kap Lindesnes ist der südlichste Punkt des norwegischen Festlandes...



Nach der Rundung von Kap Lista tauchen wir in die Fjordlandschaft ein

Auf den folgenden rund 20 sm entlang der Küste versuchen wir immer wieder zu segeln, aber offenbar sind hier irgendwelche Saboteure unterwegs, die „unseren“ Wind massiv manipulieren. Wenn jemand unseren Track analysieren würde, käme nicht ganz zu Unrecht der Rat, dass ich mich doch mal in einer Segelschule anmelden sollte. Unserer „bester“ Wendewinkel liegt bei etwa 130°, zum Kotzen.

Zum Mittagessen gibt es Kaiserschmarrn mit Pflaumenkompott. Der Kaiserschmarrn ist allerdings aus der Tüte von Dr. Oetker, entwickelt von Christine Hertling aus Hamburg.

Ein paar Seemeilen südlich vom Leuchtturm Lista haben wir zumindest temporär etwas mehr Glück und können wenigstens bis zum Eingang des Flekkefjordes segeln. Trotz der vielen Motorerei und phasenweise niedrigen Temperaturen geht es uns prima

Um 17:00 Uhr flaut es erneut ab, wieder treiben wir mit knapp vier Knoten, diesmal allerdings raumschots dahin. Schluss mit lustig, Motor an und ab nach Flekkefjord. Navionics hatte eine sehr enge und teilweise flache Route in den Flekkefjord vorgeschlagen, ich entscheide mich für eine zwar etwas längere, aber dafür deutlich sichere Route.

Die Fjordlandschaft, in die wir nun eintauchen, fasziniert uns total. Auch wenn die Szenerie ein wenig an die westschwedischen Schären erinnert, ist das hier doch viel beeindruckender. Viel größer, höher und vor allem zumindest um diese Jahreszeit viel weniger stark von reisenden Booten frequentiert. Über 56,4 Seemeilen haben wir zwar einige Angler mit kleinen Motorbooten, aber nur ein einziges Segelboot gesehen.



Im südlichen Abschnitt des Flekkefjordes

In dem Fjord sehen wir zwei stillgelegte Förderplattformen, die beide Mitte der 1970er Jahre gebaut wurden und nun schon seit vielen Jahren nutzlos im Fjord liegen. Eine der beiden Plattformen wurde vor ein paar Monaten für 61,5 Millionen US-Dollar verkauft. Erstaunlich, was fünfzig Jahre alter Stahl noch wert sein kann.



Stillgelegte Förderplattform im Flekkefjord, vor drei Monaten für 61,5 Mio US-Dollar verkauft

Um 18:45 Uhr legen wir nach einer Besichtigungsrunde an der alten Zollbrücke von Flekkefjord an. Hier gibt es die nächste Überraschung; für Hafengeld incl. Strom sind lächerliche 8,51 € zu entrichten. Auf Läsö waren es fast 60 Euro...

Heute Abend gibt es das erste vegetarische Essen auf dieser Reise. Joachim improvisiert eine wunderbare Reispfanne mit Paprika, Möhren, Zwiebeln, Weißkohl, Knoblauch, Ingwer und Ananas.



Oben und unten: Flekkefjord, gegenüber vom Liegeplatz gibt es eine tolle Bäckerei...





Ultramodernes Kulturzentrum in Flekkefjord mit Kino und Bücherei

Samstag, 11.05.

Ab sechs Uhr haben die „Public Facilities“ geöffnet, wo ich nach dem Aufwachen gern eine Dusche nehmen möchte. Auf dem Weg dorthin ruft mir jemand hinterher: „Please wait, I need your help“. Hinter mir kommt ein etwas wild aussehender Typ mit irischem Akzent auf mich zu, der mir erzählt, dass er von einem kleinen Segelboot am Nachbarsteg (Maxi 777) kommt.

Auf dem Nachbarboot sei ein komischer und wahrscheinlich besoffener Norweger, der ihn mit einem Messer bedroht habe und ihn umbringen will. „Please have an eye on him, I try to get help“. Okay, das mache ich natürlich, auch wenn ich gerade ein dringendes Bedürfnis zu befriedigen hätte.

Er begibt sich auf die Suche nach Hilfe und ich gehe auf den Steg. Als ich an seinem Boot bin, kommt vom Nachbarboot ein Norweger, der tatsächlich ein langes Messer in der Hosentasche stecken hat. Ich drehe um und gehe langsam wieder in Richtung Bäckerei. Der Typ folgt mir und macht mehrere „Kursänderungen“ meinerseits mit. Mir wird ein wenig mulmig, deshalb rette ich mich auf die „Kialoa“, den Typen immer noch im Schlepptau.

Als er auf fünf Meter rankommt, rufe ich ihm zu, dass er sich bitte von mir und meinem Boot fernhalten möge. Das Fischmesser hat er inzwischen in der Hand, es steckt aber noch in der Plastikscheide. Instinktiv nehme ich den schweren, ca. 50 cm langen Pumpenschwengel von der Bordhydraulik in die Hand, was der Kollege sieht und ihn innehalten lässt. „Please stay away from

me and my boat, Sir“, rufe ich ihm zu. Glücklicherweise dreht er ab und geht zurück zu seinem Boot.

„Mein“ Ire hat inzwischen bei der gerade passierenden Müllabfuhr um Hilfe gebeten, weil er von seinem Handy nicht zur Polizei durchgekommen ist. Wahrscheinlich haben die gedacht, dass sie für irische Notfälle nicht zuständig sind. Der „Müllkutscher“ ist aber sehr hilfsbereit, nachdem ich ihm erzählt habe, dass auch ich mich bedrängt und bedroht gefühlt habe. Er ruft bei der Polizei an, die verspricht, gleich vorbeizukommen.

Derweil teste ich die „Public Facilities“ und bin sehr erstaunt, dass auch eine saubere Toilette und eine wirklich ordentliche Dusche in unserem Hafengeld von 8,51€ inkludiert ist. Als ich zurückkomme, ist die Polizei da. Ein junger Polizist spricht mit dem Iren, eine (schon wieder) sehr hübsche Polizistin mit „Messer-Jocke“. Nach einer Weile bittet der Polizist auch mich um eine Zeugenaussage, die ich gern mache und notiert meine Kontaktdaten.

Inzwischen nieselt es und es ist NULL Wind; der kleine Impeller im Top dreht sich nicht einmal langsam. Da auch der Bäcker und Supermarkt noch geschlossen haben, willigt die Crew ein, ohne Frühstück abzulegen. Ich verspreche den beiden, dass sie in Ruhe, ungestört und so lange wie sie mögen unter Deck frühstücken können.



0,5 Knoten Wind von achtern, der Flekkefjord sieht aus wie ein Dorfteich

Um punkt 08:00 Uhr lösen wir uns von der Pier und motoren Richtung Egersund. Die Windprognose für den Tag ist mehr als bescheiden. Es ist mit maximal 10 Knoten Wind von achtern zu rechnen, das gilt aber auch nur für eine Stunde und ist die Angabe für den Wind in

BÖEN. Der mittlere Wind soll nicht stärker als mit 7 Knoten von achtern kommen, was dann für einen scheinbaren Wind von drei bis vier Knoten spricht.



Ab und zu eine Lachsfarm, aber ansonsten relativ unberührte Natur im Hitrasund

Tatsächlich kommt es so, wie von Wetterwelt vorhergesagt, südliche Winde mit maximal sieben Knoten sind einfach zu wenig, um Strecke zu machen. Da es auch für morgen nur etwas besser aussieht und dann Stavanger (von Egersund aus gute 50 sm) auf dem Programm steht, beschließen wir, Egersund auszulassen und in ein winzig kleines Fischernest namens Sirevåg zu fahren – von Segeln können wir ja nicht reden.

Das Dorf liegt etwa 10 Meilen weiter nördlich, spart aber den Umweg durch den Egersund, an der Ankunftszeit verändert sich also wenig. Morgen sparen wir aber gute 12 sm ein, was bei den zu erwartenden Windverhältnissen immerhin zweieinhalb bis drei Stunden ausmachen sollte.

Sirevåg ist zwar winzig, los ist da auch nichts, aber immerhin ist es recht idyllisch. Abweichend von den Angaben im Havneguiden gibt es eine neue Steganlage für Gäste, wo wir wieder mal längsseits anlegen können. Strom und Wasser direkt vor dem Boot, Duschen ohne Extrazahlung und das ganze für knapp 17 Euro Hafengeld. Lediglich der Strom kostet einen geringen Aufpreis.

Sogar einen (noch) offenen Supermarkt finden die Jungs und kaufen noch ein wenig für das Abendessen ein. Heute kocht Jürgen Curry-Huhn. Inzwischen scheint die Sonne richtig schön, was für die Nutzung der Bordwaschmaschine genutzt wird. Nach einer Stunde Waschen und Spülen hängt die Steuerbordreling (Sonnenseite) von vorn bis hinten voll.

Nun sitze ich im Cockpit, Jürgen bereitet das Abendessen vor und um mich rum zwitschern ein paar Singvögel. Kein Möwengekreisch, dafür singende Amseln. Ich mag dieses kleine Kaff...

Joachim kommt gerade von einem längeren Spaziergang zurück und berichtet begeistert von den Bunkeranlagen, die die Nazis hier von russischen Kriegsgefangenen haben bauen lassen. Das war wohl ein Teil von Hitlers Atlantikwall.



An diesen Hallenanalagen kann man gut erkennen, dass der Hauptbeschäftigungszweig dieses Dorfes der Fischfang war oder noch ist. Heute ist es auffallend ruhig hier, nur ein einzelner Fischer werkelt auf der Südseite des Hafens ein wenig an seinem Kutter.



Sonntag, 12.05.

Eine Viertelstunde früher als geplant kommen wir um viertel vor acht los. Das Wasser ist unbeschreiblich glatt, die Häuser an Land spiegeln sich magisch im Wasser.



Magisch spiegeln sich die Häuser von Sirevåg im topfebenen Wasser, Flaute beim Auslaufen..

Wie prognostiziert laufen wir erneut bei fast totaler Flaute aus, doch nach einer Stunde unter Motor setzt eine schöne kleine Brise fast von achtern ein. Aufschießer gefahren, Groß gesetzt, abgefallen, den Gennaker angeschlagen und gesetzt ist innerhalb von zehn Minuten erledigt.

Vor uns läuft ein anderes Segelboot mit – laut AIS - nur zehn Metern Länge rund einen halben Knoten schneller als wir. Das muss ja eine echte „Rakete“ sein, denke ich, traue dem Braten aber nicht. Da die „Aloha“ ja quasi eine hawaiianische Nachbarin ist, rufe ich die über UKW-Kanal 16 an. Lustigerweise kommt auch die „Aloha“ aus Kappeln und liegt dort bei Anker, also tatsächlich genau nebenan. Es ist eine Moody 33, die ebenfalls zu den Lofoten will. Eine Rakete ist sie allerdings nicht, der Mann an der Funke erzählt uns, dass sie „dänisch segeln“, also mit Motorunterstützung laufen, weil das schwere Boot mit wenig Segelfläche bei so wenig Wind nicht richtig losfährt. Die Crew will sich morgen mit ein paar Freunden treffen, die mit einer AIDA unterwegs sind.

Während die „Aloha“ unter ihrer Dieselnagua den direkten Weg fährt, müssen wir einen Umweg von ein paar Meilen in Kauf nehmen, um unseren Gennaker unter Zug halten zu können. Platt vor dem Wind geht mit dem A2 leider nicht.



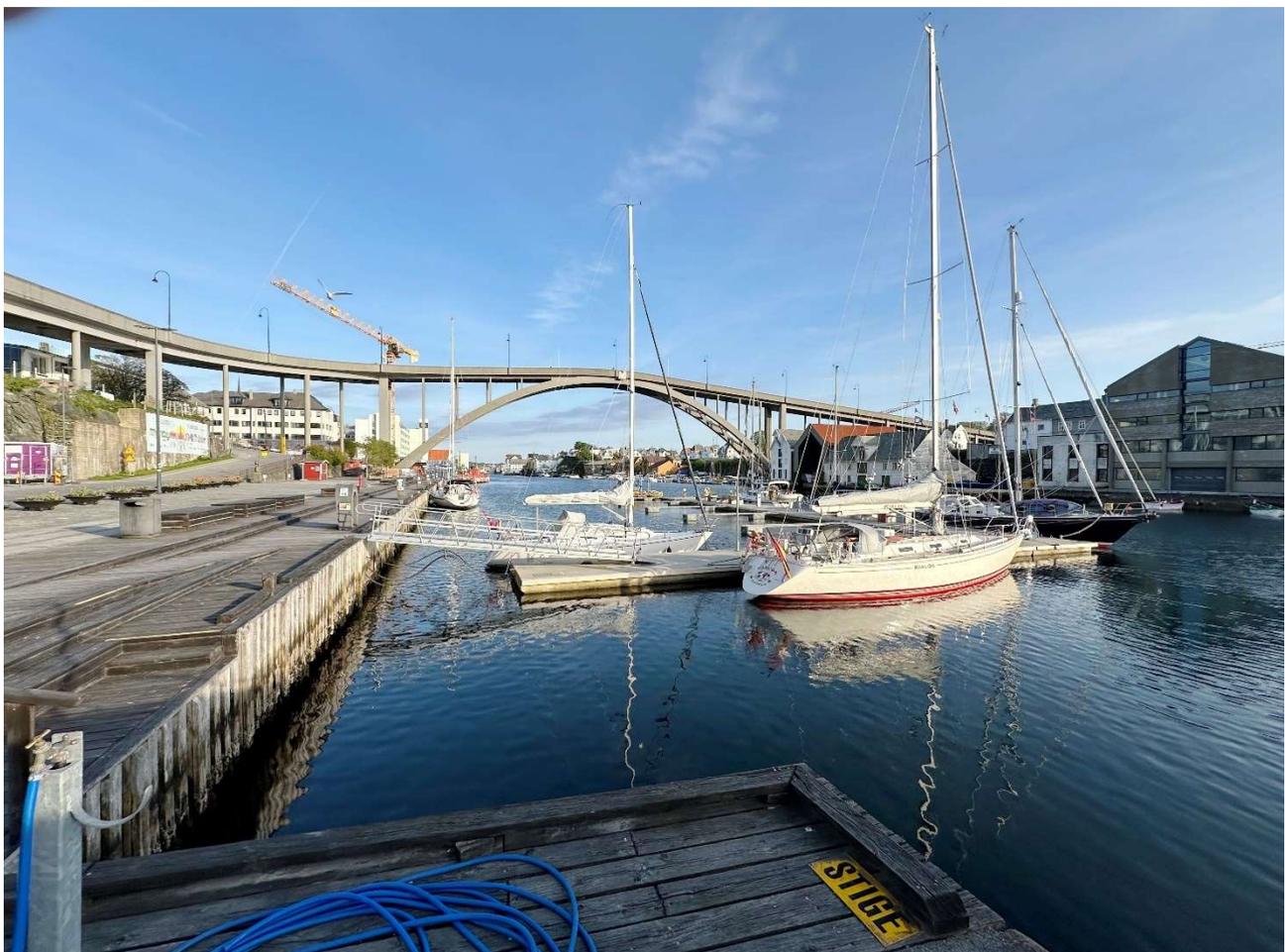
Endlich Segeln! Mit knapp sieben Knoten Fahrt auf der Höhe von Stavanger...

Trotzdem genießen wir, dass wir endlich mal segeln können. Fünf Knoten mehr Wind wären mir zwar noch wesentlich lieber, aber auch mit den rund sechs bis sechseinhalb Knoten Fahrt kann ich sehr gut leben.

Zum Mittagessen gibt es die Reste von dem leckeren Curryhuhn von gestern, dazu läuft leise Bluesmusik im Cockpit. Der Himmel ist blitzblau, das Leben könnte kaum schöner sein! Die regelmäßigen Winddreher von bis zu 25° machen die Entscheidung, ob wir die Insel Karmøy westlich oder östlich passieren sollen, nicht leicht. Kurz, vielleicht zu kurz, vor dem „Point of no return“ entscheide ich mich für die östliche Passage und damit für die Fahrt durch den sehr langen Haugesund.

Nun muss es (zu) schnell gehen, sonst können wir den Gennaker nach der Halse auf Backbordbug nicht mehr halten. Heute merke ich mal wieder, wie wertvoll eine eingespielte Crew ist. Weil wir sehr spät gehalst haben und das Manöver wegen Bergen (mit Bergeschlauch), Schiften und wieder setzen recht lange dauert, werden die nächsten sechs Meilen schon etwas grenzwertig. Mit dichter Gennakerschot versuchen wir jedes Grad Höhe herauszukitzeln, um an einem südlich der Insel Karmøy gelegenen Flach vorbeizukommen. Gottlob hilft uns ein kleiner Winddreher.

Nach der Einfahrt in den etwa zwanzig Seemeilen langen Sund schläft der Wind ein. Immerhin konnten wir heute mal 45 sm am Stück segeln, was den bisher absoluten Rekord auf der ersten Etappe des Lofotentröns der „Kialoa“ bedeutet. Ab 16:00 Uhr läuft wieder das Rütteleisen und schiebt uns mit sieben Knoten in Richtung Haugesund, wo wir um 18:15 Uhr nach knapp 66 sm längsseits an einem Schwimmsteg festmachen. Dabei stört uns ein wenig der kräftig nach Süden setzende Strom. Also springt Jürgen mit der Vorleine vom Bugkorb aus an Land, Joachim springt mit der Achterleine hinterher und dann ziehen wir das Boot mit der Elektrowinsch an den Steg.





Gemütliche Männerrunde auf der „Kialoa“

Nach einem Anlegebier für Jürgen und Joachim und einem Klönschnack mit Andreas und Bärbel von der „Aloha“ gehen wir zu einer Imbissbude zum Abendessen. Nicht toll, kleine Portionen und teuer. Dennoch hatte keiner von uns Lust zum Kochen. Nach dem Dinner gibt es noch einen kurzen Verdauungsspaziergang und ein paar Mount Gay Rum mit oder „mit ohne“ Cola. Um 01:00 gehen wir auf die Kojen.

Montag, 13.05.

Beim Aufwachen – erst um 07:30 Uhr – habe ich einen leichten Kater. Das war dann wohl doch ein Mount Gay zu viel. Da die Duschen leider auch hier erst im Juni öffnen, machen Joachim und ich uns erstmal auf die Suche nach einem Bäcker und hoffen irgendwo auf dem Weg eine öffentliche Toilette und möglichst auch einen Shop für Telefonkarten zu finden.

Danach dusche ich kurz im Cockpit und ärgere mich ein wenig darüber, dass man uns immerhin gute 40 Euro Liegegeld abgenommen hat und dafür nicht einmal ein paar anständige Toiletten, geschweige denn Duschen bietet.

Um 10:15 Uhr verabschieden wir uns von Andreas und Bärbel und laufen aus. Im Hafen hat heute Morgen die AIDA festgemacht. Mit diesem Kreuzfahrer ist heute mein Schwelmer Kumpel Oliver Maikranz eingelaufen, der zufällig meinen Post bei Facebook gelesen hat, in dem ich auch von Haugesund geschrieben hatte. Schade, dass wir uns verpasst haben.

Nach dem Passieren des Hafengebietes rollen wir die Genua aus und fahren fast platt vor dem Wind zunächst mit 5,5 , später mit bis zu 8,5 Knoten Kurs 348°. Es ist schön, mal völlig stressfrei einfach nur der Genua hinterherfahren zu können, insbesondere wenn man nicht ganz „taufriisch“ ist...



Mit 7 Knoten rauschen wir nur unter Genua 2 durch das norwegische Inselreich

Leider flaut die eben noch – in den Böen - mit 24 Knoten wehende Brise um 14 Uhr auf 12-15 Knoten ab, was unseren Speed auf dem blöden Vor- dem Wind-Kurs auf nur noch viereinhalb bis fünf Knoten absinken lässt. Das kann ich mir nicht lange anschauen, da muss mehr Tuch hoch. Also wird der alte A2-Gennaker wieder gesetzt und beschleunigt uns sofort auf sehr angenehme siebeneinhalb bis acht Knoten. Das Steuern (nun leicht „angespitzt“ nur noch fast platt vor dem Wind ist allerdings anspruchsvoll und erfordert höchst Konzentration.

Um am Leuchtturm Sletterøy wieder in das innere Fahrwasser einbiegen zu können, müssen wir eine Halse fahren, zumindest dachte ich das. Dann dreht der Wind allmählich immer weiter rechts und wir können uns die Halse sparen. Leider schläft er aber auch immer weiter ein.

Inzwischen reicht der Wind kaum noch, um den Gennaker beständig unter Zug zu halten. Deshalb bergen wir das Ding und starten schweren Herzens wieder die Maschine. Schon eine halbe Stunde später haben wir wieder 18 Knoten Wind aus 160° und können nun mit halbem Wind und der vollen Genua wieder sieben Knoten fahren.

Um 17:15 machen wir in dem Kommunalhafen von Bekkjarvik fest. Auch dieser kleine Ort gefällt uns ausnehmend gut. Es gibt zwei kleine Häfen, von denen der südlicher gelegene für Boote mit

mehr als 2m Tiefgang wohl der allein in Frage kommende sein dürfte. Im nördlicheren Hafen verkehrt auch regelmäßig eine Fähre, die sowohl Lärm wie auch Schwell produziert.



Wieder ein (fast) leerer Hafen in Bekkjarvik



Was für ein Kontrast: Unten blühen prächtig die Blumen, auf den Bergen liegt noch viel Schnee

Auch in Bekkjarvik sind wir die einzigen Gäste, Segelboote gibt es hier ohnehin kaum. Joachim trifft beim Anlegen einen Norweger, der eigentlich aus Bergen kommt. Der rät, doch lieber hier zu bleiben, statt weiter nach Bergen zu fahren. Bekkjarvik sei viiiieel schöner! Wir wollen trotzdem nach Bergen und dort möglichst direkt vor dem historischen Bryggen liegen. Das hat Charme...

Aber zunächst machen wir eine Ortsbesichtigung, die im Prinzip in fünf Minuten abgeschlossen wäre, wenn da nicht ein total schönes kleines Einkaufszentrum mit ganz vielen netten Läden wäre, wo man von Lebensmitteln bis zu Boots-ausrüstung alles bekommen kann.



Hafencafé im Ortskern von Bekkjarvik

Auf dem Rückweg zum Boot werden mir die Kontraste in diesem Land erneut deutlich. Unten blühen die Blumen und oben auf den Bergen liegt noch richtig viel Schnee. Faszinierend! Ich bin fast traurig, dass ich nicht schon viel früher hier hochsegelt bin.

Dienstag, 14.05.

Heute können wir ausschlafen, was bei mir aber trotzdem nicht später als halb acht ist. Beim Blick durch das winzige Fenster an meiner Koje sehe ich, dass der Cockpitboden nass ist. Also muss es heute Nacht zumindest ein bisschen geregnet haben. Und jetzt fahren wir in die Stadt mit den meisten Regentagen in Europa? Laut Reiseführer sollen es durchschnittlich 260 Regentage im Jahr sein.

Nein, ich habe keine Lust auf die Kuchenbude und schlechtes Wetter. Ein schneller Blick auf die Wetteronline-App zeigt, dass wir wohl extremes Glück haben sollen. Bis einschließlich Sonntag sollen die Temperaturen am Tag auf 22-25° ansteigen und auch nachts nicht unter 10° fallen. Beste Aussichten also für unseren längeren Aufenthalt in Bergen.

morgen 15.05.	Donnerstag 16.05.	Freitag 17.05.	Samstag 18.05.	Sonntag 19.05.
25°	25°	23°	23°	22°
10°	11°	12°	10°	11°
 ↗	 ↘	 ↘	 ↗	
☀ 17 h	☀ 14 h	☀ 17 h	☀ 17 h	☀ 14 h

Wettervorhersage für Bergen für unsere Aufenthaltsdauer: Besser geht nicht!

Nach einem ausgiebigen Frühstück mit Omelett, Aufbackbrötchen und weiteren Leckereien legen wir erst um halb elf ab. Die 29 sm bis Bergen rutschen wir auf einer Pobacke ab, jedenfalls wenn so viel Wind kommt, wie Meeno und Sebastian von Wetterwelt versprechen.

Zunächst geht es tatsächlich mit feinem Schiebewind gut vorwärts, um 13 Uhr flaut es jedoch ein wenig ab. Mit nur noch vier Knoten dümpeln wir dahin, was mich heute aber überhaupt nicht anfight. Es gibt so viel umwerfend schöne Landschaft zu sehen, die ich langsam noch mehr genießen kann. Mit einem Affenzahn daran vorbeizubügeln wäre einfach schade.

Inzwischen mache ich mir nur noch wenig Hoffnung, eine(n) weiteren Mitsegler/in für die zweite Etappe zu finden. Auch wenn ich mit Jürgen und auch Joachim sehr viel Glück hatte, bin ich gegenüber Facebook-Bewerbern, die ich vorher nie gesehen habe, inzwischen sehr skeptisch.

Trotzdem setze ich nochmal einen Post in die einschlägig bekannten Mitsegelportale. Wenn da aber nichts wirklich überzeugend Klingendes dabei sein sollte, segele ich dann lieber mit Thomas allein, auch wenn ich von dem auch noch nicht viel weiß. Notfalls werden wir ein paar Schlenker auf der Route von Bergen nach Trondheim – z. B. den Geirangerfjord – auslassen und nur bei handigem Wetter fahren, um rechtzeitig in Trondheim zu sein.

Nach Abschluss der „Buchhaltung“, einigen Überlegungen zum weiteren Vorgehen, ob mit oder ohne dritte(n) Herrn bzw. Dame an Bord, sind wir Bergen schon sehr viel näher gekommen.



Beschauliches Gehöft direkt am Sund auf dem Weg nach Bergen

Schräg hinter uns läuft der gleiche Katamaran, der uns mit Schmetterlings-Segelstellung schon gestern – unter Maschine und mit leicht backstehenden Segeln – überholte, erneut von achtern an. Der Holländer versucht in Luv vorbeizukommen, was wir natürlich nicht durchgehen lassen. Den „Leedurchbruch“ schafft er auch nicht. Nach einer halben Stunde Matsch springt wieder sein Diesel an und er motort in Lee unter uns durch. Eben ein Grachten-Kacker, kein reeller Sportsmann...

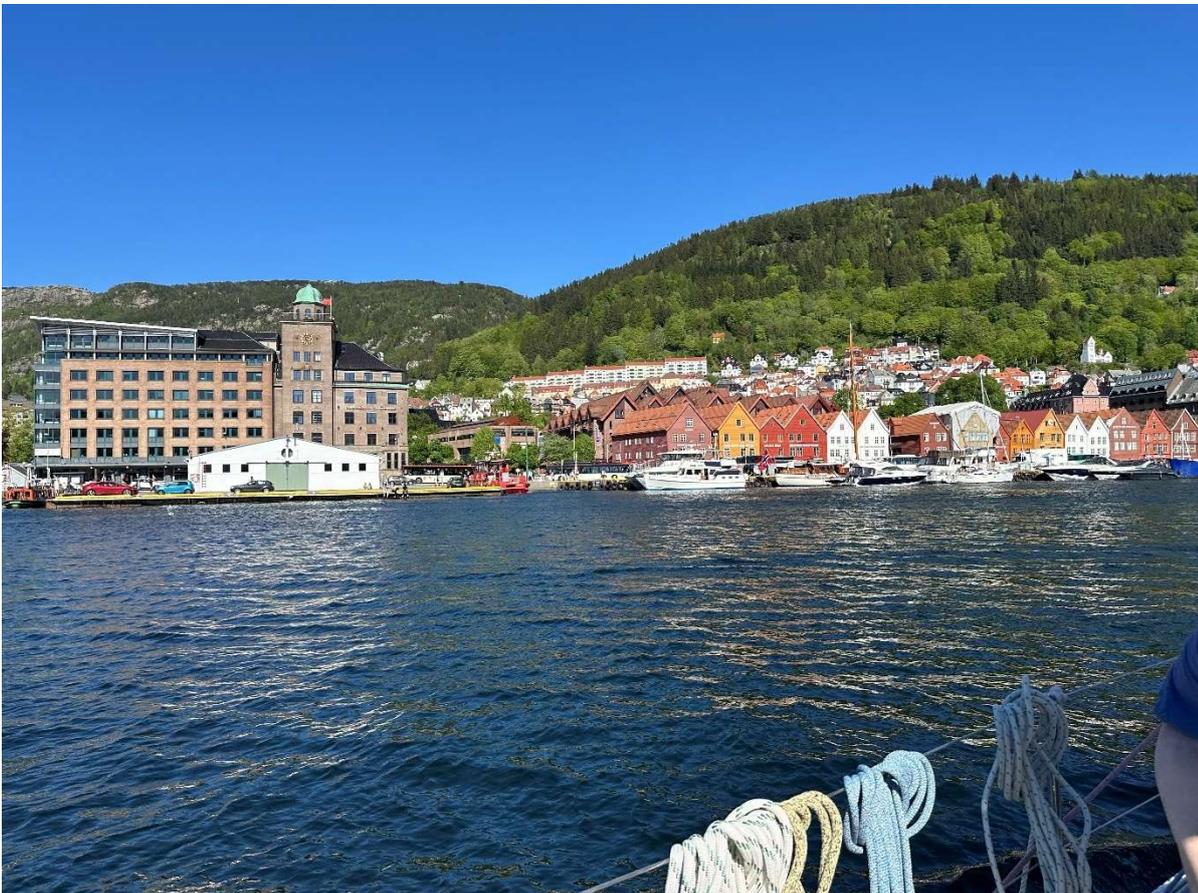
In Bergen angekommen wird erst der Dieseltank voll aufgefüllt und dann machen wir uns auf die Suche nach einem guten Liegeplatz in unmittelbarer Nähe von Bergen-Bryggen, dem historischen alten Teil von Bergen. Wir wundern uns über die große Anzahl von Motorbooten, die hier zum Teil schon in 5er-Päckchen liegt. Mit ein wenig Mut und auch etwas Dreistigkeit finden wir einen ganz tollen Liegeplatz direkt im Scheitel der „Bryggen-Bucht“, wo zwar ein 5er-Päckchen Motorboote hinter uns liegt, aber wir noch einen Innenplatz am Steg finden.

Im ganzen Hafen stehen blaue Schilder für reservierte oder gesperrte Liegeplätze. Die hatten auch mich erstmal abgeschreckt, doch auf den Schildern in dieser Ecke steht nur, dass man nicht am Zaun (gegen Reinfallen ins Hafenbecken) festmachen darf. Keck binden wir uns in der hintersten Ecke, direkt an der Pier an. Auch Strom bekommen wir da und Wasser von einem benachbarten Café. Sehr gut!

Auch das Päckchen neben uns kann nicht sehr groß werden, weil in dem Bereich auch eine Fähre regelmäßig festmacht. Nach dem Festmachen kommt der Hafenmeister vorbei und erklärt uns, dass am Freitag Nationalfeiertag mit einer Riesenparty sei. Wir liegen also inmitten des Geschehens. Noch besser!



Ansteuerung Bergen



Um halb sieben fangen wir mit dem Kochen an. Heute gibt es Hackbraten mit Champignonsauce und Kartoffeln.



Gemeinschaftsproduktion von Joachim und mir: Hackbraten in Bergen

Die erste Etappe ist zwar noch nicht vorbei, doch navigatorisch mit dem Festmachen in Bergen abgeschlossen. Es gab keine nennenswerten Schäden, die auf unser eigenes Konto gingen und die Stimmung wurde immer besser und ist seit Kristiansand sehr gut. Wir drei haben uns richtig gut verstanden und auch meine – bis zu diesem Tag permanente Anspannung – fiel zum Glück ab.

Jetzt fühle ich mich so richtig wohl an Bord und möchte mich auch an dieser Stelle bei meinen beiden Mitseglern für den Einsatz und die sehr angenehme Gesellschaft, sachliche Kritik (auch an meiner Person) und für eine einfach tolle Zeit bedanken.

Mittwoch, 15.05.

Nach dem Aufstehen stellt sich zunächst die Frage, wo man hier den „Erfolg“ seiner Verdauung loswerden kann. Im gesamten Hafengebiet gibt es keine nutzbare öffentliche Toilette, geschweige denn Dusche. Ich frage mich, wie die Norweger das tun und entschlüssele mich zur Nutzung des Fäkalientanks. Schon erstaunlich, dass auch hier die Saison offiziell erst im Juni zu beginnen scheint, obwohl der Hafen schon sehr gut frequentiert ist, was wohl auch am morgigen Nationalfeiertag liegen könnte.



Morgenstimmung Bergen

Anschließend nehme ich eine Dusche im Cockpit, wasche meine Wäsche – die Bettwäsche ist morgen dran – und hänge alles schön in die Morgensonne. Es ist zwar noch etwas kühl für Shorts, dennoch möchte ich jetzt wirklich alles waschen, was derzeit im Gebrauch ist.

Als ich mit der Wäsche fertig bin, kommt auch Jürgen aus der Koje und sucht ebenfalls verzweifelt nach einer Toilette, die er dann im Radisson Blue Hotel in Bryggen findet. Dort findet wohl gerade ein Kongress statt, wo er – vielleicht ein wenig „underdressed“ auch einen Kaffee abstaubt.

Joachim hatte inzwischen das Frühstück vorbereitet. Kurz bevor wir Jürgen auf die Vermisstenliste setzen (weil er ja verständlicherweise eine Menge Zeit mit der Klosuche und dem Morgenkaffee verbracht hat), beschließen wir nun mit dem Frühstück anzufangen. Gerade als ich das erste Brot geschmiert habe, ist er dann wieder da.

Kulinarisch setzt heute Morgen schon die Reste-Verwertung ein. Wir haben nur noch ein Ei, die Wurstvorräte sind total im Keller und frische Brötchen gibt es auch nicht. Auch der gemahlene Kaffee ist alle. Dennoch kann ich mich an manch ein viel schlechteres Frühstück an Bord erinnern.

Plötzlich bumst es leise an unserer Backbordseite. Neben uns hat ein norwegisches 32 Fuß-Motorboot „festgemacht“, an Bord zwei Typen mittleren Alters, die zwar zwei winzig kleine Kugelfender vorn und achtern hängen haben, an der breitesten Stelle vom Boot ist aber nur eine wuchtige schwarze Scheuerleiste. Springs werden auch nicht gelegt. Lediglich eine Vor- und Achterleine, die die beiden Chaoten so dicht holen, dass die dicke Scheuerleist noch mehr auf unseren Rumpf drückt.

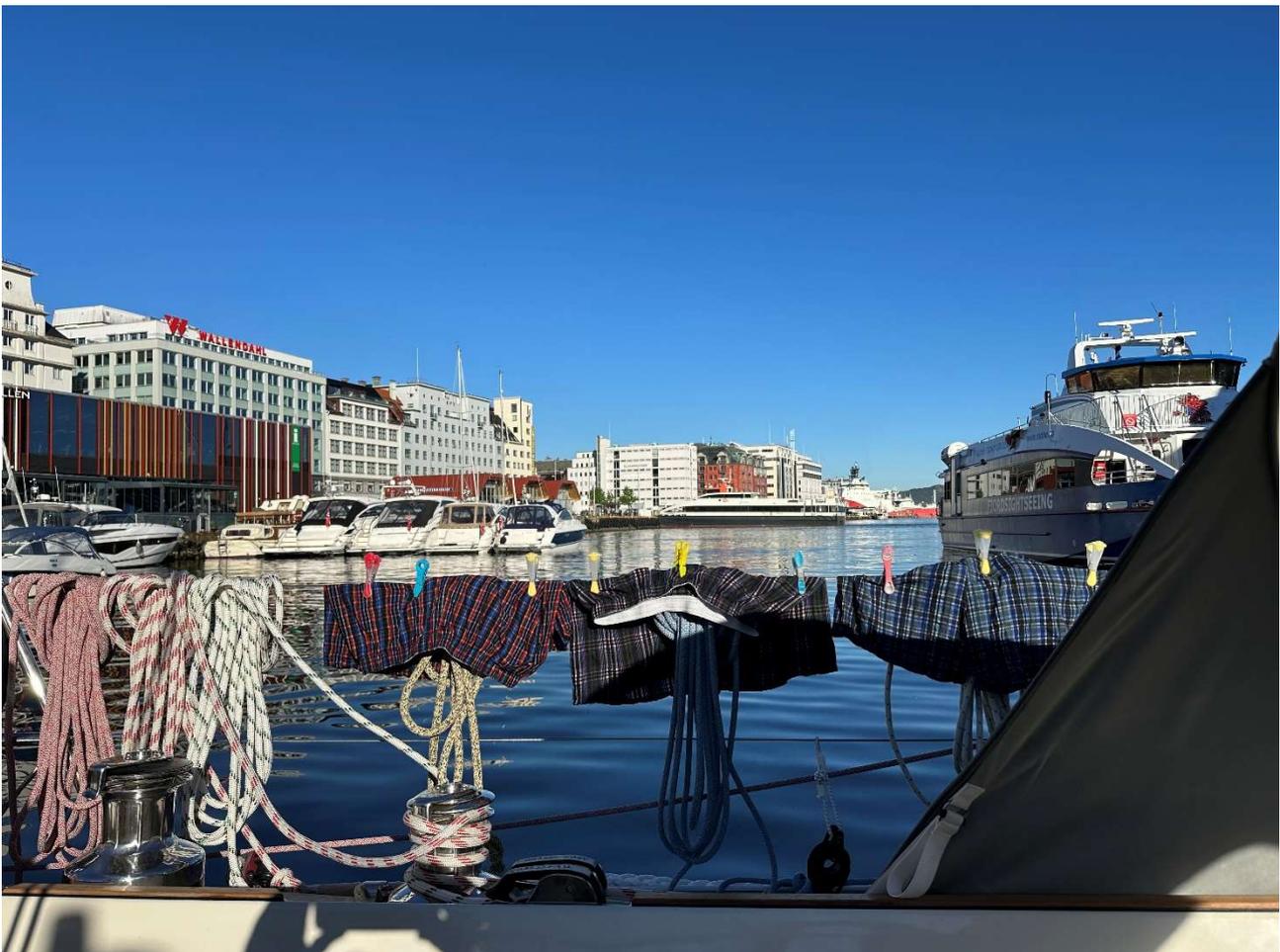
Als ich um „ordentliches“ Festmachen mit richtigen Fendern bitte, gucken mich die beiden „Herren“ nur verständnislos an. „We stay only for half an hour, there is no reason for additional fenders and springs“. Als ich sie dann an die Pier vor uns verweise (vom Restaurant, wo die Typen frühstücken wollen), hängen sie doch schnell noch ein paar Fender an die Bordwand.

Sie erzählen, dass sie nonstop von den Lofoten (immerhin 600 sm) gefahren sind und „gleich“ weiter nach Oslo fahren wollen, weil da die Nationalfeiertagsparty schlechthin steigen würde...

Nach dem Frühstück kümmert sich Joachim um die immer noch bzw. wieder streikende Zweifarbenerlaterne im Bugkorb, Jürgen organisiert am benachbarten Fischstand Wasser zum Füllen unserer Tanks (der Schlauch vom Hafen reicht nicht bis zum Boot) und geht danach für Joachims Abschiedsessen einkaufen. Heute Abend gibt es frischen Lachs, ich freue mich schon jetzt auf dieses Festmahl.

Mir fällt unterdessen ein, dass ich schon ein paar Tage nicht mehr in die Bilge geguckt habe und richtig, das steht diesmal mehr Wasser als sonst drin. Ich wundere mich über die bläuliche Farbe, dann fällt mir ein, dass gestern jemand vergessen hatte, den Umschalthebel an der Klopumpe auf „Pump dry“ umzustellen. Das Klo ist übergelaufen, der es bemerkte hat aber nicht gelenzt.

Den Tag verbringen wir mit Rumgammeln, für ernsthafte Aktivitäten ist es mit 27° zu warm. Mehrere Passanten sprechen uns auf unsere Reise, die bisherige Dauer, das Woher und Wohin, an. Hier laufen Menschen aus beinahe jedem Land rum, die meisten in schon sehr fortgeschrittenem Alter. Fast alle kommen von einem der Kreuzfahrer, die hier im Hafen liegen.



Die Motorboots-Päckchen wurden über den Tag noch größer...

Am Nachmittag kommt eine kleine Maxi mit einer augenscheinlich dreiköpfigen Crew rein, die schon jetzt ein paar Fender rausgehängt hat. Ich lade die Youngster (geschätzt Anfang zwanzig) ein, bei uns längsseits zu kommen, wenn sie keinen weiteren Nachbarn mehr ranlassen, was von den Jungs zugesichert wird.

Gerade als wir die Leinen annehmen, kommt noch ein Mädels mit Hund aus dem Niedergang und ein paar Minuten später trampeln schon drei Gäste über unser Boot. Könnte sein, dass ich mit Zitronen gehandelt habe. Eine Stunde später bin ich vorerst versöhnt. Auf der Maxi kommt eine Gitarre zum Vorschein, es gibt (handgemachte) Musik mit nettem Gesang.

Um 19:00 Uhr ist es nicht mehr so warm, genau die richtige Temperatur für das Festessen von Jürgen, das uns allen hervorragend schmeckt.



Festessen: Lachs im Gemüsebett mit jungen Kartoffeln...

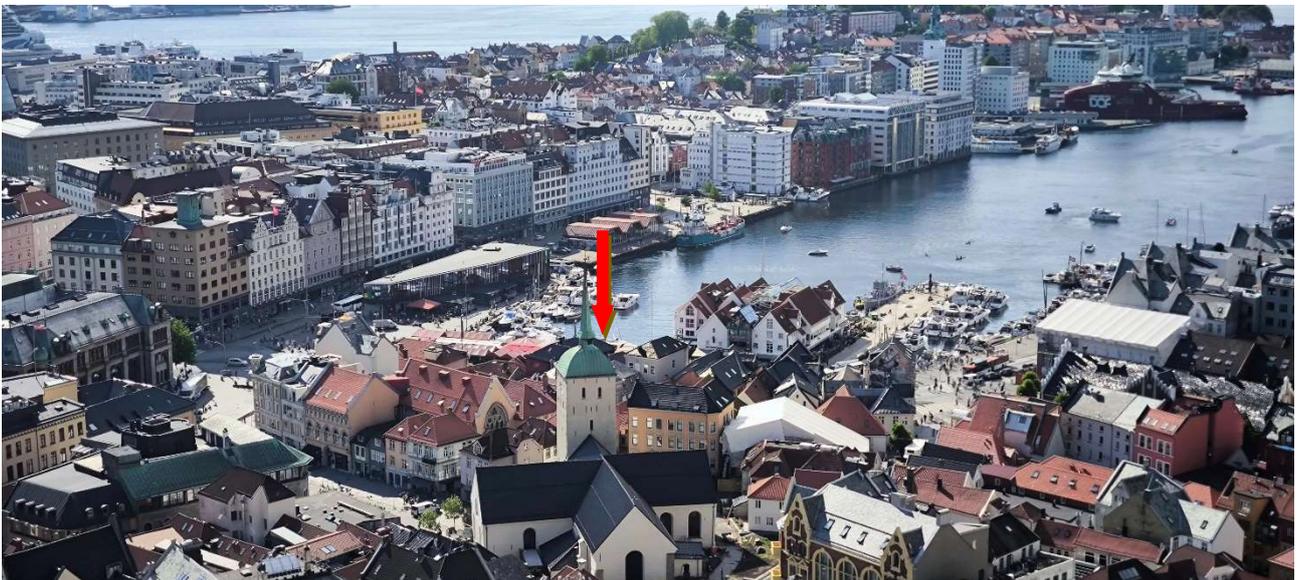
Donnerstag, 16.05.

Schon um halb acht gibt es Frühstück mit frischen Brötchen. Um halb neun bringe ich Joachim, der um 11:15 Uhr per Direktflug nach Hamburg fliegt, zur Straßenbahn. Thomas, mein neuer Mitsegler fliegt von Köln über Helsinki nach Bergen und kommt erst am Samstagabend an.

Zu dumm, dass die aktuelle Wetterprognose lediglich für Sonntag noch halbwegs handelbare Bedingungen prognostiziert. Mal sehen, wie es wirklich wird. Schon am frühen Morgen wird die Bettwäsche gewaschen und aufgehängt, ein Teil des Proviant für die zweite Etappe im etwa einen Kilometer entfernten Einkaufszentrum eingekauft und verstaute. Am Nachmittag erhält die Schiene und die Großsegelrutscher am Mast eine McLube-Dusche.

Zum Abendessen kocht der Skipper Walgulasch, dazu gibt es Salzkartoffeln. Jürgen hat noch nie Walfleisch gegessen, ist aber durchaus angetan vom Geschmack irgendwo zwischen Kalb- und Wildschwein.

Jürgen war eben zu Fuß auf dem Hausberg und hat ein paar schöne Fotos von oben gemacht. Der faule Skipper ist mit der Standseilbahn hochgefahren und hatte sein Handy vergessen....



Unser Liegeplatz vom Hausberg fotografiert

Am Abend besuchen wir das unmittelbar vor dem Boot liegende Wirtshaus, schnacken ein wenig mit einem älteren Paar und einem amerikanischen Mutter-Tochter-Gespann. Die Tochter wird von ein paar jungen Norwegern angebaggert, plötzlich sind beide weg, vielleicht mit den Norwegern.

Weil uns die Tränke zu teuer ist, setzen wir uns an Bord und trinken noch ein paar Gin-Tonic und lassen unsere Reise nochmal Revue passieren. Um zwei Uhr gehen wir zu Bett.

Freitag, 17.05.

Trotz leichtem Hangover quäle ich mich um halb sieben aus der Kojе. Noch ist auf der Straße alles still, was sich aber schon bald radikal ändern wird. Deshalb schnell eine Dusche im Cockpit nehmen, bevor ich den sicher weniger sehenswerten Striptease vor vielen Menschen machen muss.

Beim Abtrocknen um Punkt sieben Uhr ertönen 15 laute Böllerschüsse. Der Nationalfeiertag wird hiermit offiziell „eingeläutet“. Ein paar Minuten später läuft eine kleine Prozession von Menschen, die meisten in traditionellen Trachten hinter einem Fanfarenzug her. Die Hauptstraße ist gesperrt, die Sonne scheint und es herrscht eine wirklich schöne Stimmung. Immer wieder kommt ein Fanfarenkorps vorbei und alle freuen sich.





Ausgelassene Stimmung auf den Straßen...

Die gute Stimmung ist – zumindest bei mir – schlagartig vorbei, als ein 35-Fuß Motorboot an unserem nur 27 Fuß langen Nachbarn festmacht (der ja schon ein Schild aufgehängt hatte, dass bei ihm bitte aufgrund einer Anordnung vom Hafenmeister keiner mehr längsseits gehen darf) und sechs Leute in Trachtenschuhen bei mir quer über das Boot laufen. Nein, nicht leise und vorne um den Aufbau herum, sondern einer von diesen Trotteln sogar quer über meine hochglanzlackierte Schiebelukgarage.

Eine Stunde später ist aus dem ehemaligen Zweierpäckchen ein Siebenerpäckchen geworden, keiner bringt eine Landleine aus, was bei dem heutigen Schwachwind vielleicht noch tolerabel ist. Springs sind ebenso ein Fremdwort für die Motorkutschenfahrer.



Im Nu wurde aus unserem gemütlichen Zweierpäckchen ein 7er-, später 8er-Päckchen mit Motorbootleuten, die weder Seemannschaft noch Yachtetikette beherrschen.

Nachdem eine angesickerte Dame quer durch mein Cockpit gehen wollte, hänge ich Schilder beidseitig an der Baumpersenning auf: „Shoes off and calm, please. Thanks, KIALOA“. Dazu kommen Richtungspfeile die den Weg über das Vorschiff weisen.

Nachdem diese Schilder zumindest anfangs überwiegend respektiert werden, kommen gleich vier Norweger (alle mit Metallschnallen an den Schuhen) an, die offenbar nicht lesen können. Darauf angesprochen erklärt mir der Typ mit der großen Motorkutsche, dass er hier leben würde und nicht ich. Seemannschaft und Yachttikette interessieren ihn nach eigenem Bekunden nicht. Und wenn mir das nicht passen würde, könnte ich ja abhauen. Das sei sein Land und nicht meines; unfassbar!

Auf einer kleinen Motorquatze vor uns haben ein paar Jugendliche mittlerweile mit der „Druckbetankung“ angefangen. Einer hält einen großen Trichter mit einem ca. 60 cm langen Schlauch und einem Hahn daran über den Kopf des anderen uns gießt eine Halbliterdose Bier in den Trichter. Das „Opfer“ muss nun nach dem Öffnen des Hahns die Dose auf Ex-Trinken.

Bereits um halb zwei ist die halbe Bevölkerung gefühlt sternhagelvoll. Von einer der Motorquaten dröhnen die Beeg Gees rüber und in der Nachbarkneipe wird „Sweet Caroline“ gegrölt. Wenn das so weiter geht, bewaffne ich mich gleich mit einer Kalashnikov und laufe Amok!

Enttäuscht über das rücksichtslose Verhalten der (motorbootfahrenden) Norweger versuche ich im Vorschiff ein kleines Nickerchen zu machen, was nur teilweise gelingt, weil immer wieder diese besoffenen Hooligans so über das Deck poltern, dass die Schotten knarzen. Mir fällt ein, dass ich ähnliche Szenarien auch schon in Skagen erlebt habe.

Im späteren Verlauf des Nachmittages bzw. frühen Abend wird es zunächst auf der Straße ruhiger und auf den Booten noch lauter. Die ersten Alkoholleichen kotzen in die Ecken, stürzen beim Versuch von einem Boot auf das nächste zu gelangen in den Hafen. Die „Krönung“ des Desasters geschieht gegen halb acht am Abend, wo es in dem Motorbootpäckchen hinter mir zu einer „handfesten“ Auseinandersetzung, wahrscheinlich wegen einer Frau kommt. Fäuste fliegen, eine stark blutende Nase, ein aufgeplatztes Auge und ein paar heulende Norwegerinnen sind das Resultat... Na klasse, mein bisher ausgesprochen positiver Eindruck von der norwegischen Bevölkerung wurde heute komplett erschüttert.

Einigermaßen ruhig blieb es lediglich auf der kleinen Maxi neben uns, die allerdings ihre Fender immer höher binden musste, weil sich ihr Freibord unter der Last von bis zu 20 (!!!) Menschen an Bord, die Jürgen gezählt haben will, massiv verringert hat. Im Cockpit steht das Wasser teilweise 20 cm hoch, was mich auf die Idee bringt, bei mir an Bord – in einer Schüssel – ein Fußbad zu nehmen und mich der Pediküre zu widmen. Es ist mir egal, was die Norweger darüber denken...

Ich hoffe, dass wenigstens die Nacht ein wenig ruhiger wird. Für morgen steht noch einiges auf der ToDo-Liste... Zugegebenermaßen bin ich ein wenig aufgeregt. Mit Thomas muss es einfach passen, sonst bin ich wirklich ziemlich angeschmiert. Wenigstens sagt sowohl mein, als auch sein Gefühl, dass das mit uns schon klappen wird.

Samstag, 18.05.

Zu hoffen, dass es zu vorgerückter Abendstunde im Hafen ruhiger werden würde, war ein Fehler! Tatsächlich sah es so gegen 23:00 Uhr mal so aus, als wenn die Gäste der „Motorquaten-Gang“ nun endlich nach Hause gehen würden. Wie sich nach einer Stunde herausstellen sollte, war dies nicht so, man(n) hatte lediglich einen kleinen Boxenstopp in der unmittelbar gegenüberliegenden Kneipe gemacht, wo es ebenfalls richtig laut war. Dann kam die Horde wieder zurück, inzwischen natürlich noch besoffener und dementsprechend unsicher auf den Beinen. Zunächst bleibt eine Frau auf dem Weg von Steuerbord nach Backbord entweder an einer Relingsstütze oder am Unterwant hängen und legt sich gepflegt auf die Nase. Ihr ebenfalls torkelnder Partner hat sich allerdings nicht daneben gelegt, sondern stattdessen „Aufstehhilfe“ geleistet – so gut wie ihm das noch möglich war.

Etwa eine halbe Stunde später poltert es im Cockpit. Dort steht ein Typ mit zwei Frauen, eine davon in High Heels auf meiner Cockpitducht. Das ist nun endgültig genug. Ich schreie die drei an, dass sie nun genau fünf Sekunden Zeithaben, mein Boot (ohne Schuhe) zu verlassen, sonst würde ich mich vergessen. Etwas verdutzt fragt die High Heel-Tante (ca. 35 Jahre alt), was denn los sei.

Als ich sie frage, ob sie zu Hause auch mit den Heels auf dem Parkett rumläuft antwortet sie lächelnd: „Nein, deshalb haben wir ja Fliesenboden. Das Parkett wäre ja viel zu sensibel für solche Schuhe...“

Wer aber nun meint, dass die drei nun schnurstracks zurück auf die Pier gekrochen wären, irrt gewaltig. Sie setzten den Weg quer durch das Cockpit unbeeindruckt fort... Ich bin nicht nur wütend, sondern schon fast verzweifelt und würde die gesamte krude Motorboot-Truppe am liebsten loswerfen. Dafür sind es aber leider erstens zu viele und zweitens bin ich ja Gast hier in Norwegen.

Nach nur dreieinhalb Stunden Schlaf poltert um sechs Uhr wieder einer über das Deck, diesmal auf dem Weg nach Hause. Ich stehe auf, dusche im Cockpit und fange an aufzuräumen. Mit einem bei meinem neuen Fischverkäuferfreund ausgeliehenen Besen fege ich vor dem Schiff einen Haufen Scherben zusammen und vereinbare ich das nächste Wasserbunkern, was mit dem Abspülen des Decks verbunden wird.

Anschließend werden die Wassertanks mit Hilfe meiner beiden Gardena-Schläuche gefüllt, der Fäkalientank gespült und das Deck mit dem Schlauch abgespritzt. Ich traue meinen Augen kaum, als ich sehe, wie viel Dreck die freundlichen Norweger mit ihren Schuhen an Deck getragen haben. Zum Glück ist mein Aufbau unversehrt geblieben, trotz diverser fieser Metallschnallen an den Schuhen der Norweger.

Um acht Uhr schließe ich das Reinschiff ab und gehe im Rema1000-Supermarkt im nahegelegenen „Kløverhuset“ Frischproviant und auf dem Rückweg bei meinem Fischverkäufer Walfleisch einkaufen. Heute Abend soll es zur Begrüßung von Thomas Walsteaks geben.

Die Wettervorhersage sieht momentan so aus, als wenn es schlauer wäre, erst am Montag auszulaufen. Voll gegenan geht es in jedem Fall, am Montag ist aber weniger Wind, sogar fast Flaute zu erwarten. Das hätte den Vorteil, dass Thomas bei der Sicherheits- und Technik-einweisung morgen früh frisch und ausgeruht wäre. Mal sehen, was die nächste Wetterprognose so sagt.

Leider hat der Flug Düsseldorf-Helsinki erheblich Verspätung, Thomas verpasst den Anschluss nach Bergen. Nun muss er erst nach Oslo und von dort weiter nach Bergen. Um kurz vor Mitternacht kommt er endlich an Bord. Nach einem kurzen Klönschnack geht es auf die Kojen.

Auch diese Nacht ist wieder „musik-geprägt“, im Vorschiff ist überwiegend die Kneipe zu hören, achtern eher die Motorquatte hinter uns. Ich schlafe um zwei ein, Thomas erst um halb fünf. Schon erstaunlich, was die Norweger für eine Kondition an den Tag legen...

Sonntag, 19.05.

Heute Nacht ist mal ein wenig Regen gefallen, ab Mittag soll aber wieder die Sonne vom Himmel lachen. Thomas holt um acht Uhr Brötchen und der Skipper bereitet das Pfingstsonntags-Frühstück mit Rührei und Speck. Thomas macht auch den ersten Blick einen sehr netten Eindruck, mal sehen, was er seglerisch draufhat.

Nach dem Frühstück gibt es die obligatorische Sicherheits- und Technikeinweisung, die etwa anderthalb Stunden dauert. Thomas hat sie ausgedruckt, ordentlich abgeheftet und wenigstens ein paar Mal gelesen, was ich an einigen Fragen und Beiträgen von ihm merke. Er scheint keiner von den Nassforschern Maulhelden zu sein und gibt ganz offen zu, dass er noch viel lernen muss und auch vor allem möchte.

Thomas hatte auch das neue Bedienteil für das Bugstrahlruder und den neuen Laderegler für den Hydrogenerator im Gepäck, die ich heute einbauen will. Beim Bedienteil für das Bugstrahlruder ergibt sich das Problem, dass zwar alle Kabelfarben übereinstimmen, die Steckverbindungen aber beide männlich sind. Entsprechende Adapter liegen leider nicht bei. Leider sind die Kabel, die aus dem Cockpitsüll kommen so kurz, dass ich die WAGO-Klemmen kaum aufbekomme. In der Enge die Einzellitzen wieder in die Klemmen zu puzzeln ist illusorisch.

Während der Bastelei sprechen mich ein paar Deutsche an. Ein älterer Herr, der mit der MS „Trollfjord“ die Hurtigrute gefahren ist und so tut, als wenn er auch Seemann sei. Sein Halbwissen entlarvt ihn jedoch schnell, es handelt sich wohl nur um einen „Sehmann“, „ohne Yacht, aber mit eigener Crew“...

Kurze Zeit später setzen sich drei Damen (wahrscheinlich Mutter mit zwei Töchtern) auf die Bank neben der „Kialoa“, die aus Hessen kommen und mit der „Mein Schiff1“ unterwegs nach Ålesund sind. Eine der Töchter – so Anfang bis Mitte vierzig – fragt spontan, ob sie nicht ein paar Wochen mitfahren kann. Als ich ihr sage, dass ich bis gestern tatsächlich noch eine(n) Mitsegler(in) gesucht habe, erzählt sie, dass sie leider arbeiten muss. Das wäre lustig gewesen und ganz ohne Schild „Junger Mann zum Mitreisen gesucht“.

Aber zurück zur Arbeit: Die einzelnen Litzen des Bedienteils sind ohne Endhülsen in die Stecker geklemmt, was mir nicht gefällt. Also nehme ich die Stecker auseinander, presse auf jede der 20 Einzellitzen eine Aderendhülse und stelle die Verbindung über Lüsterklemmen her, was im relativ trockenen Cockpitsüll kein Problem darstellen sollte. Nach dem Verkabeln kommt der Moment der Wahrheit. Hauptschalter an, Fernschalter an, die Spannung steigt... Es funktioniert, worüber ich mich sehr freue. Insbesondere zu zweit an Bord ist das Bugstrahlruder eine echte Hilfe.

Als nächstes ist der neue Laderegler dran, der ziemlich versteckt im Unterschrank der Pantry eingebaut ist. Aber auch das „Problem“ ist nach einer halben Stunde gelöst. Morgen kann das Ding dann konfiguriert und getestet werden. Da muss ich mich aber erst einlesen.

Thomas ist bis zum frühen Nachmittag unterwegs, als er zurückkommt, machen wir einen Mittagsschlaf und hoffen beide, dass wenigstens heute Abend nicht mehr exzessiv gefeiert wird. Eine Nacht mit ruhigem Schlaf nach drei Tagen Lärm wäre jetzt mal angenehm.

Nach dem Abendessen (es gab heute die Walsteaks, die eigentlich schon für gestern geplant waren) ziehe ich die aktuelle Wetterprognose aus dem Internet. Heute Nachmittag und auch am Abend weht es in Nåra, unserem wahrscheinlich nächsten Ziel mit 33 Knoten in den Böen. Es war also die richtige Entscheidung, heute noch in Bergen zu bleiben.



Zwei amtliche Walsteaks zum Abendessen. Sie stammen übrigens vom Minkwal, einer laut diversen Recherchen nicht bedrohten Walart.

Montag, 20.05.

Um sechs schellt der Wecker. Schnell die Zähne geputzt und dann nachsehen, ob endlich die bei Wetterwelt über das Internet angeforderte „Wetter-on-Demand“-Prognose per Email eingegangen ist. Leider schon wieder negativ, ich habe das Gefühl, die haben ein Serverproblem. Da aber auch bei Wetterwelt leider Pfingsten ist, muss meine Reklamation bis morgen warten.

Thomas kocht Kaffee und deckt den Frühstückstisch, während ich schon Auslaufvorbereitungen treffe. Der Wind weht im Hafen noch mit 12 Knoten und kommt von Backbord querab, was das Auslaufen nicht gerade begünstigt. Wir haben allerdings nach vorn ein wenig und nach achtern richtig viel Platz zum Manövrieren, also eigentlich kein Problem. Trotzdem verteile ich sechs Fender über unsere Steuerbordseite.

Thomas geht um sieben zum Bäcker, der aber leider entweder heute ganz geschlossen hat oder aber erst später aufmacht. Wir beschließen unterwegs Brote zu schmieren und kommen deshalb schon um kurz nach sieben Uhr los, fast eine Stunde vor der geplanten Zeit.



Noble Wohnsiedlung etwas nördlich vom Zentrum, aber immer noch im Stadtgebiet von Bergen.

In der Region um Bergen ist zwischen den hohen Bergen und Inseln fast gar kein Wind. Als es etwas offener wird, weht es – wie versprochen – mit zwölf bis sechzehn Knoten aus Nordnordwest, genau die Richtung, in die wir müssen. Schade, da werden heute wieder einige Motorstunden auf unser Konto geschrieben werden müssen. Für Dienstag und Mittwoch sind ebenfalls schwache Winde aus dem südlichen Sektor oder umlaufende Winde zu erwarten.

Um einigermaßen im Zeitplan zu bleiben, müssen wir aber nach Norden, auch unter Maschine. Mit 1.800 Umdrehungen schiebt uns der Yanmar-Diesel mit fünfeinhalb bis sieben Knoten nordwärts. Die Stimmung an Bord ist sehr gut.

Am Nachmittag sehen wir hinter uns die deutsche 48er-Swan „Vellamo“, die ebenfalls zu den Lofoten unterwegs ist und in Kojencharter fährt. Dort werden übrigens für zwei Wochen 1.450,- € plus Bordkasse fällig. Die „Vellamo“ gehört dem Partner von Stefanie Kramke, die im Blauwasser-Seminar auf der Boot 2023 den medizinischen Teil geleitet hat.

Um 14:40 Uhr laufen wir nach dem Passieren einer wirklich engen Durchfahrt mit Steinen auf beiden Seiten in Nåra an, wo ein erheblicher Strom quer zum zu kurzen Schwimmsteg steht. Die Alternative ist an der „großen Pier“ an alten Autoreifen festzumachen, was mir eigentlich nicht behagt. Trotzdem entscheiden wir uns nach einem beinahe missglückten Anlauf für die Autoreifen.

Als wir gerade festgemacht haben, erzählen uns zwei ältere Damen, dass um 18:15 Uhr die Schnellfähre nach Bergen kommt. Also die mühsam aus der Backskiste geholten Fenderbretter

wieder eingestaut und an den Schwimmsteg, diesmal aber mit großem Vorhalteweg und „auf den Steg drücken lassen“, verholt.



Der winzige Schwimmsteg in Næra, wunderschön in einer kleinen Bucht gelegen...

Es gibt hier nichts und doch alles! Strom, Wasser, Diesel, eine gepflegte Dusche und sogar einen recht gut sortierten Tante Emma-Laden, hier als „Nærbutikk“ bezeichnet. Nach den lauten Tagen in Bergen fühlen wir uns pudelwohl in diesem Kleinod von Hafen, auch wenn der Charme des Hafengeländes ein wenig morbide und hier einfach gar nichts los ist.



Nåra hat einen etwas morbiden, aber sehr gemütlichen Charme...



Zum Abendessen gibt es von Thomas gekochte Penne al Forno, die köstlich schmecken. Danach genießen wir einfach die himmlische Ruhe in diesem kleinen Nest...

Dienstag, 21.05.:

Für heute haben wir nicht den Wecker gestellt. Trotzdem kommen wir nach einer ausgiebigen Dusche, die bei mir (nach sechs Tagen Duschen nur im Cockpit) auch mal dringend nötig war, um halb acht in Nåra los. Heute ist quasi überhaupt kein Wind. Mist, schon wieder Rütteleisen!



Enge Passage nördlich von Nåra...

Nach Sicht und Plotter geht es Richtung Florø. Uns begegnet auch das erste Schiff auf der Hurtigruten, eins der Havila Reederei, die erst seit letztem Jahr im Geschäft ist. Zwischendurch habe ich Funkkontakt mit Martin Goerke von der „Vellamo“, die heute (ebenfalls unter Maschine) in den Geirangerfjord läuft. Auch Martin hat nur einen Mitsegler mit.

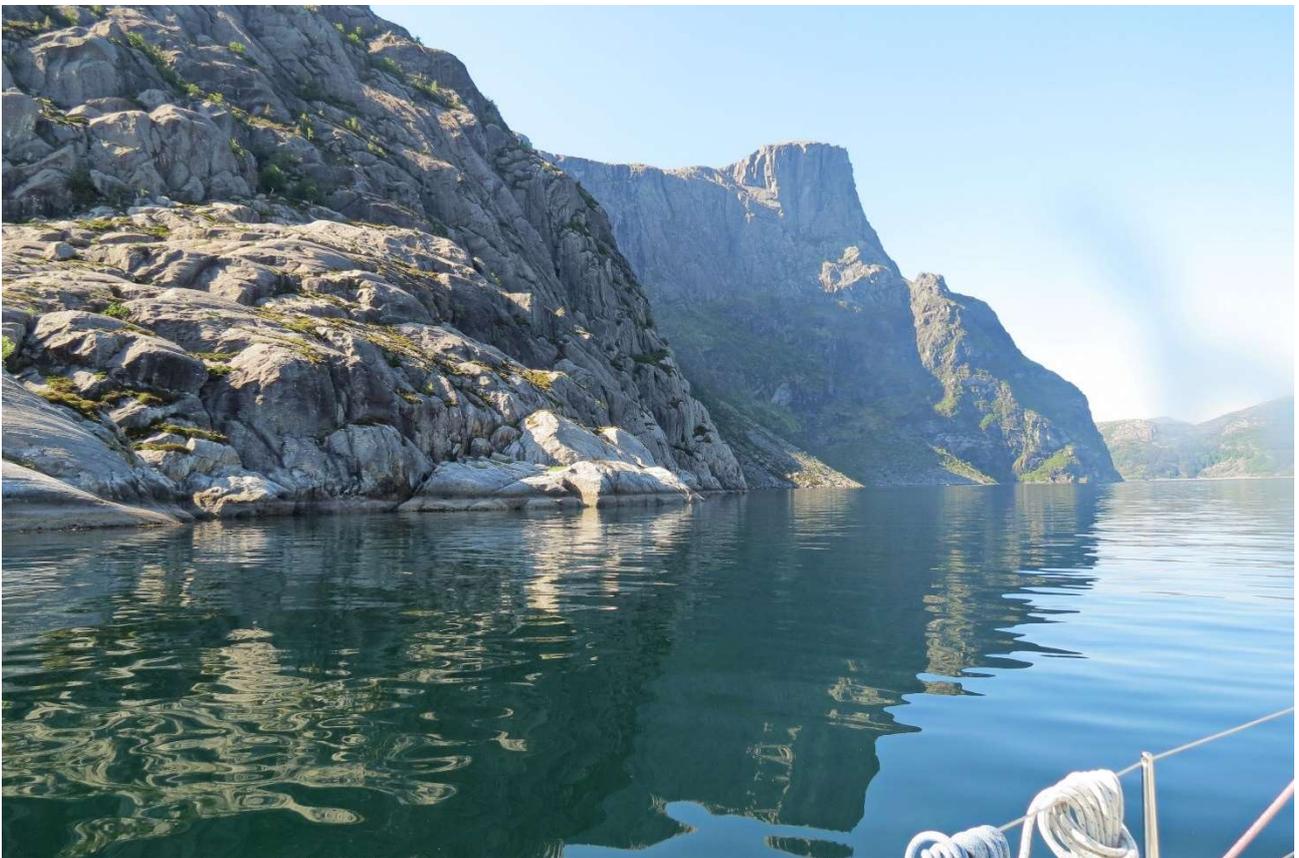
Während wir uns so – zum Teil durch recht enge Passagen - durch die Schären mogeln, versuche ich mich an die 80er-Jahre zurückzuerinnern. Kein Plotter, kein GPS, ständig die Sportbootkarte auf dem Schoß, Zirkel, Bleistift, Kursdreieck, Steuer- und Handpeilkompass stets in Aktion. Jeder passierte Stein wurde akribisch abgehakt. Und trotzdem ging auch das meist gut.

Gern erinnere mich an einen richtigen „Fauxpas“ 1980, als wir mit der Familie und der Bandholm 24 meines Vaters das erste Mal in den Schären waren. Ich machte die Navigation, habe meinem Vater

gesagt, dass er nun wenden müsse und der „Alte“ ist einfach noch ein Stück weitergefahren. Mit dem Kiel kamen wir noch am Stein vorbei, das Ruder hat dann am Stein angeschlagen. Ihm war es furchtbar peinlich, dass er nicht auf mich gehört hatte.

Das Ruder klemmte nun, also erstmal ankern und schauen. Großer Schaden, das untere Ruderlager war aus dem Skeg gerissen und die Ruderwelle um ca. 10° verbogen. Wir sind dann weiter bis Marstrand gehumpelt, haben das Boot am nächsten Tag aus dem Wasser geholt, das Ruder gezogen, die Welle unter Einfluss von Hitze und einer hydraulischen Presse gerichtet und das Lager wieder einlaminiert. War an einem Tag erledigt, weil mein Dad ein ganz hervorragender Handwerker war.

Der Wind ist quasi nicht vorhanden und dreht fast um die gesamte Kompassrose. Stellenweise zeigt die Windanzeige einen TWS von unter einem, manchmal maximal sechs Knoten an. Wir gleiten bei 1.600 Umdrehungen mit sechs Knoten durch das innere Schärenfahrwasser Richtung Florø und überholen etwa vier Seemeilen von Florø den deutschen Katamaran „Leka“. Am Spiegel steht als Heimathafen Hamburg, der Liegeplatz ist aber in Kappeln. Es scheint tatsächlich so, als wenn mehrere Yachten von der Schlei Richtung Tromsø unterwegs sind.



Die steil und hoch aufragenden Berge beeindrucken uns sehr...

Wir nehmen das Gas raus und unterhalten uns kurz von Bordwand zu Bordwand. Die „LEKA“ will heute noch weiter nach Norden und dann morgen um das Westkap von Norwegen, weil ab Donnerstag mit stärkerem Nordwind zu rechnen ist. Ich überlege kurz und stecke dann auch „quick and dirty“ eine neue Route nach Måloy ab, etwa 30 sm weiter nördlich. Schnell biegen wir auf die neue Route ab.

Erst dann checke ich das Wetter nochmal, die „LEKA“ hat Recht, ab von Donnerstagabend bis Samstagabend ist laut der frischesten Mittelfristvorhersage mit bis zu 36 Knoten Wind aus Nord bis Nordost zu rechnen. Danach flaut es wieder total ab. Und für morgen ist ebenfalls nochmal Flaute

angesagt. Verdammter Mist, gibt es hier nur Extreme?? Wird diese Etappe etwa noch eine reine Motorboot-Tour??? Der hohe Anteil von Motorstunden nervt echt, aber es gibt keine Alternative.

Auf der „Quick and Dirty-Route“ wollte uns die Autoroutingfunktion von Navionics über eine sehr enge Stelle führen, wo an Backbord ein Felsen auf 2,2 m, an Steuerbord einer mit nur 2,0 m Tiefgang gelauert hätte. Die Fläche dazwischen hatte keine Tiefenangabe. Da machen wir dann doch besser einen kleinen Bogen drum...

Der (vorläufige) Plan sieht nun vor morgen dann – wieder größtenteils unter Motor – nach Ålesund zu kommen und dort mindestens zwei Hafentage einzulegen um den stürmischen Wind abzuwettern. Mal sehen, wie es dann wirklich kommt. Die letzten Fronten zogen zum Glück schneller durch als prognostiziert.

Im inneren Schärenfahrwasser haut einen die Landschaft glatt um. Man fährt mit 50m Abstand zu einem gefühlt 1000 m hohen Felsen vorbei und hat eine Wassertiefe von mehr als 100 m. Erstaunlich, dass vereinzelt sogar Wege mit Stegen von oben zum Wasser runterführen. Unglaublich schön!!



Südgehende Hurtigrute südlich von Florø

Gegen 18:15 Uhr laufen wir unter der Brücke in Måløy durch und biegen nach Westen in den Hafen ab. Irgendwo soll es hier eine Tankstelle geben, die wir aber nicht finden. Nach zwei Runden durch den recht großen Hafen suchen wir mit dem Fernglas auf der anderen Seite des Sundes und werden fündig. Leider steht auch hier ordentlicher Strom, der quer zum Steg setzt. Beim dritten Anlauf gelingt endlich ein schulmäßiges Anlegemannöver. Rückwärts an den Steg, Eindampfen in die Mittelspring und dann Vor- und Achterleinen belegt. In den Tank gehen genau 45 Liter, was einem Verbrauch von rund 2,3 Litern entspricht. Dabei ist nicht berücksichtigt, dass wir in der ersten Nacht auch die Dieselheizung an hatten. Realistisch sollte der Verbrauch nicht über zwei Litern gelegen haben.



Ansteuerung Måløy

Nach dem Tanken geht es wieder über den Sund in die Marina, wo wir festmachen. Leider haben wir ein Schild übersehen, dass hier bei Springniedrigwasser nur ein Meter Wasser stehen bleibt und wir haben fast Vollmond. Deshalb müssen wir nochmal verholen. Direkt nach dem Festmachen brettet ein großes Motorboot vorbei und macht so viel Schwell, dass ich Angst um Klampen und Festmacher bekomme. Vollidiot!! Sicherheitshalber binde ich in die kurzen Vor- und Achterleinen gleich zwei Ruckdämpfer.

Zum Schluss bekommt die „Kialoa“ noch eine Süßwasserdusche. Das Boot sah aus wie ein Salzhering. Thomas kauft noch ein wenig ein und dann gibt es Geschnetzeltes mit Champignons und Reis. Erst um kurz vor 22 Uhr sind wir mit dem Essen fertig und rechtschaffen müde.

Toiletten und Duschen sind prima, das Hafengeld mit 320 Kronen recht günstig. Um 23:00 Uhr geht es auf die Koje.

Mittwoch, 22.05.:

Gestern Abend gab es noch eine romantische Lichtstimmung. Die Sonne ging gerade hinter dem Berg unter und hinter der Brücke über den Ulvesundet stand der Mond schon in voller Pracht. Leider hatte ich den Blog gerade veröffentlicht, sonst wäre das Foto schon gestern online gegangen:



Romantische Abendstimmung im Hafen von Måloy.

Wieder kommen wir etwas früher los als geplant. Auf Thomas ist Verlass, was mich sehr freut. Leider ist wieder kein Wind und auch die neueste Prognose von Wetterwelt verspricht nichts wirklih Erfreuliches. Unter Motor passieren wir den Ulvesund und setzten dann, sozusagen zur Übung , auch mal das Großsegel.

Ein Stück weiter können wir dann auch mal für eine knappe Stunde segeln, dann flaut es wieder total ab. Nach der Rundung des Westkaps von Norwegen, was im Seehandbuch als schon bei moderaten Windverhältnissen aufgrund „von eigenem Wetter und besonders grober See“ als gefährlich geschildert wird, versuchen wir es wieder unter Segeln. Der „Spaß“ hält eine Stunde an, dann ist wieder Schicht im Schacht.

Um viertel nach zwei kommt wieder eine Brise, diesmal aus Nord, die zum Segeln genutzt wird. Bei inzwischen fast glattem Wasser laufen wir bei 9 – 10 Knoten Wind mit einem Einfallswinkel (true) von 80° durchs Wasser immer hin etwa sieben Knoten. „Kialoa“ erweist sich wieder einmal als Leichtwind-Rakete.



Leichtwind-Rakete „Kialoa“: Sieben Knoten Boatspeed bei völlig glattem Wasser und fast halbem Wind mit 10 Knoten...



Am Liegeplatz in Ålesund



Im Breisundet (südwestlich von Ålesund) verlässt uns der Wind wieder, aber jetzt sind es nur noch fünfeinhalb Seemeilen, die wir unter Maschine laufen müssen. Ich bin froh und dankbar, dass wir heute endlich mal wenigstens knapp 18 sm und damit etwa ein Drittel der Strecke segeln konnten.

Wir finden einen sehr schönen Liegeplatz im Gasthafen, mitten im Zentrum. Leider gibt es auch hier weder Duschen noch Toiletten. Immerhin setzt ein wenig Strom durch den Hafen, da habe ich auch keine Skrupel das Bordklo entsprechend zu benutzen...

Donnerstag, 23.05.:

Schon um halb sechs gibt es die Cockpitdusche, danach schlafe ich noch ein Stündchen weiter. Aufgeweckt werde ich dann von einer Menge deutscher Stimmen auf dem Steg. Binnen einer halben Stunde wird Ålesund zur gefühlt größten deutschen Exklave in Europa. Vor einer Stunde hat die „AIDA prima“ festgemacht und kippt mehr als 3.000 Passagiere in oder auf die mit 67.000 Einwohnern doch recht kleine Stadt.



3.300 zu 440 ist das Passagierverhältnis der „AIDA prima“ zur „Kong Harald“ der Hurtigruten. Mit dem Schwesterschiff „Polarlys“ waren wir im vergangenen Jahr unterwegs. Keine zehn Pferde würden mich auf eine Kojenburg wie die AIDA prima bekommen.

Noch vor dem Frühstück wasche ich meine Schmutzwäsche, die in der kräftigen Morgensonne recht schnell alles trocknet. Selbst die Jeans ist schon um elf Uhr knüppeltrocken. Nach einem ausgiebigen

Morgenmahl mit Spiegeleiern und gebratenem Speck machen wir uns auf den Weg in die Stadt und wollen gleich auf den Berg hinauf.



Fußgängerzone von Ålesund

Von der Fußgängerzone aus sind es 53 plus 418 Stufen hinauf. Nach den ersten 53 Stufen drehe ich ab, ich bin doch keine Gemse. Ich schlendere ein wenig durch die Stadt und gehe dann an Bord zurück. Mittags treffe ich mich mit Thomas auf einen Kaffee in der Fußgängerzone, gemeinsam setzen wir dann das Besichtigungsprogramm fort.

Zunächst vergeblich suche ich nach dem Schiffsausrüster, den ich zufällig im letzten Jahr beim Besuch mit der „Polarlys“ hier entdeckt hatte. Ich benötige ein paar Kleinteile, Schaumpinsel und eine Dose seidenmatten Epifanes-Klarlack. Mit Jutta's Hilfe (per WhatsApp) finde ich den schnuckeligen Laden dann.

Auf dem Rückweg zum Boot buchen wir in der Touristeninformation für Freitag eine Bootstour mit einer Schnellfähre nach Geiranger. Das Welt-Naturerbe müssen wir einfach sehen. Mit der „Kialoa“ hätten wir unter Maschine bei Marschfahrt mindestens 20 Stunden für die An- und Abreise von Ålesund nach Geiranger und zurück gebraucht. So müssen wir zwar jeder rund 152 Euro für die Tour bezahlen, doch so schnell werden wir wahrscheinlich beide nicht wieder herkommen.

Zum Abendessen gönnen wir uns die „probably best Fish and Chips worldwide“ in einem kleinen Schnellrestaurant am Hafen. Zurück an Bord denken wir noch über mögliche Ziele für die nächsten Tage nach. Bei der vorherrschenden Windprognose werden wir auch weiterhin mit wenig Wind aus Nord bzw. Nordost rechnen und somit wieder erhebliche Teile unter Motor zurücklegen müssen.



Zentraler Platz an der Fußgängerzone.

Wir beschließen deshalb, möglichst am Samstag nach Bud und von dort aus am Sonntag nach Kristiansund zu fahren, wo wir den nächsten Hafentag anlässlich meines Geburtstages verbringen wollen. Von da aus wird es über Brønøysund nach Trondheim gehen, wo wir Mittwoch oder Donnerstag der nächsten Woche ankommen wollen.

Freitag, 24.05.:

Herrlich ausgeschlafen werde ich wach und begeben mich direkt an die Frühstücksvorbereitungen. Schon um viertel nach sieben beginnen wir mit dem Frühstück, danach bleibt noch etwas Zeit für das Studium der neuen Windprognosen und zum Fortschreiben des Reiseberichts. Um 08:40 Uhr machen wir uns auf den Weg zum Kreuzfahrtterminal, wo mittlerweile der nächste große Dampfer liegt.

Um kurz vor neun gehen wir auf der MS „Geirangerfjord II“ einer modernen Katamaranfähre mit 23 m Länge und 6m Breite an Bord. Angetrieben wird das moderne Vehikel von zwei 800 PS-Dieseln, die das Gefährt auf 20 Knoten Marschfahrt beschleunigen.

An Bord sind viele Ostasiaten, wohl vorwiegend Chinesen, die dauernd durch das Schott an der Vorderseite des Salondecks nach Draußen gehen, nie das Schott hinter sich schließen und dauernd irgendwelche Selfies machen, die sie dann begeistert ihren Landsleuten zeigen. Irgendwann schließe

ich das Schott ab und die Chinesen sind zu doof, es wieder zu entriegeln, so zieht es wenigstens für eine Viertelstunde nicht dauernd wie Hechtsuppe.

Das erste Stück der Reise geht durch ein paar Vororte von Ålesund mit einigen Werften, wo auch noch kleinere Schiffe gebaut werden. Auch die „Geirangerfjord II“ wurde hier gebaut.

Dann geht es über den Storfjord zum Geirangerfjord. Die Natur ist absolut beeindruckend. Der Fjord ist bis zu 650 m tief und die Berge ragen auf beiden Seiten bis zu 800 m teilweise fast senkrecht von den Fjordufren auf. Überall schießen Wasserfälle in den Fjord, mal nur als Rinnsale, mal auch als richtig „amtlicher“ Wasserfall.

Nach ungefähr drei Stunden Fahrt, die wie im Flug vergingen, kommen wir gegen Mittag in Geiranger an. Im Dorf leben im Winter nur 250 Bewohner, im Sommer dank dem Tourismus deutlich mehr. Es gibt einen Fahrrad- und Elektroautoverleih, mehrere Cafés und kleine Restaurants, ein viel zu groß erscheinendes Hotel, einen Supermarkt, einen – hauptsächlich von Norwegern und Niederländern frequentierten Campingplatz und eine Grundschule mit angeschlossenem Kindergarten.



Das Dorf Geiranger am Ende des Fjordes

In den Fjord mündet hier der Storfossen, ein großer Wasserfall, an dessen Verlauf man über eine endlos lange Treppe emporsteigen kann. Je höher man kommt, umso feuchter wird es. Im oberen Teil könnte man auch eine Dusche nehmen.



Oben: Ehemalige Fischerburden in Geiranger Unten: Am Storvossen in Geiranger



Auf dem Rückweg zum Schiff genehmige ich mir einen leckeren Chili-Burger mit Pommes, um 13:45 boarden wir dann erneut und rauschen mit Brassfahrt zurück nach Ålesund, wo wir pünktlich um 17:00 Uhr ankommen. Jetzt noch schnell zum Supermarkt (zweieinhalb Einkaufstüten für knappe 90 Euro) und dann macht sich Thomas ans Abendessen. Heute Abend gibt es Hähnchenbrustfilets in Broccoli-Sahnesauce mit Nudeln. Lecker, der Kerl kocht eindeutig besser als ich!



Mit einer Marschfahrt von 20 Knoten brettern wir durch den Geirangerfjord

Nach dem Essen ist auch die neueste Windprognose da, leider hat sich nichts Wesentliches verändert. Schneller Motorsegler „Kialoa“ bleibt die Devise, wenigstens für die nächsten beiden Tage.

Blöderweise zieht ab 21:00 Uhr leichter Nebel über Ålesund auf, der die Stadt ein wenig weichzeichnet. Eigentlich eine schöne Lichtstimmung, die aber von lärmenden Motorrädern – wahrscheinlich machen die Rocker von Ålesund eine kleine Ausfahrt – etwas gestört wird. Um halb zehn liege ich in meiner gemütlichen Vorschiffskoje, lese noch eine Weile und schlafe dann selig ein.

Samstag, 25.05.:

Der Nebel von gestern Abend hat die ganze Nacht gehalten und behindert die Sicht auch am frühen Morgen noch erheblich, ich schätze die Sichtweite auf 200 – 300 m. Die Morgendusche im Cockpit fällt deshalb heute, zumindest gefühlt, deutlich kühler aus als in den letzten Tagen.

Zum Frühstück gibt es heute aufgebratene Nudelreste von gestern mit etwas Speck und Rührei oder alternativ Aufbackbrötchen aus dem OMNIA-Minibackofen, den ich – leider mit nur mäßigem Erfolg – auch mal auf der Induktionsplatte ausprobieren wollte

Um 08:00 Uhr legen wir ab. Danke Ålesund, wir hatten eine schöne Zeit hier. Auf dem Rückweg komme ich sicher wieder vorbei, schon damit die anderen Mitsegler auch den Geirangerfjord sehen können.

Auch auf See ist die Sicht schlecht. Thomas fragt, was ich den tun würde, wenn die Sicht noch schlechter werden würde. Auf meine Antwort: „Weiterfahren...“ guckt er mich etwas skeptisch an.

Ich erzähle ihm vom Nebel auf der Neufundlandbank, als wir 1993 mit der kleinen Hallberg Rassy 312 von New York nach Cowes unterwegs waren. Da war richtiger Nebel, man konnte teilweise nicht einmal den Windex auf dem bestenfalls 11m hohen Mast klar erkennen. Auch im vergangenen Jahr auf der „Wappen von Bremen“ hatten wir bei der Ansteuerung von Lissabon Nebel mit Sichtweiten von teilweise unter 100 m. Keine Sorge Thomas, alles kein Problem. Nur schön Ausguck gehen und alles wird gut!

Streckenwetterreport

Start: Sat 25.05.2024 08:00 LT
 Geschwindigkeit: 6.0 kn
 Gesamtdistanz: 41.3 nm
 Geschätzte Reisezeit: 6:53:28 h
 Ziel: Sat 25.05.2024 14:53 LT

Törn-Einstellungen

Reise Name: Ålesund-Bud
 Geschw.profil: aktiv
 Bezugsgeschw.: 6.0 kn
 Start: 25.05.2024 08:00 LT

Wetter Limits:

Achten Sie bitte auf zum Törn zeitlich passende Wetterdateien.

Name	WP	Datum	Zeit (LT)	Breite	Länge	Distanz	COG	SOG	TWD	TWS	Böen	AWA	AWS	Wellen...	Dünn...	Wellen...	Strö...	Strö...	Luftdruck	Wetter	Temp...	Bede...	Niede...
Start	1	25.05.2024	08:00	62°28.8' N	6°08.3' E	0.0	12	6.0	38	3	6	8.13	8	0.3	5	3	0.1	70	1023	☀️	14	75	0.0
	2	25.05.2024	08:10	62°29.8' N	6°08.8' E	1.1	29	6.0	56	3	6	8.0	8	0.4	6	4	0.1	83	1023	☀️	14	62	0.0
	3	25.05.2024	09:01	62°34.3' N	6°14.1' E	6.2	43	6.0	44	3	7	9.0	9	0.6	21	5	0.2	128	1023	☀️	15	38	0.0
	4	25.05.2024	09:41	62°37.2' N	6°20.0' E	10.1	83	6.0	20	4	8	P.25	9	0.6	25	5	0.2	122	1023	☀️	14	0	0.0
	5	25.05.2024	10:40	62°37.9' N	6°32.8' E	16.1	70	6.0	6	4	8	P.23	8	0.3	7	2	0.2	124	1023	☀️	15	0	0.0
		25.05.2024	11:00	62°38.6' N	6°36.7' E	18.0	70	6.0	5	4	7	P.24	8	0.1	6	1	0.2	138	1023	☀️	15	0	0.0
	6	25.05.2024	12:39	62°42.0' N	6°57.2' E	28.0	0	6.0	326	3	8	P.13	9	0.1	4	1	0.2	141	1022	☀️	18	0	0.0
	7	25.05.2024	13:12	62°45.3' N	6°57.2' E	31.2	8	6.0	325	4	8	P.17	9	0.3	5	2	0.1	146	1022	☀️	18	0	0.0
		25.05.2024	14:00	62°50.0' N	6°58.7' E	36.0	9	6.0	344	3	8	P.9	9	0.5	329	3	0.0	248	1022	☀️	19	0	0.0
	8	25.05.2024	14:12	62°51.3' N	6°59.1' E	37.3	329	6.0	346	3	9	9.5	9	0.6	320	3	0.0	280	1022	☀️	19	0	0.0
	9	25.05.2024	14:53	62°54.7' N	6°54.9' E	41.3	329	6.0	14	6	11	9.21	11	1.1	319	4	0.3	290	1021	☀️	16	0	0.0

Schon wieder mal Flaute auf den Kopf. Wind- und Wetterprognose für den Schlag nach Bud. Interessant ist die letzte Zeile. In der Hustadvika soll trotz der Flaute noch mehr als ein Meter Welle stehen.



Um zehn Uhr lichtet sich der Nebel langsam. Das führt zu einer majestätischen Stimmung, zunächst werden die Bergspitzen frei, später kommt auch der Küstensaum aus dem Dunst.



Leider nimmt der Wind nicht zu, dreht aber immerhin etwas links. Bei 4-7 Knoten Wind aus Westnordwest rollen wir die Genua aus, was für einen Fahrtzuwachs von 0,3 bis 0,5 Knoten führt. Zum „richtigen“ Segeln reicht der Wind leider nicht. Nach einer Viertelstunde kommt der Wind wieder genau von vorn, also Genua wieder weg!



Kurzer Glücksmoment: Eine Stunde können wir segeln...

Nach der nächsten Ecke müssen wir deutlich anluven und haben nun einen relativ breiten Sund mit einigen Meilen Länge in Richtung Norden vor uns. Der Wind frischt auf 8 bis 9 Knoten auf, jetzt heißt es Aufkreuzen. Schnell sind Groß und Genua gesetzt und schon gibt es die erste Wende. Ein paar Minuten später kommt die nächste Wende und der Wind beginnt links, also günstig für uns zu drehen. Innerhalb der nächsten halben Stunde dreht der Wind um fast 100° und schläft dann leider wieder ganz ein.

Erneut muss der Yanmar ran und schiebt uns um 14:45 Uhr nach 41 sm in den Hafen von Bud, der im Havneguide auf den ersten Blick nach langweiligem Fischerhafen aussah. Wenn auch leicht auflandig liegen wir wunderbar längsseits an einem langen Schwimmsteg, vor uns eine große Motoryacht aus Hamburg, hinter uns alles frei.



Herrlich ruhig: Der Hafen von Bud mit der (wahrscheinlich) ehemaligen Fischfabrik...

Beim ersten Landgang sehen wir, dass das Hafengeld bar entrichtet werden soll, jedenfalls steht das so am schwarzen Brett am Steg. Bargeld haben wir aber leider nicht. Also gehen wir zu einem kleinen Restaurant, in dessen Gebäude auch die Duschen und Waschmaschinen des Hafens untergebracht sind. Die Kellnerin ist unterbelichtet und unflexibel, hier können wir nicht bezahlen und Bares gegen Karte funktioniert auch nicht. Stattdessen schickt sie uns zu einem Bankautomaten.

Tatsächlich scheint da auch mal eine Bank gewesen zu sein, aber das Ladenlokal der „Minibank“ ist leergeräumt und ein Automat ist auch nicht vorhanden. Mittlerweile habe ich aber gesehen, dass man auf dem Campingplatz auch mit der GoMarina-App bezahlen kann. Dann müsste das doch eigentlich auch für ein Boot möglich sein. Richtig, es funktioniert. Warum weisen die da nicht drauf hin?

In Bud ist es herrlich ruhig, lediglich der nun auffrischende Wind singt sein Lied und an Land spielt jemand auf einer Steeldrum. Ringsherum karge, aber grüne Landschaft, kleine Häuser und eine heimelige Atmosphäre. Oberherrlich!



Irgendwann am Nachmittag kommt Wolfgang von der „Erik“, dem großen Motorboot vor uns vorbei und spricht uns an. Der hört sich mehr nach Ruhrpott als nach Hamburg (Heimathafen seines Bootes) an. Tatsächlich kommt das Paar aus Holzwickede bei Dortmund, lustig! Er will uns zum Fußballgucken einladen, was wir aber freundlich ausschlagen.

Zum Abendessen gibt es Dorschfilets in Senfsauce und Bratkartoffeln vom Skipper. Wieder geht es -nach einem Cuba Libre-Absacker - früh auf die Kojen.

Sonntag, 26.05.:

Um halb sechs bin ich hellwach. Weil ich Thomas nicht ganz so früh aus den (hoffentlich) schönen Träumen reißen möchte, lese ich noch eine Weile und nehme die morgendliche Cockpitdusche erst um sechs Uhr. Nach dem Aufhängen von Badehose und Handtuch mache ich einen kleinen Morgenspaziergang auf den Hügel, von dem man einen herrlichen Blick auf den Atlantik und, natürlich in der anderen Richtung, auf die Hafengebucht hat.

Hier oben gibt es ein altes „Küstenfort“. Auf dem Hügel steht ein 100 mm-Geschütz, ein Flakscheinwerfer und eine 40 mm-Flak.



100 mm-Geschütz des alten Küstenforts für die Verteidigung, im Fundament sieht man noch einen deutlich größeren Spurkranz, vermutlich stand hier mal ein größeres Geschütz der Deutschen. Unten: Blick vom Küstenfort auf den Hafen...



Nach einem Abstecher über das Hafens-WC schlendere ich zurück an Bord, wo mir Thomas schon entgegenkommt. Er hat schon den Frühstückstisch gedeckt und den Wassertank aufgefüllt. Weil die See in der Hustadvika zumindest vom Hügel aus sehr ruhig aussah, machen wir uns früher auf den Weg als vorgesehen. Um acht Uhr verlassen wir den Hafen, zeitgleich mit der „LEKA“, deren heutiges Ziel noch nicht feststeht. Zwischen halb neun und neun will auch die „Lava“ los, die – wie wir – heute nach Kristiansund möchte.

Mit endlos vielen Kursänderungen alle paar hundert Meter hütern wir uns durch die flache und mit unzähligen Riffs gespickte Hustadvika. Obwohl überhaupt kein Wind ist, rollt das Boot ordentlich in der alten, bis zu einem Meter hohen Dünung. Die Schaukelei nervt, aber das Groß als Stützsegel zu setzen macht auch keinen Sinn. Es würde nur zwischen den Lazyjacks hin- und her schlagen und dadurch unnötig verschleifen.

Wir vertreiben uns ein wenig die Zeit mit der Politur des Aufbaus, wo die „netten“ Motorkutschenfahrer nicht nur ein paar schwarze Streifen, sondern auch ein paar Macken in den Aufbau getreten haben. Mir schwillt jetzt noch der Kamm, wenn ich an diesen Tag denke.



Um 12:45 Uhr machen wir nach 28 sm im Kranaskjæret Gjestehavn – wie immer – längsseits fest. Der lauffaule Skipper baut sein Bordfahrrad auf, um nach Ablauf aller Skipperpflichten und einer kurzen Pause mal den Ort zu erkunden....

Montag, 27.05.:

Heute hat der Skipper Geburtstag und der liebe Gott spendiert zumindest am frühen Morgen eine nette Brise aus Südost. Geburtstagsfrühstück? Drauf geschissen, der Wind muss genutzt werden. Mit halbem Wind bei 13 Knoten rauscht die „Kialoa“ mit knapp acht Knoten los. Der Strom setzt zwar noch ein wenig gegenan, wird aber auch bald kentern; noch eine Viertelstunde bis Niedrigwasser. Ich hoffe, dass wir ab spätestens 08:30 Uhr auch den Strom mit haben.



Rauschefahrt raumschots: Mit bis zu 8,2 Knoten pflügt die „Kialoa“ nach Nordosten.

Wir sitzen in kurzer Hose im Cockpit und genießen die rauschende Fahrt. Unsere „Konkurrenz“ (SY Leka und SY Lava) sind gestern wohl noch bis in den Abend hinein unter Maschine gelaufen, keine Ahnung warum.

Leider hält die „Geburtstagsbrise“ nicht sehr lange an, schon achtzehn Meilen später schiebt uns wieder der Diesel. Auf dem Weg nach Hellandsjoen rutschen wir auch der „LEKA“ wieder auf den Pelz die unter Segeln, wie auch unter Maschine langsamer ist als wir. Wir wollen das nette Pärchen schon zum Geburtstagsgrillen einladen, sie wollen aber noch weiter. Na klar, wer später loskommt, muss weiter bzw. länger fahren...

Wir machen um 13:10 in Hellandsjoen fest und bunkern erstmal 40 Liter Diesel nach. Der Platz an der Tankstelle ist sehr eng und dazu weht der Wind aufländig, zum Glück nur mit 7 – 9 Knoten. Mit viel Vor- und Zurück, sowie mit Hilfe des Bugstrahlruders kommen wir da aber auch problemlos

wieder raus. Am „finalen Liegeplatz“ für heute legen wir so an, dass wir morgen einfach geradeaus wegfahren können.



Hellandsjøen: In den roten Gebäuden gibt es links (manchmal) ein Restaurant und rechts die Facilities, im weißen Gebäude „residierte“ früher der lokale Supermarkt.

Eigentlich hatte ich vorgehabt, im angeblich existierenden Supermarkt leckeres Fleisch zu kaufen und heute Abend den Cobb-Grill anzuwerfen. Daraus wird leider nichts, der Laden hat vor fünf Jahren geschlossen. Der nächste Supermarkt ist nicht fünfzehn Minuten zu Fuß, sondern fünfzehn Minuten mit dem PKW entfernt. Da haben wir wohl heute mit Zitronen gehandelt. Die Alternativen heißen Penne Arrabiata oder Spaghetti Carbonara, wenn wir nicht eine Konservendose öffnen wollen.

Trotzdem haben wir einen wunderbar ruhigen und entspannten Nachmittag in diesem Kleinod von Hafen inmitten der Natur. Es ist totenflau, kein Verkehrslärm, keine laute Musik von irgendwelchen Motorquätzen-Idioten, einfach nur total ruhig und beschaulich. Dazu mit nur 200 norwegischen Kronen Hafengeld, inklusiv Strom (die Duschen kosten 30 Kronen für 10 Minuten) auch noch sehr preisgünstig. Mir wird bewusst, dass Lebensmittel zwar sehr teuer, die Hafengebühren jedoch sehr viel günstiger als in Dänemark, Deutschland und Schweden sind, was die Mehrkosten eines Norwegentörns deutlich relativiert.



In traumhafter Natur: Hellandsjoen bei Tag (oben) und bei Nacht (unten)



Dienstag, 28.05.:

Heute Nacht um 03:00 Uhr ging eine Schauerböe durch, die die Fallen kräftig an den Mast schlagen ließ. Um Thomas möglichst nicht durch Öffnen des Niedergangs zu wecken, will ich durch das Vorluk an Deck steigen. Das ist zwar sehr eng, geht aber – jedenfalls im Normalfall.

Während ich nun im Stütz mit gestreckten Armen im Luk hänge, die Beine nach unten Richtung Vorschiffskoje baumelnd, bekomme ich einen Wadenkrampf, der nicht von schlechten Eltern ist. Mit schmerzverzerrtem Gesicht lasse ich mich wieder auf die Koje sacken und fluche nur in Gedanken. Beim zweiten Anlauf gelingt es mir dann – ohne erneuten Krampf – das Deck zu entern und für Ruhe im Rigg zu sorgen. Gestern Abend haben wir das für mehr Wind wohl zu nachlässig gemacht.

Um sechs Uhr geht dann der Wecker. Laut norwegischem Wetterbericht soll es 10 bis 15 Knoten aus Westnordwest geben, das wäre ideal für die 28 Seemeilen nach Hasselvika. Leider hat Wetterwelt (wieder mal) „mehr Recht“; will sagen, es ist recht flau. Lumpige 5-8 Knoten aus West, zu wenig für einen tiefen Raumgang.

Um 07:00 Uhr legen wir planmäßig ab, den Rest könnt Ihr Euch schon denken. Wieder mit dem verdammten Rütteleisen, Frühstück unterwegs, diesmal allerdings im Ölzeug, weil es leicht nieselt und die Cockpitduchten noch nass sind. Das Wetter ist heute eher so, wie wir es von Norwegen erwartet haben, am Vormittag immer wieder mal Nieselregen und sehr bewölkt.



Im Eingang zum Trondheimfjord kreuzt die südgehende Hurtigrute „Havila Polaris“ unseren Kurs bei vermeintlich typisch norwegischem Wetter.

Nach gut 29 Seemeilen kommen wir schon um viertel vor zwölf in Hasselvika an. Auch dieser Ort besteht nur aus ein paar Häusern, einem kleinen Hafen und einem Fähranleger, wo die Schnellfähre von Trondheim etwa alle zwei Stunden anlegt. Hier gibt es allerdings einen sogar recht gut sortierten Supermarkt, wo wir ein paar Kleinigkeiten erstehen.

Vorher steht aber ein kräftiges Decksreinschiff mit grüner Seife und Schleifpad an. Ich fange mit dem Aufbau und der Backbordseite an, Thomas nimmt sich das Cockpit und die Steuerbordseite vor. Anschließend sieht das Deck wieder richtig gut aus. Die Reinigung sollte jetzt – vom Cockpit abgesehen – für mindestens zwei Wochen reichen.



Auch Hasselvika ist ein kleines, aber beschauliches Nest. Ruhig und idyllisch im Trondheimfjord...

Am Nachmittag trödeln wir so vor uns hin, ich widme mich der etwas detaillierteren Planung der dritten Etappe und führe noch ein längeres Telefonat mit Guido Engels, dem ich von meinen Problemen mit dem Hydrogenerator erzähle. Guido fackelt nicht lange schreibt sich eine ToDo-Liste. Er verspricht sowohl seine Strommesszange wie auch seinen eigenen baugleichen Laderegler auszubauen und mitzubringen.

Da fällt mir eine Szene aus „Das Boot“ ein, wo Jürgen Prochnow, nachdem sein schwer zerbombtes U-Boot mit Bordmitteln wieder flott gemacht wurde, über seine Mannschaft nachdenkt und sagt: „Gute Leute, einfach gute Leute muss man haben“. Dem ist nichts hinzuzufügen. Guido ist nicht nur ein exzellenter Seemann, sondern auch noch Elektro-Ingenieur...

Zum Dinner gibt es heute selbst gebastelte Burger aus der Pfanne. Das Grillen an Land fällt aus. Wir wissen nicht, ob das Wetter hält und haben keine Lust auf das Hin- und Her-Geschleppe...

Mittwoch, 29.05.:

Der frühe Wurm fängt den Fisch! Nach dem Studium der Wettervorhersage am gestrigen Abend soll es heute ab ca. 09:00 Uhr ordentlich Wind – natürlich wieder mal auf den Kopf – geben. Rasmus scheint es wirklich nicht gut mit uns zu meinen, erst tagelang nördliche Winde und nun Südost, wo wir zur Abwechslung mal nicht nach Norden, sondern nach Südost wollen.

Das wäre ja noch nicht einmal so richtig schlimm, hoch am Wind läuft die „KIALOA“ ja besser als die meisten anderen Boote im ähnlichen Segment. Bei bis zu 29 Knoten - und die sind für heute zumindest in Böen angesagt- macht das jedoch keinen Spaß.

In der SeamanPro-Software von Wetterwelt habe ich schon gestern Abend mit den Abfahrtszeiten in Hasselvika in einem Zeitfenster von Mittwoch, 03:30 Uhr (Sonnenaufgang) bis Donnerstag, 17:00 Uhr gespielt. Das günstigste Windfenster tut sich auf, wenn wir heute um 03:30 Uhr losfahren. Es sieht so aus, als wenn es ersteinmal Flaute und später maximal 22 Knoten Wind, also untere sechs Beaufort, bekommen sollten.

Um viertel vor drei schellt unbarmherzig der Wecker und reißt mich unsanft aus den armen einer schönen Frau, von der ich gerade geträumt habe. Reise, Reise, aufstehen! Um 03:20 Uhr schleichen wir uns aus dem Hafen, obwohl wir hier eh niemanden geweckt hätten, weil wir mal wieder die einzigen Gäste waren.



Kreuz Richtung Trondheim: Warum bekommen wir den Wind IMMER in die Zähne???

Schon eine Viertelstunde später kreuzen wir unter Vollzeug bei angenehmen 10-11 Knoten Wind aus 120° den Trondheimfjord nach Südosten. Die Segelei macht nach den endlos erscheinenden Motorstunden der letzten Tage richtig Spaß. Nach einer Weile schläft der Wind kurz ein, kommt aber schon zehn Minuten später mit 16-19 Knoten zurück. Bis 17 Knoten geht so eben noch Vollzeug, bei 18 stecke ich das erste Reff und damit segeln wir dann bis eine Meile vor dem Hafen von Trondheim.

In dem größtenteils sehr konstanten Wind konnte ich deutlich spüren, dass sich die Umverteilung der Segelflächen (etwas kleineres Großsegel, größere Genua) sehr gelohnt hat. Ordentlich getrimmt fährt die „KIALOA“ mit etwa zwei Grad nach Lee gelegtem und dann festgestelltem Ruder perfekt am Wind. In den Böen luvt sie ein wenig an und fällt dann auch allein wieder ab.

Die neue Genua ist aber immer noch ein Sorgenkind: Das Achterlieksbändsel muss auch bei schon sehr weit vorn stehendem Holepunkt noch so dichtgeholt werden, dass das Achterliek eine Kralle zieht und im unteren Drittel schmeißt die Genua parallel zum Achterliek kleine Wellen. Das sieht nicht gut aus und dürfte bei einem Segel mit unter 65 Betriebsstunden nicht auftreten. Das Großsegel ist jedoch, was das Profil und den Stand angeht, ein echter Traum.

Um 08:30 machen wir in Trondheim Brattøra fest. Sofort nach dem Festmachen und Abspülen des Decks und Rumpfes mit Süßwasser zieht mich Thomas zum Riggcheck in den Topp. Mal davon abgesehen, dass der Fallschäkel vom Genuafall erwartungsgemäß zu Blocks gezogen ist, gibt es keine unangenehmen Überraschungen. Auch das Genuafall zeigt keine Verschleißspuren im Bereich der Rolle im Topp. Lediglich ein paar Schäkel für die Lazyjacks und die Flaggleinen werden neu abgetapt und das war es auch schon.



Zentraler geht kaum: Liegeplatz in Trondheim am Cruiseterminal

Jetzt noch schnell die Baumpersenning ganz schließen, das Cover auf die Genua und dann dürfen wir ein wenig schlafen.

Wie versprochen fängt es gegen 10 Uhr an zu pfeifen, was wir aber nur sehen, wenn wir auf den Fjord schauen. Im Hafen liegen wir in der Abdeckung von gleich mehreren Hochhäusern an Land ruhig und geschützt. Zum späten Mittagessen braten wir die letzten Burgerpatties aus Hasselvika.

Anschließend meldet sich mein Darm und bittet um Entleerung. Ich frage beim Nachbarboot einen Norweger nach den „Facilities“. Er beschreibt mir umständlich den Weg zu einer etwa 400 m entfernten Tankstelle, wo das Gebäude sein soll. Tatsächlich gibt es da auch ein „GoMarina“-Schild und ein Terminal, wo man den Code eingeben kann, der mir nach Zahlung des Hafengeldes per App zugestellt wurde. Auch nach fünf Versuchen öffnet sich die Tür zum WC nicht.

Ich habe inzwischen so einen „Druck auf dem Kessel“, dass ich mich hinter einer Hausecke im Unkraut vor dem Gebäude entleere. Zum Glück hatte ich ein Stück Küchenpapier in der Hosentasche, von Jens Wehrenbrecht (in diesem Fall) sehr treffend als „Katastrophen-Papier“ bezeichnet....

Für morgen steht bei Thomas um 10 Uhr eine Stadtführung per pedes an, ich werde die Backskisten nochmal ordentlich aufräumen, Gasflaschen umstauen und möglichst Ersatz für meine Sodastream-Zylinder besorgen, von denen zwei gefüllt werden müssten. Am Nachmittag werden wir gemeinsam im nur 200 m entfernten Supermarkt für die nächste Etappe einkaufen gehen. Dann brauche ich am Samstag nur noch Frischproviand für meine Jungs einkaufen.

Thomas wird sich am Freitagmorgen leider auf den Weg zum Flieger machen. Thomas war genau wie Joachim und Jürgen ein „Facebook-Glücksgriff“. Auch kein Regattasegler, aber ein recht solider Fahrtensegler und vor allem ein sehr umgänglicher und netter Kerl, mit dem es in den letzten zwei Wochen auch nicht nur im Ansatz eine Unstimmigkeit gegeben hat. Wir haben uns einfach prima verstanden.

Ich freue mich, dass ich meinen Interessentenkreis für neue Projekte um Thomas erweitern kann. Danke Dir, mein Lieber!

Mit diesem Schlusswort schließe ich die zweite Etappe im Blog offiziell ab und freue mich nun auf die dritte Etappe mit Guido und Sven Engels (Vater und Sohn) sowie Ansgar Schölgen. Mit Ausnahme von Sven kenne ich die Crew schon lange und ganz gut. Nach meiner jetzigen Einschätzung wird die Crew der dritten Etappe die stärkste der ganzen Reise sein.

Donnerstag, 30.05.:

Der heutige Tag steht unter dem Motto „Nach der Etappe ist vor der Etappe“ und der Erkundung Trondheims. Ich war mit der Hurtigruten schon mehrfach, zuletzt im vergangenen Jahr in Trondheim und brauche deshalb nicht das *volle* touristische Programm.



Moderne Bebauung am Hafen...

Nach einem gemütlichen gemeinsamen Frühstück macht sich Thomas auf den Weg zum Stadtrundgang, der nur einhundert Meter von unserem Liegeplatz beginnt. Ich stau ein wenig die Backskiste um, schreibe eine Mail an meinen Segelmacher, weil mir die neue Genua so überhaupt nicht gefällt.

Der „zuständige“ Mitarbeiter zweifelt meine – sogar mit Fotos hinterlegten – Aussagen zumindest teilweise an und schließt (eigene) Fehler bei seinem Aufmaß aus. Das Ganze gipfelt darin, dass ich nun anhand von Fotos beweisen soll, dass der nun eingesetzte Schäkel am Genuafall auch tatsächlich kürzer ist als der alte, den er bei seinem Aufmaß (angeblich) berücksichtigt hat. Er will mir auch nicht glauben, dass das Vorliek der Genua zu lang oder zumindest grenzwertig lang ist. In die „Beweismail“ kopiere ich auch seinen Chef ein, der die Angelegenheit dann „geradezieht“.

Nach diversen kleinen Arbeiten an Bord mache auch ich mich mit dem Fahrrad in die sehr schöne Stadt auf. Faszinierend fand ich in Trondheim schon immer, auch aufgrund der gemischt klassisch und sehr modernen Architektur, die schon am Hafen, noch mehr aber in der Innenstadt präsent ist. In der Nähe unseres Liegeplatzes dominiert stark ein ganz moderner Baustil, mit dem ich nur teilweise warm werden kann.



Gemischte Bebauung in der Fußgängerzone und klassische Bebauung am Fluss



Per Zufall entdecke ich auf dem Rückweg, gar nicht weit vom Liegeplatz entfernt, eine Kneipenmeile. Eine ganze Reihe netter Restaurants und Kneipen sind in alten gemauerten Sheds untergebracht. Thomas will mich heute Abend zum Essen einladen, deshalb reserviere ich auf Verdacht mal einen Tisch für uns. Natürlich darf er bestimmen, wo wir hingehen (Wer die Musik bezahlt, bestimmt was gespielt wird...), aber Thomas ist froh, dass ich mich schon darum gekümmert habe.



Kneipenviertel in ehemaliger Industriearchitektur

Tatsächlich verbringen wir einen sehr schönen letzten Abend im Restaurant „Egon“ auf einer überdachten und zur späteren Stunde auch geheizten Terrasse und schlagen uns ordentlich die Bäuche voll, was sich leider (bei uns beiden) in der Nacht rächen soll.

Freitag, 31.05.:

In der letzten Nacht hatten wir beide mehr oder weniger (ich weniger) starke Bauchschmerzen und fragen uns, ob das nun an dem etwas seltsam schmeckendem – recht süffigen – Bier oder aber am Essen gelegen hat. Die Frage konnte nicht schlüssig beantwortet werden.

Bevor der Zug von Thomas zum Flughafen geht, haben wir noch das Großreinschiff vor der Brust. Thomas nimmt sich das Bad, Polster und Teppichböden vor und ich die Pantry. Das „Kernstück“ dabei ist der Herd und die ihn umgebende Edelstahlmulde. Um hier richtig sauber zumachen muss ich den Herd aus der Mulde heben und vorher den Teppichboden im Pantrybereich wegnehmen. Ich möchte nicht zu sehr ins Detail gehen, aber der Ausbau hat sich gelohnt. Eine halbe Flasche

Fettlöser, einen Scotch Brite-Küchenschwamm, eine Stunde intensiver Arbeit und eine ganze Küchenrolle später glänzt der Herd wieder, und zwar überall.

Nach dem Reinschiff bringe ich Thomas zum Zug und fahre danach zum Solsiden-Center, wo ich die Sodastream-Zylinder problemlos tauschen kann. Auf dem Rückweg an Bord spricht mich ein junger Typ in DHH-Jacke an, ob bei uns am Steg Strom und Wasser funktionieren. Der „Seeadler“ der Hanseatischen Yachtschule liegt im großen Yachthafen von Trondheim, wo beides nicht funktioniert. Auch bei denen ist am Wochenende Crewwechsel, deshalb wird die schon ältere, aber gut gepflegte X-482 verholt und macht schräg hinter mir fest. Mit Luka, dem neuen Schiffsführer-Assistenten trinke ich im Cockpit der „Kialoa“ zwei Gin-Tonics. Wir verstehen uns prima und hoffen uns in den nächsten 14 Tagen noch öfter zu treffen. Um halb neun bin ich wieder allein unter Deck und genieße die Ruhe an Bord.

Samstag, 01.06.:

Schon um halb sechs stehe ich auf, nehme im Waschhaus eine ausgiebige Dusche und mache mich danach an meinen Umzug vom Vorschiff nach achtern. Schade, vorbei ist die Zeit mit verschwenderisch viel Stauraum für mein Geraffel; jedenfalls für die nächsten zwei Wochen.

Nach dem Umstauen ist die „Kialoa“ im Prinzip bereit für die neue Crew. Um acht fahre ich mit dem Fahrrad zum Solsiden-Center zum Einkaufen des Frischproviantes. Da soll es eine tolle Bäckerei geben, die leider noch geschlossen hat. Nebenan ist auch ein Rema 1000 Supermarkt und eine andere Bäckerei, wo ich den noch fehlenden Proviant kaufe. Ein kleiner Rucksack voll „Leckereien“ kostet 125 € und die 12 Brötchen (2/3 davon für die Crew der „Seeadler“) nochmals 11 Euro!

Gegen 16 Uhr kommen meine drei neuen Männer an Bord. Ich hatte schon per WhatsApp vorgeschlagen, heute noch nach Hasselvika zu segeln oder auch zu motoren, weil es am Montag Wind mit Böen von über 40 Knoten geben soll. Verständlicherweise wollen die Jungs aber auch gerne wenigstens ein bisschen von Trondheim sehen.

Ich hoffe, dass ich inzwischen die hochaufgelöste Wetterprognose von Wetterwelt erhalten habe, was aber nicht der Fall ist. Überhaupt ist mein Email-Eingang schon seit Donnerstag leer geblieben. Sehr seltsam! Dafür ist der Spamordner zunehmend voller. Irgendwas ist da faul. Als totaler EDV-Muffel habe ich aber überhaupt keine Idee, wie ich dieses Problem lösen könnte.

Ich schicke Ansgar, Guido und Sven erstmal in die Stadt und überlege, was wohl die beste Strategie sein könnte. Als die Jungs um halb neun abends zurück sind, verkünde ich die gefasste Idee, an die Ansgar wohl auch schon gedacht hatte: Sonntagmorgen ganz früh raus und am besten gleich bis Rörvik fahren.

Die letzte Cruising-Prognose von Wetterwelt sagt bis etwa Sonntagmittag flauere Winde aus unterschiedlichen Richtungen an und ab Nachmittag Südwest, zunehmend 4 – 5 Beaufort. Das wären recht günstige Bedingungen.

Wir beschließen, am Sonntag um 03:30 Uhr auszulaufen. Für Montag stehen alle Anzeichen auf Hafentag in Rörvik, wo wir wohl am späten Abend nach etwa 120 Seemeilen ankommen werden.

Dann machen sich Guido und Sven in Internetforen auf die Suche nach meinem Email-Problem und finden es in den Filtereinstellungen von meinem Email-Account. Sämtliche eingehenden Nachrichten mit normaler Priorität wurden sofort gelöscht und die mit hoher Priorität an eine andere, mir völlig unbekannte Email-Adresse weitergeleitet.

Da hat jemand meinen Account gehackt und auch die Einstellungen für den Download vom Server verändert. Nach anderthalb Stunden geduldigen Basteln läuft wieder alles, die Passwörter sind geändert. Danke, Jungs! Ich wäre daran verzweifelt. Tatsächlich kommt jetzt auch wieder eine Wetterprognose von Wetterwelt... Vielleicht habe ich mich bei Wetterwelt auch zu Unrecht beschwert. Sicherheitshalber werde ich morgen mal eine Entschuldigung hinschicken. Jetzt geht es aber erstmal auf die Kojen.



Meine Männer auf der 3. Etappe (von links): Guido, Ansgar und Sven, alle mit guter Laune – trotz Flaute.

Sonntag, 02.06.:

Pünktlich um 03:25 Uhr verlassen wir den Hafen. Die Wetterprognose hatte Recht, es ist wieder Flaute. Unter Maschine laufen wir bei völlig glattem Wasser mit eingeschaltetem Autopiloten aus dem Trondheimfjord. Dabei mache ich gleich die Sicherheits- und Technischeinweisung der Bereiche an Deck.

Erst gegen Mittag gibt es ein bisschen Wind, leider noch nicht konstant – weder in Richtung noch in der Stärke. Zuerst mit Code0, dann mit ausgebaumter Genua, dann wieder mit Code0 eiern wir langsam nach Nordosten. Die geschätzte Ankunftszeit schwankt zwischen 22 Uhr am Sonntagabend und sechs Uhr am Sonntagmorgen. Wir werden sehen....

Im Laufe des Nachmittags nimmt die Dünung immer mehr zu und erreicht zumindest in den flachen Abschnitten eine Höhe von einem guten Meter. Wir dümpeln bei acht bis zehn Knoten TWS auf

einem tiefen Raumkurs dahin und laufen teilweise nur vier Knoten. Einstimmig fällt die Entscheidung, den Code 0 wegzurufen und die Maschine mitlaufen zu lassen.

Die Schaukelei auf dem Seegebiet Folda ist so unangenehm, dass wir uns entschließen einen Umweg von vier Seemeilen in Kauf zu nehmen, um wenigstens im Schutz der vorgelagerten Schären in Ruhe kochen zu können. Es reicht gerade zum Kochen, Essen und Spülen, dann geht das Geschaukel wieder los. Noch 35 Seemeilen bis Rörvik...

Etwa 15 sm südwestlich von Rörvik werden wir von der nordgehenden Hurtigrute „Nordnorge“, dem modernsten Schiff der Hurtigruten-Flotte überholt. Wir hatten dieses Schiff schon heute früh getroffen, als wir aus dem Trondheimfjord aus-, und die einliefen. 3 sm südlich von Rörvik kommt uns dann auch noch die „Havila Castor“ entgegen, die südgehend auf dem Weg nach Trondheim ist.

Inzwischen hat der Wind auf 22 – 24 Knoten aufgefrischt. Guido steuert das Boot exzellent, viel mehr Druck können wir aber mit dem vollen Groß und der ausgebaumten Genua auch nicht gebrauchen. Um reffen zu können, muss die Genua erst eingerollt werden. Das Boot läuft auch bei sechs Windstärken nur auf dem Groß noch zwischen sieben und neun Knoten durchs Wasser. Ein wenig Strom schiebt auch noch mit.

Kurz vor der Brücke in Rörvik nehmen wir auch das Groß weg und machen uns „hafenfein“. Leider bekommen wir diesmal keinen Platz, an dem wir längsseits liegen können und müssen mit einer eigentlich zu kurzen Box an Fingerstegen Vorlieb nehmen. Um 22:44 Uhr liegen wir ordentlich festgebunden fest und gönnen uns einen ordentlichen Absacker. Morgen ist ohnehin Hafentag...

Montag, 03.06.:

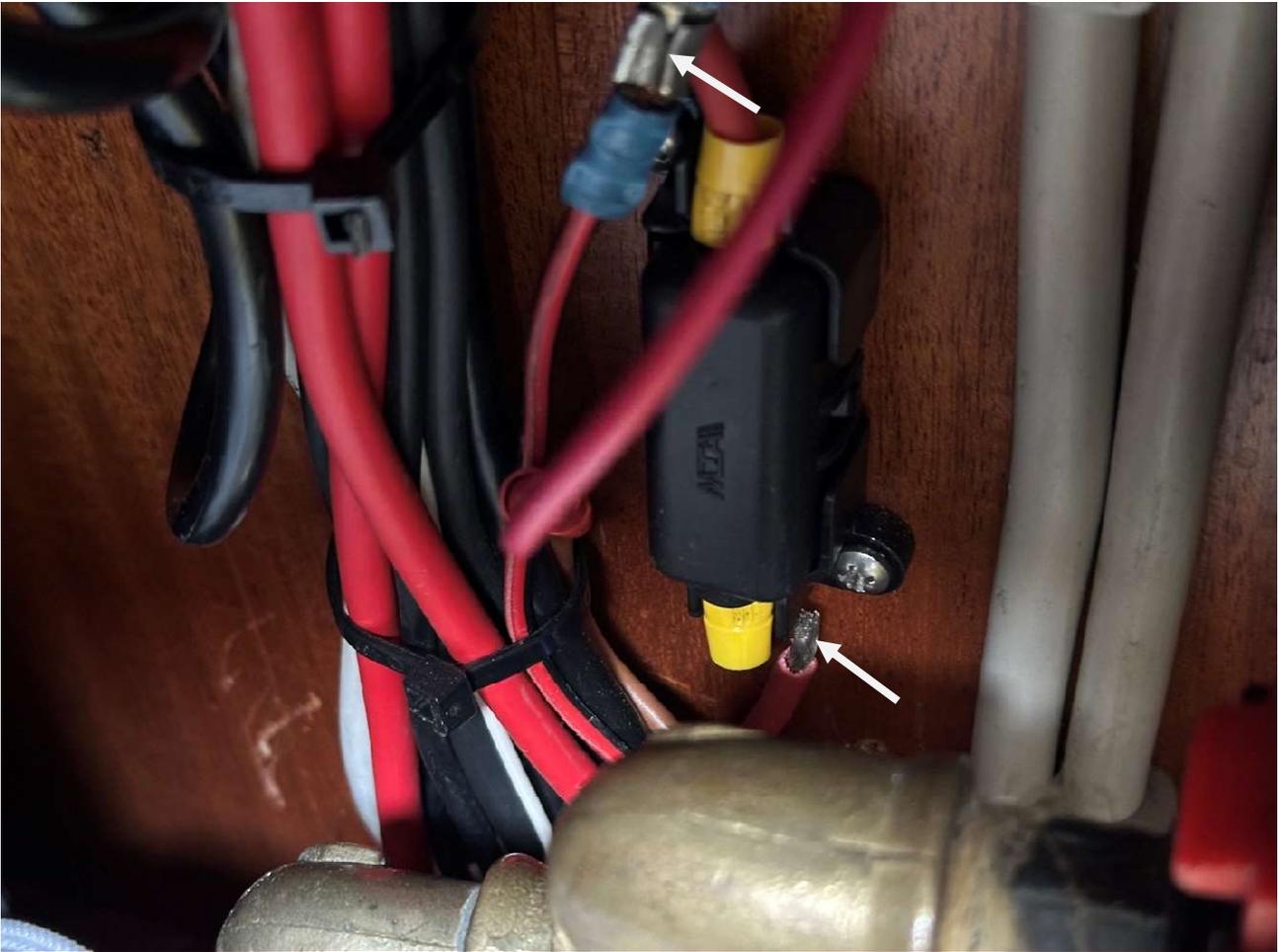
Für den heutigen Tag ist Südwest mit Böen von 30 Knoten und drei Meter hohe Wellen angesagt. Da wir gestern ja richtig Meilen gemacht haben, bleiben wir heute in Rörvik und nutzen den Tag zum Basteln.

Gestern haben wir auf dem Downwind-Kurs ein gut hörbares unangenehmes Knarzen irgendwo an der Steueranlage gehört, dem wir auf den Grund gehen wollen. Weiterhin stehen auf der ToDo-Liste:

- Elektrowinch an Backbord zerlegen, reinigen und neu fetten
- Neue Zuleitung für elektrische Lenzpumpe verlegen, neue Pumpe in Betrieb nehmen
- Verkabelung Hydrogenerator überprüfen und gegebenenfalls reparieren
- Anschluss der drei Mess-Shunts an den Batteriebänken prüfen und eventuell korrigieren
- Einkaufen

Wir fangen mit der Steueranlage an. Nachdem sowohl die Seilzüge als auch die Rollen unter dem Cockpitboden keinerlei Anzeichen für die Entstehung von Geräuschen geben, steigt Sven in die enge Achterpiek und stellt fest, dass das Gestänge der Kuchenbude die Verkleidung des Ruderquadranten verschoben hat, eine Schraube der Verkleidung wurde durch das Holz gezogen. Das Problem ist durch eine Karosseriescheibe und Umstauen des Gestänges leicht zu beheben. Außerdem hat sich die obere Lager- bzw. Stützbuchse der Ruderwelle nach oben geschoben und trug deshalb nur noch auf einem Drittel der Länge. Mit einer Zulage aus einem ohnehin schon arg ramponierten Küchenbrettchen und ein paar Hammerschlägen wird die Buchse von Sven wieder in die Sollposition gebracht.

Guido sitzt währenddessen in der leerräumten Backskiste und fahndet nach dem Fehler am Hydrogenerator. Hier war ein Kabel aus einem von einem Elektromeister schlampig verpressten Kabelschuh gerutscht, was zum „Abrauchen“ von gleich zwei Ladereglern gesorgt hat. Für den Kabelschuh ist passender Ersatz an Bord und ebenfalls schnell repariert, auch wenn das ohne Crimpzange nicht so ganz einfach ist.



So sollte es nicht aussehen: Nicht isolierte Kabelverbindung und lose Quetschung. Die beiden losen Kabel haben nun gleich zwei Laderegler auf dem Gewissen. Dieser Pfusch (für 80 Euro Handwerkerlohn die Stunde) kostet mich nun 800 Euro. Ich könnte kotzen!!

Nach dieser Reparatur zeigt zumindest das Display wieder an, was vorher tot war. Das lässt uns hoffen, dass der Regler vielleicht doch überlebt haben könnte, andernfalls hätte mich die Schlampigkeit des teuer bezahlten Elektrikers rund 800 Euro (für zwei Laderegler) gekostet. Sinnvoll prüfen können wir das aber erst beim Segeln. Für den Fall der Fälle hat Guido ja seinen eigenen Regler als Ersatzteil mitgebracht.

Als Backskiste und Cockpitboden wieder geschlossen sind, mache ich mich an die WInsch. Ohne Demontage des Sockels vom Sülle bekomme ich leider einen Zahnradsatz nicht ausgebaut. Hier liegen die Sperrklinken allerdings offen, was eine grobe Reinigung und ein Neufetten ermöglicht. Alle anderen Bauteile werden mit Diesel gereinigt und neu gefettet, die Sperrklinken geölt. Insbesondere die Lager der WInsch hatten es dringend nötig.

Unter Deck messen Guido und Sven nun die wohl nachträglich verlegte Zuleitung der elektrischen Lenzpumpe durch und stellen fest, dass es wohl einen Bruch in der Massezuleitung zu geben scheint. Auch hier hatte ich schon vorsichtshalber ein neues Kabel geordert, was Guido mitgebracht hat. Mit

viel Geduld und Fachwissen finden die beiden Jungs die richtigen Reihenklammern für die beiden Schaltstellungen der Pumpe (manuell und Automatikbetrieb), ziehen das neue Kabel vom Elektropanel in der Navigation unter den Bodenbrettern und der Pantry hindurch bis unter den Salontisch, dem „Wohnort“ der neuen Lenzpumpe. Nach ein wenig Löt- und Schrumpfarbeit funktioniert auch die Pumpe wieder richtig. Die alten Kabel werden – so weit wie möglich – „rückgebaut“.

Ansgar hat sich inzwischen um die Einkaufsliste gekümmert und bereitet uns abends ein leckeres Hühnergericht mit einer tollen Sauce, Kartoffeln und Salat zu. Wie schon gestern wird alles aufgegessen.

Nach dem Essen erreicht mich die Nachricht, dass meine Mutter um 20:30 Uhr ihre letzte Reise angetreten hat. Ich bin zwar sehr traurig, freue mich jedoch auch ein wenig, dass das seit November 2023 andauernde Dahinsiechen endlich vorbei ist. Sie ist friedlich und ohne Schmerzen eingeschlafen. Meine Mama war seit einigen Jahren stark dement und hätte – nach eigenem Bekunden – schon lange den Planeten verlassen wollen. Ein starkes Herz hat ihr den Weg aber sehr schwer und lang gemacht. Ich bin sicher, dass sie einen Ehrenplatz beim Herrgott finden wird, wo mein Vater schon seit acht Jahren auf sie wartet.

In einem längeren Telefonat mit meiner Exfrau Ina und meinem Bruder bitte ich darum, die Beerdigung möglichst auf das Ende der nächsten Woche zu legen, weil ich dann mit einer Abkürzung des Törns um zwei Tage – die ich natürlich mit meiner Crew besprochen habe – zur Beisetzung nach Hause fliegen könnte. Wenn die Beisetzung am Freitag stattfinden könnte, würde ich am Donnerstagmorgen von Bodö über Oslo nach Düsseldorf fliegen und am Samstag dann von Düsseldorf oder Köln über Kopenhagen und Oslo zurück nach Bodö. Mal sehen, ob Ina und Harald das hinbekommen.

Heute gehe ich früh zu Bett und trauere still vor mich hin noch ein wenig um meine Mutter. Mir fällt aber auch ein Stein vom Herzen, dass die ewigen Auseinandersetzungen mit meinem Bruder nun auch wahrscheinlich aufhören werden.

Dienstag, 04.06.:

Beim Wachwerden geht der erste Gedanke an meine Mutter, deren Seele jetzt hoffentlich schon bei meinem Vater angekommen ist, der ihr bestimmt einen schönen Empfang bereitet.

Während des Frühstücks um halb zehn erfahre ich dann von meiner Exfrau, dass die Beerdigung nicht erst am Freitag in einer Woche stattfinden kann. Deshalb kann ich leider nicht dabei sein.

Nachdem Abwaschen von Geschirr und Männerkörpern (unter der Dusche) machen wir uns auf den Weg ins Dorf, wo noch einige Dinge für die nächsten Tage eingekauft werden müssen. Wir haben uns entschieden heute gleich zwei geplante Etappenhäfen auszulassen und in einem großen Sprung direkt bis Tonnes zu segeln, um mehr Zeit auf für den Svartisen-Gletscher, die Lofoten und auch für einen Ausflug zum Saltstraumen, einem der stärksten Gezeitenströme der Welt zu haben.

Per Zufall kommen wir bei einem Laden vorbei, der mit einem großen Batterielager wirbt. Tatsächlich bekommen wir hier, leider sehr teuren, Ersatz für unsere angeschlagene Starterbatterie, die erst ein Jahr alt ist. Für den Transport leihen wir uns im Supermarkt einen Einkaufswagen. Während die beiden Engels (so heißen Guido und Sven wirklich) die Batterie tauschen, brät der Skipper Frikadellen. Ein paar kleine als Mittagssnack und ein paar amtliche für die Nachtfahrt.



Möwenbrutstation Rörvik...

Um 15:30 Uhr laufen wir aus und wollen eigentlich noch Diesel bunkern. Da beide Bootstankstellen bei dem vorherrschenden Wind blöd anzulaufen sind, vertagen wir die Aktion und setzen schnell Segel. Auf einem tiefen Raumschotskurs fahren wir nach Norden. In der ersten Bö mit 24 Knoten binden wir ein Reff ins Groß, etwas später laufen wir fast platt vor dem Wind, die Genua schlägt drucklos in der Abdeckung vom Großsegel hin und her.

Gemeinsam mit Sven berge ich das Großsegel, damit die Genua vernünftig angeströmt wird. Es könnte sein, dass es in den Abendstunden ein paar Schauerböen gibt und unser Kurs ist mit Untiefen gespickt, zwischen denen die Passagen teilweise nur ein bis zwei Kabellängen breit sind.

Um 19:30 fegt eine Schauerbö mit 35 Knoten Wind (Beaufort 8) über uns weg und lässt die „Kialoa“ mit bis zu 9,5 Knoten losrennen. Eine halbe Stunde später ist der Spuk vorbei. Jetzt flaut es kurz ab und nimmt dann langsam wieder auf 22 Knoten zu.

Ein herrlich entspannter Abend. Nur die verflixten Laderegler machen uns Sorgen. Der von Guido lädt zwar, zeigt aber nichts mehr im Display an und meiner hat zwar noch ein funktionierendes Display, lädt aber nicht. Teurer Kernschrott!!!

Morgen ist der zweite Gerichtstermin gegen den Voreigner meiner Baltic 37. Es geht immer noch um das arglistige Verschweigen von schweren strukturellen Vorschäden an dem Boot, was er mir als „quasi neuwertig und rundherum in einem absoluten Top-Zustand“ verkauft hat.

Ich bin sehr gespannt, wie die Verhandlung ausgehen wird. Das Gerichtsgutachten spricht eindeutig für die arglistige Täuschung und zwei Zeugen, die ich benannt habe, werden hoffentlich ebenfalls für Klarheit sorgen. Es steht allerdings zu befürchten, dass es morgen noch zu keinem Ergebnis kommen wird, weil der gute Herr D. alles abstreitet und weiter auf Zeit spielen wird.



23 Uhr und die Sonne steht immer noch recht hoch am Himmel.

Immerhin wird meine Forderung gegen diesen Mistkerl mit knapp neun Prozent verzinst. Und wenn der ehrenwerte Herr daran pleitegehen sollte, ist mir das inzwischen auch egal. Mit Übernahme der Kosten für eine fachgerechte Reparatur, die nach Auftreten der Schäden mit rund 40.000 € taxiert wurden, wäre ich vor zwei Jahren zufrieden gewesen.

Wollte er nicht, jetzt wird er wahrscheinlich das Zehnfache zahlen und den rotten Dampfer zurücknehmen müssen. Zumindest hoffe ich das...

Um 23:30 haben wir bereits 52 sm auf der Logge und die Sonne steht immer noch über dem Horizont.



Morgenstimmung zwischen Sandnessjoen und Tonnes

Mittwoch, 05.06.:

Die Fahrt durch das innere Fahrwasser kostet Nerven. Manchmal weht es mit 28 Knoten, manchmal mit nur sechs. Das Einfallen der Böen ist absolut brutal, so als wenn eine gigantische Faust in die Genua drischt.

Um 08:00 Uhr stehen wir kurz vor der Hafeneinfahrt von Tonnes, rollen die Genua ein und fahren dann unter Maschine in den Hafen. Ich überlege mit der Steuerbordseite an der Südseite des Gästesteges festzumachen. Als wir anlegen wollen hat der Wind innerhalb von einer Minute um 180° gedreht. Wie bitte??? Also gehen wir auf die Nordseite. Beim Frühstück dann das gleiche Spiel, nur umgekehrt. Lustig...

Zum ersten Mal seit Erreichen der norwegischen Küste haben wir endlich mehr gesegelte als motorte Seemeilen im Kielwasser.

Gegen Mittag bekomme ich langsam Hummeln im Hintern, doch der erlösende Anruf von meinem Anwalt kommt erst um 15 Uhr. Der Termin beim Landgericht Bielefeld ist wohl richtig gut gelaufen, das Gericht scheint davon überzeugt zu sein, dass mich der werthe Herr D. arglistig getäuscht hat.

Mein Anwalt strebt nun erstmal ein Teilurteil an, weil der Schadensersatz (für die von mir getätigten Investitionen in das Boot) noch gar nicht thematisiert wurden. Nachdem aber nun klar sein dürfte,

dass der Voreigner das Boot zurücknehmen und mir den Kaufpreis und sämtliche Kosten zurückerstatten muss, wollen wir möglichst schnell einen vollstreckbaren Titel gegen Herrn D. erreichen. Ich bin sehr gespannt, wie und wann es nun weitergeht, der Erfolg scheint jedoch sicher. Nach wie vor ist mir unklar, wie der Voreigner so dämlich sein konnte, sich nicht auf die Übernahme der Reparaturkosten einzulassen.

Neben uns liegt ein nettes holländisch/dänisches Paar mit einer Warrior 40, mit denen ich schnell ins Gespräch komme. Da es in „unserem“ Hafenteil keine Bootstankstelle gibt, müssten wir – um endlich mal unseren Dieseltank wieder aufzufüllen – zum benachbarten Fährhafen verholen. Guido macht einen Erkundungsspaziergang dorthin und meldet nach seiner Rückkehr, dass wir dort an schmierigen alten Traktorreifen liegen müssten. Er schlägt vor, die benötigten 40 Liter Diesel mit der am Waschhaus bereitstehenden Handkarre zu holen.

Damit wir nicht mehrfach laufen müssen, leihen sich meine Jungs bei Heidi und Mikkel zwei 20l-Kanister und nehmen unsere eigenen leeren 2 x 10l-Reservekanister auch noch zum Füllen mit. Als Dank für die Hilfe laden wir die beiden für 19:30 Uhr zum kleinen Umtrunk bei uns an Bord ein. Vorher geht Ansgar noch einkaufen und der Skipper brät die in Rörvik gekauften TK-Dorschfilets. Dazu gibt es Reis, Senfsauce und einen grünen Salat.



Fröhliche Runde an Bord der „Kialoa“, von links: Ansgar, Guido, Sven, Kiki, Heidi, Mikkel

Der Abend wird richtig schön. Die beiden erzählen, dass sie an Multipler Sklerose leiden und die ihnen verbleibende Zeit einfach sinnvoll nutzen wollen. Sie haben alles verkauft und leben nun schon seit anderthalb Jahren auf ihrer „September Blue“. Beide können sehr witzig erzählen und es gibt viel zu lachen. Während wir so erzählen und lauschen muss wohl eine starke Alkoholverdunstung

stattgefunden haben. Jedenfalls ist bei unserem Abschied ein dreiviertel Liter Mount Gay Rum und ein ganzer Liter Bombay Sapphire weg.

Donnerstag, 06.06.:

Pünktlich um sieben Uhr werde ich wach. Schnell ins Waschhaus, dann den Backofen vorheizen, Brötchen rein und den Rest Reis von gestern mit einer Packung in Streifen geschnittenen Bacon und ein paar Eiern in die Pfanne. Ansgar hat schon Kaffee und Tee gekocht.

Keiner weiß mehr, wie lange wir gestern „getagt“ haben, es muss also ein guter Abend gewesen sein.

Um fünf nach neun laufen wir aus und überqueren eine halbe Stunde später um 09:31 den „Touristen-Polarkreis“, auf dem der Globus als Polarcirkelen-Monument steht. Guido ist das sehr wichtig, weil der „wahre“ Polarkreis eine Seemeile weiter nördlich liegt.



06.06.2024,09:31 MESZ: Der Polarkreis ist überquert...

Es ist kalt und grau. Heute Nacht hat es noch richtig gepfiffen und nun ist Flaute. Dazu gibt es phasenweise leichten Nieselregen. Bis zum Svartisen-Gletscher sind es nur 28 Seemeilen, das geht auch bei schlechterem Wetter. Am Wochenende soll es dann wieder schöner werden.

Unterwegs lassen wir den gestrigen Abend noch einmal Revue passieren. Der Gedanke, dass man irgendwann mit höchster Wahrscheinlichkeit im Rollstuhl sitzen wird, jagt mir einen kalten Schauer über den Rücken. Heidi und Mikkel wollen heute auch zum Svartisen, werden aber wohl erst deutlich

später als wir loskommen. Ich freue mich schon darauf sie heute Abend wiederzusehen und hoffe sehr, dass ihnen das Schicksal noch lange gnädig sein wird.

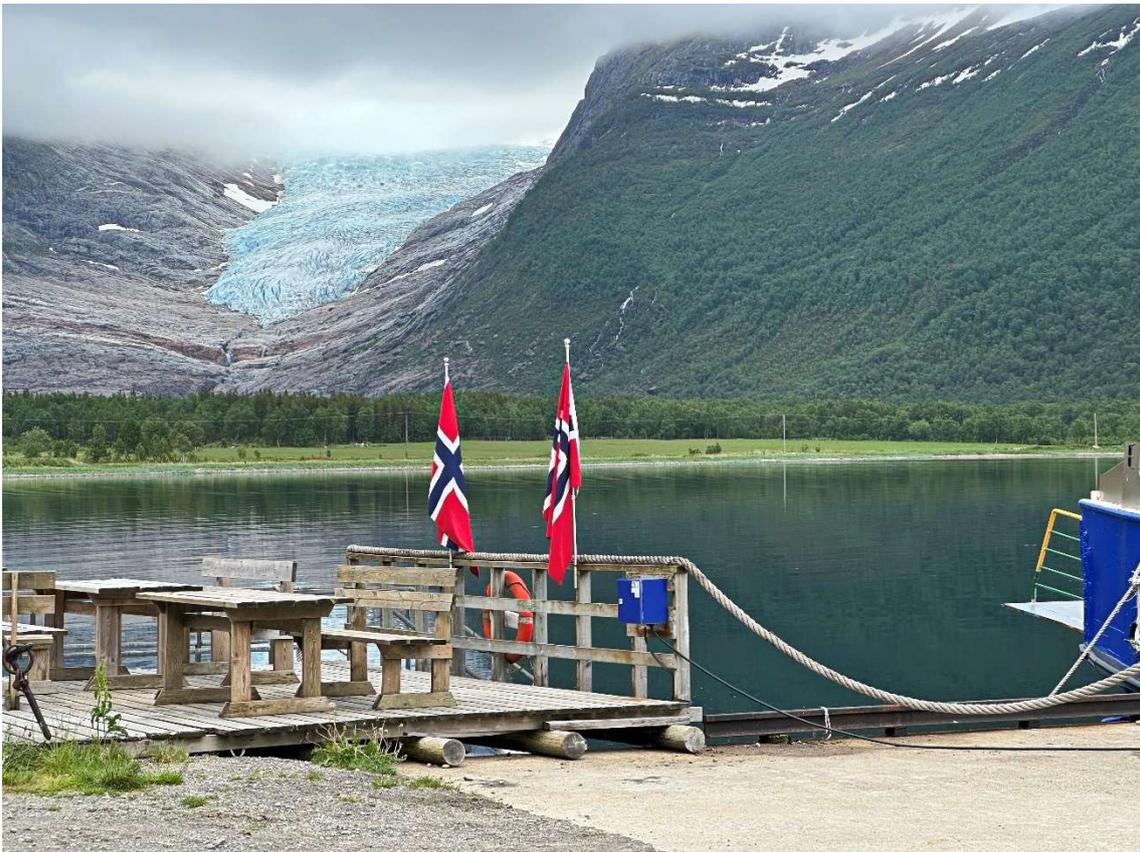


Im Holandfjord auf dem Weg zum Svartisen...

Der Holandfjord ist fast genauso schön wie der Geirangerfjord, aber vom Charakter wesentlich lieblicher, die Berge rechts und links nicht so hoch, dafür wunderschön bewaldet. Es gibt viele Fjordbauern an den Ufern. Im Scheitel der Bucht liegt ein kleiner Schwimmsteg mit Platz für drei bis vier Gastyachten, ein Teil des Steges ist für ein Ausflugsboot reserviert. Dort machen wir um 14 Uhr nach 28,2 sm fest.

Vom Liegeplatz hat man einen fantastischen Blick auf die Zunge des – laut Havneguide – etwa 370 Quadratkilometer großen Gletscher. Bei unserer Ankunft ist der Gletscher leider teilweise vom Nebel verhangen, aber trotzdem beeindruckend.

Svartisen ist der bisher einzige Hafen, wo man das Hafengeld nicht per App, aber wenigstens per Karte bezahlen konnte.



Blick auf die Zunge des nebelverhangenen Svartisengletschers, knapp fünf Kilometer vom winzigen Yachthafen entfernt.



Heute kocht wieder Ansgar, er gibt alles: Es gibt Schweine-Nackenkoteletts mit einer Pilz-Sahnesauce, dazu Kartoffeln, karamellierte Möhren und einen grünen Salat. Mir scheint, dass die Zutaten ein wenig üppig bemessen sind. Unser Smut guckt sich das selbstkritisch an und fragt dann, ob er nicht Heidi und Mikkel – die inzwischen auch angekommen sind – zum Essen einladen sollte.

Er soll und es wird wieder ein sehr netter, aber diesmal (fast) alkoholfreier Abend. Außer einem Bier pro Nase bleiben unsere Vorräte heute unangetastet. Trotz sechs Essern am Tisch werden alle satt. Heidi und Mikkel wollen morgen am Svartisen bleiben, Heidi verspricht trotzdem beim nächsten Mal für uns zu kochen, wahrscheinlich dann für Jutta, Stefan und mich. In jedem Fall wollen wir im Kontakt bleiben und uns in den nächsten Wochen irgendwo auf den Lofoten wiedertreffen.

Das Blöde an der Mitternachtssonne ist, dass man einfach jedes Gefühl für die Tageszeit verliert. Obwohl wir morgen um halb fünf aufstehen müssen, gehen wir erst gegen Mitternacht auf die Kojen.

Samstag, 07.06.

Pünktlich um 04:25 Uhr, noch fünf Minuten bevor der Wecker losbrüllt, werde ich wach. Die Jungs werden mit Cat Stevens „Morning has broken“ geweckt. Draußen ist es kalt und feucht. Ansgar kocht Wasser für Kaffee und Tee, Guido rollt das Landstromkabel auf und dann geht es schon um 04:45 aus der recht engen Hafengasse im Rückwärtsgang raus.

Ansgar und ich haben die 04-08 Wache, die beiden Vorschiffsschläfer dürfen wieder auf die Koje, wobei Sven erst gar nicht aufstehen musste. Wie schon befürchtet – und vorhergesagt – ist nicht nur fast Flaute (6 Knoten Wind), sondern die kommt auch noch von vorn. Der brave Yanmar schiebt uns mit knapp sechs Knoten aus dem Fjord. Nach Rundung der Westspitze der Insel Åmnøya rollen wir die Genua aus, die immerhin einen halben Knoten Fahrtzuwachs bringt. Leider nur für eine halbe Stunde, dann dreht der Wind wieder mehr auf Nord und das Ding muss wieder weg.

Nach dem Wachwechsel geht es in die warme Koje, wo ich sofort wegschlummere und bis halb elf vor mich hinratze. Der Rundblick an Deck zeigt (erneut) sehr tief hängende Wolken und angenehm warm ist es auch nicht wirklich. Zum Glück läuft die Dieselheizung unter Deck, so ist es wenigstens dort richtig gemütlich.

Den ganzen Tag über bleibt es flau, immer zwischen 2 und 7 Knoten. Beim Anlegen in Landegode haben wir nur 1,7 Knoten „Wind“. Erst nach dem Anlegen verziehen sich die Wolken und der Himmel wird allmählich blau, bis dahin hingen die Wolken so tief, dass man die Bergspitzen auf den höheren Inseln nicht sehen konnte. Am späten Nachmittag kann man im Westen die 45 sm entfernte Lofoten-Wand mit ihren 1500 m hohen und schneebedeckten Gipfeln klar erkennen. Morgen werden wir nach Reine segeln und haben dann auch das Hauptziel dieser Reise – die Lofoten – erreicht.



Ansteuerung (oben) und Liegeplatz (unten) in Landegode



Landegode ist herrlich ruhig, besonders nach dem Anlegen. Über den Nachmittag und frühen Abend laufen noch ein paar Motorboote ein, die aber zum Glück überwiegend von älteren Leuten bewegt werden. Die Anlegemanöver sind durchaus sportlich, teilweise liegen weder Fender noch Leinen vorbereitet an Deck als die Ignoranten anlegen. Dann wird erstmal alles mit Frischwasser abgespritzt und erst dann der Motor gestoppt.

Außer einem kleinen, nur stundenweise geöffneten Supermarkt gibt es nichts hier, auch Duschen und Toiletten finden wir zunächst nicht. Tatsächlich gibt es aber zwei einfache Toiletten, was völlig ausreicht.

Wir finden es megaschön hier...



Landegode

Samstag, 08.06.:

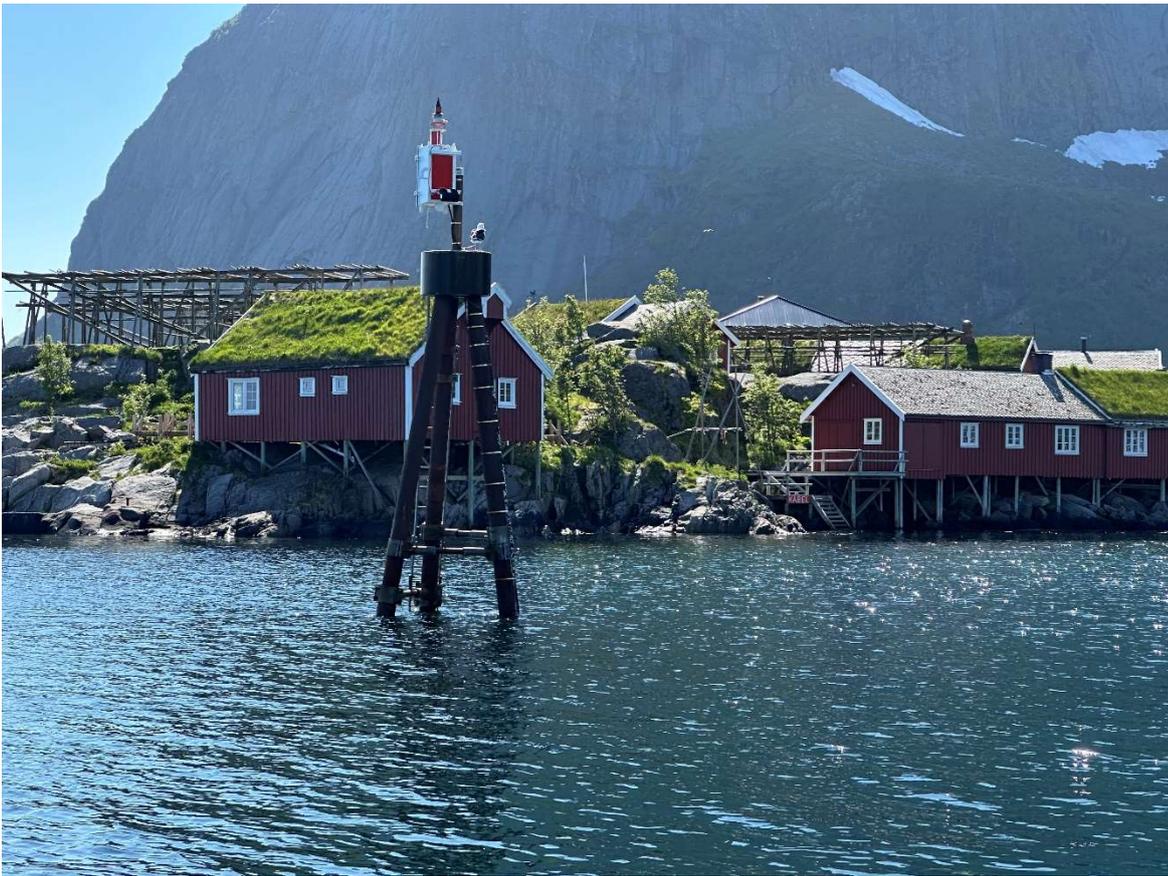
Für heute hat uns der brandaktuelle Wetterbericht einen Anlieger mit Wind aus Nordost bis Nordnordost mit sieben bis maximal vierzehn Knoten Wind prognostiziert. Pünktlich um acht Uhr legen wir ab, laufen unter Maschine aus dem engen „Steingarten“ ins freie Wasser und setzen schon nach einer Viertelstunde Vollzeug und nehmen Kurs auf die Lofoten. Weil der Wind langsam links drehen soll und es zum Schluss eine Kreuz werden könnte, wollen wir ein paar Grad vorhalten.

Schon nach anderthalb Stunden frischt der Wind kräftig auf und weht in der Spitze mit 23 Knoten. Die Jungs stecken ein Reff, was aber nicht reicht. Wir schieben immer noch reichlich Lage und laufen am Wind über acht Knoten. Weil ich Segel und Boot schonen möchte, nehmen wir das Groß wenige Minuten nach dem Reffen ganz weg und fahren – jetzt nur noch auf der Genua 2 - immer noch sieben, manchmal sogar acht Knoten.



Lofotenwand

Mit Rauschefahrt nähern wir uns der gewaltigen Lofotenwand und können schon um 14:20 in Reine am Schwimmsteg festmachen. Nach dem Aufklaren machen wir uns an die Planung der nächsten Tage. Nach längerem Überlegen entscheiden wir uns am Montag in Reine zu bleiben, um den sportlichen unter uns den Marsch auf den Reinebringen mit angeblich 2.000 Stufen (!!) zu ermöglichen.



Ansteuerung Reine, unten am Liegeplatz in Reine. Die Holzgestelle sind für Stockfisch...



Am Dienstag soll es dann nach Henningsvaer, dem meistbesuchten und historisch besterhaltenen Ort auf den Lofoten, gehen. Von da aus wollen wir weiter zum Trollfjord, um von da aus den Rückweg nach Bodö anzugehen, wo wir am Mittwoch sein wollen. So würde uns dann genug Zeit bleiben, um das Boot in aller Ruhe für die nächste Etappe fertig zu machen.



Blick über die Bucht zur anderen Dorfseite von Reine...

Sonntag, 09.06.:

Nach einem ausgiebigen Frühstück machen sich Guido, Ansgar und Sven auf, um den Reinebringen zu besteigen. Rund 2.000 Stufen (von Sherpas hochgetragen und eingebaut) sind nötig, um die 650 Höhenmeter zum Gipfel zu besteigen. Bis auf 450 m Höhe gibt es diesen Treppenweg, der Rest hat Klettersteig-Charakter und führt regelmäßig bei Regen zu schweren Unfällen.

Ich bleibe derweil an Bord und bastele einen nach achtern ins Cockpit umgelenkten Cunningham zur leichteren Justierung der Vorliekspannung des Großsegels, außerdem kümmere ich mich noch ein wenig um die Routenplanung für die vierte Etappe.

Im Fokus des heutigen Tages stehen für mich jedoch die Gedanken um einen Bootsneubau, der konsequent für sportliche Langfahrt ausgelegt sein sollte. Nachdem sicher erscheint, dass ich den Prozess gegen Herrn D. bezüglich der arglistigen Täuschung beim Kauf meiner Baltic 37 „Christina“

gewinnen werde, ist mit dem zu erwartenden Schadensersatz ein solider Grundstock für einen Neubau gelegt. Ein weiterer Baustein wäre der Verkauf der „Kialoa“.

Ich habe in den letzten sechs Wochen immer wieder überlegt, wie ich einige Dinge auf der „Kialoa“ langfahrtgerecht optimieren könnte. Einige Dinge lassen sich jedoch nicht einfach ändern, weil einfach nicht genug Volumen vorhanden ist.

Ich setze mich mit den mir seit Tagen immer intensiver im Kopf rumkreisenden Gedanken an den Rechner und schreibe eine zehneitige „Baubeschreibung“ für ein neues Boot, etwas länger, deutlich breiter, weniger rank und (noch) umfangreicher ausgerüstet als die Olsen 42.

Diese schicke ich als Idee mal an Henningsen & Steckmest, vielleicht gibt es da Interesse am Bau eines größeren Scalars. Ich bin sehr gespannt auf die ersten Reaktionen.

Als meine Jungs zurückkommen, habe ich auch den Wetterbericht von heute Morgen analysiert. So wie es aussieht, wird es ab morgen deutlich abflauen und dann auch erstmal flau bleiben. Ich schlage deshalb vor, heute noch die knapp 10 Seemeilen nach Nusfjord zu verholen, was allgemeine Zustimmung findet. Nusfjord hatte ich schon länger im Sinn. Es ist eines der ältesten und besterhaltenen Fischerdörfer in Norwegen, fast die gesamte Bebauung ist mindestens 200 Jahre alt.

Wir kommen erst um 16 Uhr los, allerdings haben wir statt der erwarteten Kreuz bei 12 Knoten Wind einen Anlieger bei 14 bis 18 Knoten Wind. Schon anderthalb Stunden nach dem Auslaufen machen wir in dem winzigen Hafen fest und gehen nach dem Aufklaren sofort an Land, wo ein kleines, aber feines Restaurant Fish & Chips und Lofot-Bier vom Fass anbietet. Für vier kleine Portionen Fish & Chips und vier 0,5l-Biere werden knapp 150 Euro fällig...

Trotzdem genießen wir das Mahl und freuen uns über die nur von seltenen brütenden Seevögeln gestörte Stille. Himmlisch!



Sogar auf den Fensterlaibungen der Häuser wird fleißig gebrütet



Kuschelige Enge in Nusfjord



Montag, 10.06.:

Der morgentliche Weg zur Toilette muss heute – zumindest offiziell – ausfallen, weil es in Nusfjord leider keine Facilities (für mit dem Boot angereiste Gäste) gibt. Gestern hatten wir gesehen, wie einige Menschen mit weißen Bademänteln zu einer alten Fischerbude mit der Aufschrift „Nusfjord Spa“ gingen. Wo ein Spa ist, müsste es ja auch ein WC geben und richtig, ein WC vom Allerfeinsten. Es gibt auch eine supergepflegte und komfortabel große Dusche, leider alles nur für Hotelgäste. So wie es aussieht, wohnen die Hotelgäste in den kleinen roten Fischerhütten am Hafen. Da wäre es mir zu dreist, die Dusche zu blockieren, wenn ein „Hotelgast“ hinein möchte. In Henningsvær, unserem nächsten Ziel, soll es Duschen geben.



An einer Fischerbude baumeln Stockfische, das Gold der Lofoten...

Auch der Bäcker macht erst um zehn auf. Der Meister aus der Fish & Chips-Bude von gestern Abend hatte uns gesagt, dass er bereits um 09 Uhr öffnen würde und richtig gut sei. So lange wollen wir mit dem Auslaufen nicht warten, weil der Wind über den Tag abnehmen soll.

Um zehn Uhr hütern wir uns aus dem superengen Liegeplatz und fahren rückwärts – weil zum Drehen nicht genug Platz ist – aus dem Hafen. Schon kurze Zeit später erwischen wir den Wind, der noch mit 16 – 18 Knoten aus dem Tal weht. Mit gerefftem Groß und der vollen Genua rennt die „Kialoa“ mit siebeneinhalb Knoten Fahrt am Wind los.

Eine Weile später müssen wir dann in der Abdeckung eines hohen Berges für anderthalb Seemeilen das Rütteleisen anwerfen, um dann wieder etwas später mit dem vollen Groß weiter

segeln können. Der Wind dreht langsam links und wir können bis zur Ansteuerung des Schärenfahrwassers nach Henningsvær segeln.



Die Ansteuerung von Henningsvær von Südwesten

Beim Einlaufen fragen wir uns, warum Henningsvær der angeblich meistbesuchte Ort auf den Lofoten ist. Das Fischerdorf versprüht einen eher leicht morbiden Charme. Auch die versprochenen Duschen sind zumindest nicht auffindbar, wenn denn überhaupt vorhanden.

Am Nachmittag nehmen wir uns die mal wieder aus der Klemmung gerutschte Dichtmanschette der Rollgenua (in der Decksdurchführung) vor. Um diese erneut einzuklemmen, muss die Ankerhaltung demontiert werden, was aber schnell gemacht ist.

Anschließend bauen Guido und Sven meinen defekten (neuen) Laderegler auseinander und finden heraus, warum das Ding nach Strom gerochen hat. Eine Leiterbahn auf der Platine ist „abgeraucht“. Die Jungs basteln aus einem Stück Kupferleitung eine neue Leiterbahn, die auf die Platine gelötet wird. Die Chancen stehen 50/50, dass das Ding nun wieder funktioniert, was Guido morgen ausprobieren wird.

Für den Abend ist eigentlich Grillen geplant, für das die Jungs einkaufen gehen. Leider entwickelt sich das Wetter blöd, als wir anfangen wollen fängt es wie verrückt an zu regnen. Das Deckwaschen nach dem Einlaufen hätte ich mir also sparen können...

Stattdessen widmet sich Ansgar nun der Crewversorgung. Es gibt Schweinefilet in Pilz-Sahnesauce, Kartoffeln und Salat. Lecker!



Blick auf den Hafen von Henningsvaer, von unserem Liegeplatz aus gesehen

Dienstag, 11.06.:

Und es gibt doch Duschen hier! Der Tipp kam von Katharina, die letztes Jahr mit der „Seeadler“ von der Hanseatischen Yachtschule hier war. Sie hat offensichtlich den Blog gelesen und dann per Telegram mitgeteilt, wie und wo man eine Dusche nehmen kann.

In einer zu einem Hotel zugehörigen Kneipe auf der Südseite des Hafens an der „Tobiasbrygge“ gibt es eine Sauna mit zwei ziemlich noblen Duschen. Eigentlich macht der Laden erst am späten Vormittag auf, Ansgar und ich haben aber Glück. Die Putzfrau ist gerade da und wischt den Kneipenboden. Die wohl osteuropäische Dame reagiert weder auf freundliche Ansprachen auf englisch, dänisch und deutsch und zuckt immer nur mit den Achseln. Ansgar geht zielstrebig – über den frisch gewischten Boden – quer durch die Kneipe und findet tatsächlich die Duschen. Geräumig, schön warm und frisch geputzt.

Normalerweise zahlt man hier wohl am Tresen, aber der Barman ist natürlich noch nicht da. Das für die Dame vorgesehene Trinkgeld lehnt sie ab. Prima, auch noch umsonst!

Da es heute total bewölkt, kalt und ungemütlich ist, der Trollfjord nur bei schönem Wetter ein lohnenswertes Ziel ist und wir außerdem in den nächsten Tagen auch noch Flaute haben sollen, überlegen wir beim Frühstück, wie wir nun weiter verfahren wollen.



Das Wetter am Dienstag ist nicht gerade einladend für den Trollfjord

Wir beschließen, den Trollfjord auszulassen und heute nur nach Svølvær zu fahren. Das spart uns heute und morgen jeweils mindestens eine Stunde unter Motor und insgesamt etwa 25 sm Strecke. Hier soll es auch eine Tankstelle geben.

Nach dem Auslaufen um neun Uhr haben wir für eine Viertelstunde halben Wind mit 18 Knoten, der aus einem Sund kommt und dann ist der Wind ganz plötzlich komplett weg. Gut, dass wir es nicht weit haben. Nach anderthalb Stunden laufen wir in den recht großen Hafen von Svølvær ein, fahren einmal in jede Ecke, finden aber keine Tankstelle.

Sven wird auf dem Schwimmponton an einer Werft abgesetzt und erhält die Order nachzufragen, wo es hier eine Zapfsäule geben könnte. Tatsächlich gibt es eine, aber der Weg dorthin führt entweder unter einer für uns drei Meter zu niedrigen Brücke durch oder aber um mehrere kleine Inseln außen herum. Wir canceln das Tanken und füllen den Inhalt unserer beiden Reservekanister in den Tank. Damit kommen wir locker nach Bodø.

Festgemacht wird neben der „Aloha“ von Bärbel und Andreas aus Kappeln, die ich schon in auf der ersten Etappe in Hugesund getroffen habe. Ganz offensichtlich bin ich zu blöd zum korrekten Bezahlen der Hafengebühren über die „Go Marina“-App. Das habe ich zwar inzwischen schon einige Male gemacht, heute unterläuft mir aber ein teurer und leider nicht korrigierbarer Fehler.

Ich zahle die Hafengebühr versehentlich doppelt, einmal mit und einmal ohne inkludierten Strom. So sind rund 30 Euro ganz schnell verbrannt. „Nimm’s vom Erbe Deiner Kinder“, würde meine

Mutter sagen, die ja gestern beigelegt wurde. Bei dem Gedanken daran, dass ich ihr gestern nicht die letzte Ehre erweisen konnte, schnürt sich mir der Hals zu.



Alte und mutmaßlich schon baufällige Speicher in Svolveer

Anschließend machen wir einen Spaziergang in die „Hauptstadt der Lofoten“, mit 4.700 Einwohnern ein eher beschauliches Kleinst-Städtchen. Die Shopping-„Attraktionen“ befinden sich aller in unmittelbarer Nähe unseres Liegeplatzes. Ansgar macht sich auf den Weg in die „Magic Ice“-Ausstellung, wo bei einer Raumtemperatur von -7° Celsius wunderschöne Eisskulpturen in einem tollen Licht gezeigt werden. Die Ausstellung ist in einem ehemaligen Fischkühlhaus untergebracht, eine Kneipe gehört dazu. Praktischerweise wird hier Cross-Selling betrieben, den Drink bezahlt man gleich – obligatorisch – mit dem Eintritt in die Ausstellung.

Ich habe „Magic Ice“ schon vor vielen Jahren mit meiner Exfrau Ina gesehen und werde beim nächsten Besuch mit Jutta sicherlich nochmal hingehen.



„Downtown“ Svolvær

Auch beim hiesigen Schiffsausrüster – er sollte besser Netz- und Pilkerverkäufer heißen – finde ich wieder nicht den Schäkkel, den ich schon seit längerem suche. Dafür gibt es feuerverzinkte Schäkkel in allen Formen und Größen. Draußen stehen riesige Big-Packs mit flammenneuen Netzen, an denen es hier einen großen Verschleiß zu geben scheint. Auch Pilker gibt es bis zu 1.500 g, wahrscheinlich für Heilbutt und Riesendorsche...

Nachmittags läuft die „Seeadler“ ein und legt – wie gestern schon – gleich neben uns auf der gegenüberliegenden Seite des Schwimmstegs an.

Am späten Nachmittag bauen wir den Grill im Cockpit auf, im Backofen liegen schon eine ganze Weile die Folienkartoffeln. Dazu gibt es wieder einen Eisbergsalat mit Gurken und Tomaten. Der Eisbergsalat musste nun auch dringend weg.

Auf dem Grill brutzelt Sven marinierte Schweinekoteletts und Nackensteaks. Es wird ein leckeres Mahl. Beim Essen stellen wir übereinstimmend fest, dass wir auch kulinarisch auf dieser Etappe wirklich gut gelebt haben.

Die aktuelle Wettervorhersage für unseren Sprung nach Bodø sieht nicht gerade vielversprechend aus. Über dem Vestfjord liegt ein großes Schwachwindfeld, was da wohl auch noch zwei Tage liegen bleiben wird. Trotzdem gehen wir gutgelaunt um 23 Uhr auf die Kojen.

Mittwoch, 12.06.:

Als ich um sechs Uhr das erste Mal den Kopf aus dem Niedergang strecke, ist es sehr diesig, total bewölkt und – erwartungsgemäß – windstill. Als ich aus der Dusche komme, deren Steuerungselektronik ich fast den Krieg erklärt hätte (weil kein warmes Wasser kam), steht Guido vor dem Waschhaus, der gerade wohl dringende Geschäfte zu verrichten hatte. Wir beschließen, unsere beiden Crewkameraden schlafen zu lassen und gleich abzulegen, etwa anderthalb Stunden vor dem geplanten Auslaufen.

The screenshot shows the SEAMAN PRO 1.8.1 software interface. The top part displays a 'Streckenwetterreport' (Route Weather Report) for the trip 'Svølvær-Bodø' on Wednesday, June 12, 2024. It includes details like start time (07:15 LT), speed (6.0 kn), and distance (59.0 nm). Below this is a 'Törn-Einstellungen' (Tide Settings) section with options for 'aktive' (active) tide and 'Wetter Limits' (weather limits). A warning states: 'Achten Sie bitte auf zum Törn zeitlich passende Wetterdateien.' (Please pay attention to weather files that are time-appropriate for the trip).

The main part of the screenshot is a table with columns: Name, WP, Datum, Zeit (LT), Breite, Länge, Distanz, COG, SOG, TWD, TWS, Böen, AWA, AWS, Welle..., Dinnu..., Welle..., Strö..., Strö..., Luftdruck, Wetter, Temp..., Bede..., and Niede... The table contains 7 rows of data, representing different points along the route. Each row includes coordinates, distance, speed, and weather conditions (e.g., sun, clouds, rain). The bottom of the screenshot shows a Windows taskbar with the date and time: 09:55, 12.06.2024.

Windprognose von Wetterwelt für den Törn von Svølvær nach Bodø

Als wir zurück an Bord kommen, sind Ansgar und Sven aber auch schon wach. Ansgar setzt noch schnell Wasser auf, Guido nimmt schon das Stromkabel weg und kurz nach sieben läuft der Diesel. Noch im großen Hafenbecken versuche ich den Kompass zu kalibrieren, weil wir zwischen unserem Kurs über Grund und dem Kompasskurs seit Wochen eine erhebliche Abweichung auf dem Plotter haben. Das ist zwar nicht weiter schlimm, aber die an den Instrumenten angezeigten Windwerte, insbesondere aber die (berechnete) Windrichtung stimmt überhaupt nicht mit der Realität überein.

Die per „Trial and error“ durchgeführte automatische Kalibrierung über zwei Vollkreise bringt leider nicht den gewünschten Erfolg. Hier muss ich dann wohl doch mal erst im Manual nachlesen. Nach dem Auslaufen aus dem Hafen schmeißen wir den Hydrogenerator ins Wasser, um den von Sven und Guido (teil-)reparierten Laderegler zu testen. Leider ebenfalls ohne Erfolg, hier hat es wohl doch elektronische Bauteile und nicht nur die Leiterbahn auf der Platine erwischt.

Auch acht Seemeilen südlich von Svølvær regt sich leider kaum ein Lüftchen. Fünf Knoten aus Südwest sind nicht gerade erbaulich. Deshalb bleibt uns nichts anderes übrig als weiter zu motoren. Wenn Wetterwelt – wie fast immer – mit der Prognose richtig liegen sollte, können wir ab ca. 11 Uhr segeln. Sicherheitshalber halten wir ein paar Grad vor, um entweder früher anliegen oder aber schneller fahren zu können.

Tatsächlich setzen wir um zehn nach elf die Segel und kreuzen tapfer auf die von uns in der vergangenen Woche besuchte Insel Landegode zu. Abweichend von der etwas kürzeren „Plotter-

Route“, die die Navionics-Software vorgeschlagen hat, entscheiden wir uns Landegode nördlich zu runden, um nicht – im Windschatten der hohen Berge – auf der Ostseite zu „versauern“.

Eigentlich ein guter Plan, wenn er denn aufgegangen wäre. Statt einem Anlieger würde die „Planrealisierung“ nun eine Kreuz bedeuten, außerdem läuft uns bei nun etwa halber Tide auch noch ein Knoten Strom entgegen, der unsere Luvgeschwindigkeit massiv senkt. Zu allem Überfluss geht dann auch noch der Wind von 10 – 11 auf 7 – 8 Knoten zurück. „Was nicht passt, wird passend gemacht!“, deshalb fallen wir ab und passieren Landegode nun doch südlich, dafür aber auf dem Weg zur Nordostecke der Insel mit guten sieben, statt mit knapp fünf Knoten Fahrt über Grund. Die letzten neun Seemeilen bis Bodø motoren wir dann, finden die Hafentankstelle, füllen unsere Dieselvorräte bis zum Stehkragen wieder auf und ergattern sogar noch einen prima Liegeplatz an der Gästebrücke, relativ zentral gelegen.



Hafeneinfahrt von Bodö, im Hintergrund zwischen den Hafenuferbauten der Tower vom Flughafen

Direkt nach dem Anlegen setze ich die Nudeln für den Nudelauf auf, glutenfrei für Ansgar mit seiner Weizenmehl-Allergie und ein Paket normale Penne für den Rest der Mannschaft. Die Bolognese-Sauce hatte ich schon auf dem Weg (unter Maschine) gekocht. Auch das Überbacken erfolgt simultan, ein Auflauf im Backofen, der andere im Omnia. Tatsächlich wird alles aufgegessen, war offensichtlich nicht so schlecht...

Nach dem Abendessen benötige ich mal etwas Zeit für mich. Ich erkunde die recht guten Facilities im Hafen, erkundige mich nach Ausflugsmöglichkeiten zum Saltstraumen und laufe einfach mal ein paar Meter in der Nähe des Hafens.

Ach ja, etwas ganz Wichtiges habe ich vergessen:

Heute erhielt ich von Ben Tanis, meinem Rechtsanwalt in der Angelegenheit gegen den Voreigner meiner Baltic sowohl das Protokoll der letzten Gerichtsverhandlung, wie auch ein richterliches Schreiben, aus dem ich hier zitiere: „...teilt das Gericht bereits jetzt in Anknüpfung an die mündliche Verhandlung vom 05.06.2024 ... mit, dass angesichts der Zeugenaussagen feststehen dürfte, dass der Beklagte wesentliche Schäden an dem Segelboot vor Abschluss des Kaufvertrages verschwiegen haben dürfte...“

Da über den Schadensersatz für die von mir in die Baltic geleisteten Investitionen (in Höhe von rund 238 k €), die inzwischen in fünfstelliger Höhe angefallenen Zinsen und die Kosten des Verfahrens noch nicht gesprochen wurde, erwägt die Richterin nun erst einmal ein Teilurteil (auf Rückabwicklung des Kaufvertrages), bevor im nächsten Termin um den Schadensersatz gestritten wird.

Allerdings sieht mein Anwalt auch hier das Recht auf meiner Seite, weil ein Käufer bei Täuschung so zu stellen wäre, als hätte er den Kaufgegenstand nie erworben. Somit müsste nach unserer Auffassung auch hier jeder Cent erstattet werden und zwar OHNE Abzug für die Nutzung.

Dieses Schreiben in Verbindung mit den protokollierten Aussagen des Gerichtsgutachters und der beiden Zeugen, die ich in der Deutlichkeit auch nicht erwartet hätte, versüßt mir den Tag sehr.

Nach unserem Einlaufen in Bodø ist nun auch die Etappe 3 ohne größere Schäden über die Bühne gebracht worden. Eine Tasse und ein Getränkehalter stehen auf der Verlustliste, für letzteren baut der Verursacher Ersatz. Im Wesentlichen haben alle drei Mitsegler mehr oder weniger stark zum guten Gelingen der Reise beigetragen, wofür ich mich auch an dieser Stelle herzlich bedanken möchte. Es gab keinen offenen Streit und nur selten brauchte ich die Faust (in der Hosentasche) ballen.

Für die nächsten zwei Tage stehen nun Ausflüge zum Luftfahrtmuseum und zum Saltstraumen, sowie Riggcheck und Großreinschiff an. Insgesamt liegen für diese Etappe mit dem heutigen Tag 469,4 Seemeilen in unserem Kielwasser, was auf die Tage seit unserer Abfahrt in Trondheim bis zum Einlaufen in Bodø einem Tagesschnitt von 52 Seemeilen pro Tag auf dem Wasser ausmacht. Insgesamt wurden auf dieser Fahrt (Etappe eins bis drei) nun schon 1.391,4 Seemeilen zurückgelegt.

Ich bin happy...

Donnerstag, 13.06.:

Nach dem Frühstück erledigten wir zunächst den turnusgemäßen Riggcheck, alles in Ordnung. Danach machen wir uns auf den 2,3 km langen Weg zum Luftfahrtmuseum. Die beiden großen Hangars beinhalten je eine beeindruckende Ausstellung von der zivilen und militärischen Fliegerei in Norwegen vom Beginn bis zur aktuellen Zeit.



Abgestürzter deutscher Heinkel-Bomber aus dem zweiten Weltkrieg, der erst 1984, also nach rund 40 Jahren per Zufall in der norwegischen Pampa gefunden und geborgen wurde.

Ich bin zwar nun schon zum dritten Mal in diesem Museum gewesen, es hat mich aber auch heute wieder sehr beeindruckt. Unbedingt sehenswert!

Als wir am Nachmittag an Bord zurückkommen, sind wir ziemlich platt. Ansgar muss trotzdem schon mit seinem Reinschiff-Anteil beginnen, er ist für das Putzen der Edelstahlteile und (am Freitag) für das Putzen des Bades zuständig.

Außerdem läuft die „Vellamo“ aus Bremen ein, die ich schon kurz vor Ålesund auf dem Wasser gesehen habe. Wir verholen ein Schlauchboot, damit die „Vellamo“ hinter uns passt. Es gibt einen sehr netten Smalltalk zwischen mir und Martin, dem sehr netten Skipper dieser Swan 48.

Am Abend lädt mich die Mannschaft ins Restaurant „Egon“ – eine Kette, die es auch in Trondheim gab – zum fürstlichen Abendessen ein. Vorweg gibt es eine gemischte TexMex-angehauchte Vorspeisenvariation und zum Hauptgang Dorschfilets bzw. ein leckeres Entrecote. Aufgrund der gepfefferten Bierpreise trinken wir alle nur Softdrinks dazu, danach werden die dezimierten Bierbestände an Bord dezimiert, wobei ich mich aber zurückhalte. Wenn ich mich nicht verzählt habe, hatte ich in den letzten zwei Wochen drei Dosen Tuborg und zwei Lofot-Pils vom Fass getrunken und auch die „Hartgas-Bestände“ kaum angefasst.

Um halb zwölf gehe ich auf die Kojе, die Crew tagt noch etwas länger.

Freitag, 14.04.

Für heute steht Großreinschiff an und unter Deck an. Ansgar putzt den WC-Raum, Guido und Sven machen das Teakdeck, ich nehme mir die Pantry gründlich vor. Unglaublich, was sich in den letzten zwei Wochen für ein Fettfilm auch den Schiebetüren und vor allem in den Führungen der Türen in den Pantryoverschränken gebildet hat, vermutlich, weil einer der Köche nicht konsequent das Kombüsenluk beim Kochen aufgemacht hat.

Der völlig zugeeiste Kühlschrank wird mit Hilfe eines Heizlüfters abgetaut und wird, wie auch der Herd und seine Mulde gründlich gereinigt. Während der Kühlschrank abtaut, telefoniere ich kurz mit Malte Steckmest, um mal nachzuhören, ob H&S Lust auf mein „Neubauprojekt“ hat. Malte hat das noch nicht detailliert mit seinem Bruder Hauke besprochen, Interesse scheint aber vorhanden zu sein. Wir vereinbaren, dass wir nach meinem Urlaub mal ein längeres Gespräch darüber führen. Er meint jedoch, dass das Boot realistisch nicht vor der Saison 2027 fertig werden würde.

Danach gehen wir gemeinsam zum Supermarkt und kaufen für rund 200 Euro für die nächste Etappe ein. Alle Schränke sind wieder voll, wir können somit gleich am Sonntagmorgen auslaufen, wenn die Windverhältnisse es zulassen.

Am Nachmittag fahren wir per Bus zum Saltstraumen, dem angeblich stärksten Gezeitenstrom der Welt. Wir hätten die Fahrt auch per RIB machen können. Mit über 100 Euro pro Nase war uns der Spaß aber zu teuer. Die Hinfahrt erfolgt mit dem „Bimmelbus“, gefühlt alle 500 Meter hält das Ding an. Tatsächlich waren es aber „nur“ 28 Haltestellen, bis wir an der Ostseite der Brücke über den Saltstraumen aussteigen.



Die Dorfkirche von Saltstraumen...

Zu Fuß geht es nun weiter über die Brücke und wieder zurück. Auch wenn wir heute bei Nipptide lediglich sieben Knoten Strom in der Enge sehen, ist es doch beeindruckend, wie unvollstellbare Wassermengen durch zwei sehr enge und an den Rändern untiefe Rinnen gepresst werden. Bei Springtide setzt der Strom hier mit mindestens zehn Knoten, eine halbwegs seriöse Quelle aus unserer Bordbibliothek spricht sogar von maximal zwanzig Knoten (!!!).



Der „schwächere“ Arm des Saltstraumen mit wunderschönem Hinterland.

Eine Stunde später sitzen wir wieder im Bus der Linie 200, die uns mit nur fünf oder sechs Stopps wieder ins Zentrum von Bodø bringt. Heute Abend revanchiere ich mich bei Sven und Guido mit einer Einladung zu „Pepe’s Pizza“ mit zwei riesigen Pizzen für die tolle Unterstützung in jedweder Hinsicht auf dieser Etappe. Es war mir eine große Freude, mir diesen beiden supertollen Jungs zu segeln. Blöd, dass Guido selber ein vergleichbar schönes Boot hat.



Sven und sein Vater Guido vor unseren Mega-Pizzen.

Samstag, 15.04.:

Schon um viertel vor sechs stehe ich auf und koche meinen (ehemaligen) Mitseglern einen starken Kaffee, damit insbesondere Sven schnell auf Betriebstemperatur kommt. Um viertel nach sechs machen sich die beiden zu Fuß auf den Weg zum Flughafen, ich zum Servicegebäude, um die Bettwäsche erst zu waschen und dann in den Trockner zu befördern.

Unter Deck ist jetzt wieder mal ein ziemliches Umstauen erforderlich, weil ich wieder von achtern ins Vorschiff umziehe, was ich in den nächsten zwei Wochen mit Jutta teilen werde. Rein vorsichtshalber bringt sie selbst einen Satz Bettwäsche mit, weil sie mir im letzten Jahr immer wieder mal die 2 x 2 Meter große Bettdecke weggezogen hat, was bei den kalten Nächten schnell zu einer Erkältung führen kann.

Blöderweise komme ich erst zehn Minuten nach Ende des Programms der Waschmaschine zurück ins Servicegebäude und muss feststellen, dass die Türentriegelung der blöden Maschinen nicht ohne erneutes Bezahlen von je 50 Kronen möglich ist. Für die Nutzung der Wäschetrockner sind nochmals je 50 Kronen nötig, insgesamt kosten mich zwei Maschinen mit Trockner nun also 300 NOK, rund 26 Euro. Ärgerlich...

An Bord wird zunächst weiter umgestaut, meine Tabakvorräte wandern ebenfalls ins Vorschiff, wo im Schrank hinter dem Ankerkasten einige Tropfen Salzwasser auf dem Zwischenboden des Schrankes stehen. Irgendwo scheint die Ankerwinde in der Decksdurchführung zu lecken, die Ursache des Problems kann ich jedoch nicht wirklich lokalisieren.

Nach dem Umstauen und Beziehen der Vorschiffskoje werden auch die Proviantlasten nochmal sortiert. Anschließend fahre ich mit dem Fahrrad in die Stadt, um noch Frischproviant zu kaufen, den wir in den nächsten Tagen benötigen werden.

Der Blick auf die aktuelle Wetterlage verspricht für die nächsten Tage sehr schwachen Wind aus unterschiedlichen Richtungen (Windy meint überwiegend aus südlichen Richtungen, Wetterwelt prognostiziert überwiegend nördliche oder umlaufende Winde). Ab Donnerstag könnte es im nördlichen Teil der Lofoten und Vesterålen Starkwind mit Böen um die 30 Knoten geben.

Wenn wir Tromsø erreichen wollen – und das war und ist ja das eigentliche Ziel dieser Sommerreise gewesen – müssen wir möglichst schon am Mittwoch ankommen. Ich suche mir im Havneguiden ein paar Häfen auf dem Weg nach Norden aus, die ich noch nicht besucht habe und beschließe durch den Tjeldsund nach Norden und auf dem Rückweg erst durch den engen Raftsund zu fahren.

Um zehn nach acht meldet Jutta, dass sie in Bodø gelandet sind und nun auf das Gepäck warten. Ich rechne damit, dass die Beiden gegen viertel vor neun an Bord ankommen. Nach dem Einladen des Gepäcks gehen wir dann bei „Egon“ zum Essen.

Sonntag, 16.06.:

Jutta und ich verpennen erstmal gründlich. Statt um sechs Uhr – wie geplant – auszulaufen, werde ich erst um zehn nach sechs überhaupt wach. Jutta möchte noch schnell duschen und ist tatsächlich fix wieder da, um viertel vor sieben legen wir ab.

Die Kombination aus aufländigem Wind und Radeffekt des Propellers sorgt dafür, dass sich beim Vorwärtsfahren die Fender nach oben schieben und wir leicht an der Holzkante des Steges längs-schrammen. Die Macke ist etwa einen Meter lang, zum Glück aber nicht tief und lässt sich schon unterwegs mit Schleifpaste beseitigen. Das Finish mit feinerer Politur mache dann im Hafen.

Kurz hinter der Hafenausfahrt weht eine leichte Brise aus Ostnordost mit acht Knoten, das wäre gut segelbar. Also schnell erst das Groß gesetzt und die Genua ausgerollt. Leider kommen wir schon nach zehn Minuten in die Abdeckung eines hohen Berges. Erst ist der Wind weg, dann kommt er mit fünf Knoten von Backbord und eine Minute später wieder von Steuerbord. Es hat leider keinen Sinn mit dem Segeln, also rollen wir die Genua wieder weg, lassen das Groß aber stehen und motoren mit Generalkurs 012° nach Norden. Bis Hamarøy sind es etwa 56 Seemeilen, auch die aktuelle Prognose von Wetterwelt spricht für Flaute – und zwar bis Tromsø!

Um 09:00 Uhr kommt wieder eine kleine Brise, die uns mit acht Knoten Wind bei brettdichten Schoten und viereinhalb bis fünf Knoten Fahrt in die richtige Richtung schiebt. Leider hält auch diese Brise nicht lang, aber was nützt es?

Um 16:30 machen wir in Skutsviken auf der Insel Hamarøya fest. Ein kleiner, eher langweiliger Hafen, dafür mit einem Hafengeld von 250 Kronen - inklusive Strom und Wasser – recht günstig. Es gibt einen SB-Landhandel, wo es keine Bedienung und keinen Kassierer gibt. Zum Glück brauchen wir nichts, andernfalls hätte man sich erst irgendeine App runterladen und sich registrieren müssen. So viel Fortschritt mag ich dann doch nicht.

Duschen gibt es nur auf dem Campingplatz und auch eine Mülltonne ist ein gutes Stück weit entfernt. Dafür ist es (vom Motorbootfahrer vor uns mit lautem Fernsehen an Bord mal abgesehen) sehr ruhig hier. Als Übernachtungsstopp ist Skutsviken allemal zu empfehlen.

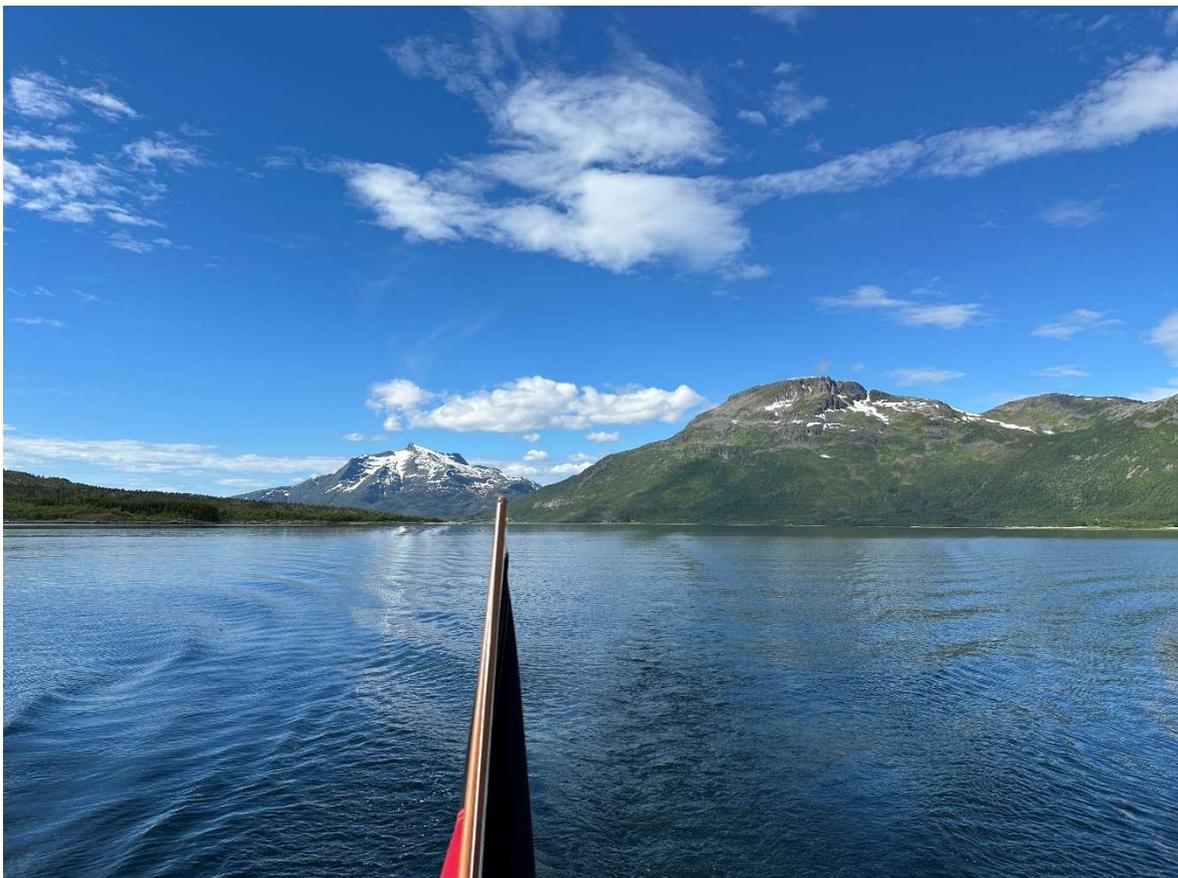
Zum Abendessen will ich Frikadellen mit einer Sauce mit Champignons und Paprika machen. Leider fallen die Frikadellen auseinander, deswegen gibt es eine „Hackfleischpfanne mit Paprika und Pilzen“, dazu Penne. Die Crew schlägt tüchtig zu, muss also ganz lecker gewesen sein.

Schon um zehn Uhr gehen wir auf die Kojen, weil es morgen schon um vier Uhr in der Frühe losgehen soll.

Montag, 17.06.:

Um viertel vor vier schälen wir uns aus der Koje und legen um zehn nach vier ab. Wie erwartet und vorhergesagt ist es wieder ziemlich flau. Von viertel vor sechs bis halb acht gibt es flotte Fahrt unter Segeln. Zunächst hoch am Wind, dann mit halbwinds und später mit raumer, leider schon wieder abflauer Brise geht es mit Kurs 035° auf den Tjeldsund zu.

In dem sehr schönen und fast dreißig Seemeilen langen Sund gibt es ebenfalls kein Wind. Kurz vor dem nördlichen Ausgang ertönt laut ein Nebelhorn hinter uns. Es ist ein (ausweichpflichtiger) Frachter, der uns mit neun Knoten Fahrtüberschuss überholt. Warum er Schallsignale gegeben hat, ist mir unverständlich...



Im Tjeldsund...



Um 14:40 Uhr legen wir im Stadthafen von Harstad an. Schon beim Anlegen sehe ich einen Frisör direkt am Hafen. Im Gegensatz zu unserer deutschen Heimat haben die Friseure hier am Montag geöffnet, dazu aber meist am Samstag geschlossen. Die Friseurin bedauert mir keinen Termin anbieten zu können, verweist aber auf die vielen Kollegen in der Stadt. Auch bei den nächsten vier Friseurgeschäften geht heute nichts mehr, aber beim sechsten habe ich Glück. Die junge und sehr charmante Friseurin ist – vielleicht ist das eine „Berufskrankheit“ ein wenig neugierig und fragt mir Löcher in den Bauch, erzählt aber auch selbst viel von sich und ihrer Familie.

Der Grund für den Andrang bei den Frisuren ist, dass wohl gerade Zahltag in Norwegen war. Für den ganz gut geratenen Kurzhaarschnitt (ohne Haarwäsche) muss ich stolze 52 Euro bezahlen, das Dreifache von dem, was zu Hause beim preiswerten Friseur fällig wäre. Trotzdem bin ich zufrieden und kurzweilig war es auch.



Altstadt von Harstad

Zurück an Bord mache ich mich an die Routenplanung für die nächsten Tage. In Bodø hatte mir Davide, ein netter Franzose von den Pottwalen in Andenes erzählt, die man angeblich nicht verfehlen kann. Der Skipper von der „Vellamo“ bestätigte das. Da keiner von uns jemals einen Pottwal in freier Wildbahn gesehen hat, wäre das ein Highlight auf dieser Reise.

Wir hätten die Möglichkeit erst nach Tromsø und dann nach Andenes zu fahren oder umgekehrt. So wie es – immer noch – aussieht, ist es sinnvoll morgen nach Andenes und am Mittwoch nach Tromsø zu fahren, beides überwiegend unter Motor, bei schwachem Wind und wenig Welle.



Straßencafé in Harstad...

Zuerst nach Tromsö und dann nach Andenes birgt das hohe Risiko am Donnerstag und/oder Freitag mehr als 30 Knoten Wind und mehr als zwei Meter Welle zu bekommen. Bei der ersten Variante werden wir am Mittwoch voraussichtlich etwa 35 – 40 mm Regen über den Tag bekommen. Eine schwierige Entscheidung, letztlich entscheiden wir uns einstimmig für die Variante 1, mit Auslaufen morgen um 05:00 Uhr.

Zum Abendessen gibt es die Reste von gestern, die immer noch eine sehr anständige Portion, diesmal mit Käse überbacken, hergeben.

Dienstag, 18.06.:

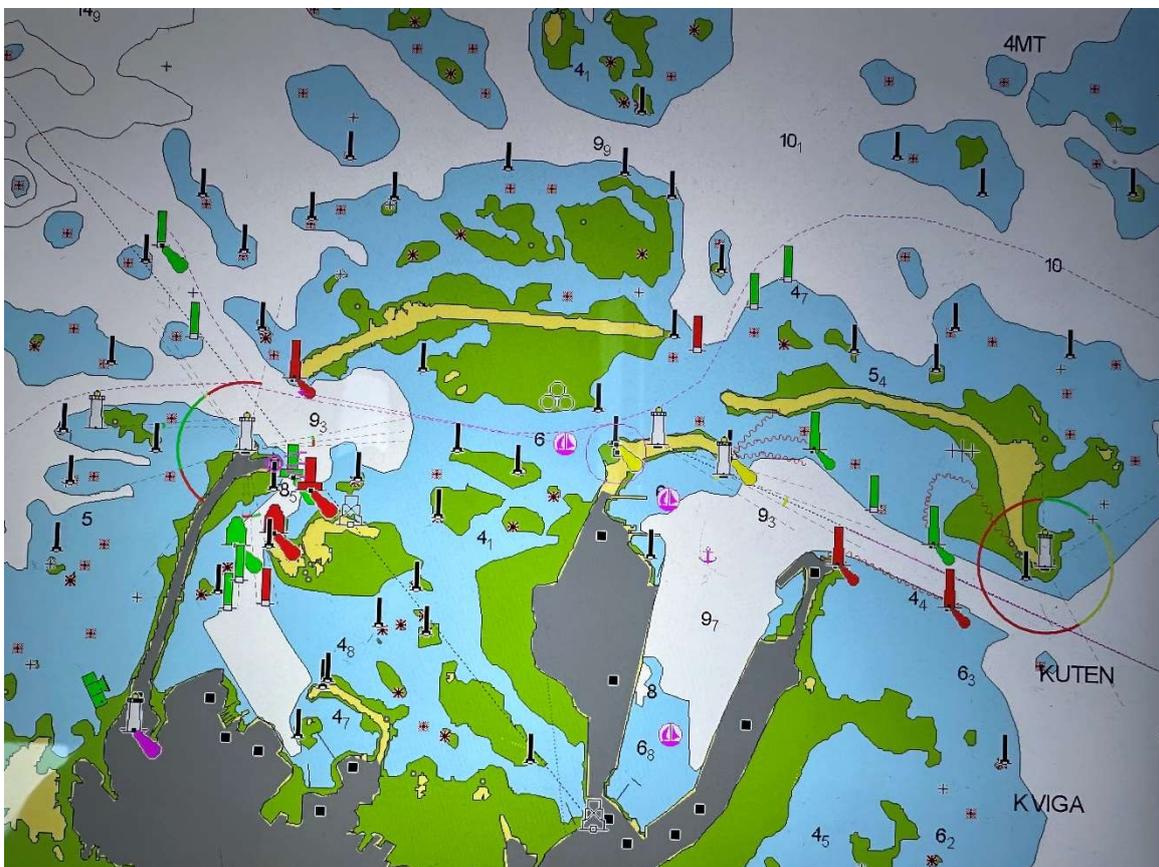
Was für ein Scheißtag!!! Um 04:30 schellt der Wecker, laut und unbarmherzig. Also raus aus den Federn, für „Whale-Watching“ kann man ja auch mal früh aufstehen. Das Ablegen klappt problemlos. Etwa vier Meilen nach dem Hafen checke ich – gerade noch rechtzeitig – die Route und sehe, dass wir – wenn wir nicht quasi sofort rechts abbiegen – auf eine Brücke ca. 2 sm voraus zufahren würden, die nur 12 Meter hoch ist. Leider neun Meter zu niedrig!

Eigentlich macht die Navionics Routenplanung (Dock-to-Dock-Funktion) keine so groben Fehler. Die Prüfung der Bootsdaten bestätigt, dass ich die Masthöhe korrekt mit 21 m eingegeben hatte. Glücklicherweise hatte ich VOR dem Abzweig nochmals nachgeschaut.

Von neun bis zwölf habe ich Freiwache und lege mich ins Vorschiff auf die Koje. Als ich wachwerde und aufstehe spüre ich schon, dass es eigentlich segelbaren Wind gibt. Tatsächlich haben Stefan und Jutta wohl auch überlegt, die Segel zu setzen, wollten aber wohl meinen Schlaf nicht stören.

Da der Wind schon recht raum einfällt, würde ich nun – weil der Wind regelmäßig auch wieder einschlafen soll – nur die Genua setzen. Stefan möchte auch noch das Groß dazu, was die Genua natürlich abdeckt. Etwas eingerollt und nach Luv ausgebaumt geht es dann einigermaßen, leider nur für eine Stunde.

Wir sind mittlerweile schon so nah an Andenes ran gekommen, dass wir nun überlegen müssen, wie wir das mit unserem „Whale-Watching“ wohl am besten anstellen. Auf jeden Fall müssen wir uns erstmal um oder durch einen Haufen übler Steine kämpfen oder aber einen Umweg von ca. fünf Meilen um das unreine „Gemüse“ machen. Ich entscheide mich aus Vorsicht für den Umweg, was Stefan nicht passt. Er meint, dass es ja eine betonnte Route geben würde.



Hafensituation in Andenes: Flachs überall zwischen West- und Osthafen...

Ich komme ihm ein Stück entgegen und stecke eine neue Route ab, die kürzer ist als mein „Idealweg“, dafür weniger riskant, aber etwas länger als der ganz innere Weg, den Stefan präferiert hätte. Darüber bekommen wir Streit, der in beidseitigem Schweigen mündet.

Am Bleik-Canyon, einer ganz berühmten Stelle für das Beobachten der bis zu 20m langen und bis zu fünfzig Tonnen (!!!) schweren Pottwale, fahren wir an die Stelle, wo vor einer Weile noch zwei Whalewatch-Schlauchboote gelegen haben, schalten die Maschine ab und lassen uns treiben. Nach anderthalb Stunden und einigem Hin- und Herfahren geben wir auf und laufen nach Andenes zurück. Immerhin können wir auf diesem Schlag wenigstens noch ein Stück segeln. Wir finden weder im West- noch im Osthafen einen akzeptablen Liegeplatz.

Ich hadere mit meiner Entscheidung, überhaupt nach Andenes gefahren zu sein, wo man die Pottwale angeblich gar nicht verfehlen kann. 30 Meilen Umweg, Streit mit Stefan, keinen Liegeplatz und auch keine Wale! Immerhin können wir im Osthafen von Andenes Diesel bunkern, was wir auch tun.

Wegen der miserablen Liegeplatz-Situation entscheide ich mich, den ohnehin schon langen Schlag nochmals um gute 20 sm zu verlängern, um nach Hamn zu kommen. Hier sieht es laut Hafenhandbuch nicht nur sehr schön, sondern auch ruhig und gemütlich aus. Wie – fast – immer müssen wir auch jetzt wieder motoren. Ätzend!

Auf dem Weg beginnt Jutta mit dem Kochen, muss aber schnell aufgeben, weil sie schon seit ein paar Stunden leicht seekrank ist. Also übernehme ich die Spaghetti Carbonara, die mit Appetit vertilgt werden.

Um viertel vor neun am Abend laufen wir in Hamn ein. Ein superidyllischer Naturhafen, von allen Seiten geschützt. Leider bekommen wir für unsere 280 Kronen Liegegeld weder Frischwasser an unserem Steg, auch die sonstigen laut Havneguiden verfügbaren Facilities fehlen gänzlich. Keine Dusche, keine Waschmaschine, nichts! Dafür stehen an den Verschraubungen der Schwimmstegteile die Schrauben mitten in der Lauffläche um bis zu fünf Zentimeter raus, einige Stegteile werden offenbar durch Spanngurte zusammengehalten.

Auch wenn der Streit von heute zum Glück erledigt ist, gehe ich um halb elf etwas gefrustet in die Koje...



Ruhig und gemütlich: Der Hafen von Hamn...



Hafen von Hamn....



Mittwoch, 19.06.:

Heute geht der Wecker erst um viertel nach sechs, Auslaufen ist für 07:00 Uhr terminiert. Vorher noch schnell den Müll weggebracht, immerhin gibt es 400 m vom Liegeplatz entfernt einen großen, stinkenden Müllcontainer.

Wir kommen pünktlich los, wieder einmal komplett ohne Wind. Der Windex im Mast dreht sich immer wieder langsam um seine eigene Achse, die Windanzeige zeigt einen halben bis maximal zwei Knoten Wind an.

Nach etwa fünf Seemeilen haben wir alle Untiefen passiert und laufen nun flott an der Nordwestseite von Senja entlang. Inzwischen hat der Wind etwas aufgefrischt und kommt aus Südwesten. Bei sechs Knoten Fahrt unter Maschine haben wir fünf Knoten scheinbaren Wind, das würde höchstens für dreieinhalb Knoten Fahrt durchs Wasser reichen.

Um halb elf versuchen wir es dann doch kurz mit dem Segeln, kriechen aber überwiegend nur voran. Lediglich in den Böen steht selten mal eine 5 vor dem Komma des Speedometers, im Mittel sind es dreieinhalb bis höchstens vier Knoten. Da wir möglichst noch vor dem großen (vorhergesagten) Regen in Tromsø ankommen möchten, entscheiden wir uns schweren Herzens erneut für das Motoren in dem relativ engen Sund zwischen Kvaløya und Senja kommt ohnehin nicht mehr viel Wind an. Um halb zwölf sind es noch 27 Seemeilen bis Tromsø.

Ein paar Meilen südlich von Tromsø müssen wir noch den Rystraumen passieren, wo uns bei halber Tide der Strom mit zunächst anderthalb, in der Spitze sogar mit dreieinhalb Knoten „entgegenbläst“. Jutta ist ein wenig aufgeregt.

Um 16:30 Uhr legen wir in Tromsø im Yachthafen an, müssen aber feststellen, dass wir an diesem Liegeplatz nicht bleiben dürfen. Als wir nach einem kleinen Inspektionsgang nach anderen Liegeplätzen wieder zum Boot zurückgehen, fällt mir eine Horde zwölf-bis vierzehnjähriger Jungs auf, von denen der „Rädelsführer“ auf ein Motorboot steigt, zu dem er offensichtlich nicht gehört.

Als die anderen sehen, dass ich ihnen (zufällig) folge, nehmen sie erst gemächlich, dann immer schneller Reißaus und gehen in die Richtung von unserem Liegeplatz. An einem anderen Boot machen sie wieder halt, greifen sich ein auf dem Steg gelagertes Dinghy und werfen es ins Wasser.

Von mir zur Rede gestellt, behaupten die kleinen Mistkerle zuerst, dass das Dinghy sei Ihr Eigentum, ziehen sich aber alle sofort die Kapuzen über und gehen weg. Das Schlauchboot schwimmt im Hafen, zum Glück ist der Wind auflandig und wir können es bergen und auf den Steg legen. An dem Boot steht eine Handynummer, die ich anrufe, um den Eigentümer zu verständigen. Leider geht keiner ran.

Eine Weile später bekomme ich eine SMS, dass ich doch bitte über WhatsApp anrufen möge, was ich dann auch mache. Der Norweger bedankt sich mehrfach für mein couragiertes Einschreiten, wir helfen ihm sein Beiboot wieder zum Boot zu bringen. Fiese, kleine Verbrecherbande!!

Nachdem nicht nur der „Höhepunkt“, sondern auch der nördlichste Punkt des Sommertörns 2024 erreicht ist und schon 1.651 sm im Kielwasser der „Kialoa“ liegen, lade ich Jutta und Stefan zum Bergfest ins Restaurant „Kaia“ am Hafen ein, wo ich mit Jutta schon vor 15 Monaten Walsteaks gegessen habe.



Mit vermurmelten Gesichtern macht sich die kleine „Verbrecherbande“ vom Acker...



Walsteaks im Restaurant „Kaia“ zum Bergfest der Reise...

Diesmal gibt es auch zwei Bier vom Fass und einen Nachtsch dazu. Lecker!

Ich bin froh und dankbar, dass der Törn bis jetzt ohne Grundberührung auf einer der vielen passierten Untiefen und auch ohne weitere Schäden an Schiff und Crew verlaufen ist. Vom „Ausbooten“ von Bruno auf der ersten Etappe mal abgesehen, ging bisher alles weitgehend glatt

über die Bühne. Ich hoffe, dass das auch auf der übermorgen beginnenden Rückreise so bleiben wird.

Bedauerlich ist, dass es selbst in Tromsø und trotz 380 Kronen Liegegeld pro Tag nichtmal eine Toilette, geschweige denn Duschen und Waschmaschinen für Segler gibt. Die Norweger scheinen alle in den Häfen zu kacken und lediglich zu Hause zu duschen. Baden kommt auch nicht in Frage, mit aktuell 12,3° Celsius lädt der Nordatlantik kaum zum Plantschen ein...

Donnerstag, 20.06.:

Jutta geht um kurz nach sieben los und holt Brötchen in der „Backstube“, einer Bäckereikette mit sehr offensichtlich deutschem Ursprung. Der Skipper nimmt währenddessen eine Dusche im Cockpit und macht sich anschließend Gedanken um die nächsten Schläge auf dieser Etappe. Hierbei werden die Interessen der gesamten Crew in den Vordergrund gestellt. Heraus kommt eine Mischung aus kleinen verschlafenen Nestern, die in erster Linie als reine Übernachtungsstopps für gut befunden wurden und ein paar etwas belebtere (Klein-)Städte, die ein paar Sehenswürdigkeiten bieten.

Morgen wollen wir gegen 13 Uhr mit dem ersten ablaufenden Wasser aufbrechen und nach Finnsnes fahren. Der Wind wird in jedem Fall aus Südwesten, also von vorn kommen, womit schon wieder klar ist, dass wir zumindest den überwiegenden Teil der Strecke (weil zum Aufkreuzen zu eng) unter Maschine laufen müssen.

Dann gehen wir gemeinsam ein gutes Stück am Hafen entlang bis zur Polaria-Ausstellung, an der alten Universität vorbei und durch die Fußgängerzone zum Boot zurück. Auf dem Weg zurück zum Schiff kaufen wir noch im EuroSpar-Supermarkt ein, der sehr viel besser sortiert ist als ALLE bisher in Norwegen von mir besuchten Supermärkte. Gefühlt ist allerdings auch der Preis nochmals höher.



Ein Schild vor der Polaria-Ausstellung macht deutlich, wie weit nördlich wir uns momentan aufhalten. Wir sind nördlich von Island und nur noch 1.200 sm südlich vom Nordpol...



Schöne alte Geschäftshäuser an der Storgata in Tromsø

Am Nachmittag muss ich eine Bürophase einlegen, um zwei aktuell von meinen Anwälten eingegangene Schriftsätze zu kommentieren. Dabei beeindruckt mich erneut die Wortwahl uns vor allem die unverschämte Lügerei meiner Streitgegner bzw. deren Anwälte. Da wird im alten Schriftsatz behauptet, dass die Beklagte von einer Sache keine Kenntnis hatte, im nächsten dann das Gegenteil. Selbst sonnenklare Fakten werden abgestritten.

Nachdem ich mich darüber zu Dreck geärgert habe und beide Schriftsätze kommentiert habe, geht es wieder zur Navigation zurück. Ich plane noch ein paar Alternativ-Schläge auf dem I-Pad und kopiere dann alle wahrscheinlichen Routen für den Rest dieser Etappe auf beide Plotter, wo diese dann noch von den SD-Karten in den Arbeitsspeicher geladen werden müssen.

Als ich mit allem fertig bin ist es 17:00 Uhr. Schon den ganzen Tag ist mir kalt, obwohl unter Deck die Heizlüfter laufen. Hoffentlich werde ich nicht krank. Stefan fängt an ein asiatisches Gericht mit Hähnchenfilets, diversem Gemüse und Reis zu kochen. Ich freue mich drauf...

Freitag, 21.06.:

Der längste Tag des Jahres empfängt uns unfreundlich. Es regnet fast die ganze Nacht durchgehend und auch der Morgen ist nass, grau und trist. Für heute prognostiziert Wetterwelt viel Regen und Temperaturen von höchstens 11° Celsius. Willkommen Sommer!



Der graue Himmel passt gut zu meiner heutigen Stimmung...

Die Stimmung zwischen Jutta und mir ist unterkühlt, es herrscht Funkstille. Heute Morgen hatte sie mich gefragt, was mir im Kopf herumgeht. Als ich darauf geantwortet habe, dass mir einige Aussprüche von ihr - die sie mir auf dem Weg von Andenes nach Hamn an den Kopf geworfen hat - zu schaffen machen, gab es erneut Angriffe. Ich hätte besser gar nicht oder nicht wahrheitsgemäß geantwortet...

Die wirklichen Gründe liegen sicher tiefer und mir ist auch bewusst, dass ich wohl einen Teil zu der schlechten Stimmung beigetragen habe. Mich belastet es jedenfalls und vermiest mir die Stimmung. Einfach tüchtig „Wegatmen“; aber auch das hilft nur bedingt.

Glücklicherweise können wir heute ausschlafen und müssen nicht so früh in die garstige Welt außerhalb der Kajüte. Hochwasser ist in Tromsø um 13:50, am Rystraumen um 13:24 Uhr Hochwasser. Ich möchte gern bei annähernd Stillwasser am Rystraumen sein, um im Sund zwischen Kvaløya und dem Festland mitlaufenden Strom und im Sund zwischen Senja und dem Festland nach Finnsness noch keinen starken Gegenstrom zu bekommen.

Mal sehen, ob der Plan aufgeht, weil er nur auf Intuition beruht. Sämtliche verfügbaren Revierinformationen zum Strom sind nur auf nowegegisch, mit dem ich auf Kriegsfuß stehe und

der kostenpflichtigen „Admiralty TotalTide“-Software vertraue ich nicht. Trotzdem habe ich sie bei der heutigen Routenplanung zu Rate gezogen und habe mich erneut geärgert.

Pünktlich um 12:30 Uhr legen wir in Tromsø ab und begeben uns auf die Reise nach Südwesten. Mit uns legt ein kleinerer Kreuzfahrer, die „World Voyager“ aus Madeira ab, die ebenfalls durch den Ryastraumen fahren wird.

Das Abendessen gibt es heute unterwegs. Von der letzten Etappe hatten wir noch vier lächerlich kleine Nackensteaks à zirka 100 g, dazu Bratkartoffeln und Salat. War keine kulinarische Meisterleistung von mir, aber immerhin essbar. Morgen wird Jutta dann ein vegetarisches Nudelgericht servieren.

Um 19:00 Uhr machen nach knapp 40 Seemeilen in der Gisund-Marina in Finnsnes zunächst an der Tankstelle fest und füllen mal wieder 47 Liter Diesel nach. Das Verhältnis zwischen gesegelten und motorten Meilen wird immer schlechter. Auch für morgen sieht es miserabel mit dem Wind aus. Die Prognose von heute Abend für die nächsten zwei Tage sagt Schwachwind aus Südwest voraus, morgen sollen es in Böen maximal 7-9 Knoten werden...

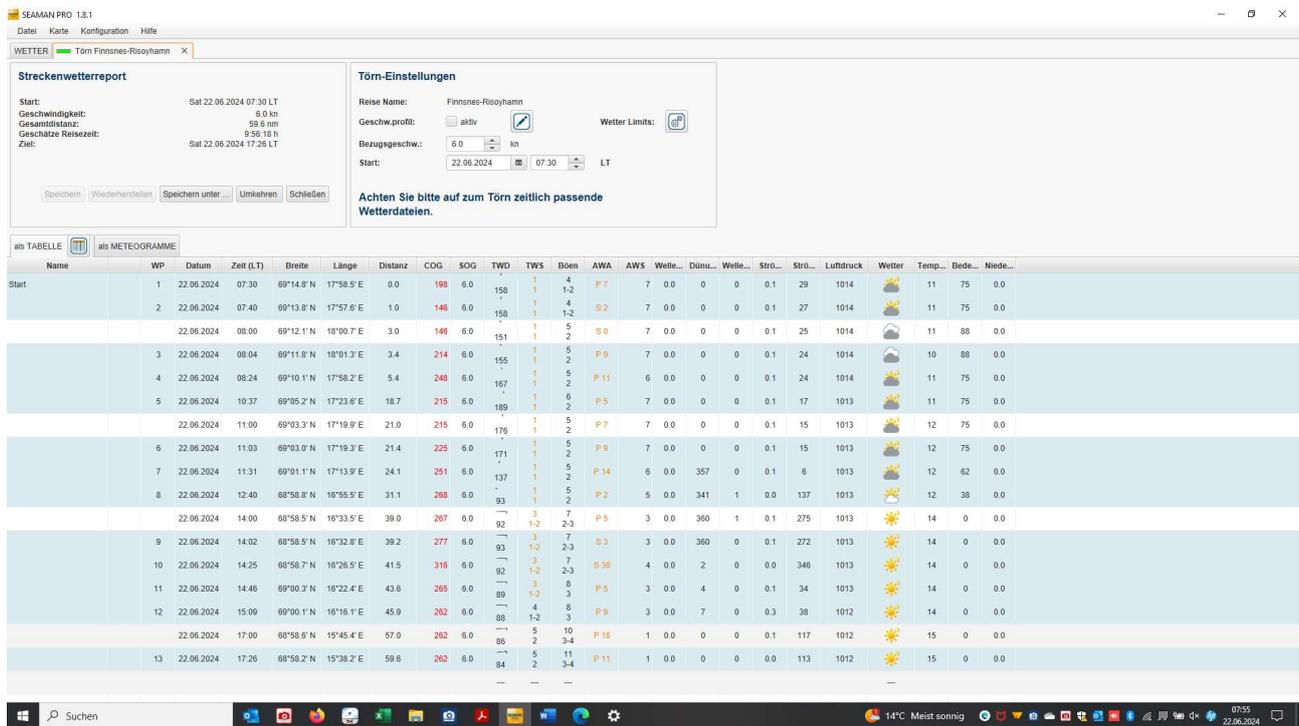
Etwas positives gibt es aber doch zu berichten. In Gisund gibt es nicht nur saubere Toiletten und Duschen, sondern auch eine Waschmaschine und einen Wäschetrockner, die ich gut gebrauchen kann. Beim vielen Regen in den letzten Tagen konnte die Bordwaschmaschine nicht zum Einsatz kommen. Aber auch das soll morgen angeblich besser werden. Sonne und immerhin 13 – 14 Grad sind angesagt.



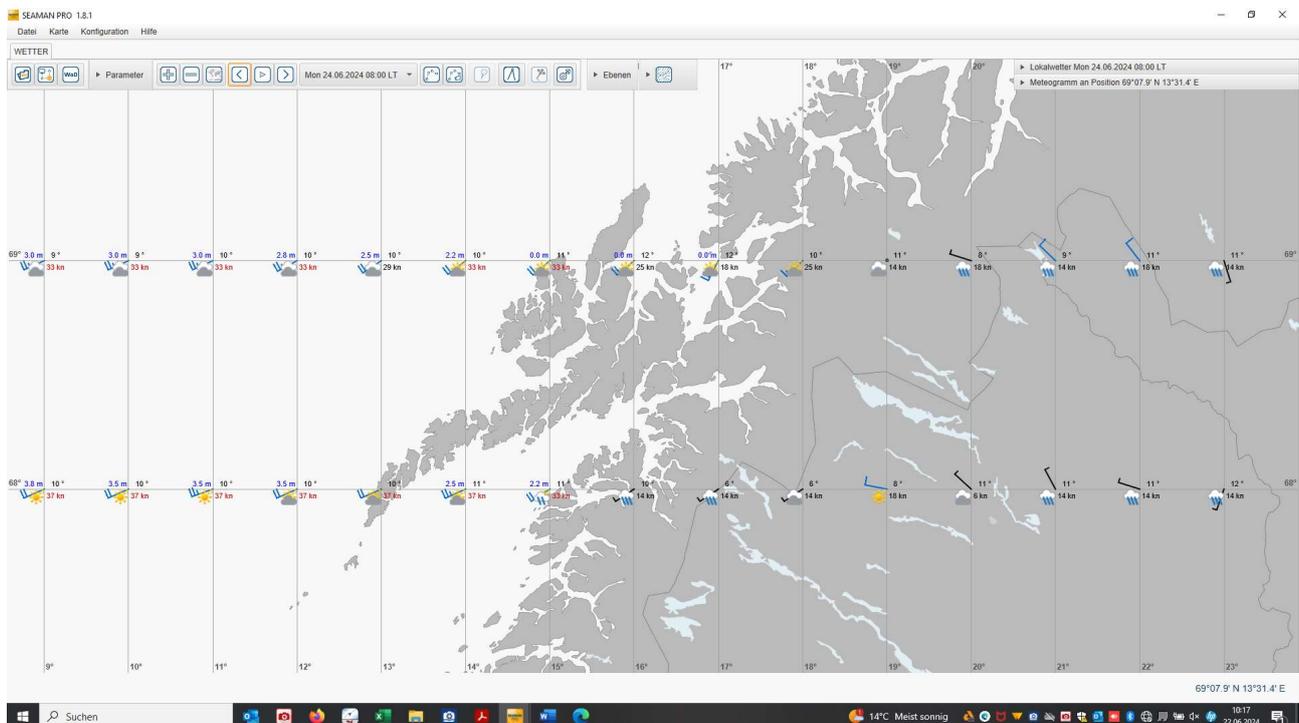
Die kleine, aber nette Marina Gisund bei Finnsnes

Samstag, 22.06.:

Um 07:00 Uhr, eine halbe Stunde früher als geplant legen wir ab. Die Anzeige im Masttopp meldet 0,3 Knoten „Wind“ ins Cockpit und auch heute sieht die Wetterprognose miserabel aus:



Wenn Wetterwelt richtig liegen sollte, sieht es nicht nur für heute schlecht aus, morgen wird es kaum besser. Ab Montag ist dann mit richtigem Scheißwetter zu rechnen, Südwest mit Böen bis 41 Knoten, dazu auch noch starker Regen:

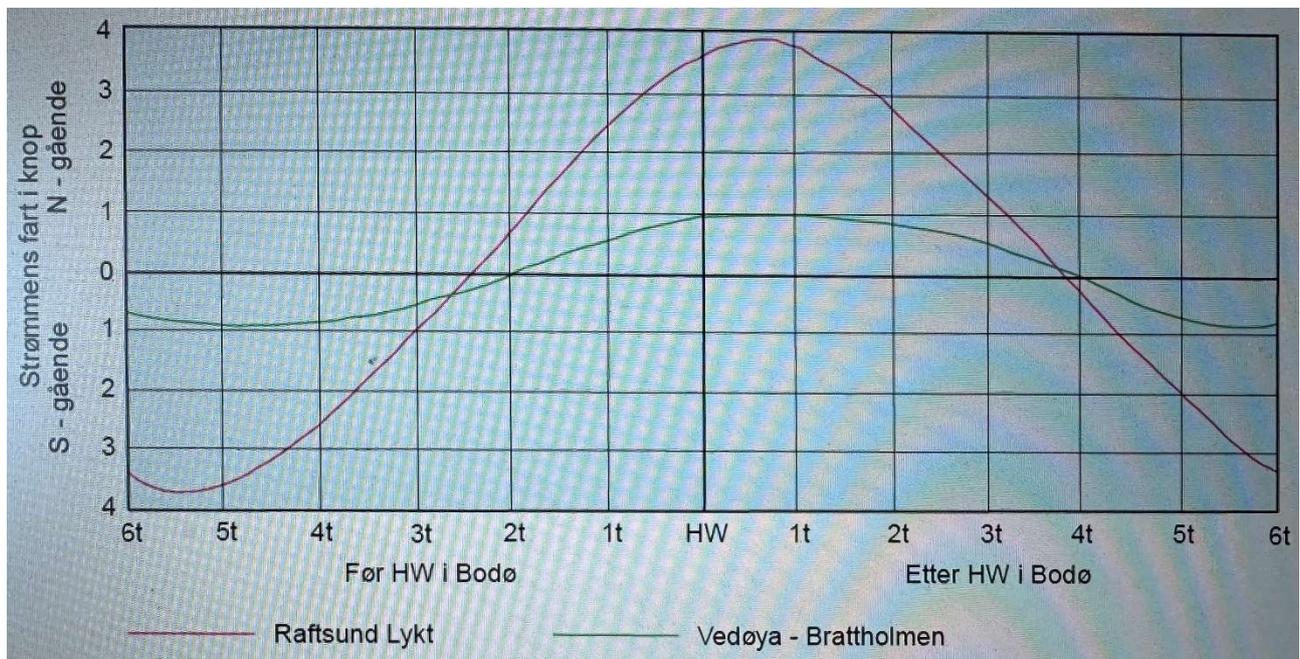


Wir beschließen aufgrund der Wetterlage deshalb den folgenden Plan:

- 1) Heute nicht nur bis Risoyhamn, sondern bis Stokmarknes (insgesamt ca. 95 sm)
- 2) Morgen ausschlafen, dann ins Hurtigruten-Museum
- 3) Morgen Nachmittag gegen 16:30 Uhr los, mit dem Strom durch den Raftsund nach Svolvaer
- 4) Montag und auch eventuell Dienstag Hafentag in Svolvaer (abhängig vom Wind)

Wieder einmal bin ich enttäuscht von den Windverhältnissen in Norwegen, zumindest was dieses Jahr angeht... Mein Freund Guido Engels (Etappe 3) würde mir nun das Mittelmeer empfehlen. Recht hat er; da gibt es zwar auch selten Wind und wenn dann zu viel aus der falschen Richtung, aber wenigstens friert man sich dort nicht den Arsch ab!

Die Routenplanung für den morgigen Tag ist nicht ganz so einfach, weil wir für den Raftsund günstige Stromverhältnisse brauchen. Hier strömt es bei Springzeit (und die haben wir noch) mit bis zu vier Knoten, die wir keinesfalls gegenan haben möchten. Im fünften Teil des frei downloadbaren „Norske Los“ finden wir die wichtigen Hinweise zum passenden „Stromfenster“, bezogen auf die Hochwasserzeiten von Bodø. Mit südgehendem Strom im engen Teil des Raftsundes ist von vier Stunden nach Hochwasser bis drei Stunden vor Hochwasser zu rechnen.



Stromvorhersage für den Raftsund (Norske Los): Der Strom setzt von vier Stunden nach Hochwasser bis etwa zweieinhalb Stunden vor Hochwasser Bodø nach Süden und erreicht im Normalfall ca. 3,5 Knoten.

Damit wir den südsetzenden Strom dann möglichst bis Svolvaer nutzen können, sollten wir morgen gegen 16:30 Uhr in Stokmarknes auslaufen.



Auf dem Weg durch die Vesterålen von Finsness nach Stokmarknes



Atlantik „in Öl“...

liegt, sehe ich am Kartentisch kurz 14 Knoten Wind true mit einem Einfallswinkel von 140°. Zu viel Motoren senkt offensichtlich die Moral. Die Mannschaft – mich eingeschlossen - nutzt nicht konsequent jede Möglichkeit, es wenigstens mit dem Segeln zu versuchen. Nachdem wir die Risøyrinne passiert haben und Risøyhamn schon achteraus liegt, rolle ich die Genua aus und setze kurze Zeit später auch allein das Groß. Um nicht den noch mitlaufenden Strom zu früh zu verlieren, lassen wir den Diesel trotzdem unterstützend mit 1.200 bis 1.400 Umdrehungen pro Minute mitschieben. Eine halbe Stunde später flaut es leider schon wieder ab...



Kräftig Stromunterstützung querab von Sortland

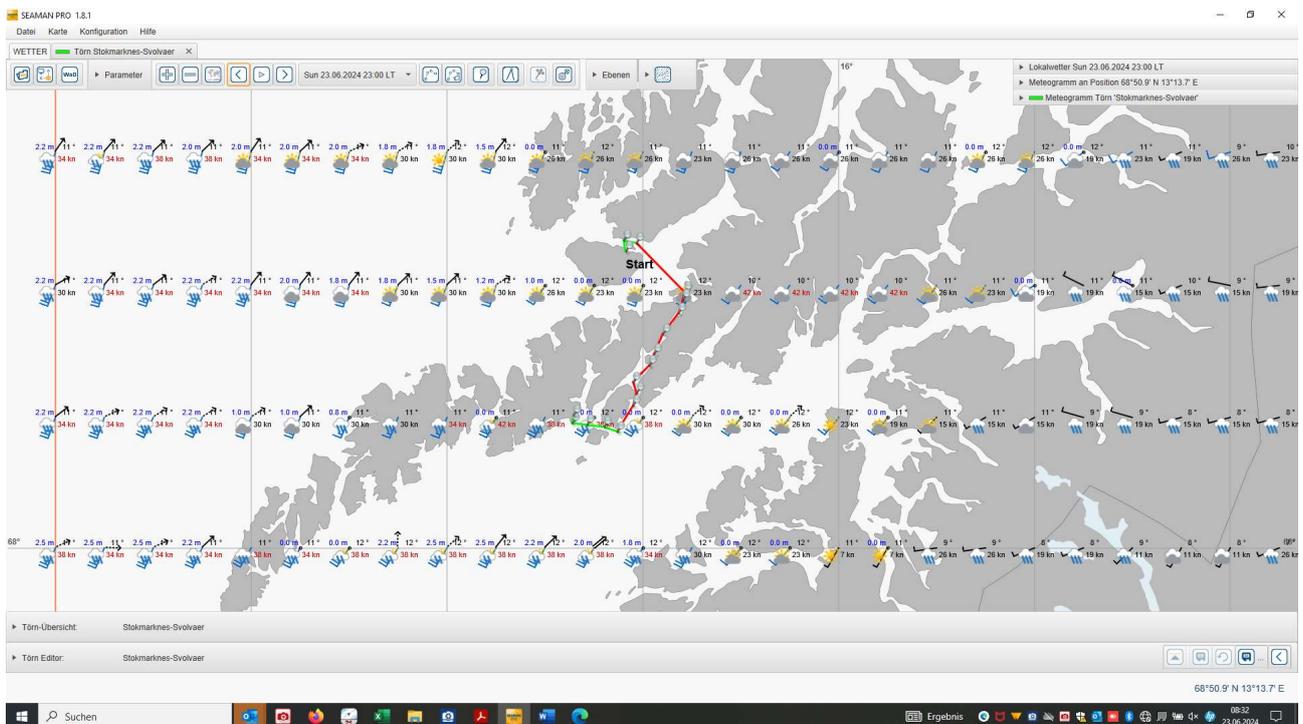
Um 20:00 Uhr kommt auch das Groß wieder runter, weil es nicht mehr richtig zieht. Um 21:30 machen wir in Stokmarknes im Stadthafen fest. Zumindest auf den ersten Blick gibt es auch hier keine Duschen und Strom auch nicht an jeder Steckdose. Mit Messgerät und Verlängerung gibt es dann aber wenigstens Strom.



Blick von der Brücke in Stokmarknes auf den quasi leeren Gasthafen...

Sonntag, 23.06.

Auch nach einem längeren Erkundungsspaziergang ins Zentrum von Stokmarknes und bis zum Hurtigruten-Museum finde ich weder Duschen noch Toiletten. Eine Anfrage im Hotel „Richard With“ (Gründer der Hurtigruten) ergibt, dass es auf der anderen Seite der Brücke im Kleinboothafen ein Servicegebäude geben soll. Zunächst möchte ich jedoch das Wetter checken. Hier die Vorhersage für heute Abend:



Windprognose für Sonntag, 23:00 Uhr: 38 Knoten bei Svolvær, unserem nächsten Ziel.

Unseren Plan, heute nach Svolvær oder Kabelvåg zu segeln, können wir nun vergessen.

Etwa eine halbe Stunde später kommt Jutta von der „Duschen-Suche“ zurück, leider erfolglos. Nun frühstücken wir erstmal ausgiebig mit Aufbackbrötchen, Spiegeleiern und ausnahmsweise sogar Servietten auf dem Tisch.

Nach dem Frühstück machen wir den kurzen Spaziergang in das neuer und architektonisch sehr schöne Hurtigrutenmuseum, was sich in einer modernen Stahlhalle mit Foliendach und Panorama-Verglasung befindet. Kern des Museums ist die liebevoll restaurierte MS „Finnmarken“, die 1956 bei Blohm & Voss in Hamburg für den Einsatz auf der Hurtigrute gebaut wurde. Man kann fast alle Räume auf dem Schiff betreten, den Maschinenraum leider nicht.



Die MS Finnmarken (Baujahr 1956) dominiert das Hurtigrutenmuseum sehr deutlich

Ich frage die sehr freundliche (deutsche) Dame an der Kasse, die schon bei unserem letzten Besuch vor gut einem Jahr in dem Museum gearbeitet hat nach einer öffentlichen Dusche. Sie meint, wir sollen es doch mal am nahegelegenen Hurtigruten-Terminal versuchen, da hätte es zumindest mal eine Trucker-Dusche gegeben. Leider stimmt auch das nicht. Trotzdem war es ein schöner Museumsbesuch.

Auf dem Rückweg an Bord fängt es an zu regnen und hört auch über Stunden nicht auf. Es ist zwar nicht wirklich kalt, aber ungemütlich. Unter Deck summt der Heizlüfter und macht es gemütlich und warm. Ich schmökere ein wenig in meinen beiden im Museum gekauften Büchern über die Hurtigroute, von denen eins eine Art Reiseführer ist, in dem man viel über die Städte und Dörfer im Umfeld der von den Postschiffen angelaufenen Häfen erfahren kann.



Salon erster Klasse auf der „Finnmarken“ (1912), unten der Salon der Finnmarken (1956)



Das zweite Buch beschäftigt sich mit der Geschichte und den Schiffen der Hurtigruten seit der ersten Linienfahrt im Jahr 1893. Es fasziniert mich, wie die Kapitäne auch ohne die Vielzahl der aktuell vorhandenen Leuchtfeuer und Seezeichen nachts und im Winter ohne regelmäßige Havarien den Weg durch die teilweise auch heute noch recht anspruchsvollen Fahrwasser gefunden haben.

Keine Seezeichen, kein Echolot, keine präzisen Speedometer und vor allem kein GPS. Man fuhr nach Sicht, Stoppuhr und tatsächlich auch nach Gehör, indem man auf wechselnde Geräusche vom Wellenschlag, auf das Rauschen von Wasserfällen und ähnlichen akustischen „Signalen“ achtete.



Als wenn sie eben noch benutzt worden wäre: Pantry auf der MS „Finnmarken“ (1956)

Zum Abendessen gibt es Salzkartoffeln, Rotkohl und geräucherte Bratwürstchen, die uns ein wenig an geräucherte Mettenden erinnern.

Montag, 24.06.:

Norwegenwetter! Regen, tief hängende Wolken, teilweise fiese Windböen. Trotzdem gehen wir um viertel vor sieben zu Fuß zum 800 Meter entfernten Campingplatz auf der anderen Seite der Brücke, wo Stefan gestern doch noch Duschen entdeckt hat. Es dauert zwar eine ganze Weile, bis die – kostenlose – Dusche warmes Wasser ausspuckt, dann ist es aber sehr angenehm.

Die aktuelle Windvorhersage lässt hoffen, dass sich heute ab 17 Uhr, wenn wir mit Blick auf den Strom im Raftsund hier losmüssten, ein kleines Windfenster öffnen könnte, das uns die Weiterfahrt nach Svolvær ermöglicht. Ideal wäre es, um 17:30 auszulaufen, um dann am Raftsund anzukommen, wenn der südsetzende Strom gerade einsetzt, um nicht die „Wind gegen Strom“-Lage zu hart zu bekommen. Ich rechne allerdings damit, dass bei südlichen Winden sehr kräftige Böen – stärker als vorhergesagt – über den sehr engen Raftsund fegen werden.

Beim Frühstück gebe ich bekannt, dass ich erst kurz nachdem wir den neuesten Wetterbericht erhalten haben auslaufen möchte, sofern dort keine Böen mit mehr als 26 Knoten vorhergesagt werden, zu denen dann ja noch der mutmaßliche „Raftsund-Zuschlag“ käme.

Am Nachmittag kocht Stefan ein leckeres Chili con Carne, die Kocherei wird allerdings vom Wunsch des Skippers gestört, bei Stillwasser schnell auf die andere Seite des Schwimmsteiges zu verholten, damit wir später mit ablandigem Strom ablegen können. Tatsächlich ist die um 17 Uhr eintreffende Wettervorhersage so positiv, dass wir es wagen wollen. Bei wirklich miesem Wetter dampfen wir unter Maschine aus dem Hafen und auf den nördlichen Eingang des Raftsundes zu.



Raftsund bei Sch...wetter, 3,5 Knoten Strom mit uns und entgegenkommender Frachter...

In den Böen weht es mit maximal 24 Knoten, dazu steht ein knapper halber Meter Welle, die sich dann aber schnell in der Windabdeckung der höheren Berge reduziert.

Im Raftsund selbst läuft der Strom noch leicht gegenan, obwohl er schon seit einer Viertelstunde mitlaufen müsste. Ich hatte schon vermutet, dass der recht starke südliche Wind dafür sorgen würde, dass das Wasser länger nachläuft. An der Engstelle des Raftsundes läuft der Strom dann aber mit dreieinhalb Knoten mit, so entsteht eine kleine, aber gemeine Kappelwelle.



Die Landschaft im Raftsund beeindruckt auch bei miesestem Wetter, im Vordergrund ist gut die Stromkante zu sehen.

Als der Sund breiter wird, nimmt der Strom wieder ab und die Windsee zu. Insbesondere die letzten sechs Meilen, nun über offenes Wasser bis zur südwestlichen Ansteuerung von Svolvær, werden unangenehm. Die Passage der Hafeneinfahrt hat etwas von Achterbahnfahrten.

Um 23:20 Uhr machen wir in Svolvær an einem grenzwertig tiefen Liegeplatz fest, tiefere Plätze gibt es im Moment leider nicht. Der Blick auf Echolot und Tidenkurve lassen aber hoffen, dass das gut gehen müsste. Nominell soll hier eine Mindesttiefe von nur 1,70 m sein, also 50 cm zu wenig. Laut Tidenkurve haben wir jetzt etwa 40 cm über Niedrigwasserstand und das Echolot zeigt 3,0 m an. Bei 2,20 m Tiefgang blieben also etwa 30 cm Reserve.

Nun wird es Zeit für einen Anlegeschluck, der mit Cuba Libre „zelebriert“ wird. Während Stefan und Jutta nach dem zweiten auf die Koje gehen, bleibe ich noch am Kartentisch sitzen und gönne mir noch einen kräftigen dritten Drink und begeben mich dann ebenfalls – schon ordentlich angeschickert – auf die Koje.

Dienstag, 25.06.:

Um halb zehn werde ich von einem „Rumsen“ geweckt, was sich eindeutig nach Grundberührung anhört. Wie ein aufgeschrecktes Huhn springe ich aus der Koje in meine Jeans, dann ins Cockpit und lasse sofort den Diesel an. Stefan kommt auch raus und erzählt, dass es schon vor einer halben Stunde gerumst hat. Der Ursache ist er allerdings nicht nachgegangen...

Just in dem Moment kommt auch Jutta vom Supermarkt zurück, wo sie frische Brötchen geholt hat. Auch sie springt fix an Bord und nun beginnt die Suche nach einem besser geeigneten Liegeplatz. Eine Firma, die RIB-Touren mit schnellen Schlauchbooten anbietet, hat blöderweise – wahrscheinlich wegen der Sturmwarnung – ihre vier „Schlauchboote“ auf die einzigen drei Liegeplätze verholt, wo mehr als 2,2 m Mindesttiefe im Hafensplan steht.

Die Analyse der Situation ergibt, dass uns bei Niedrigwasser auf dem nominell 1,7 m tiefen Liegeplatz nur 4cm Wasser fehlten, der beste noch freie Platz hat gerade einmal 10 cm Wasser mehr. Es wird also wieder eng, allerdings soll das Abendniedrigwasser 10 cm höher ausfallen als das am Morgen.

Im strömenden Regen bereite ich das Boot auf den bevorstehenden Sturm vor. Die Fockpersenning kommt mit Jutta's Hilfe wieder drauf und die Fender werden an der Fußreling angebunden, damit sie bei Bootsbewegungen – wir liegen leider leicht aufländig – nicht so an den Relingsdurchzügen reißen können. Auch die Leinen werden maximal lang gesteckt, damit sie sich mehr dehnen können.

Nach einer Viertelstunde Decksarbeit bin ich trotz Öljacke nass bis auf die Unterhose. Zu allem Überfluss gibt es dann beim Einstieg unter die Sprayhood noch eine kräftige Dusche von oben, weil der (von Dehler erfundene) Lazybag, die Pfütze auf der Oberseite just in dem Moment leert, in dem ich darunter stehe... Uwe Rinsche hat das ursprünglich „Dehler Main Drop-System“ genannte Lazybag passenderweise schon vor Jahren in „Rain Drop-System“ umgetauft.

Ach ja, auch heute gibt es Positives zu berichten. Die Richterin am Landgericht Bielefeld, wo der Prozess gegen den Voreigner meiner Baltic 37 läuft, hat einen Vergleichsvorschlag gemacht, der immerhin die Hälfte meiner Investitionen plus die Rückabwicklung des Kaufvertrages enthält. Die Gerichtskosten soll der Voreigner zu 69%, ich zu 31% tragen. Mein Anwalt und ich sind uns einig, dass wir diesen Vorschlag wahrscheinlich nicht akzeptieren werden, weil der Abschlag auf meine Investitionen zu hoch ist und vor allem, weil keine Zinsen berücksichtigt sind, die inzwischen auch einen fünfstelligen Betrag ausmachen.

Die Richterin hat zwar Recht, dass die Angelegenheit damit schnell erledigt wäre und eine Berufungsinstanz vermieden werden könnte. Der sehen wir aber gelassen entgegen, die Kosten wären dann ohnehin erstmal von Herrn D. zu tragen, der dann noch weiteres Geld riskieren würde. Ohnehin sind wir aber fast sicher, dass er dem Vorschlag nicht zustimmen wird...

Um halb fünf am Nachmittag gibt es Nudeln mit Köttbullar-Champignon-Sauce von Jutta. Glücklicherweise soll es ab morgen wieder sonnig werden und auch der Wind soll zurückkommen, wenn auch wieder fast von vorn, so doch in immerhin brauchbarer Stärke.

Gegen 23 Uhr werden Mikkel und Heidi ankommen, denen ich beim Anlegen helfen soll. Ich bin froh, dass ich die beiden nochmal wiedersehe.

Mittwoch, 26.06.:

Nach dem Frühstück mache ich mich auf den Weg zum Schiffsausrüster – Ihr erinnert Euch, der „Pilkerverkäufer“ um neue Fenderleinen zu besorgen. Die alten, geschlagenen 10 mm-Leinen haben gestern extrem gelitten, weil das Boot an seinem Liegeplatz trotz dichter Springs immer ein Stück vor- und zurückgefahren ist. Der Schlag in den Leinen hat sich dabei quasi aufgelöst, die drei Kardeele der kurz angebundenen Fender liegen nun bei den drei höchst belasteten Fendern parallel. Außerdem haben zwei Fender ein wenig Luft verloren.

Ich verbringe den Tag überwiegend mit Decksarbeit, Jutta macht eine RIB-Tour zum Trollfjord, von der sie nach zwei Stunden völlig begeistert zurückkehrt und Stefan motzt und schmolzt vor sich hin.



Per RIB geht es für Jutta an den Trollfjord...

Am Nachmittag sind Jutta und ich bei Heidi und Mikkel auf der September Blue eingeladen. Heidi hat ein paar Snacks vorbereitet und dazu gibt es ein Heineken aus der Dose. Es war (wieder) sehr nett mit den Beiden. Das nächste Mal werden wir uns wahrscheinlich nun frühestens im Winter wiedersehen, wo ich die Beiden besuchen werde, falls es in Dänemark segelbares Eis zum DN-Segeln geben sollte.

Zum Abendessen gehe ich mal ausnahmsweise an Land und gönne mir eine Pizza. Stefan und Jutta kochen sich etwas an Bord. Als ich zurückkomme, stinkt die ganze Kajüte wie eine Pommestube, in der seit vier Wochen das Fett nicht gewechselt wurde.

Heute gehe ich früh auf die Koje, Auslaufen ist morgen um 06:00 Uhr... Die letzten 60 Seemeilen auf dieser Etappe stehen an, hoffentlich wenigstens zum Teil unter Segeln.

Donnerstag, 27.06.:

Ich habe die ganze Nacht schlecht oder gar nicht geschlafen. Zuerst gingen mir alle möglichen Dinge durch den Kopf, ab halb drei hat mich das Grölen von irgendwelchen betrunkenen Norwegern – quer über den Hafen – vom Schlafen abgehalten.

Schon um vier Uhr stehe ich auf, bereite die Route für den heutigen Tag vor und mache mir auch schon ein paar Gedanken zu möglichen Tageszielen für die nächste Etappe. Zwischendurch gehe ich Duschen und rauche die erste Zigarette des jungen Morgens.

Um fünf steht auch Jutta auf und springt unter die Dusche. Schon um viertel vor sechs schleichen wir uns leise aus dem Hafen. Draußen ist es – erwartungsgemäß – totenflau. Das kennen wir ja nun schon. Zufrieden brummt der Yanmar vor sich hin, im Backofen fangen die Brötchen an zu duften und der Tee schmeckt auch.

Um 08:00 Uhr beginne ich mit dem Reinschiff an Deck, poliere ein paar stumpfe Stellen am Süll und am Aufbau, entferne endlich die seit dem ersten Tag vorhandenen schwarzen Striche auf dem Baum, reinige das Cockpit, trockne die Rettungswesten und räume die Backskisten auf.

Nach dem ersten Drittel Strecke nach Bodø setzt der Nordwind dann ein und wir können endlich segeln. Leider fällt der Wind so raum ein, dass es nur mit der Genua allein Sinn macht. Die Genua zieht uns mit sechs Knoten nach Süden, bis an der Südostspitze von Landegode dann die Abdeckung einsetzt und das Rütteleisen wieder ranmuss.



Landegode vorgelagerter Leuchtturm der vielleicht noch nicht ferngesteuert wird. Die Häuser sehen dafür zu gut aus....

Um 15:30 Uhr machen wir in Bodö an der exakt gleichen Stelle fest, wo wir auch losgefahren sind, lediglich die Stegseite ist nun günstiger. Das Tanken zum Etappenende sparen wir uns nach zwei vergeblichen Anläufen, weil die Tankstelle so „zugeparkt“ ist, das man kaum festmachen kann. Dazu weht der inzwischen mit 19 Knoten wehende Wind ablandig quer und die Crew mag nicht weit springen, um die Leinen an Land zu bringen.

Bei den vorherrschenden Bedingungen so schnell an den flachen Schwimmsteg zu fahren, dass auch bei den aktuellen Verhältnissen noch ausreichend Ruder im Schiff ist, ist mir zu riskant. Das würde das Risiko beinhalten, dass wir in das vor der Tankbucht liegende Boot fahren könnten, wenn der Rückwärtsgang streikt oder das Legen und Dichtholen der Mittelspring nicht

ehundertprozentig klappt. Also tanken wir erst mit der neuen Crew und buchen das noch in die „alte Bordkasse“.

Rückblickend hatte die letzte Etappe zwar schöne Häfen und bot viele schöne Erlebnisse, war aber sowohl segeltechnisch (sehr überwiegend dem Wind und Wetter geschuldet) als auch stimmungsmäßig zumindest teilweise alles andere als schön. Ich hoffe sehr, dass die nächste Etappe – in beiden Richtungen – schöner wird.

Um es ganz klar zu sagen: Ich bin sicher nicht immer einfach und fordere viel von meinen Mitseglern. Ich bin aber auch – und das ist nicht in monetärer Hinsicht gemeint – bereit, mehr Einsatz zu geben als andere. Die „Spielregeln“ an Bord gelten für jeden an Bord (inkl. dem Skipper) und waren und sind für alle sehr transparent im Crewvertrag und im „Bord-Knigge“ definiert gewesen. Wer sich daran trotz Kenntnisnahme nicht halten möchte, darf nicht erwarten, dass ich ihm mit gleichbleibender Freundlichkeit entgegenrete. Verbale Tritte unter die Gürtellinie à la „Du bist ein Riesenarschloch“ gehen – in beiden Richtungen - gar nicht, das ist niveaulos.

Immerhin haben wir zusammen in zwei Wochen 485 sm ohne nennenswerte Schäden an Mensch und Material hinter uns gebracht...



Nach 485 sm auf dieser Etappe wieder fest in Bodø

Freitag, 28.06.:

Stefan fliegt heute früh nach Hause. Das Reinschiff nach der Etappe bleibt an Jutta und mir hängen. Nachdem ich einen Teil schon gestern erledigt hatte, stehen heute im Wesentlichen noch WC-Raum, Pantry und Riggcheck an.

Außerdem müsste ich eigentlich noch nachsehen, warum die Dieselheizung streikt. Ich entschieße mich dann aber, damit lieber auf Stefan Wendt zu warten, der ja Elektro-Ingenieur ist und den Fehler hoffentlich eher findet als ich, der nichtmals einen Schaltplan lesen kann.

Am Nachmittag fährt Jutta per Bus zum Saltstraumen, hat aber wohl vorher nicht gecheckt, wie sie von da wieder zurückkommt. Sie ruft am späten Nachmittag an und berichtet, dass sie frühestens um halb acht zurückkommt und dann auch noch ihr Gepäck zum Flughafen bringen möchte.

Also wird das mit dem Einkaufen für die nächste Etappe – eigentlich ein Service, den es bisher immer für die nächste Crew gab – heute nichts. Ich gehe dann morgen mit Thomas Weber einkaufen, der mich für zwei Stunden besucht. Er scheint ein sehr netter und total sympathischer Kerl zu sein.

Nach einem letzten gemeinsamen und leckeren Essen bei „Pepe’s Pizza“ mit Jutta geht es früh auf die Koje.

Etappe 5: Bodö – Trondheim

Samstag, 29.06.:

Um 06:00 Uhr soll Jutta vom Taxi abgeholt werden. Natürlich helfe ich ihr mit dem Gepäck, auch wenn wir jetzt kein Paar mehr sind. Beim Abschied fließen (bei mir) noch ein paar Tränen; auch wenn die letzten zwei Wochen nicht schön waren, hatten wir doch zwei schöne Jahre, für die ich dankbar bin.

Als ich zurück an Bord gehe fällt mir – mal wieder – auf, dass der Spiegel dringend poliert werden müsste. An den Halterungen für die Windfahnen-Steueranlage laufen ein paar Rostnasen runter und die untere Partie ist rußgeschwängert, was an den vielen Motorstunden liegt. Da es gerade (ausnahmsweise) nicht regnet, mache ich mich sofort an die Arbeit. Natürlich fängt es mitten bei der Arbeit wieder an zu nieseln, was allerdings den Vorteil hat, dass ich nun auch gleich das Teak im Cockpit mit Teak-Brightener behandeln kann, um die Fettflecken der letzten beiden Wochen aus den Duchten zu ziehen.

Anschließend packt mich der Ehrgeiz, um dann doch selbst nach dem Problem der Dieselheizung zu suchen. Der Filter der separaten Kraftstoffleitung für die Heizung ist frei, also Pumpe suchen. Direkt an der Heizung war sie nicht, unter dem Cockpitboden finde ich auch keine Pumpe, also muss sie irgendwo anders sein. Als nächstes kommt die Niedergangstreppe raus, was nun auch eine Reinigung der Motorbilge nahelegt, die schnell erledigt ist. Tatsächlich finde ich das Ding dann neben dem vorderen Motorfundament an Backbord. Die Steckverbindung der Anschlussleitung sieht gut aus, die Pumpe selbst ist ziemlich korrodiert. Das Multimeter zeigt bei eingeschalteter Heizung an, dass an der Pumpe Strom ankommt, trotzdem rührt sich das Ding nicht.

Schnell ein Foto von der Pumpe gemacht und an Stefan geschickt, der schon auf dem Weg zum Flughafen ist. Trotzdem bemüht er sich redlich, noch fix ein Ersatzteil zu besorgen und fährt mit seiner Partnerin auf dem Weg nach Düsseldorf noch bei gleich zwei Bosch-Diensten vorbei, die Webasto Standheizungen einbauen. Leider bei beiden Fehlanzeige.

Bei Amazon finde ich die Pumpe – original Webasto – für sehr günstige 16,50 € incl. Versand. Da bestelle ich gleich zwei Stück und lasse sie an Frank schicken, der die Dinger dann mit nach Trondheim bringen wird.

Um halb elf kommt Thomas mit seinem Geraffel an Bord und staut erstmal seine Sachen weg. Leider ist seine Tasche alles andere als staufreundlich. Sie passt jedenfalls nicht unter die Vorschiffskoje. Hoffentlich bringen Stefan und Emma nicht auch noch „Sperrgut“ mit, was mich in ernste Staunot bringen würde. Einstweilen bekommen wir die Tasche von Thomas unter dem Fußende der Hundekoje unter.

Beim Umstauen bemerke ich, dass das Fenster in der Cockpitwanne leicht leckt, das Kojenpolster hat am Kopfende einen dicken feuchten Fleck. Auch am Fußende ist es nicht rappeltrocken. Diese Probleme hatten wir in den ersten zwei Monaten der Reise nicht ein einziges Mal, allerdings hat es auch noch nicht so lange und so stark geregnet wie heute. Das Fenster wird auf der Cockpitinnenseite mit einem Müllsack und einer halben Rolle teurem Tesa-Tape abgedichtet, gegen die leichte Undichtigkeit am Fußende kann ich momentan nichts machen, es ist aber auch nur ganz wenig Wasser.

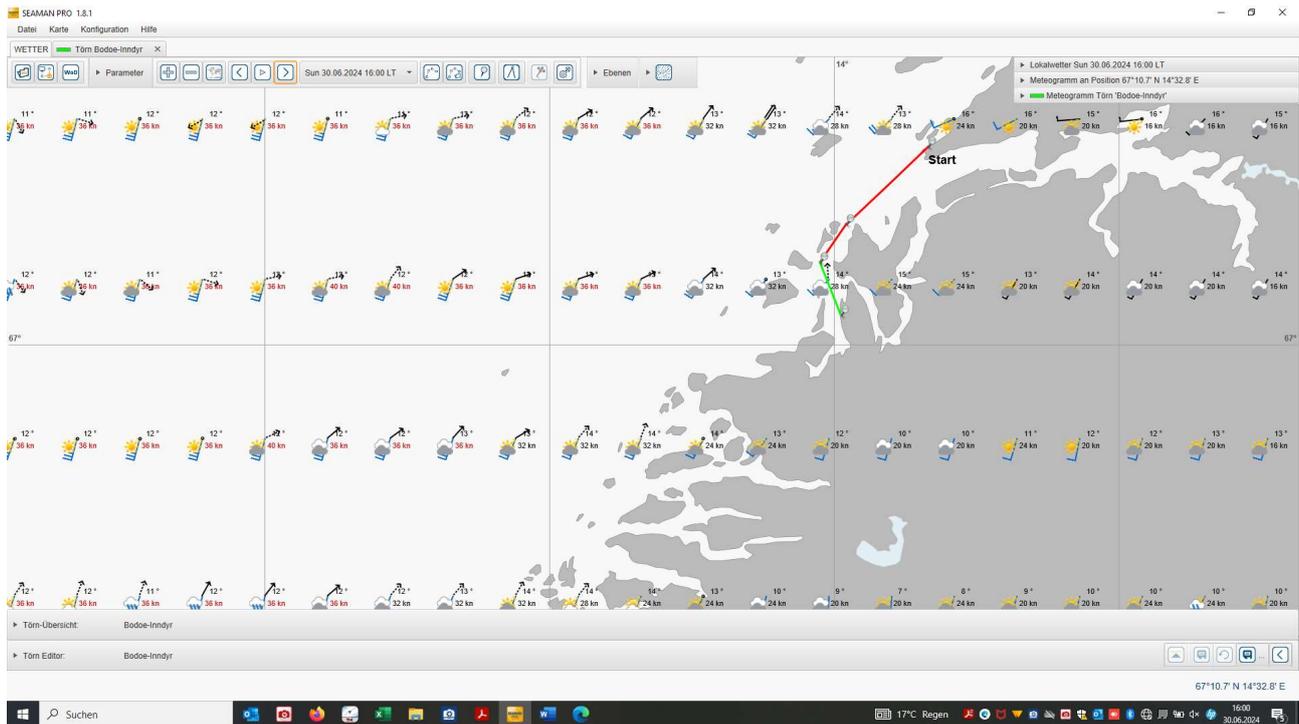
Um 18 Uhr haben wir bereits 34 Knoten Wind in den Böen, nur einen Knoten mehr, als Wetterwelt das in den Böen angesagt hatte.

Sowohl Stefan als auch Emma landen pünktlich und nehmen wegen des wirklich ekligen Wetters ein Taxi zum Boot. Schnell das Geraffel unter Deck und dann ab zum Abendessen bei Egon. Das gute Essen und ein paar Biere vom Fass geben eine gute Möglichkeit für das erste Beschnuppern der neuen Crew.

Sonntag, 30.06.:

Trotz 45 Knoten in einzelnen Böen haben alle Fender überlebt und beim Aufstehen um viertel vor acht ist es – wenn auch nur kurz – sogar mal trocken, was sofort zum Lüften des „Pumakäfigs“ genutzt wird. Nach einer Dusche rieche auch ich hoffentlich wieder angenehm. Gestern habe ich mir das wegen des Scheißwetters gespart.

Nach einem sehr gemütlichen und ausgiebigen Frühstück erfolgt die sehr ausführliche Sicherheits- und Technikeinweisung. Da für heute immer noch Südwestwind mit Böen von bis zu 36 Knoten angesagt ist und wir vor allem noch nicht eingekauft haben, bleiben wir heute in Bodø liegen. Stefan geht ins Luftfahrtmuseum, Emma joggt und Thomas macht einen Stadtbummel.



Windvorhersage für Sonntag, 16 Uhr...

Da wir noch nicht einkaufen konnten, geben die Proviantlasten – außer Dosenfutter – nicht mehr viel her. Deshalb gibt es zum Abendessen nur Brötchen und dazu ein Bockwürstchen, sogar von Dölling-Hareico, dem Vorbesitzer der „Kialoa“. Obwohl wir alle heute nicht viel getan haben, sind wir müde und gehen schon um neun Uhr auf die Kojen.

Montag, 01.07.:

Um kurz vor acht sind wir im 350m von unserem Liegeplatz entfernten Coop-Supermarkt und packen eine Einkaufskarre voll mit leckeren Sachen, für die wir ungefähr 270 Euro (!!!) berappen müssen. Stefan holt aus der „Backstube“ noch einmal leckere Brötchen, dazu gibt es Rührei mit Speck. Emma hatte vorgeschlagen, doch direkt nach dem Einkaufen Diesel zu bunkern und dann auszulaufen. Nun sitzen alle sehr gemütlich am Frühstückstisch und erst eine Erinnerung an die Uhrzeit – inzwischen ist es schon zehn Uhr – unterbricht das angeregte Gespräch. Kommentar von Emma: „Manno, jetzt wo es so schön gemütlich ist, müssen wir abrechen“...

Wir bunkern schnell noch den Dieseltank und die beiden Reservekanister voll und laufen dann aus. Obwohl eigentlich nicht viel Wind ist, wird sofort hinter der Hafeneinfahrt das Groß gesetzt und recht bald danach

die Genua, mit der wir dann auch immerhin acht Meilen bei leichtem Wind, zum Teil ausgebaumt, dann raum und zwischendurch sogar auch einmal halbwind nach Südwesten segeln.

Nach Passieren der Nordwestspitze der Insel Sandhornøya schläft der Wind wieder etwas ein und raumt. Nur noch zwei Knoten Fahrt über Grund sind dann auch Emma zu wenig. Also Genua eingerollt und Rütteleisen an. Bis Inndyr, unserem heutigen Tagesziel sind es noch etwa acht Seemeilen.

Etwa drei Meilen vor dem Hafen überlegen wir, ob wir nicht doch noch ein Stück weiterfahren sollen. Die Route auf dem iPad ist schnell erstellt, lässt sich aber nicht auf den Plotter übertragen. Der Grund dafür ist wahrscheinlich ein Umlaut in einer der bereits erstellten Routen. Zur Behebung muss die Karte raus und der Plotter neu gestartet werden. Deshalb geht es doch nach Inndyr, wo wir um 14:30 Uhr festmachen.

Eigentlich ist es ganz schön hier, allerdings fängt es eine Viertelstunde nach dem Anlegen heftig an zu regnen, wir haben (versehentlich) alles richtig gemacht. In Indyr kann man – prinzipiell – eine Lachsfarm von innen sehen, in dem man in riesige Aquarien steigen kann, blöderweise ist Montag Ruhetag.



Der Hafen von Inndyr kurz nach dem kräftigen Regenschauer

Zum Abendessen gibt es heute Chili con Carne mit Baguette, vom Skipper gekocht. Ich dachte eigentlich, dass die Menge locker noch für ein Mittagessen am morgigen Tag gereicht hätte, aber damit lag ich eindeutig falsch. Nachdem die Sonne wieder rausgekommen ist, essen wir im Cockpit. Stefan und Thomas nehmen gleich zweimal nach und machen den Topf leer. Allen hat es wohl gut geschmeckt. Stefan erbarmt sich über den Topf mit dem angebackenen Bodensatz und schrubbt mit einem Ako-Pad und einer Menge Hingabe bis der Topfboden aussieht wie neu.

Wieder geht es früh auf die Kojen. Morgen soll es nach Klockergården gehen, etwa 38 Seemeilen südwestlich von Inndyr. Der aktuelle Wetterbericht verspricht dummerweise für den morgigen Tag frischen

Südwest mit einem Meter Welle. Wenn wir die Strecke segeln wollen, müssten wir aus dem inneren Fahrwasser raus; damit würden dann aus den 38 Seemeilen wohl eher sechzig.



Inndyr am frühen Abend

Dienstag, 02.07.:

Auch die 05 Uhr-Windvorhersage von Wetterwelt bleibt bei den ungünstigen Windverhältnissen. Beim Frühstück stimmen wir ab, ob wir segeln oder motoren wollen. Thomas und ich sind für Motoren, Emma und Stefan enthalten sich der Stimme.

Um 08 Uhr laufen wir aus und haben zunächst ruhiges Wasser in der Abdeckung von ein paar kleinen Inselchen. Eine gute halbe Stunde später bekommen wir den Wind dann so richtig auf den Kopf, garniert mit einem Knoten Strom gegenan und einer gemein kurzen Welle, die mich an das Ijsselmeer erinnert. Hilft nix, da müssen wir nun durch. Mit 3 – 4 Knoten über Grund stochern wir gegen die fiese Welle an, trotz des wirklich guten Seeverhaltens der „Kialoa“ schlägt der Bug mehrfach hart in die Welle und nimmt grünes Wasser über.

Die Alternative wäre gewesen, heute in Inndyr liegen zu bleiben und morgen bei Flaute nach Tomma zu motoren. Eine weitere Möglichkeit – und für die entscheiden wir uns – ist, die Strecke heute abzukürzen und statt Klokkegården nach Støtt zu fahren. So werden wir bei der für morgen vorhergesagten Flaute zwar (noch) mehr motoren müssen, dafür aber nicht mehr gegen eine fiese Welle.

Um 12:00 Uhr machen wir im Gästehafen von Støtt fest. Die Jungs ziehen mich mit der Elektrowinsh in den Mast, damit ich endlich ein Foto von dem voll durchgesetzten Genuafall machen kann, bei dem das Vorliek der neuen Genua noch immer Horizontalfalten macht.

Den Nachmittag über gammeln wir so vor uns hin. Draußen ist es nass und kalt. Stefan kümmert sich erneut um die Heizung, findet aber trotz Rücksprache mit seinem Arbeitgeber, einem BOSCH-Dienst mit viel Erfahrung im Einbau und der Wartung von Webasto-Heizungen nicht den Grund für den Ausfall unserer – eigentlich frisch gewarteten – Standheizung. Das Gebläse springt nicht an, trotzdem gibt es keine Fehlermeldung. Allen Tricks der Spezialisten zum Trotz gibt die verdammte Heizung keinen Ton von sich. Merde!

Zum Abendessen gibt es heute Schweinegeschnetzeltes mit Champignon-Pfeffersauce und Reis, das Ergebnis ist das gleiche wie gestern. Töpfe leer, alle satt.

Nach intensivem Studium der neuesten Wetterprognose gibt es morgen maximal 7 Knoten Wind aus verschiedenen Richtungen, erneut Motorbootfahren! Das kotzt mich langsam echt an. Zum guten Schluss des Tages gehe ich duschen. Es handelt sich hier um eine 70 x 70 cm große, frei in eine Raumecke gestellte Fertigdusche mit sehr flacher Duschtasse, aus der das Wasser schon nach einer Minute auf den PVC-Boden des Raumes läuft. Das Sieb im Abfluss hängt voller Haare, nach der Reinigung wird es aber nur wenig besser. Wenn ich jetzt eine Reinigungsspirale in der Tasche hätte, würde sie zum Einsatz kommen. Auch der Brausekopf lässt sich nicht arretieren. Zum Glück war der Bezahlautomat kaputt, für diesen „Komfort“ hätte ich nur ungern dreißig Kronen bezahlt.

Mittwoch, 03.07.:

Die Crew kommt überpünktlich und ohne Murren aus der Koje, schon um 05:45 Uhr werfen wir die Leinen los. Erwartungsgemäß hat der Wind stark abgeflaut und der Seegang ist deutlich zurückgegangen. Heute fahren wir bei 1.700 Umdrehungen der Maschine auch sechs Knoten über Grund, gestern waren es vier.

Der Morgen ist kalt und grau, warme Klamotten und Ölzeug sind angesagt. Um acht Uhr gibt es zum Frühstück frisch (auf-)gebackene Brötchen, das hebt die ohnehin schon gute Laune an Bord noch etwas weiter.



Gute Laune trotz schlechtem Wetter: Thomas, Emma und Stefan

Um 10:45 Uhr überquert die „Kialoa“ nun zum zweiten Mal den Polarkreis, diesmal in südlicher Richtung. Die Polartaufe für die „Frischlinge“ fällt deshalb leider aus. Ich hätte mir sonst ein paar besondere „Nettigkeiten“ einfallen lassen. Jeder bekommt ein Foto mit sich am Rad und dem Globus im Hintergrund.



Zweite Überquerung des Polarkreises, diesmal in südlicher Richtung...

Inzwischen liegen 1.949 Seemeilen im Kielwasser dieser Reise. Ich bin ein wenig traurig, dass wir so viel Motoren mussten, aber gleichzeitig froh, dass ich diese Reise angegangen bin.

Um zehn ist meine Wache zu, ich kann mich ein wenig hinlegen. Ich höre im Halbschlaf mein Handy klingeln, denke „na und, lass schellen“, doch da wird es mir schon vom Co-Skipper an die Koje im Vorschiff getragen. Es geht auch anders als vor ein paar Tagen in Svølvær...

Als ich nach meiner ausgedehnten Siesta wieder wachwerde, kommt der Wind immer noch von vorn, wird aber mit dem angesagten Regen hübsch „garniert“. Kurz vor dem Abzweig nach Tomma entschließen wir uns noch ein Stück zu verlängern, weil wir nun – jedenfalls mal kurz – Sandnessjøen anliegen können und ohnehin für die nächsten Tage noch einkaufen müssen.

Aus dem Anlieger wird dann leider eine Kreuz; war ja klar. Zunächst nur mit der Genua, nach einem kurzen Abflauen dann mit vollem Groß und Genua und anschließend wieder nur mit der Genua kreuzen wir tapfer noch 12 Seemeilen bis kurz vor der Hafeneinfahrt von Sandnessjøen, wo wir um 17:15 Uhr nach 69 Seemeilen ziemlich happy anliegen.

Stefan räumt – um an die Servicebatterie B zu kommen – die Backskiste komplett aus und schaut auch dort nochmals nach dem Problem unserer Webasto-Heizung, auch dort ist kein ersichtlicher Fehler zu finden. Im Elektropanel selbst ebenfalls kein negativer Befund. Vermutlich hat sich die Heizung irgendwo „aufgehängt“ und nun „verriegelt“, ohne Diagnose-Kabel und entsprechende Software kommen wir hier nicht weiter.

Während Stefan mit der Elektrik kämpft, sind Emma und Thomas einkaufen. Der Skipper bereitet das Essen vor, es sind mal wieder die allseits recht beliebten Spaghetti Carbonara à la Francesco Diana an der Reihe. Nach dem Abendessen kommt das allabendliche „Wetterwelt-Kino“. Für morgen sind schwache nördliche und nordöstliche Winde angesagt. Es ist einfach zum Mäusemelken mit dem Wetter in Norwegen!

Donnerstag, 04.07.:

Als ich um fünf Uhr das erste Mal wachwerde, pfeift der Wind im Rigg und wir schieben leichte Lage nach Backbord. Ab und an klatscht eine kleine Welle laut unter dem Hinterteil der „Kialoa“, aha, der Wind hat gedreht und ganz offensichtlich auch deutlich aufgefrischt.



Unfreundliche Wetterstimmung am Morgen nach dem Auslaufen in Sandnessjoen...

Nach dem Einschalten der Instrumente sehe ich 15 Knoten aus Nordost, zu schön, um wahr zu sein. Wie gestern Abend besprochen, sind wir um kurz vor acht auslaufklar. Da wir vom halben Wind mit fünf Windstärken kräftig auf die Reifen an der Pier gedrückt werden, ist das Ablegemannöver erklärungsintensiv. Emma geht an Land und wirft die noch benötigten Leinen los, Stefan und Thomas sitzen mit dem Rücken zum Aufbau jeweils anderthalb Meter vor und achterlich der breitesten Stelle und haben den Auftrag, uns quasi „Fuß um Fuß“ langsam nach vorn abzustößen. Dabei unterstütze ich ganz leicht mit dem Bugstrahlruder und der Maschine. Als der Mast querab des Stegendes ist, können wir mit hart backbord gelegtem Ruder mit Gas wegfahren.

Direkt nach dem Passieren der Molenköpfe geht das Groß hoch und wir auf SW-Kurs. Es weht immer noch, nun genau von achtern mit 15 Knoten, genug um nur auf dem Großsegel mit guten sechs Knoten dahinzuschippern. Als der Wind nachlässt und sich etwas stabilisiert hat, rollen wir die Genua aus und baumen sie nach Backbord aus.

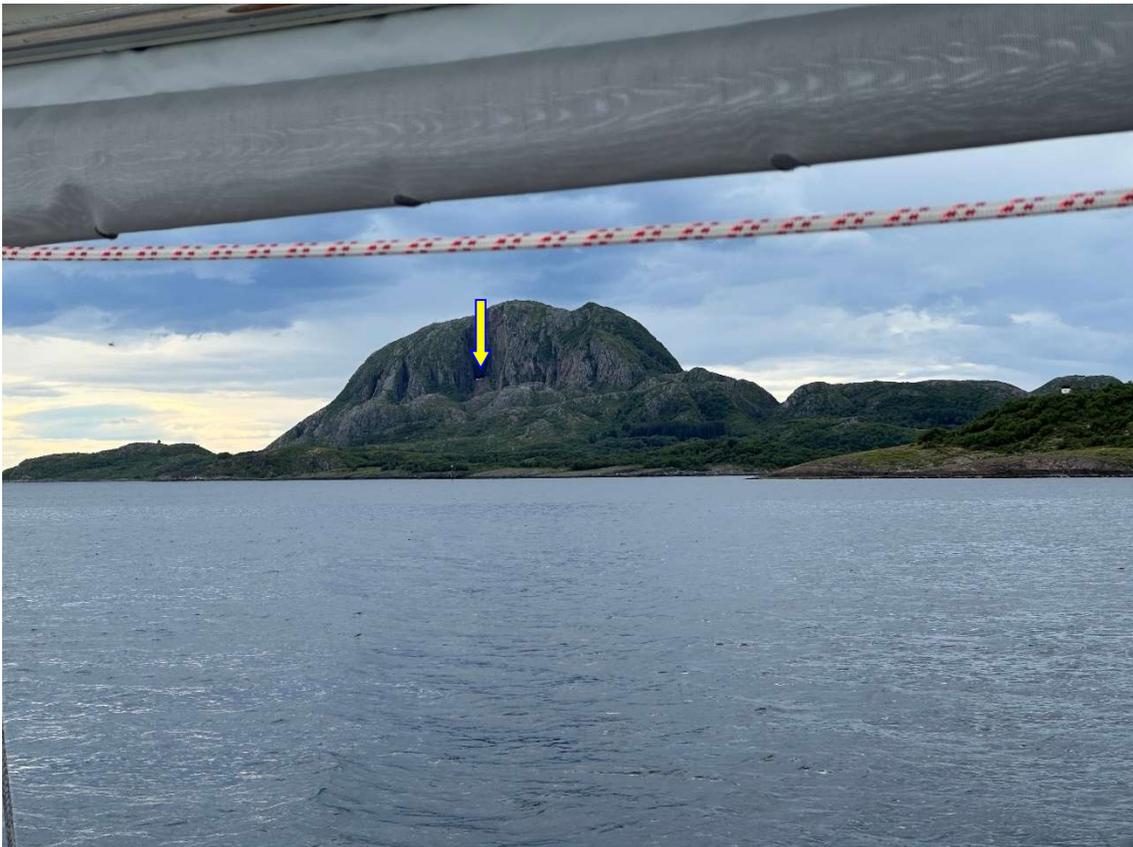
Mal langsamer, mal auch richtig fix fahren wir unseren Kurs ab und können sogar mal für eine halbe Stunde den Gennaker setzen. Leider dreht der Wind schnell rechts und das Ding muss wieder weg. Während das Setzen und Trimmen gut funktioniert hat, ist das Bergemannöver – vermutlich wegen meinem nicht genügend exakten Briefing - aus verschiedenen Gründen eher mäßig. Die Vorschiffsleute an der Bergeleine stehen zu weit achtern direkt am Mast, je einer versucht den Schlauch rauf- und der andere runterzuziehen.

Aufgrund dieser beiden Fehler dauert das Bergen zu lange und der Steuermann (ich) fällt nicht schnell genug ab. So weht die Blase erstmal hinter die Salinge und muss nun dort geborgen werden. Schlussendlich kommt der Gennaker aber unbeschadet und trocken in den Sack und dann in die Backskiste. Bei diesem Mannöver denke ich freudig an Sven und Jens Wehrenbrecht sowie Christian Paschen, mit denen ich derartige Mannöver schon zigmal ohne jegliches Wort zu zweit gemacht habe. Aber Können kommt ja bekanntlich vom Üben und dafür war es völlig okay.



Moderne Kunst in Brønnøysund...

Um 12:30 Uhr ist der Wind auf vier Knoten, die Fahrt auf 2 Knoten über Grund zurückgegangen. Immerhin haben wir heute schon mal dreiundzwanzig Seemeilen unter Segeln zurückgelegt und hatten sogar Spaß dabei. Nach einer Stunde unter Maschine starten wir den nächsten Versuch und können nochmal knappe zwei Seemeilen segeln. Um 15:45 Uhr laufen wir nach 44 Seemeilen in Berg, etwa sieben Meilen südlich von Brønnøysund ein.



*Torghatten: Der Berg, in den der „Hestmanen“ ein Loch geschossen hat
(was aber auf dem Foto nur schwer zu erkennen ist)*

Freitag, 05.07.:

Wie schon gestern pfeift es auch heute wieder ganz ordentlich beim Aufstehen. Laut Wetterprognose soll es aber auch in den Böen nicht mehr als 20 Knoten aus Südost bis Südsüdost geben, also ein Anlieger nach Rørvik. Wir binden schon im Hafen vorsichtshalber ein Reff ein und setzen die Segel schon kurz nach der Hafenausfahrt.

Nach dem Passieren der Nordspitze von Sømnesøya gehen wir auf Südwestkurs, die „Kialoa“ läuft jetzt schön. Es sieht zumindest im Moment so aus, als könnte es einen schönen Segeltag geben. Gegen halb elf flaut es ein wenig ab, wir reffen aus. Kurzfristig sieht es so aus, als wenn der Wind ganz einbricht. Doch just in dem Moment, wo ich den Schlüssel umdrehen will, kommt der Wind zurück.

Später zieht eine Schauerfront durch, die uns in einer Böe so viel Wind ins Segel schmeißt, dass wir auch das gereffte Groß wegnehmen. Das Manöver klappt richtig gut, prima! Nur auf der Genua fahren wir immer noch sechseinhalb bis sieben Knoten. Etwa 10 Seemeilen nordöstlich von Rørvik dreht der Wind rechts und wir können leider nicht mehr anliegen. Zum Kreuzen ist es zu eng, also fahren wir die letzten Meilen wieder unter Motor. Immerhin konnten wir heute etwa 75% der Strecke unter Segeln absolvieren, ein Erfolg!

Nach dem Anlegen bekommt die „Kialoa“ eine gründliche Süßwasserdusche, was aufgrund zu kurzer Wasserschläuche gestern in Berg nicht ging. Emma bekommt beim Nachbarn, einem Krabbenfischer zwei Hände voll „Reker“ geschenkt und auch das Anlegebier hat die Mannschaft schnell im Anschlag.

An Land läuft inzwischen eine Maschine mit Wäsche und ein paar Geschirrtüchern, die zum Teil eher als „Abputztücher“ statt als Trockentücher genutzt wurden.



Rörvik, die Zweite...

Stefan brät auf dem Steg einen Schwung Frikadellen, während ich das Wetter für morgen checke. Gut, dass wir die ersten Tage so gut vorangekommen sind und insbesondere in den letzten Tagen endlich mal ein paar Meilen segeln konnten. Für morgen ist wieder Flaute und Regen angesagt. Wir werden deshalb dem Wunsch von Emma nachkommen und erst gegen Mittag ablegen und dann etwa 26 sm weiter nach Lauvsnes fahren.

Gegen 18:30 Uhr öffnet der Himmel seine Schleusen, wir drei Männer gehen mit Öljacken zum Restaurant „64th North“, wo wir köstlichen Heilbutt kredenzt bekommen. Nach dem Essen ist auch der Wäschetrockner fertig. Meine Wäsche kann gefaltet und verstaut werden. Dann geht es nach einem GinTonic-Absacker auf die Koje.

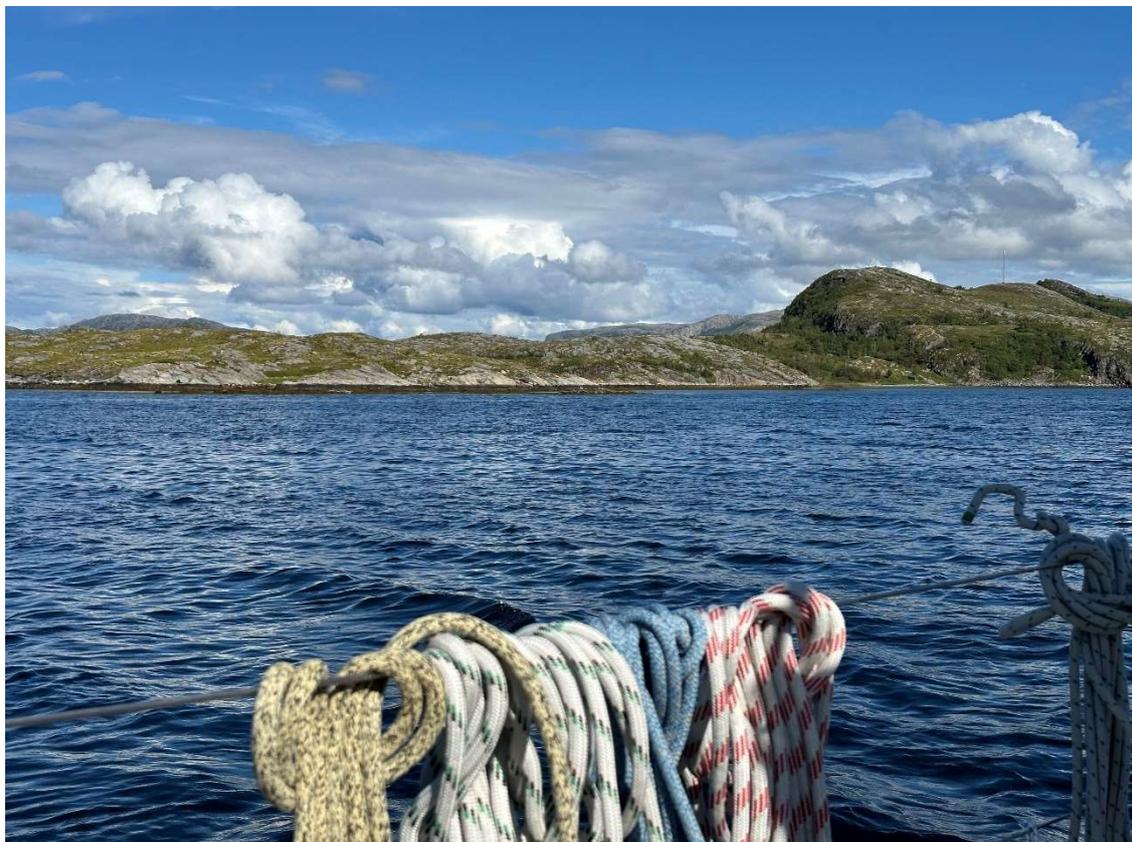
Samstag, 06.07.:

Um acht Uhr liegen noch alle auf der Koje, gefrühstückt wird heute um halb zehn. Emma wollte gestern nicht mit zum Essen ins Restaurant und frühstückt auch heute – kurz vor dem Auslaufen - lieber allein im Cockpit als mit uns gemeinsam am Tisch. Naja, ich finde das zwar blöd, aber vielleicht muss ich hier toleranter werden.

Der Wind ist wie vorhergesagt, erst mit 10 Knoten auf den Kopf, später ein Amwindkurs mit fünf bis sieben Knoten und die letzten Meilen raumschots mit fünf Knoten, wo wieder der Jockel ranmuss. Mein Glück ist, dass ich von 12 – 16 Uhr Freiwache habe und mir das Elend nicht antun muss.



Die über 40 m hohe Brücke eben südlich von Rörvik wird gleich nach dem Auslaufen passiert



Schärenlandschaft nördlich von Luvnes

Um 17 Uhr machen wir am Gästesteg in Lauvsnes fest. Ein wunderbarer und schöner kleiner Hafen mit einem Gästesteg und einer Tankstelle direkt an diesem Steg. Beim ersten Anlegeversuch (vorwärts) fehlen leider zwei Meter Tankschlauch bis zu unserem Einfüllstutzen. Auf der gegenüberliegenden Seite klappt es dann auch mit dem Tanken.

Anschließend mache ich mich ans Kochen, Spaghetti Bolognese. Bedauerlicherweise fehlt mir ein wenig Rotwein zum Kochen, es schmeckt aber auch so einigermaßen lecker, jedenfalls behaupten das Stefan und Thomas.

Nach dem Essen die übliche Routine: Wetterbericht downloaden, Abfahrtszeit besprechen und endlich relaxen. Auch wenn ich mit Stefan einen prima Co-Skipper habe, bleibt doch eine Menge Arbeit an mir hängen.



Früh-Abendstimmung in Lauvsnes (Bild Emma Farmer)

Sonntag, 07.07.:

Die versprochene Morgenbrise bleibt aus, die Bucht ist glatt wie ein Ententeich. Kommentar von Stefan: „Da war wohl einer mit dem Bügeleisen dran“.

Trotzdem laufen wir pünktlich um 08:00 Uhr aus, fünf Minuten später stehen die Segel. Für die Genua ist zu wenig Wind, wir wechseln auf den Code O, für den die leichte Brise aber bald zu raum wird. Jetzt muss der Gennaker ran und der Kurs ein wenig geändert werden. Wir entschließen uns für einen Umweg von etwa vier Seemeilen, um außen an den zahlreichen Flachs vorbeifahren zu können und nicht ständig Kurswechsel vornehmen zu müssen. Außerdem ist – was wir natürlich nicht sicher wussten – weiter von der Küste weg auch mehr Wind.



Stefan und Emma versuchen sich mit mittlerem Erfolg am Steuern, was bei einem halben Meter Welle und auf maximal tiefem Kurs (TWA 160 – 165°) nicht so ganz leicht ist. Nach einer Weile übernehme ich dann und habe meinen Spaß am schnellen Segeln. Es ist der erste Tag der gesamten – inzwischen über 2.000 Seemeilen langen – Reise mit annähernd perfekten Windverhältnissen. Mit sieben bis neuneinhalb Knoten rauschen wir dahin.

Ein besonderes Erlebnis haben wir gegen Mittag, als eine Schule Orcas in unmittelbarer Nähe an Backbord auftaucht. Ich schätze, dass es sich um 8 – 10 Tiere, darunter zwei Bullen, handelt. Einer der Herren kommt auf 30 Meter an die „Kialoa“ ran und streckt – wahrscheinlich neugierig – den gesamten Kopf aus dem Wasser. Gänsehaut-Feeling für uns. Leider hatte wieder niemand eine Kamera oder wenigstens das Handy parat.

Um zu unserem Ziel Hongsand zu kommen, müssen wir uns wieder unter die Küste verholen, was eine Halse bedeutet. Kurz bevor ich das Manöver einleiten möchte, frischt es auf 23 Knoten auf. Mit dem „Katastrophentuch“ durch die teilweise sehr engen Schikanen zu glühen ist mir zu heikel. Ehe wir den Gennaker dann unter schwierigen Bedingungen und unter Zeitdruck bergen müssen, nehme ich ihn lieber vorher weg.

Dank sehr ausführlichem Manöverbriefing klappt dieses Bergen ohne Probleme und in einer akzeptablen Zeit. Gut gemacht, liebe Crew. Nun eiern wir nur unter dem vollen Großsegel bei mittlerweile einem knappen Meter Welle fast platt vor dem Wind nach Südosten.

Eine Viertelstunde später können wir nach der nächsten Kursänderung ein wenig anluven und nun auch wieder die Genua setzen. Die kleinen Wellen beschleunigen uns auch mit der nun deutlich reduzierten Segelfläche auf manchmal neuneinhalb Knoten. Eine knappe Meile vor dem Hafen bergen wir erst die Genua und dann das Großsegel. Auch in Hongsand sind wir – wie schon gestern – die einzige Gastyacht im Hafen.

Trotzdem gibt es hier viele Deutsche, die hier Angelurlaub machen. Bei ein paar Brandenburgern erstehen wir für dreißig Euro ca. 2 kg fangfrische Seelachsfilets. Dazu gibt es abends ein Kartoffelgratin und Böhnchen. Kommentar Stefan: „Was für ein Festmahl“.

Ansonsten habe ich mich am Nachmittag gründlich geärgert und mich mit eigentlich überflüssiger Bootspflegearbeit beschäftigt. Unsere „Dame“ an Bord, hat - trotz der sehr deutlichen Bitte im „Bordknigge“, doch bitte pfleglich mit meinem Material umzugehen - gleich mehrere richtig tiefe Macken in der Achterkajüte ins Holz geschlagen. Darauf gekommen bin ich, weil sie mal wieder ihren Rucksack aus dem Niedergang – um die Ecke mit „Bande“ am Schrank auf ihre Koje geworfen hat. Auf dem ganzen Boot findet sich unter Deck keine einzige Macke, die auch nur annähernd so tief ist, wie die von ihr wahrscheinlich mit dem Rucksack und ihrer Gürtelschnalle gleich reihenweise „produzierten“ Macken, die bis zu vier Millimeter (!!!) tief sind.

Es ist mir unbegreiflich, wie man so rücksichtslos mit dem Material von anderen Menschen umgehen kann. Die halbwegs ordentliche Beseitigung dieser Narben kostet mich sicherlich 10 Stunden Arbeit. Ich werde versuchen, bis Trondheim in mindestens sechs Schleif- und Lackiergängen zumindest die tiefen Stellen allmählich wieder aufzulackieren, was aber nur Flickwerk bedeutet. Für ein ordentliches Finish muss ich im Prinzip das Mahagoni in der gesamten Achterkajüte dann anschließend maschinell anschleifen und mindestens zweimal neu lackieren. Kommentar der Verursacherin: „Habe ich ja nicht mit Absicht gemacht.“ Wohl wahr, aber auch sonst nichts (mit Absicht) was nicht in erster Linie für sie gut gewesen wäre...

Montag, 08.07.:

Die ungünstige Wetterprognose für heute scheint zuzutreffen. Ich schaffe es soeben noch trocken zur etwa 300 Meter entfernten Dusche, auf dem Rückweg regnet es (wie schon in der vergangenen Nacht) deutlich. Als wir beim gemütlichen Frühstück sitzen, schüttet es wie aus Eimern. Der Niedergang ist mit den Steckschotten verschlossen, lediglich das Schiebeluk ist einen Spalt offen, durch den es munter reinregnet. Wir müssen den „Gefechtsverschlusszustand“ herstellen, um den Regen außerhalb der Kajüte zu halten. Erst um 12:00 Uhr hört es endlich auf zu regnen.

Eigentlich wollen wir sofort los, aber der kleine neue Plotter am Steuerstand streikt und will partout nicht die im Ipad programmierte Route annehmen. Wieder mal kommt die Fehlermeldung „Keine Karte gefunden, Synchronisation abgebrochen“. Nach mindestens zehn erfolglosen Versuchen kommt mir die Idee, dass ich bei der Vergabe der Routennamen vielleicht einen Umlaut eingegeben habe. Nach Änderung von „ö“ auf „oe“ klappt es dann sofort.



Nach 21,3 Seemeilen unter Motor kommen wir um 16:00 Uhr in Lysøysundet an. Die Zufahrt zu unserem Wunschliegeplatz ist relativ eng, dazu setzt ein nicht unbeträchtlicher Strom quer zum Steg, der sich in Stromlufv befindet. Sowohl vorwärts wie auch rückwärts gelingt es mir einfach nicht das Boot so dicht an den Steg zu bekommen, dass Stefan mit der Mittelspring abspringen kann. Beim dritten Versuch nimmt ein Stegnachbar unsere Leine, was die Angelegenheit dann erheblich vereinfacht.

Nachdem mir schon den ganzen Tag über permanent kalt war, bekomme ich jetzt auch noch Gliederschmerzen und dann zuerst an den Armen, später auch an den Beinen eine Gänsehaut. Ich fühle mich wie ausgekotzt, hoffentlich ist da kein ernster grippaler Infekt im Anmarsch.

Nach dem Abendessen, was ich zwar noch irgendwie zustande gebracht habe, verhole ich mich schon um halb acht auf die Koje. Es war übrigens das erste Mal, dass vom gekochten Essen was übrigblieb und nicht verwahrt wurde. Es muss also schon richtig schlecht gewesen sein...

Selbst unter der Decke und trotz im Vorschiff laufenden Heizlüfter friere ich immer noch richtig. Widerwillig schmeiße ich eine Ibuprofen 800 ein und falle bald in einen komatösen Schlaf. Direkt neben mir liegt eine Handvoll Haribo „Stjerne mix“, darunter zwei Colafläschchen und ein Weingummifrosch, die ich mir als Betthupferl dorthin drapiert hatte.

Dienstag, 09.07.:

Nach zwei „Pinkelpausen“ in der Nacht wache ich um sechs Uhr auf, fühle mich zwar noch leicht gerädert, aber deutlich besser als noch gestern Abend. Sowohl die Colafläschchen wie auch der Haribo-Frosch haben sich in Wohlgefallen aufgelöst und stecken nun als klebrige Masse im Spannbettlaken und meinen Haaren.

Mein Bettzeug ist klamm und müffelt, weil ich wohl nachts ganz erheblich geschwitzt habe. Sofort schäle ich mich aus der Koje, ziehe mein Bettzeug ab, packe mein Wasch- und Duschzeug zusammen und mache mich auf den Weg zum Sanitärgebäude, wo es auch eine Waschmaschine und einen Trockner gibt.

Wie schon gestern habe ich kein passendes Kleingeld für die Nutzung auf Vertrauensbasis und stecke so neben dem Zettel für die Nutzung statt fünfzig hundert Kronen in den Bezahlschlitz des Clubbüros. Nach einer ausgiebigen Dusche, Beendigung des Waschprogramms und Umladung der Wäsche in den Trockner gehe ich an Bord zurück, wo Thomas gerade aufgestanden ist. Stefan liegt noch auf der Koje und klimpert auf seinem Handy rum.

Wir frühstücken ausgiebig und gemütlich. Danach gehen die Jungs nochmals zum Supermarkt und kaufen für das für heute Abend in Hasselvika geplante Grillen ein. Beim Synchronisierungs-Versuch zwischen Ipad und Vulcan-Plotter geht wieder alles schief, es kommt erneut die gleiche Fehlermeldung wie gestern. Diesmal liegt es aber nicht an Umlauten in den Routennamen. Die Ursache bleibt unklar. Auch die Überprüfung der SD-Karte im Plotter gibt keinen Anlass zur Sorge.

Da ich trotz langer Unterhose, Sweatshirt und Jacke immer noch leicht an Deck friere, genehmigen mir Thomas und Stefan eine Auszeit, die ich unter Deck nutze, um den Bordsafe wieder zu „reaktivieren“, der sich seit dem Kauf des Bootes nur noch mit dem Notschlüssel öffnen ließ. Ein Satz frische Batterien und eine Kulimine zur Betätigung des wahrscheinlich schon vor geraumer Zeit abgebrochenen Resetknopf auf der Rückseite der Tür (ich habe den Knopf bzw. dessen Reste für einen Schraubkopf gehalten, Stefan hatte dann die zielführende Idee) und das Ding funktioniert wieder auf eine neue Tastenkombination.



Zwischendurch können wir mit einem ordentlichen Schrick in den Schoten auch mal acht Seemeilen segeln, danach flaut der Wind wieder soweit ab, dass es nur noch für knapp drei Knoten über Grund reicht. Um 17:20 Uhr machen wir in Hasselvika längsseits an einer ziemlich vergammelten Stahlyadht fest, die unbewohnt wirkt. Wenn ich mich recht erinnere lag das Boot auch schon vor einigen Wochen dort.

Recht bald nach dem Anlegen tragen wir unser Grillgeraffel an Land, schmeißen den Cobb-Grill an und genießen die abendliche Ruhe, die nur von einigen wild schreienden Möwen gestört wird. Thomas bemerkt,

dass wir auf der ganzen Reise nicht ein einziges Mal Musik gehört haben. Stefan dazu: „Habe ich auch nicht vermisst...“; dem kann ich mich anschließen.



Grillparty in Hasselvika

Wie fast jeden Abend gehen wir wieder früh auf die Kojen. Morgen müssen wir früh raus, weil die Wetterprognose sowohl von YR.no wie auch von Wetterwelt für den morgigen Tag Südost ansagen, der über den Vormittag von sieben auf bis zu dreißig Knoten zunehmen soll. Der Plan ist morgen um 06:00 Uhr abzulegen, schnell noch an der Fähripier den Dieseltank vollzumachen und dann unter Maschine nach Trondheim zu laufen, ehe der Wind kräftig auffrischt.

Mittwoch, 10.07.:

Unser letzter Seetag auf dieser Etappe bricht an. Ich habe mir den Wecker auf halb sechs gestellt und nehme noch schnell eine Dusche, bevor es losgeht. Um Punkt sechs schleichen wir uns leise aus der Boxengasse und fahren genauso vorsichtig an die Bunkerpier. Es ist fast Niedrigwasser, da könnte Vorsicht geboten sein, zumal uns der Hafenneister gestern keine Angaben über die Wassertiefe an der Tankstelle bei Niedrigwasser geben wollte oder konnte. Er meinte nur: „I think it COULD work out, many sailboats take Diesel there.“ Auf die Frage „Even at low water?“ kam nur ein Achselzucken.

Tatsächlich ist das Wasser an der Tankstelle beim Anlegen fast vier Meter tief, also gar kein Problem. Ganz langsam fülle ich den Tank bis zum absoluten Stehkragen voll. Thomas: „Mensch, der ist ja so voll, dass kaum noch der Deckel drauf passt.“

Ich schicke die beiden Jungs, die mir ja gestern „Mascherleichterung“ gewährt haben, wieder auf die Kojen, bewaffne mich mit der Fernsteuerung für den Autopiloten und setze mich unter die Sprayhood. Es ist wieder ordentlich kalt heute Morgen. Im Schutz der „Mütze“ habe ich alles unter Kontrolle, stehe ab und an auf, um einen Rundblick zu nehmen und widme mich ansonsten der Produktion von einigen neuen Dyneema-Loops, die gespeisst werden.



Stille im Trondheimfjord..

Um acht Uhr wird die Mannschaft langsam wach, Thomas backt Brötchen auf und bereitet das Frühstück vor. Nach dem Frühstück sind wir schon fast in Trondheim, wo wir um 10:30 Uhr festmachen. Navigatorisch ist auch die fünfte Etappe des Törns – von einigen unschönen Macken in der Achterkajüte und einer Schnittwunde an meinem rechten Zeigefinger, die aber inzwischen schon gut verheilt ist – ohne Schäden an Mensch und Material beendet. Jetzt kommt noch das Großreinschiff und die Abreise meiner Crew.

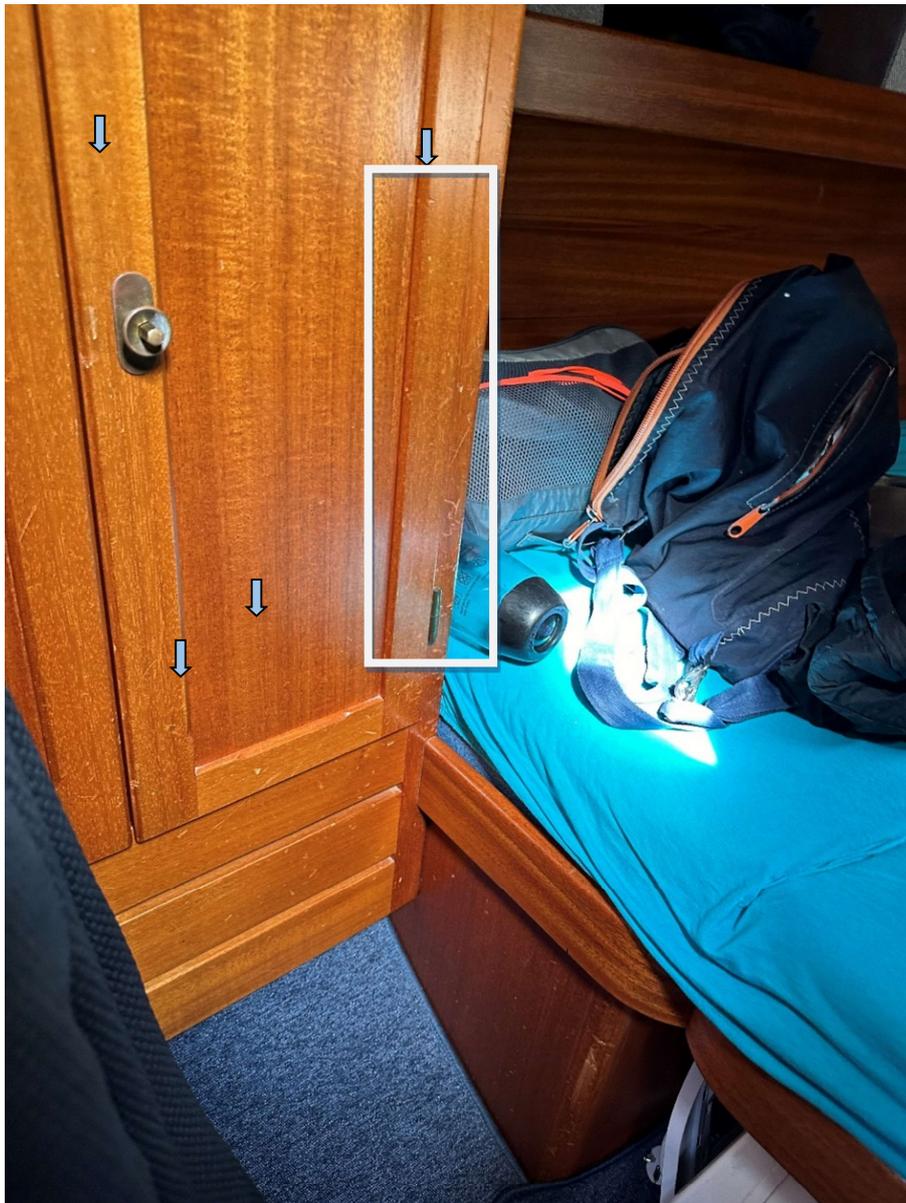
Bei Thomas und Stefan möchte ich mich auch an dieser Stelle herzlich für Euren Einsatz, Eure gute Laune und für den pfleglichen Umgang mit meinem Material bedanken, die beiden dürfen jederzeit wieder mit auf einen Törn mit der „Kialoa“ oder deren Nachfolgerin. Emma werde ich definitiv nicht noch mal mitnehmen, sie war zu sehr auf sich und ihre Interessen fixiert, hat zu wenig für das Team geleistet und ist vor allem unglaublich schlecht mit meinem Boot umgegangen, was ich ihr ernsthaft übelgenommen habe.

Am Nachmittag machen die Jungs mit meinem einhundertprozentigen Einverständnis dann ein wenig Sightseeing, während ich mir schon mal das Teakdeck vornehme. Nach der Behandlung mit Teak-Aufheller sieht es wieder richtig schick aus.

Am Abend lädt uns Stefan ins Restaurant „Røft“ in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs ein. Die Jungs hatten einen schönen Nachmittag in Trondheim und auch ich bin sehr happy mit den Fortschritten an Deck. Wir essen sehr gut und trinken ein paar Bier dazu, bevor es ins Land der Träume geht.

Donnerstag, 11.07.:

Heute ist Reinschiff- und Basteltag. Nach dem Frühstück kümmert sich Stefan um das Bad und alle staubkontaminierten Möbelflächen. Thomas schrubbt derweil alle Teppiche mit viel Wasser und grüner Seife. Obwohl wir jeden Tag konsequent mit dem Dyson Staub gesaugt haben, kommt eine graubraune „Lorke“ aus den Teppichen. Immerhin sind mit einer Ausnahme keine Flecken übriggeblieben. Über den Teppich aus der Achterkajüte hatte Emma Sonnencreme geschüttet, es aber nicht für nötig gehalten, diesen Fleck sofort zu behandeln...Weil ich ja schon gestern das Teakdeck geschrubbt habe, kann ich mich schon an diverse Besorgungen in der Stadt machen. Ich benötige Schleifpapier, Schaumpinsel, Schaumrollen zum Lackieren und einen kleinen Schwingschleifer für die weitere Instandsetzung des Achterschiffes bzw. im Wesentlichen des Schrankes darin.



Mit Macken übersäte Schrankfont in der Achterkajüte, manche würden das als „Vandalismus“ bezeichnen...

Außerdem benötigen wir ein paar neue Sodastreamzylinder. All die o. g. Dinge kann ich bei Claas Ohlsen im Solsidencenter erstehen. Dort ergattere ich auch noch einen preiswerten 12V-Kompressor zum Aufpumpen der Fender. Zufrieden kehre ich an Bord zurück und mache mich erneut auf der Seite in der Achterkoje liegend ans Werk. Bisher hatte ich nur die tiefsten Macken - inzwischen bereits viermal - ausgetupft, um diese zu füllen. Nun muss allmählich wieder „Fläche“ an die beschädigten Teile. Das geht ganz gut mit dem für 26 € erworbenen Schwingschleifer und 240er Papier.

Beim Lackieren mache ich den typischen Anfängerfehler und lackiere zu dick, was für eine schlechte Oberfläche sorgt. Mit dem Heizlüfter auf höchster Stufe wird die Trocknung beschleunigt, damit ich morgen früh erneut schleifen und den vorerst letzten Lackanstrich aufbringen kann.

Am späten Nachmittag sind alle Reinschiff-Arbeiten abgeschlossen und die „Kialoa“ ist (von der Achterkajüte mal abgesehen) wieder fit für den nächsten Crewwechsel. Auch die Proviantlasten sind – bis auf den Frischproviant, den ich erst am Samstag mit der neuen Crew kaufen möchte – wieder gut gefüllt. Die Jungs fangen jetzt mit dem Packen an, für sie geht es morgen nach Hause.

Zum Abschluss dieser sehr schönen Etappe lädt Thomas heute ins schon mehrfach besuchte Restaurant „Egon“ ein. Vorweg gibt es eine „Party-Platte“ mit TexMex-Fingerfood und zum Hauptgang für Thomas Dorsch aus Nordnorwegen und für Stefan und mich einen Grillteller. Um zehn Uhr sind wir zurück an Bord, ich telefoniere dann noch bei inzwischen kräftigem Regen mit der „Heimatfront“ zu Hause. Dabei sitze ich in einer Art-Skulptur, die postgelb gestrichen ist und komme mir vor wie „Oskar aus der Mülltonne“ bei der Sesamstraße.



Meine „Telefonzelle“ am Hafen...

Freitag, 12.07.:

Um sieben Uhr stehen wir auf, um unser vorerst letztes gemeinsames Frühstück einzunehmen. Schon um kurz vor neun macht sich Stefan auf den Weg zum Flughafen, zwei Stunden später bin ich allein an Bord. Auch wenn ich es sehr genieße nun auch mal ein paar Stunden für mich ganz allein zu haben, werden mir Stefan und Thomas wirklich fehlen, wir haben uns wirklich prima verstanden. Ich versichere beiden nochmals, dass sie auch auf dem Sommertörn 2025 gern wieder dabei sein können.

Bereits vor der Abreise von Thomas habe ich im Achterschiff nochmals geschliffen und lackiert, allmählich kommt wieder Fassung an den Schrank. Auf jeden Fall ist jetzt in etwa wieder der Zustand zum Zeitpunkt von Emmas Einzug oder sogar etwas besser hergestellt.



Noch längst nicht fertig, aber schon viel besser: Der Kleiderschrank achtern...

Gegen 16:15 Uhr kommt Frank an Bord und bringt viele Nettigkeiten zu unserem 30-jährigen Transatlantik-Jubiläum mit. Tatsächlich waren wir vor genau 30 Jahren mit der Hallberg Rassy 312 „Harlekin“ (dem damaligen Boot meines längst verstorbenen Vaters) im Westeingang des Ärmelkanals auf dem Weg nach Cowes auf der Isle of Wight.

Das Jubiläum feiern wir standesgemäß mit einem guten Steak bei „Egon“, zu dem mich Frank einlädt. Zurück an Bord gibt es noch ein paar GinTonics mit Claas, der ebenfalls inzwischen eingeflogen ist. Auch er hat ein paar „Schätze“ von SVB im Gepäck: Schaumpinsel, Rollen und eine Farbwanne. Auch wenn ich hoffe, dass mir weitere Lackierarbeiten vorerst erspart bleiben, bin ich nun zumindest gerüstet.

Um kurz vor eins gehen wir auf die Kojen.

Samstag, 13.07.:

Nach dem Aufstehen ist Shopping-Time, um nun auch den Frischproviand einzukaufen. Wieder gehen fast 200 € in einen Rucksack und zwei Einkaufstaschen. Insgesamt haben wir nun für 450 Euro eingekauft und das reicht bei Weitem nicht bis zum Ende der Etappe.

Nach dem Frühstück mit leckeren Brötchen aus der „Backstube“, die Frank mit dem Fahrrad geholt hat, schmeiße ich nochmal die Bordwaschmaschine an. Am Nachmittag gibt es den obligatorischen Riggcheck, bei dem diesmal auch das Steuerbord-Genuafall etwas eingekürzt wird, damit es nicht immer an der gleichen Stelle auf den Rollen und in der Fallklemme belastet bzw. verschlissen wird.



Frank fotografiert mich mit seiner Drohne beim Riggcheck in Trondheim...

Jetzt fehlt uns nur noch Marta, die heute Abend gegen 20 Uhr eintrudeln wird. Dann sind wir nach erfolgter Sicherheits- und Technikeinweisung klar zum Auslaufen. Morgen soll es entweder nach Hasselvika oder zwölf Seemeilen weiter nach Kongensvoll gehen. Die Wetterprognose verspricht zwar leichten, aber wenigstens von der Richtung her günstigen Wind.

Gemeinsam holen wir Marta vom Bahnhof ab und essen dann eine leckere Pizza am Cockpittisch. Selbst um halb elf sitzen wir immer noch in Shorts und T-Shirt im Cockpit. Ich werde allmählich müde und melde mich schon mal auf die Koje ab.

Sonntag, 14.07.:

Um acht Uhr gibt es das erste Frühstück für die komplette neue Crew, dann folgt Teil 1 der obligatorischen Sicherheits- und Technikeinweisung für die „Frischlinge“. Um 10 Uhr laufen wir unter Maschine aus und machen bei völlig glattem Wasser und drei bis fünf Knoten Wind aus Südost den zweiten Teil der Einweisung.

Eine halbe Stunde später setzen wir die Segel und fahren mit der Genua aus dem Trondheimfjord. Nachdem wir auf Südwestkurs gegangen sind, kommt der Gennaker hoch. Leider schläft der Wind nach einer Stunde so weit ein, dass wir nur noch knappe drei Knoten über Grund machen.

Immerhin sehen wir eine große Schule Minkwale an Steuerbord, leider weit entfernt.

Wir bergen den Gennaker und schmeißen das Rütteleisen wieder an. Es sind noch etwa acht Meilen bis Kongensvoll, wo wir um 17:15 Uhr nach 33,5 Seemeilen anlegen. An der offiziellen Gästepier finden wir zwar locker einen Liegeplatz, aber weder Strom noch Wasser. Deshalb verholen wir nochmal an einen anderen Steg und finden da alles Gesuchte.

Zum Abendessen gibt es Spaghetti Bolognese, diesmal mit einer „fleischigen“ und einer vegetarischen Sauce. Da wir hier nicht mit der GoMarina-App, sondern nur mit VIPPS die Hafengebühr bezahlen könnte, gehe ich zu einem Nachbarn mit Motorboot und bitte ihn gegen Bargeld für uns zu bezahlen, was er gern tut. Er war bis vor ein paar Jahren Eigner einer 12m-R-Yacht, die er 30 Jahre gehabt hat und nun auf ein Motorboot umgestiegen ist. Es war ein sehr schöner Tag für jeden von uns. Morgen geht es weiter Richtung Südwesten, voraussichtlich nach Straumen.



Wunderschöner Liegeplatz mit Badebucht in Kongensvoll...

Montag, 15.07.:

Um 08:15 Uhr legen wir bei sehr leichtem Wind aus Nordost ab. Nachdem wir uns aus dem ersten Felsengemüse „herausgehüsert“ haben, setzen wir die Segel. Es ist sehr böig, mal überhaupt kein Wind und dann wieder 12 Knoten, meist von achtern. Als die Genua nicht mehr anständig zieht, kommt der Gennaker aus der Backskiste. Auch dieser „Spaß“ hat nach einer halben Stunde wieder ein Ende. Zu wenig zum Leben, zum Sterben zu viel.. Eine Weile später gibt es wieder eine nette kleine Brise, die uns diesmal mit Groß und

ausgebaumter Genua nach Südwesten zieht. Auch der Strom ist uns heute gnädig und läuft mit anfänglich einem ganzem, später einem halben Knoten mit.

Als es wieder abflaut und wir nur noch mit zweieinhalb Knoten dahinschleichen, kommen Marta und Claas auf die Idee, baden zu gehen. Marta ist fix wieder im Cockpit und Claas steigt in die Fluten. Just in dem Moment dreht der Wind innerhalb von wenigen Sekunden um 180 Grad und frischt von acht auf 19 Knoten auf. Das mit einem Bullenstander gesicherte Groß und die ausgebaumte Genua kommen back und wir fangen schon an Fahrt über den Achtersteven zu machen.

Schnell haben wir das Chaos sortiert, ein Reff gesteckt und die Genua wieder ausgerollt. Nun geht es mit brettichten Schoten auf die Kreuz Richtung Straumen. Die letzten drei Meilen müssen wir – wegen der vielen Riffe in dieser Region – die Segel bergen und den Rest motoren.

Am Steg in Straumen nimmt uns ein sehr netter älterer Norweger an, der uns mit vielen Tipps versorgt und alle Fragen beantworten kann, die wir ihm stellen. Heute Abend wollen wir einen der bereitstehenden Grills grillen und lecker essen. Mit 200 norwegischen Kronen ist auch das Hafengeld sehr günstig. Ein schöner und gemütlicher Platz, solange man nicht nach Nordwesten schaut. Dort verschandelt eine Autowerkstatt mit einer Menge Schrott vor der Tür den eigentlich schönen Eindruck von diesem Hafen.



Die Landschaft in Straumen erinnert mich irgendwie an Dyvig auf Alsen...

Unser Youngster Claas wird mit dem Fahrrad zum zwei Kilometer entfernten Supermarkt geschickt, wo er noch ein paar Kleinigkeiten einkauft. Lediglich mit den 10 Kronen-Stücken für die Dusche hat er Schwierigkeiten, die werden nur gegen Bargeld (das er nicht hat) abgegeben... Das erledigt Frank dann auf einer separaten Tour.

Wir haben einen sehr netten Grillabend und sind erst um halb zehn wieder an Bord.



Grillabend in Straumen, von links: Marta (ohne h), Claas, Kiki und Frank

Dienstag, 16.07.:

Eigentlich sollte es heute schon um sieben Uhr losgehen, weil nur sehr leichte nördliche Winde prognostiziert sind. Alle sind auch rechtzeitig fertig, doch ein Regenschauer hält uns dann noch eine halbe Stunde im Hafen fest. Unter Maschine fädeln wir uns durch den verwinkelten Schärengarten südöstlich von Straumen, um dann im freien Wasser die Segel setzen zu können.

Trotz diverser Bitten, die Sicht vor mir freizuhalten, tobt mir ständig mindestens ein Crewmitglied direkt vor der Nase rum und versperrt mir die Sicht. Es ist zum Mäusemelken, aber ich reiße mich zusammen und werde nicht laut. Beim nächsten Mal gibt es dann aber eine glasklare Ansage.

Zunächst halbwind mit Groß und Genua, recht bald dann aber mit Code 0 und Großsegel kriechen wir nach Südwesten. Es „weht“ mit gerade einmal fünf bis sechs Knoten, damit ist kein Topspeed zu machen. Trotzdem wollen wir möglichst viel segeln und ertragen – halbwegs gelassen – auch die Schleichfahrt. Immerhin scheint inzwischen die Sonne und es ist angenehm warm.



Nach dem „Vor-Start-Schauer“ gibt es nach dem Auslaufen einen Regenbogen

Nach den ersten zwei Tagen bin ich sehr zufrieden mit meiner Crew.

Claas ist zwar noch recht unerfahren, aber willig. Ihm fehlt – verständlicherweise – noch der „General Overview“, was ab und an zu verdrehten Fallen und Schoten oder Missverständnissen bei Anweisungen führt. In jedem Fall aber ausbaufähig...

Frank versucht immer wieder Verbesserungsvorschläge zu machen, die sich aber in nicht immer mit meinen – auf inzwischen mehr als 4.500 Seemeilen auf der „Kialoa“ gemachten – Erfahrungen decken. Das nervt mich zwar manchmal ein wenig, aber dennoch ist Frank ein ganz reeller Seemann und meine wichtigste Stütze auf dieser Etappe. Ein Mann, auf den ich mich – wenn es drauf ankommt – sicher zu 100 % verlassen kann.

Marta ist ebenfalls noch ziemlich unerfahren, begeistert aber mit permanentem Lächeln, guter Laune und einer gleichbleibenden Freundlichkeit, die ansteckend wirkt. Zumindest aus jetziger Sicht, ist sie das bisher angenehmste weibliche Crewmitglied an Bord auf dieser Reise.

Der Wind ist viel besser als die Prognosen (sowohl von Wetterwelt wie auch YR.no), die zwar beide in der Richtung, nicht jedoch in der Stärke richtig lagen. Nach einer Stunde sehr gemächlicher Fahrt während des Frühstücks – wegen Flaute – und dann einer halben Stunde unter Motor kommen wir später dank immer weiter zunehmender Brise richtig flott voran. Knapp drei Stunden zerrt uns der Code 0 nach Südwesten, bei 13 Knoten scheinbarem Wind müssen wir jedoch auf die Genua wechseln, um den Code 0 nicht zu „zerblasen“.

Etwas seltsam kommt uns vor, dass eine Bohrinsel an Steuerbord plötzlich einen Kursvektor im AIS anzeigt. Es ist die „Transocean Encourage“ auf dem Weg nach Kristiansund. Erstaunlich ein so großes Ding selbstfahrend mit immerhin knapp fünf Knoten ohne Schlepper zu sehen.



Mit 4,7 Knoten unterwegs nach Kristiansund: „Transocean Encourage“

Statt der etwas kürzeren Route durch den inneren Weg über die Hustadvika haben wir uns fürs „Außenrum“ entschieden, wo inzwischen fast ein Meter Welle steht. Wegen dem inzwischen sehr raumen Wind müssen wir ein wenig „anspitzen“, um Druck in der Genua zu halten. Dann erfolgt eine problemlos klappende Halse. Der nun folgernde Schlag nach Süden macht richtig Spaß, die mitlaufende Welle beschleunigt die „Kialoa“ auf bis zu 11,2 Knoten (über Grund), allerdings ist es auch recht eng hier. Sowohl an Backbord, wie auch an Steuerbord lauern die dicken Steine an der Oberfläche. Um 16:15 ist auch die letzte Engstelle, inzwischen nur noch unter Großsegel, passiert. Wir laufen noch drei Kabellängen weiter und fahren dann etwa eine halbe Meile vor der Hafeneinfahrt einen Aufschieber zum Bergen des Großsegels.

Beim Passieren der Molenköpfe hängen die Fender und die Leinen sind klar. Auch das Anlegemannöver klappt sehr ordentlich. Somit liegt der gefährlichere Teil der Hustadvika nun hinter uns.

Zum Abendessen kocht der Skipper Spaghetti Carbonara, wahlweise vegetarisch oder mit Speck. Nach dem Abwaschen gibt es im Cockpit noch einen Gin-Tonic als Sundowner. Ein fantastischer Tag liegt hinter uns.



Bud, zum zweiten Mal auf dieser Reise...



Mittwoch, 17.07.:

Um 08:45 Uhr legen wir in Bud ab, unser heutiges Ziel ist das etwa 35 sm entfernte Ålesund, ebenfalls zum zweiten Mal auf diesem Sommertörn. Ich hatte kurz überlegt, ob ich Ålesund auf dem Rückweg auslasse oder nicht, habe mich dann aber dagegen entschieden, weil es einfach sehr nett dort ist und außerdem auch Claas, Frank und Marta die Gelegenheit gibt, den atemberaubend schönen Geirangerfjord zu besuchen.

Rund ein Drittel der Strecke können wir segeln, den Rest muss leider wegen Flaute oder zu engem Fahrwasser das Rütteleisen ran. Um 14:30 Uhr laufen wir in Ålesund ein, haben aber zunächst Schwierigkeiten, einen ordentlichen Liegeplatz zu bekommen. Im Innenteil des Hafens könnten wir nur an deutlich kleineren Booten in Päckchen gehen, was ich den Kleinen ersparen möchte. Im Außenteil ist es wesentlich unruhiger, hier finden wir aber einen Platz in zweiter Reihe neben einer Stahlyacht aus Vancouver (Kanada) mit einer netten Familie an Bord.

Leider hat unser Nachbar eine so hohe Reling, dass es zumindest bei mir schon im Schritt zwick, wenn ich darüber steige. Der Rest meiner Crew hat zum Glück nicht so kurze Dackelbeine wie ich. Die Crew macht sich auf den Weg zur Touristen-Information, um Fahrkarten für den Geirangerfjord zu besorgen und danach ein wenig Proviant nachzubunkern, während der Skipper sein Geld lieber zum Schiffsausrüster trägt und dort noch ein paar Schaumpinsel und Farbwannen besorgt.

Leider sind für morgen nur noch zwei Tickets für den Geirangerfjord zu bekommen, wir entschließen uns deshalb, einen Tag länger hier zu bleiben und erst am Freitag zum Geiranger zu fahren. Das bedeutet zwar eine (erneute) Umplanung für die nächsten Tage, aber das ist dann eben mal so.

Zum Abendessen gehen wir zum „Jafs Brokiosken“, wo es leckere Fish & Chips gibt. Auf dem Weg dorthin sehen wir, dass es für Norweger wohl überhaupt kein Problem ist, mit einem (in diesem Fall gleich drei!!!) 42-Füßer an einer kleinen Avance 33 festzumachen, die nur auf drei Spielzeugfendern liegt. Statt wenigstens mal einen oder zwei dicke Fender zum Innenlieger rüberzureichen, lassen die norwegischen „Gentlemen“ die Dinger lieber am Bug und Heck ihres eigenen Bootes – völlig nutzlos – rumhängen.

Nach dem Essen spielen wir ausgelassen „Stadt-Land-Fluss“, wo uns Marta zeigt, wo der Hammer hängt. Die Automarken, die sie so nennt sind allerdings wohl nur in ihrem Heimatland Polen bekannt. Jedenfalls ist es recht lustig.



Einer der wenigen Schiffsausrüster in Norwegen: Sverre Eidsvik in Ålesund

Donnerstag, 18.07.:

Heute ist „Ausschlaf- und Kulturtag“ angesagt. Wer meint, dass das unter anderem ein Ganzkörper-Großreinschiff bedeutet, liegt nur teilweise richtig. Auch im Juli gibt es in Ålesund keine für Segler (und Motorbootfahrer) verfügbare Dusche. Marta und ich nehmen eine kurze Dusche im Cockpit, jeweils in Bikini bzw. Badehose.

Anschließend ist meine Wäsche dran und wird – wie fast immer – in der Bordwaschmaschine im Cockpit gewaschen. Ein wenig Sorge macht mir das Wetter, es sieht böse nach Regen aus, auch wenn alle Wettervorhersagen von einem zumindest trockenen, am Nachmittag sogar sonnigen Tag ausgehen.

Wir frühstücken heute erst um viertel vor zehn, allerdings recht komfortabel. Frank hat ein frisches Brot und ein paar leckere Croissants zu 39 Kronen, bzw. 3,30 € das Stück (!!!) besorgt. Dazu gibt es Rührei vegetarisch oder mit Speck und allem sonstigen an Bord denkbaren Komfort. Um halb zwölf begibt sich die Mannschaft auf den 418 Stufen hohen Anstieg auf den Hausberg.



Die „Kialoa“-Crew über den Dächern von Bergen mit der „Queen Mary“, einem der luxuriösesten Kreuzfahrer

Nach der Rückkehr und einer kurzen Ruhepause an Bord gehen wir gemeinsam ins Fischereimuseum, eine Ausstellung für moderne Kunst und ins „Jugendstil-Senteret“, das sich in der denkmalgeschützten alten „Schwanenapotheke“ aus dem Beginn des 20. Jahrhundert befindet.

Von so viel Kultur hungrig geworden, gönnen wir uns einen leckeren Burger- bzw. Hähnchensnack am Brückenkiosk, wo wir schon gestern Fish & Chips genossen haben. Damit ist der heutige Tag im Wesentlichen geschildert, keine weiteren besonderen Vorkommnisse.



Impressionen aus dem Jugendstil-Senteret in der „Schwanen-Apotheke“ in Ålesund



Für morgen steht der gemeinsame Ausflug zum Geirangerfjord an, mit erneut 150 Euronen pro Nase kein billiges, aber lohnenswertes Vergnügen. Ich bin sehr gespannt, wie die Wasserfälle ohne Schmelzwasser aussehen werden.

Freitag, 19.07.:

Trotz Hafentag müssen wir heute früh raus, schon um halb neun fährt unsere Fähre nach Geiranger, die diesmal erheblich stärker belegt ist als noch vor zwei Monaten. Frühes Ankommen sichert uns trotzdem noch Fensterplätze, jedenfalls auf der Hinfahrt.

Obwohl ich die Tour ja schon auf der nordgehenden Reise gemacht hatte, sehe ich noch viele Dinge entlang der Fahrtroute, die mir noch nicht aufgefallen sind. Meine drei Crewmitglieder sind begeistert von der Natur, und den (leider schon etwas „trockengefallenen“) Wasserfällen.

Nach drei Stunden Fahrtzeit kommen wir in Geiranger an, wo die „Norwegian prima“, ein – tatsächlich gar nicht so richtig großes - Kreuzfahrtschiff an den Mooringtonnen liegt und seine menschliche Fracht schon über das winzige Dorf Geiranger ausgeschüttet hat. Das noch vor ein paar Wochen friedlich wirkende Dorf wirkt nun wie New York zur Rushhour.



Claas, Marta und Frank laufen am Storfossen, dem Wasserfall nach oben bis auf 529 m Höhe und haben Mühe rechtzeitig für die Abfahrt wieder an Bord zu sein, den Boardingtermin um Viertel nach zwei verpassen sie jedenfalls um zehn Minuten und kommen erst vier Minuten vor dem Ablegen an Bord. Für mich ist das doof, weil ich deshalb so lange warten muss, bis wir komplett sind. Alle schönen Plätze an Bord, egal ob an oder unter Deck sind inzwischen belegt, sehr ärgerlich. Statt zu gucken verschlafe ich die Rückfahrt eben, das aber sehr bequem...

Nach der Rückkehr mache ich mich ans Kochen. Wir haben noch zwei Stränge Schweinefilet, die mit Paprika, Champignons und klein gewürfelten Zwiebeln zu einem leckeren Geschnetzelten verarbeitet werden, natürlich wieder auch in der vegetarischen „Marta-Version“. Die Töpfe werden alle leer und zum Nachtisch gibt es dann noch eine 300g-Tafel Schokolade. Müde gehen wir auf die Kojen.

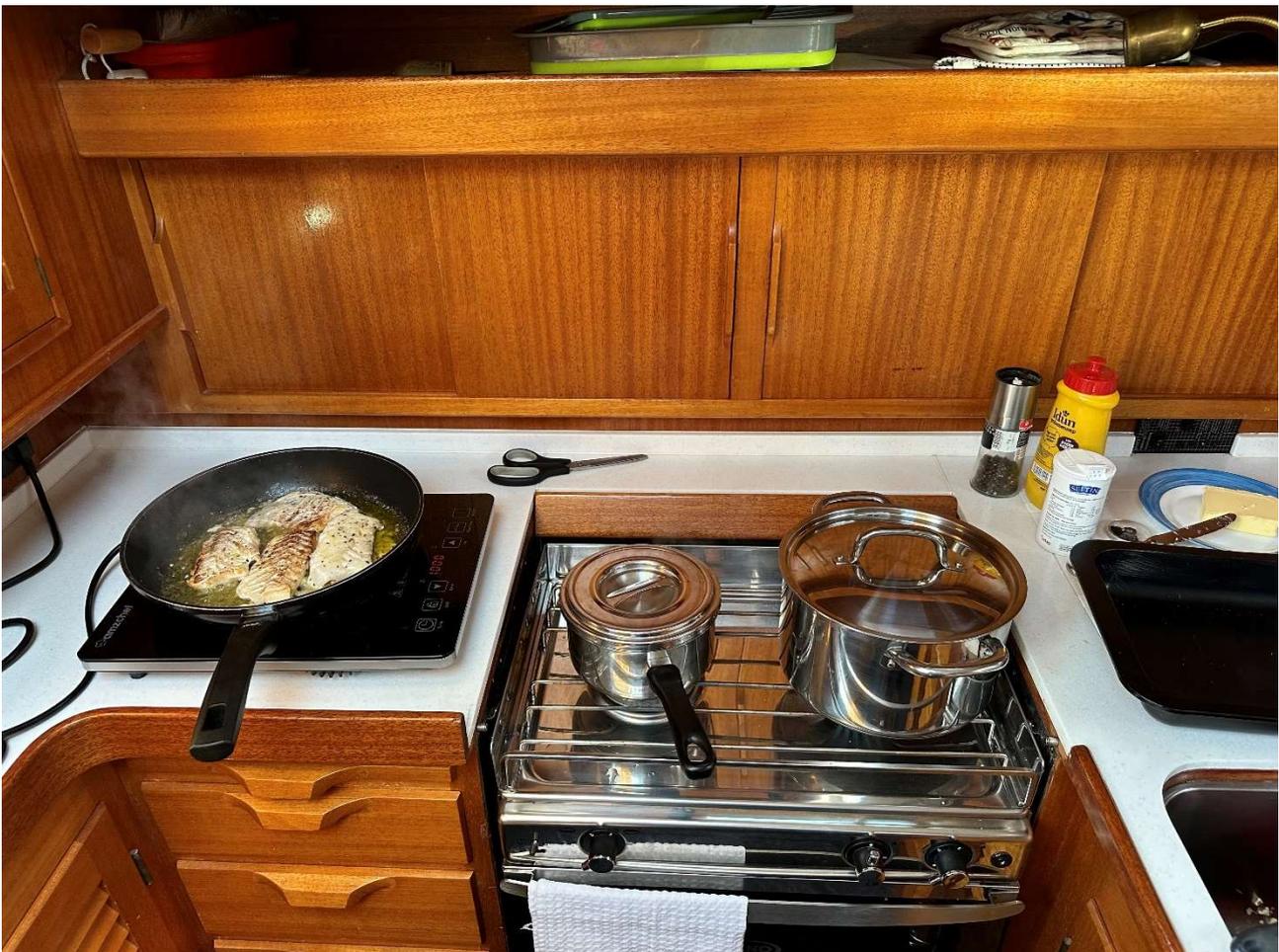
Samstag, 20.07.:

Um 07:45 Uhr legen wir leise ab. Es weht eine ganz leichte Brise aus Südost, zu wenig zum Segeln. Wieder einmal stammt die – im Vergleich zum norwegischen Wetterdienst – bessere Wetterprognose von Wetterwelt, wenn auch die nicht ganz exakt stimmt. Es weht jedenfalls aus Westsüdwest und nicht (wie von YR.no angekündigt) aus nördlichen Richtungen.

Da wir wegen unseres Ausfluges an den Geirangerfjord einen Tag länger als geplant in Ålesund geblieben sind, müssen wir heute knapp fünfzig Seemeilen abreißen, um wieder in den Zeitplan zu kommen. Leider können wir nur zwei Stunden segeln, der Rest geht unter Maschine.

Um 16:30 Uhr machen wir im Kommunalhafen von Selje zunächst zum Tanken fest. Der einzige für uns wirklich gut geeignete Liegeplatz wird von einem etwa sechs Meter langen Motorboot belegt, dessen Besatzung zum Glück nur kurz zum Einkaufen gegangen ist.

Nach dem Anlegen mache ich mich ans Kochen. Heute gibt es Dorschfilets mit Salzkartoffeln und Senfsauce, dazu einen grünen Salat. Nach dem Abwaschen (an dem ich nicht beteiligt war) gibt es endlich eine „richtige“ Dusche mit gaaanz viieel warmen Wasser und das auch noch ohne Aufpreis.



Dorschfilets mit Salzkartoffeln und Senfsauce, ein leckeres Abendessen. Dazu gibt es Salat...



Die einzige, aber sehr gute Dusche des Hafens liegt am sehr schönen Sandstrand, nur wenige Meter von unserem Liegeplatz entfernt.

Am Abend ertönt eine richtig gute Frauenstimme im Hafen. Drei junge Frauen sind mit einem Stand Up Paddleboard unterwegs, eine der Damen kann sehr schön singen. Als sie „I believe I could fly“ singt, sage ich ihr, dass ich das gerne mal sehen würde. Sie lacht herzlich und kann (natürlich) nicht fliegen. Es wird ein sehr netter Abend im Cockpit; die Sonne ballert noch richtig vom Abendhimmel und der Wind ist nun komplett eingeschlafen. Morgen steht voraussichtlich – also wenn sich die Wetterprognose für die nächsten Tage sich bis morgen früh nicht signifikant verändert – nur ein kurzer Schlag an. Ich verkünde, dass es nicht vor neun Uhr losgehen wird.

Zufrieden mit dem heutigen Tag geht es um 23:00 Uhr auf die Kojen. Leider wird das Einschlafen durch die sehr gut von jungen Leuten frequentierte Hafenkneipe erschwert, die bis zwei Uhr morgens – oder länger, so genau weiß ich es nicht, weil ich dann irgendwann doch eingeschlafen bin – laut redend und teilweise grölend für eine nicht zu vernachlässigende „Geräuschkulisse“ sorgen.

Sonntag, 21.07.:

Tatsächlich schlafe auch ich heute mal bis acht Uhr und checke direkt nach dem Wachwerden den aktuellen Wetterbericht, der bereits für die frühen Nachmittagsstunden Starkwind mit Böen über 30 Knoten aus südlichen Richtungen und eine Menge Regen ab 14 Uhr ansagt. Schnell wecke ich die noch schlummernde Mannschaft.

Noch ist es totenflau. Wir legen um 08:50 Uhr ab und fahren unter Maschine die 18 sm nach Rugsund, einem winzigen Hafen ein Stück weiter südlich, der laut Hafenhandbuch sehr gemütlich aussieht.



Südlich von Måløy setzt der Strom schon ein wenig mit.

Wir beschließen einstimmig, das Sonntagsfrühstück erst nach dem Einlaufen zu „zelebrieren“, dafür aber mit allem Komfort und leckeren „Crusty Rolls“ zum Aufbacken, die Claas gestern noch bei Coop aufgetrieben hat. Obwohl es bedeckt ist, genießen wir die Fahrt durch die engen Sunde, vorbei an Raudeberg und Måløy, dann weiter Richtung Osten durch den Westausgang des Storfjords auf unser Ziel Rugsund zu. Der norwegische Wetterbericht verspricht für den Nachmittag durchgehend Regen, wieder einmal haben wir mit der frühen Abfahrt die richtige Entscheidung getroffen.

Beim ersten Blick auf den Hafen von Rugsund können wir kaum glauben, wie schön es hier ist. Auch wenn die Sonne nicht vom Himmel lacht, geht einem hier das Herz auf. Man meint, in einem lebendigen Freilichtmuseum zu sein und genau das ist es auch.

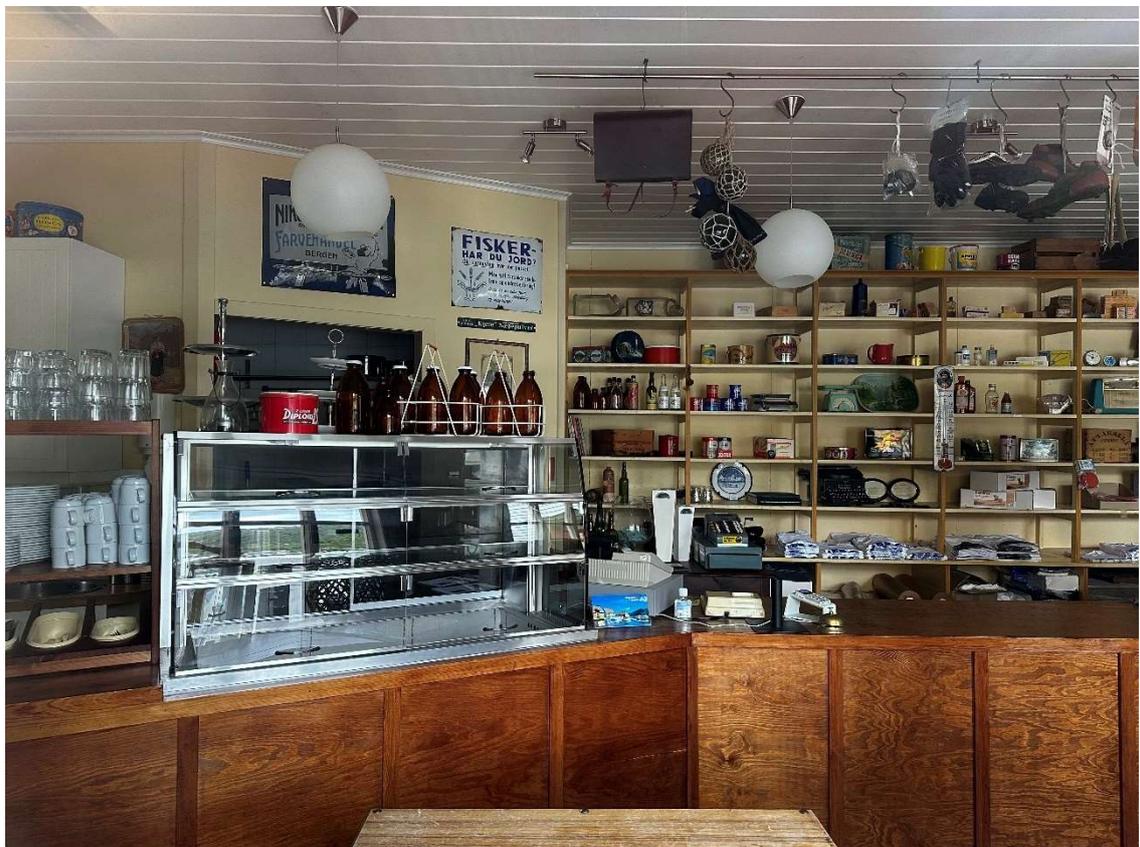
Die Ansammlung alter Gebäude mit einem etwas schwächlich wirkenden Schwimmsteg davor wirkt, als sei die Zeit hier vor Jahrzehnten stehen geblieben. Die Gebäude sind zwar restauriert, zeigen aber noch eine charmante Patina. Alles wirkt urig, sogar die Toiletten sind liebevoll mit viel Holz ausgebaut und wirken sehr heimelig. Der „Hit“ schlechthin ist der wohl nicht mehr aktiv betriebene „Landhandel“ in dessen „Schaufenster“ eine Informationstafel hängt.

Rugsund war seit dem 17. Jahrhundert einer der wichtigsten Handelsplätze in Vestland, man betrieb hier eine kleine Schiffswerft, ein Sägewerk, Produktion von Holzkisten, Fischerei, eine Bäckerei mit einem Ofen, in dem man 50 Kuchen gleichzeitig backen konnte und ein Postamt, das später eines der ersten Telefone in der Region hatte.

Die gesamte Anlage ist im Privatbesitz einer Familie, die sich um den Erhalt und die weitere Restaurierung dieser Kleinod kümmert. Wir fühlen uns sehr wohl und sind froh, hier zu sein und genießen den Nachmittag trotz teilweise heftigen Regenschauern.



Idylle pur: Rugsund



Blick in den musealen Landhandel von Rugsund...

Montag, 22.07.:

Es hat fast die ganze Nacht hindurch ordentlich geregnet. Durch die trotzdem auf „kleine Lüftung“ stehenden Luken im Vorschiff ist ein wenig Regenwasser eingedrungen, auf meiner Vorschiffskoje und dem Teppich im „Flur“ vor der Toilette sind ein paar handflächengroße Wasserflecken. Auch bei Marta in der Achterkajüte sind ein paar feuchte Spuren auf der Ablage über der Koje. In der gestern Abend geleerten Bilge steht auch schon wieder ein wenig Wasser, was Marta noch vor dem Duschen wegmacht. Dabei hat sie – wie immer – ihr freundliches Lächeln auf den Lippen, was einfach erfrischend ist.

Ich bin schon um Viertel nach sechs zum Duschen gegangen und fühle mich nun frisch und sauber, fit für den neuen Tag. Der Check der Wettervorhersage verspricht leider erneut nur sehr schwachen Wind aus Nordwest bis Nord, es sieht schon wieder nach Motoren aus. Zum „Ausgleich“ sieht es leider so aus, als wenn wir am Donnerstag Starkwind aus Südwest zu erwarten haben, was eine lange Kreuz in relativ engen Gewässern bedeuten würde. Ich denke deshalb über eine Routenänderung nach, will aber erst die möglichen Varianten in Ruhe studieren, bevor ich meine Crew damit durcheinander bringe.



Wenn jetzt noch ein leises Lüftchen wehen würde, könnte man die Schönheit nicht ertragen...

Um 08:35 Uhr laufen wir aus Rugsund aus, Ziel ist (zunächst) mal die 35 sm entfernte Svanøybukta, wo wir auch wieder einkaufen könnten. Im Sund zwischen den Inseln Elvane und Sundstua läuft uns der Strom mit guten zwei Knoten entgegen, Wind gibt es ohnehin noch nicht. Für die schlechten Verhältnisse belohnt uns überreichlich die fantastische Natur. Aus dem über 100 Meter tiefen Wasser wachsen fast senkrecht 900 m hohe Felswände empor, an denen sich irgendwie sogar kleinere Bäume festkrallen können. Alle paar hundert Meter stürzen kleine bis mittelgroße Wasserfälle von den Bergen runter, die – wie schon so oft zuvor – plötzlich im Nirvana zu verschwinden scheinen.

Nördlich von Hennøyna steht mein Plan für das letzte Drittel der sechsten Etappe: Wir fahren heute etwa neun Meilen weiter nach Askvoll, lassen morgen Hardbakke aus und fahren stattdessen nach Fedje, was erst für Mittwoch auf dem Programm stand. Am Mittwoch werden wir dann voraussichtlich raumschots bei fünf bis sechs Beaufort nach Bergen rauschen, wenn wir nicht „vorab“ noch einen kleinen Hafen im Speckgürtel von Bergen mitnehmen sollten.

Um 13 Uhr können wir endlich das Rütteleisen abschalten und die Segel setzen. Inzwischen haben wir 8 Knoten Wind aus Westsüdwest, womit wir am Wind immerhin knappe sechs Knoten Fahrt über Grund machen. Zwischendurch weht es sogar etwas kräftiger, Claas verkündet mir Stolz, dass er siebeneinhalb Knoten gefahren ist (wobei ich aus meinem Mittagsschlaf gerissen wurde), weil es sich im Vorschiff so anhörte, als würden wir gleich die Schallmauer durchbrechen. So wie es sich anfühlte, haben die Jungs im Cockpit einfach ein wenig viel Krängung gefahren...



Am Nachmittag gibt es wenigstens ein bisschen Wind zum Segeln

Mit 44,1 Seemeilen im Kielwasser kommen wir um Viertel nach vier in Askvoll an. Der als „toll“ beschriebene Yachthafen ist aufgrund des regen Fährverkehrs von vier Fährlinien (ohne eigenen Fährhafen) recht unruhig, was den Schwell im Hafen angeht. Regelmäßig ruckt die „Kialoa“ in die kurze Vor- und Achterleine, was etwas nervt.

Nach dem Einlaufen machen sich Frank und Marta auf den Weg zum Supermarkt, Claas bezahlt beim Hafenmeister und der Skipper macht die tägliche „Buchführung“. Nach Abschluss aller unliebsamen Arbeiten werfen wir den Cobb-Grill im Cockpit an und starten eine ordentliche HotDog- und Hamburger-Sause. Offensichtlich war es so ausreichend, dass selbst eine dreiviertel Stunde später (noch) niemand nach Schokolade oder sonstigem Naschkram fragt.



HotDogs und Burger vom Cockpitgrill zum Abendessen. Marta, unsere Vegetarierin, muss mit Maiskolben und Halloumi Vorlieb nehmen....

Hoffentlich bringt uns der morgige Tag den schönen Nordwest mit bis zu 27 Knoten in den Böen, der uns dann fix die 38 sm nach Fedje bringen sollte.

Dienstag, 23.07.:

Obwohl das Auslaufen erst für 10 Uhr angesetzt ist, stehe ich um halb sechs auf, ziehe das Bettzeug von der Koje, nehme meine restliche Wäsche und meinen Waschbeutel und mache mich auf zu den Facilities, wo es hervorragende Waschmaschinen und Wäschetrockner von MIELE gibt, die nicht extra bezahlt werden müssen.

Nachdem die beiden Waschmaschinen auf 40° und 60° laufen, widme ich mich dem eigenen Großreinschiff inklusive Rasur. Aus der komfortabel großen Dusche kommt reichlich warmes Wasser. Ich lasse mir so viel Zeit im Bad, dass die Waschmaschinen mit der Wäsche nach dem eigenen „Waschgang“ schon fast fertig sind. Ein kurzer Spaziergang durchs Dorf und die Wäsche kann in die Trockner umgeladen werden.

Als ich zurück an Bord komme, schläft die gesamte Crew noch. Eine Stunde später kommt so langsam Bewegung in die Truppe. Zuerst steht Marta auf und geht ebenfalls Duschen, dann Claas. Frank beschäftigt sich schon wieder zuerst mit seinem Handy und macht sich um neun auf, um in der Apotheke Heparin-Salbe für seinen verstauchten Fuß zu besorgen. Er fragte mich nach einer entzündungshemmenden Salbe, aber da ist keine Entzündung, sondern lediglich ein fetter Bluterguss drin, den er noch gar nicht gesehen hatte. Das erklärt auch das Ödem, was sich unmittelbar nach dem Sturz an Deck beim Einsteigen ins Cockpit gebildet hat.

Statt mit Brötchen und Heparin kommt er mit Fischfrikadellen zurück. Nach dem Auslaufen fädeln wir uns durch ein paar Flachs südlich von Askvoll, gehen dann auf Westsüdwest-kurs und rollen erst die Genua aus. Die Abdeckungen einiger hoher Berge nördlich von uns bremsen uns dann aber doch tüchtig aus und das Groß wird dazu gesetzt.

Nach dem Setzen streikt der Autopilot und bleibt auch nach mehrfachem Aus- und Wiedereinschalten tot, das Display zeigt nichts mehr an. Ich tippe auf ein loses Kabel in der Achterpiek. Der Wind frischt dann deutlich auf und das erste Reff wird ins Großsegel gesteckt.

Eine Weile später müssen wir ordentlich abfallen, was die Genua in die Abdeckung des Großsegels bringt. Zum Bergen des Segels müssen die Fallklemmen entlastet werden, was immer über die Elektrowinch erfolgt. Beim Drücken auf den Knopf „knurrt“ sie seltsam, holt das Fall aber immerhin (noch) so dicht, dass Frank die Klemme öffnen kann. Dann meldet sich auch noch die Elektrowinch – zumindest vorerst – ab.

Es sieht ganz so aus, als wenn ich heute Nachmittag in Fedje erstmal Fehlersuche (und möglichst Fehlerbehebung) betreiben müsste. Da ich der einzige Techniker an Bord bin, muss ich mich da selbst drum kümmern, was kein Problem ist.

Beim Anlegen in Fedje weht ein kräftiger Nordwest. Es sind nur wenige wirklich günstige Liegeplätze verfügbar. Am einzigen „Nicht-Päckenplatz“ ist eine Mooringleine beim Anlegen im Weg und könnte in den Propeller oder ins Ruder gelangen. Wir gehen deshalb an einer norwegischen Contest 43 längsseits.



Mit dieser winzigen Seilfähre kann man in Fedje für 25 Kronen auf die andere Hafenseite gelangen.

Sofort nach dem Festmachen räumen wir die Backskiste komplett leer, damit ich darin arbeiten kann. Zunächst schaue ich, ob ich herausfinde, warum der Shunt der Service-Batterie schon seit Tagen offline ist, kann aber keinen Fehler finden.

Anders sieht es bei dem Autopiloten und der elektrischen Winsch aus. Der untergebaute Motor lässt sich frei drehen, hat seine eigenen – fingerdicken – Zuleitungen zu einem „Seil“ verdreht und hat dabei wohl sowohl das Kabel zum Taster für die Winsch als ein Kabel für den Autopiloten regelrecht zerrissen. Ich nehme die Hauptzuleitungen des Winschenantriebs ab, entwirre die Kabel und bekomme dann wenigstens das Kabel für den Autopiloten wieder hin. Nach einer Funktionskontrolle bin ich sicher, dass ich wenigstens dieses Problem lösen konnte.

Bei der Winsch mache ich erst gar keinen ernsthaften Reparaturversuch. Der irgendwo unter dem Cockpitsüll sitzende Arretierungsmechanismus für den Antriebsmotor muss gebrochen sein, ohne ein derartiges – in Norwegen nicht schnell erhältliches Bauteil bleibt die Winsch „Out of Order“. Zum Glück habe ich einen E-Wincher mit zwei Akkus mit, der den Ausfall kompensieren kann.

Marta kocht während der Reparaturarbeiten eine leckere Pasta mit einer Räucherlachs-Käsesauce. Beim Essen bitte ich darum, dass der Steuermann nicht mehr am Ruder und erst recht nicht in engen Fahrwassern sein Handy benutzt und die stehende Wache sich ernsthaft ums Segeln und nicht um andere Dinge kümmert. Frank hat wenig Verständnis für diese Haltung...

Nach dem Abendessen kümmere ich mich um die Routen für die nächsten beiden Tage von Fedje nach Strusshamn und von dort nach Bergen. Leider funktioniert die Synchronisation mit den Plottern heute Abend überhaupt nicht. Um 23:00 Uhr schalte ich die Plotter ab, nachdem ich zumindest auf dem großen Plotter die Routen für morgen und übermorgen von Hand eingegeben habe.

Um halb zwölf komme ich endlich auf die Koje...



Abendstimmung in Fedje kurz nach dem Sonnenuntergang.

Dienstag, 24.07.:

Heute nutzen wir den letzten Nordwind für die nächsten Tage. Um kurz vor zehn werfen wir planmäßig die Leinen los, setzen noch im Hafen von Fedje das Großsegel und laufen dann mit Generalkurs Süd-Südsüdost mit vollem Groß und ausgebaumter Genua vor dem Wind in Richtung Strusshamn. Die Windstärke und die Strömungsverhältnisse können wir nur schätzen, weil der Geber vom Speedometer mal wieder ausgefallen ist und so keine realistischen Zahlen errechnet werden können.

Das Ziehen des Gebers lässt – wie immer ca. 15 Liter Wasser – in Bilge und Toilettenraum fließen, bis der Stopfen sitzt bzw. der Geber wieder eingesetzt ist. Das hat immerhin den Vorteil, dass bei der Gelegenheit auch die Fußböden im Vorschiff geschrubbt werden. Nach dem Befreien einer Muschel läuft der Geber wieder und die Anzeigen zeigen auch kurz wieder einen realistischen Bootsspeed an, allerdings nur für ein paar Sekunden, dann hängt schon der nächste Mist in dem Ding. Drauf geschissen, nochmal ziehe ich das Ding jedenfalls heute nicht mehr.

Um nicht ganz platt vor dem Wind nach Lee treiben zu müssen, kreuzen wir ein wenig vor dem Wind und fahren insgesamt vier Halsen, bei denen wir vorsichtshalber die Genua jedes Mal erst einrollen, um das Carbon-Vorstagprofil und den Carbon-Spibaum zu schützen, die nicht nur sehr teuer, sondern auch – im Schadensfall – schwer zu beschaffen wären.

Um 15:35 Uhr laufen wir nach 31 Seemeilen in den sehr gemütlichen und landschaftlich wunderschön gelegenen Hafen von Strusshamn ein. Hier gibt es nur wenige Gastliegeplätze. Nach dem ersten Anlegen neben einer großen Motoryacht, die den Motor offensichtlich auch längere Zeit nach dem Anlegen noch laufen hat, weil der Landstrom nicht zum Kochen reicht (!!), sucht uns Frank einen anderen Liegeplatz im benachbarten Hafenbecken, wo wir dann wirklich ruhig liegen. Hier gibt es sehr gepflegte Duschen und Toiletten und die Hafengebühr lässt sich auch mit der GoMarina-App bezahlen. Wunderbar...



Supergemütlicher Liegeplatz in Strusshamn...

Zum Abendessen gibt es Bratkartoffeln, Paprikagemüse und einen Hackbraten aus dem Ofen, der recht gut gelungen ist. Wir genießen den wahrscheinlich vorerst letzten Tag mit schönem Wetter im Cockpit. Claas geht sogar noch kurz schwimmen.

Mittwoch, 25.07.:

Nach einem ausgiebigen und reichhaltigen Frühstück machen wir uns wieder um kurz vor zehn auf die Socken und verholen zunächst an die Tankstelle, um den Dieseltank nochmals „rappellvoll“ zu machen, was nach 24 Litern erledigt ist. Dann geht die letzten viereinhalb Seemeilen auf dieser Etappe unter Maschine nach Bergen, wo wir um 11:15 Uhr exakt am gleichen Liegeplatz festmachen, wie bei meinem ersten Besuch. Diesmal ist allerdings Springtide, was ein regelmäßiges Verändern von Vor- und Achterleinen erfordern wird.

Nach Bezahlen der Hafengebühr verlegt Claas das Stromkabel, Strom bekommen wir dennoch nicht, weil der blöde Automat unseren Code nicht akzeptiert. Auch um 15:00 Uhr klappt nix. Das verdammte Ding will unseren Code einfach nicht akzeptieren.

Nachdem Frank einige leicht „angebräunte“ – sprich flugrostige – Edelstahlteile und ich den Aufbau poliert habe, bin ich allein an Bord und kann mich dem Blogschreiben, der Einkaufsliste und der Routenplanung für die nächste Etappe widmen.

Rückblickend war die sechste Etappe eine sehr schöne Etappe, sowohl was das Wetter, die Windverhältnisse (hier war ich ja keineswegs von den vorherigen Etappen verwöhnt), wie auch die Stimmung an Bord anging.

Freitag, 26.07.:

Die ganze Nacht über hat es immer wieder mal mehr oder weniger kräftig geregnet, am heutigen Vormittag schüttet es förmlich aus Eimern. Im Abstand von maximal fünf Sekunden kommt ein Schwall Wasser aus der Baumpersenning ins Cockpit geschossen. Echtes Sauwetter!

Unter Deck ist es inzwischen auch klamm, weil wir ja – dank mangelndem Landstrom – keinen Heizlüfter laufen lassen konnten. Inzwischen ist aber klar, dass das kein temporäres Problem ist. Nachdem ich schon gestern bei der Touristeninformation war und dort die Kontaktdaten vom Hafenmeister bekommen habe, hatte ich insgesamt drei (!) Emails an diverse Adressen mit der Problembeschreibung geschickt.

Heute morgen kam dann die Antwort: Der Teil des Hafenbeckens ist für historische Schiffe reserviert worden und die Stromsäule ist und bleibt außer Betrieb. Deshalb verholen wir uns im strömenden Regen und gehen ins Päckchen an der Ovni 43 „Svalbard“ aus Greifswald. An unserem neuen Liegeplatz können wir mit beiden Kabeln endlich Strom und nun auch Wasser bekommen. Auch die Wassertanks waren inzwischen ziemlich leer.

Frank holt in der „Backstube“ leckere Brötchen und Croissants für ein letztes Frühstück in Ruhe mit der kompletten Crew. Anschließend beginnt das Großreinschiff an Bord. Marta putzt den WC-Raum und poliert den Spiegel – der nach den vielen Dieselstunden der letzten Etappen einen grauen Rand bekommen hatte. Claas nimmt sich das Cockpit vor und Frank den Salon (Staubsaugen und Staubwischen).

Ich selbst räume die Pantry einmal komplett aus, wische alle Schubladen und Schränke sowie den Kühlschrank aus, entfette die Holzfronten und wienere den Herd. Gegen Mittag gibt der Skipper der Besatzung frei für den Rest des Tages, nachdem auch zwei Waschmaschinen laufen. Frank bezeichnet diese – völlig zu Recht – als die langsamsten Waschmaschinen der Welt, was bei über drei Stunden für ein 40° C-Programm, ganz sicher zutrifft. Auch die Trockner sind nicht schneller, was aber auch daran liegen könnte, dass Marta vergessen hat, die Flusensiebe vor dem Anschalten zu reinigen. Nach über zwei Stunden ist die Wäsche noch bügelfeucht...

Den halben Nachmittag über brüte ich über den Handbüchern der beiden Kartenplotter, die nach wie vor die Synchronisation mit dem iPad verweigern. Das ist wirklich ärgerlich, weil ich die auf dem Ipad schnell erstellten Routen nun von Hand Wegepunkt nach Wegepunkt in den/die Plotter eingeben muss.

Trotz langem Lesen komme ich dem verdammten Problem nicht auf die Spur und muss die „manuelle“ Variante nutzen. Für drei Routen benötige ich fast eine ganze Stunde.

Zum krönenden Abschluss der Etappe gehen wir in der Osteria „Villani“ zum Abendessen. Es gibt eine leckere Pizza und ein gutes Glas Wein. Anschließend lädt der Skipper die Crew noch auf ein Eis an der Eisbude am Hafen ein.

Wir sitzen noch lange im Cockpit, wobei wir von der Lifemusik in der Hafenkneipe unterhalten werden, die bis zwei Uhr spielt. Dann kehrt (vorerst) endlich Ruhe im Hafen ein.



Letztes Gruppenfoto der Crew von der 6. Etappe...

Samstag, 27.07.:

Um halb vier ist die Nacht plötzlich vorbei. Auf der Motorquatte zwanzig Meter neben uns hat man die mindestens 1.000 Watt starke Musikanlage angemacht und „unterhält“ nun den ganzen Hafen. Die vier Leute auf der Motorschüssel müssen sich anschreien, was ich aus dem Vorluk beobachten kann. Es ist einfach unglaublich, wie sich manche Motorbootfahrer danebenbenehmen.



Nächtliche Stimmung über Bergen, etwa um halb vier Uhr morgens. Es sieht nur friedlich aus, auf der Motorquatzte nebenan tobt der Papst im Kettenhemd und beschallt den ganzen Hafen mit ohrenbetäubend lauter Musik aus der Konserve.

Ich schäume vor Wut und überlege kurz mit meiner Crew zu den Arschgeigen rüberzugehen und die Vögel zur Reason zu bringen oder aber die Polizei anzurufen. Beides verkneife ich mir und hoffe, trotz des Lärms wieder einschlafen zu können, was mir eine Stunde später dann auch gelingt.

Marta muss um acht von Bord, deshalb stehe auch ich früh auf, um mich noch ordentlich von ihr verabschieden zu können. Danach geht es nochmal für eine Stunde auf die Koje. Frank muss um halb elf los, vorher gibt es noch ein letztes gemeinsames Frühstück.

Nachdem wir nur noch zu zweit an Bord sind, zieht Claas nach achtern um, mit der Salonkoje muss nun unser „Frischling“ Lars für die nächsten zwei Wochen Vorlieb nehmen. Ich hoffe, dass wir mit ihm einen netten Mitsegler bekommen.

Schnell sind auch der Frischproviand eingekauft und verstaut und gegen halb drei am Nachmittag kommt Lars dann an Bord. Ich hatte ihn mir ganz anders vorgestellt, der erste Eindruck ist aber völlig in Ordnung. Um dem Lärm in Bergen aus dem Weg zu gehen, laufen wir eine halbe Stunde nach seiner Ankunft aus und verholen nach Strusshamn, wo es ordentliche Duschen und vor allem Ruhe im Hafen geben sollte.

Nach dem Festmachen mache ich die Sicherheits- und Technikeinweisung und beginne dann mit dem Kochen. Die Mannschaft schlägt ordentlich zu, es bleibt – trotz reichlich bemessener Menge – nur noch ein schäbiger Rest übrig, der kaum für ein Mittagessen reichen dürfte.

Während Claas und Lars abbacken, ist der Wettercheck für die nächsten Tage dran. Morgen soll es vergleichsweise flau werden und ab dem späten Vormittag mit maximal 13 Knoten aus Nordwest wehen, am

Montag dann leichter Wind aus Südwest, der am Dienstag kräftig auf maximal 26 Knoten zunehmen soll. Ab Mittwoch ist dann wieder leichter Wind aus dem nördlichen Quadranten zu erwarten.

Wir beschließen die beiden nächsten Etappen zusammenzulegen und morgen die 46 Seemeilen bis Mosterhamn zu fahren, hoffentlich wenigstens teilweise unter Segeln. Um halb zehn geht es auf die Koje...

Sonntag, 28.07.:

Um halb sieben klingelt mein Wecker. Gutgelaunt und ausgeschlafen stehe ich auf und nehme eine Dusche. Zurück an Bord hat sich Lars schon einen Kaffee gekocht, wir sind schon fast auslaufklar. Schnell noch das Landstromkabel eingeholt und dann geht es los.

Der „Wind“ ist umlaufend, das Wasser fast spiegelglatt. Dazu ein mit regenschwangeren Wolken verhangener Himmel. Wir laufen erst ein paar Meilen nach Südwesten und biegen dann auf einen Generalkurs Südsüdost ab. Um neun Uhr beginnt sich eine leichte Brise aus Nordwest aufzubauen. Leider zu schwach um mit halbwegs akzeptabler Geschwindigkeit zu segeln. Bei nur 7 Knoten Wind von achtern würden wir maximal 3,5 Knoten fahren, zu wenig für die heute anstehenden 47 Seemeilen.



Regenschwangere Wolken und fast kein Wind von achtern, das „Motto“ des Tages...

Das Frühstück gibt es unterwegs und nacheinander, inzwischen regnet es immer wieder mal. Laut der aktuellen Wetterprognose soll es über den Tag hin aber zumindest heiter bis wolkig, am Nachmittag sogar sonnig werden. Es sieht ganz so aus, als wenn die „Kialoa“ auch in den nächsten Tagen ihrem Ruf als „schneller Motorsegler“ gerecht werden müsste. Schade, aber wenigstens konnten wir die „Segelbilanz“ auf der fünften Etappe deutlich verbessern...

Aus der Wetterverbesserung wird leider nichts, auch um 15 Uhr ist der Himmel noch zu 100% bedeckt und immer wieder sieht man mal ein paar Regenfahnen an den Wolken in der „Nachbarschaft“. Nach ein paar kurzen Segelversuchen, die wir alle wegen zu engen Fahrwasserabschnitten oder zu schwachem Wind abgebrochen haben, wird der Wind gegen 13 Uhr zumindest von der Stärke langsam konstanter und frischt bis auf 14 Knoten auf, die Richtung wechselt jedoch ständig. Wir laufen fast platt vor dem Wind, dennoch ist es immer wieder zu spitz zum Ausbaumen der Genua. Da meine Mannen keine bzw. wenig Gennakererfahrung haben, spare ich mir den Einsatz und freue mich auch über fünf Knoten über Grund, die wir nur mit dem Großsegel fahren. Die Genua zog hinter dem Groß einfach nicht mehr.

Um viertel vor vier laufen wir in Mosterhamn ein und finden per Zufall den besten Platz im Hafen vor. Es gibt nur einen Schwimmsteg, an dem auf beiden Seiten kleine Motorboote liegen. Auf der Leeseite kommt der Besitzer gerade zurück und legt sofort ab. Glück gehabt.



Der Stadthafen von Mosterhamn...

Ein paar Minuten später kommt eine norwegische First 36.7 in den Hafen. Im Cockpit zwei attraktive Damen in den Vierzigern und ein kleines Mädchen, was sich mit einem Kugelfender bewaffnet hat. Claas und Lars helfen den Damen beim Anlegen, dafür übernehmen die Ladies die Anweisung des Hafengeldes über die VIPPS-App, die leider nur Norweger nutzen können.

Ich gehe mit abgezähltem Bargeld hin und komme mit den Damen ins Gespräch. Die Skipperin hat das Boot gerade in Tromsø gekauft und ist nun mit ihrer Freundin und drei Kindern – die beiden Jungs im Alter von vielleicht zwölf Jahren haben sich vor dem Anlegemanöver gedrückt – auf dem Weg nach Kristiansand.

Eine weitere positive Neuigkeit gibt es von meinen Plottern, die sich – ohne jegliche Veränderung im Setup – beide nun wieder mit dem iPad synchronisieren lassen. Eh sich die Dinger das nochmals anders überlegen übertrage ich gleich alle Routen bis Skagen...

Mosterhamn war schon zu Zeiten der Wikinger wohl ein wichtiger Handelsposten, was man dem kleinen Dorf gar nicht zutrauen mag. König Olav Trygvasson hat hier 955 nach Christus die erste Holzkirche erbauen lassen. Die aktuelle Kirche ist aus dem 13. Jahrhundert. Mosterhamn hat einige Steinbrüche, in denen Marmor abgebaut wird oder wurde, am Sonntag ist davon jedenfalls nichts zu verspüren.

Zum Abendessen gibt es Hähnchenfilets mit Reis und Paprika, sowie ein paar Champignons aus der Dose. Hier gibt es zwar einen kleinen Kiwi-Supermarkt, aber leider hat der am Sonntag geschlossen. Also kein Gemüseeinkauf möglich...



Blick aus dem kuscheligen Hafen von Mosterhamn auf die Hafenausfahrt

Montag, 29.07.:

Schon um viertel vor acht kommen wir in Mosterhamn los, zu meiner Überraschung sind auch die Damen vom Nachbarschiff schon bei den Auslaufvorbereitungen und machen kurz nach uns los. Wie gestern schon weht kein Hauch Wind. Das gleiche Spiel wie schon so oft auf dieser Reise: Die Unterwassergenua...

Auch die Damen motoren hinter uns her, die Kinder schlafen wahrscheinlich noch oder daddeln auf irgendwelchen Handys oder Spielekonsolen rum. Irgendwann kommt von hinten ein Boot unter Segeln langsam näher. Es ist die „Nivi“, eine tamponkordelchenblaue Hanse 58, die uns schon in Bergen aufgefallen war. Wenn die segelt, können wir das auch!

Der Ehrgeiz des Skippers ist sofort da und tatsächlich können wir das fast fünf Meter längere Boot auf der Kreuz ganz gut halten, was allerdings supraaufmerksames Steuern erfordert. Kurz vor Haugesund schläft der Wind wieder ein und dreht vollends auf den Kopf. Ihr ahnt, was kommt. Richtig, das Rütteleisen, was uns dann zunächst an Haugesund vorbei nach Koppervik bringt.



Wie schon vor ein paar Wochen ist mal wieder die AIDA prima in Haugesund zu Besuch...

Bei der Routenplanung hatte ich ausnahmsweise mal nicht den Hafenplan mit der automatisch von der Navionics-Software erstellten Route abgeglichen, was sich heute sofort rächt. Wir landen nicht in dem Hafen, der mir im Havneguiden 3 so gut gefiel, sondern eine knappe Seemeile weiter nördlich. Hier möchten wir nicht bleiben, der Weg ins Städtchen ist sehr viel weiter. Wir verlassen die an sich sehr schöne Bucht wieder und fahren in den „richtigen“ Hafen von Koppervik, wo wir leider aber keinen akzeptablen Liegeplatz finden.

Claas dreht im Hafen ein paar Runden, während ich nach einer Alternative suche und fünf Meilen weiter südöstlich auch vermeintlich finde. Der Hafen von Førevik auf der Ostseite der Insel Vestre Bokn sieht

ebenfalls sehr schön aus. Eine knappe Stunde später, sind wir dann da und haben augenscheinlich Glück, weil ein Motorboot einen der wenigen Gastliegeplätze räumt.

Lars meldet vom Vorschiff, dass ich sehr vorsichtig an den Liegeplatz fahren soll, weil einige Steine im Weg liegen könnten. Trotzdem kommen wir problemlos an die Pier. Das Echolot zeigt – anderthalb Stunden nach Niedrigwasser – noch gerade 2,1 m an, was jetzt schon sehr knapp ist. Claas und ich loten an mehreren Stellen im Hafenbecken und entscheiden dann, dass wir es nicht wagen wollen, in der Nacht eine eventuell unsanfte Grundberührung zu riskieren.

Wir beschließen, nach einem kurzen Snack gleich wieder abzulegen und dann die nochmals 20 Seemeilen bis Tananger (in etwa auf gleicher Breite wie Stavanger, jedoch weiter westlich) weiterzulaufen. In meiner Freiwache nimmt der Wind auf 15 Knoten zu und ermöglicht uns noch knappe sieben Seemeilen Segelvergnügen, hoch am Wind und nur unter Genua fahren wir trotzdem um die sieben Knoten. Claas ist glücklich und auch Lars zeigt sich schwer angetan von der Performance der „Kialoa“.

Um 18:30 Uhr machen wir nach 54,7 sm und knapp zwölf Stunden auf dem Wasser am Kopfsteg des örtlichen Segelclubs fest. Nach dem Aufklaren an Deck gönnt Claas dem Boot eine kräftige Süßwasserdusche, während der Skipper anfängt zu kochen. Lars geht derweil auf Erkundungstour und findet auch einen Supermarkt, wo er nach dem Abendessen noch Salz kauft.

Noch ist es unklar, wie es morgen weitergeht. Bis heute Mittag prognostizierten sowohl Wetterwelt wie auch YR.no für Morgen schwache nordwestliche Winde, die letzte Wetterorhersage verspricht für morgen erneut Südwest und erst ab Mittwoch dann Nordwest. Schon wieder Motoren wäre mir zuwider. Stattdessen kommt ein Ausflug nach Stavanger und ein Hafentag in Frage. Die Entscheidung fällt morgen früh...



Tananger: Gemütlicher Hafen in netter Umgebung...

Dienstag, 30.07.:

Wie schon angenommen, gibt es hauch heute Wind aus Südwest, der sogar relativ frisch weht. Das würde Aufkreuzen bedeuten. Da wir bisher schneller voran gekommen sind als ursprünglich geplant, gönnen wir uns einen Hafentag und machen nach einem recht üppigen Frühstück per Bus einen Ausflug nach Stavanger, wo wir am Hauptbahnhof aussteigen.



Direkt vor dem Bahnhof liegt ein künstlicher See in einer parkartigen Umgebung, offensichtlich nicht nur für die Bürger von Stavanger ein Naherholungsgebiet, sondern auch für etliche Möwen.

Unser „Hauptziel“ ist das Norwegische Erdölmuseum am Hafen, ein kurzer Fußweg durch die zumindest in den alten Stadtvierteln schöne Stadt bringt uns dorthin. Das Museum erklärt sehr schön nicht nur die Entstehung von Erdöl und Erdgas, sondern vor allem die Geschichte der Erdöl- und Erdgasförderung in Norwegen von den späten 60er-Jahren bis etwa 2015. Es gibt sehr viele tolle Exponate rund um die Öl- und Gasförderung, die hervorragend in norwegischer und englischer Sprache erklärt sind. Unser „Ossi“ Lars erhält leihweise eine sehr ausführliche Beschreibung auf Deutsch, sehr nett.

Nach etwa drei Stunden haben wir die wichtigsten Sachen gesehen, haben Hunger und Durst, den wir schnell beim 7Eleven-Kiosk, der hier eher ein kleiner Supermarkt ist, am zentralen Busbahnhof stillen, bevor wir uns wieder in den Bus nach Tananger setzen und zurück zum Schiff fahren.

Neben uns liegt seit gestern Abend die 37er Nordborg „Lucy“ aus Lübeck, die mir aufgrund einiger Details sofort bekannt vorkommt. Es muss das alte Boot von Gerd Veltmann, meinem vor zwei Jahren verstorbenen Segelmentor von der Möhne sein. Das Eignerpaar ist auf dem Weg nach Norden und möchte nur ein Stück weiter als Bergen segeln. Wie sich herausstellt ist einer der Eigner der ehemalige Augenarzt von Rolf Steckmest. Er hat zehn Jahre lang eine Augenarztpraxis in Kappeln betrieben und dann mit einigen Partnern eine Großpraxis in Lübeck gegründet, in der er aber nach einem schweren Unfall nicht mehr arbeiten konnte.



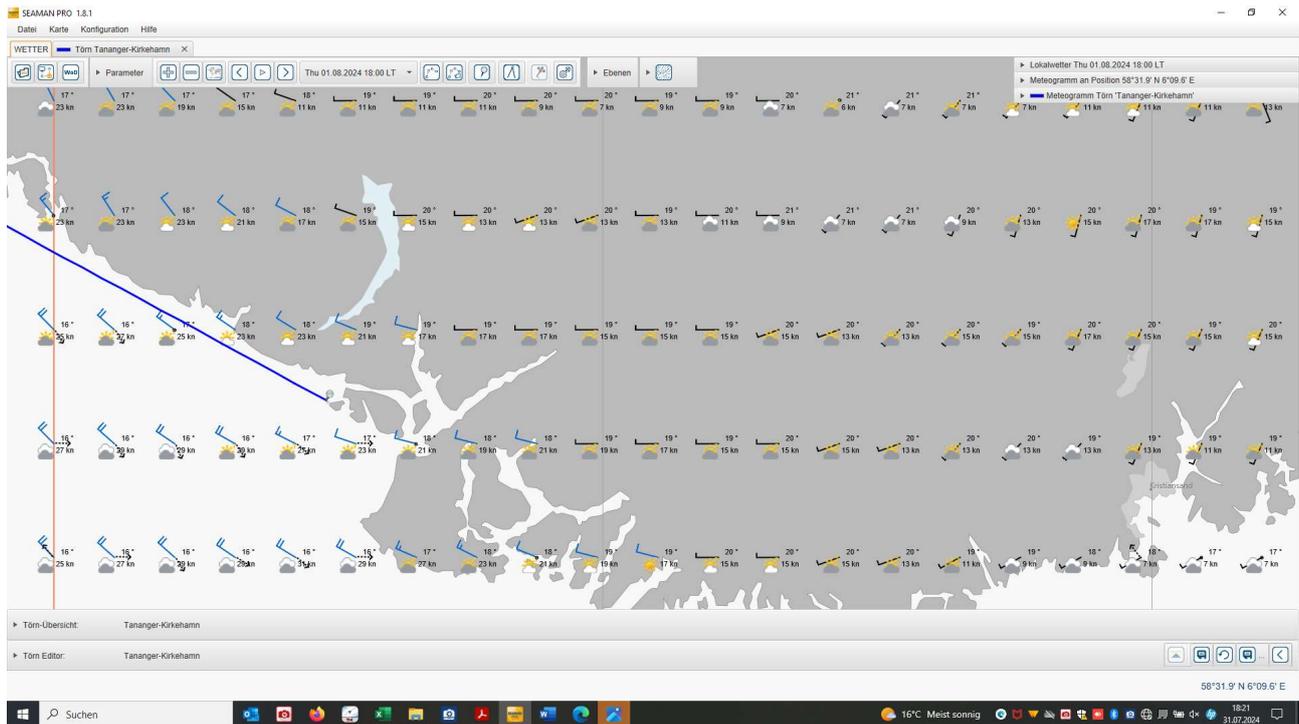
Oben: gemütliche Fußgängerzone in Stavanger Unten: Rettungskapsel einer Bohrinse im Ölmuseum



Mittwoch, 31.07.:

Die aktuelle Wettervorhersage von heute morgen bestätigt, was ich gestern schon geahnt hatte, der Wind soll (weiterhin) aus Nordwest kommen, allerdings zum Nachmittag hin kräftig auffrischen. Am späten Nachmittag ist mit Böen bis zu 32 Knoten und Wellenhöhen bis zu zwei Metern zu rechnen.

Wir haben nun die Wahl, nur 31 sm nach Sirevåg oder knapp 60 sm bis Kirkehamn zu fahren. Auf der einen Seite reizt mich das schnelle Absurfen der schon etwas höheren Wellen, auf der anderen Seiten besorgt mich meine bei Segelmanövern und beim Steuern unter schwierigen Bedingungen doch recht unerfahrene und unsichere Crew. Insbesondere die Segelmanöver, wie zum Beispiel das Bergen des Großsegels, dauern viel zu lange, um diese in engeren Fahrwassern bei Wind und Welle durchzuführen.



Wir laufen um 08:45 Uhr aus dem Hafen von Tananger aus und setzen bereits kurz hinter der Hafenausfahrt das Großsegel. Nach 1,5 sm sind wir unter Segeln unterwegs, zunächst halbwinds und später raumschots mit Vollzeug.

Nach 15 Seemeilen müssen wir abfallen, ab jetzt geht es – egal, ob nach Sirevåg oder nach Kirkehamn, platt vor dem Wind weiter. Wir baumen die Genua nach Steuerbord aus und sichern den Baum mit einer Brasse. Nun laufen wir fast auf unserem Sollkurs bei 17 Knoten Wind im Schnitt sechseinhalb Knoten.

Zwei Stunden später brist es zunächst auf 26 Knoten auf, außerdem müssen wir den Kurs um dreißig Grad nach Backbord ändern, um zur Ansteuerung von Kirkehamn zu kommen. Das ist zwar dann auf Steuerbordbug immer noch platt vorm Laken, sollte aber trotzdem auch nur unter Großsegel für eine schnelle Reise sorgen. Wir rollen die Genua ein, anschließend packt der Skipper auf dem Vorschiff den Spibaum weg. Erst dann fahren wir die Halse und riggen den Bullenstander neu.

Jetzt geht es nur unter Großsegel rasend schnell voran. Meine beiden Mannen üben sich im Steuern. Während Lars zunächst ziemliche Eier ins Kielwasser fährt, weil er die Wellen zu Anfang nicht richtig antizipiert, neigt Claas dazu tendenziell zu hoch zu steuern, was wegen ein paar fieser Flachs intolerabel ist. Nach einer Weile steuern aber beide sehr ordentlich. Trotzdem bleiben meine Sinne und Nerven auch in meiner Freiwache (die anderen beiden haben zumindest Teile davon verschlafen) stark angespannt; ständig bereit, notfalls einzugreifen.

Um 16 Uhr weht es in mit 27 bis 33 Knoten aus 320°, Claas hat eine Menge Spaß beim Steuern und fährt sich zunächst in den 11er, dann in den Zwölferclub und stellt mit 13,2 Knoten über Grund vorerst den Tagesrekord, wohlgermerkt nur unter Großsegel, auf.

Ein Stückchen weiter steigt der Grund innerhalb von einer halben Seemeile von 150 auf zehn Meter Wassertiefe an, die Wellen werden beständig höher. In den Böen unterschneidet teilweise nicht nur der Bug, sondern auch der Ankerschaft. Jetzt gehe ich lieber selbst ans Ruder, ein Querschlagen könnte nun den Mast kosten.

Herrlich lange Surfs mit beständig über 10 Knoten kommen häufig vor, den bisherigen Rekord von Claas kann ich mit 13,9 Knoten (immer noch nur unter Groß und von allen gesehen...) dann doch noch etwas überbieten.

Blöd ist, dass wir mit diesem irren Speed auf einen engen Sund zurauschen, wo der Wind mutmaßlich nochmals weiter zunehmen wird. Das ist mir zu riskant. Ich instruiere meine Mannen, wie sie das Groß möglichst schnell runterbekommen. Die letzten anderthalb Meilen können wir auch unter Maschine fahren.

Zum Glück klappt das Segelbergen einigermaßen zügig und schnell sind wir in glatterem Wasser. Die Ansteuerung von Kirkehamn ist zwar eng, aber wegen nun weitgehend glatterem Wasser machbar. Lediglich die Liegeplatzsituation ist etwas suboptimal. Wir müssen an einem Fingersteg von nur zirka neun Metern Länge festmachen, der Winkel der Vorleine ist eine Katastrophe. Mit einigen zusätzlichen Leinen liegen wir trotzdem safe und die Anspannung fällt langsam von mir ab.

Ich mache mir trotzdem Gedanken, was ich mit dieser Crew machen würde, wenn es wirklich „dicke“ kommt. Zum Glück haben wir so große Zeitreserven, dass ich hier hoffentlich keine Risiken eingehen muss. Der Blick in die Wetterprognose von 14:00 Uhr weist deutlich auf einen Hafentag hin, morgen gegen Mittag soll es nochmal mit 33 Knoten in den Böen wehen. Wenn ich die sieben Knoten, die wir heute „on top“ noch drauf hatten, wären wir dann bei 40 Knoten, was mir mit meiner Mannschaft nicht verantwortbar erscheint.



Schöner und ruhiger Liegeplatz in Kirkehamn...

Donnerstag, 01.08.:

Beim Aufstehen ist Flaute im Hafen; sollte sich Wetterwelt etwa heute ausnahmsweise mal bei der Prognose geirrt haben? Schnell studiere ich die neueste Vorhersage, das Ergebnis bleibt das gleiche wie gestern und auch die Entscheidung wird nicht geändert, also heute Hafentag.

Die Stimmung ist – zumindest zwischen Claas und mir – sehr gedrückt. Ich hatte meine beiden Mitsegler gestern Abend für das gute Steuern trotz schwieriger Bedingungen gelobt, aber die wenig erfreulichen Segelmanöver und vor allem den fehlenden Überblick bei Manövern ruhig und sachlich kritisiert, worauf Claas ein wenig ausgerastet ist und mich übel beschimpft hat. Ins Detail zu gehen, gehört nicht in diesen Blog, ich bin dann ins Vorschiff gegangen und habe mich zurückgezogen. Claas hat sich später zwar entschuldigt und um ein (weiteres) Gespräch gebeten, was ich aber zumindest für den gestrigen Abend abgelehnt habe. Mein Hals war einfach noch zu dick...

Den Hafentag möchte ich unter anderem zum Waschen meines Bettzeuges nutzen und gehe deshalb mit Kulturbeutel und Schmutzwäschesack zu den „sanitären Anlagen“, die aus einer Dusche ohne Stange, einem gefühlt seit drei Wochen nicht geputztem WC und einer Waschmaschine nebst Trockner bestehen. Als ich die Waschmaschine aufmache kommt mir feuchte Wäsche, bergeweise Waschpulver in der Trommel und schwarzer Schimmel entgegen. Unterirdisch, da wasche ich meine Bettwäsche dann lieber an Bord.

Den Vormittag nutzen wir für Landgänge und der Skipper für eine Besichtigung der neben uns im Päckchen liegenden Breehorn 44 „Faam“ von Willem und Dorothee, einem netten Pärchen aus den Niederlanden, die in 80 Stunden nonstop von Holland hier hergekommen sind.



So, allerdings ohne das Pilot House, muss meines Erachtens ein Seeschiff aussehen: Schöne Linien, kurzer Aufbau, große freie Decksflächen zum Arbeiten (Foto von www.breehorn.nl)

Die Holzverarbeitung ist zwar nicht auf dem Niveau von Henningsen und Steckmest oder auch mit der auf der „Kialoa“ vergleichbar, aber immer noch auf hohem Niveau. Die Raumaufteilung und Nutzung ist dafür aber annähernd ideal. Hinter der großen Vorschiffskoje gibt es eine separate Dusche von ca. 90 x 90 cm Größe an Backbord und einen großen Schrank an Steuerbord. Hinter dem Schott unter dem Mast schließt

sich eine u-förmige Sitzgruppe mit einem etwas zu kleinen Salontisch an. An Steuerbord gibt es eine nur augenscheinlich zu kurze Seekoje. Augenscheinlich deshalb, weil das sichtbare Polster nur etwa 1,70 m lang ist, die Füße verschwinden dann – wenn man ein Seitenpolster wegnimmt - in einer Nische unter dem Kartentisch.



Salon Breehorn 44 (Foto www.breehorn.nl)

An Backbord gibt es dann eine ebenfalls u-förmige Pantry mit dreiflammigem Herd und Backofen, ausreichend Arbeitsfläche, Doppelspüle. Daran schließt sich dann eine sehr großzügige Hundkoje an, in der auch zwei Personen ausreichend Platz finden sollten.

Auf der Steuerbordseite gibt es eine ausreichend große Navigationsecke mit ordentlichem Kartentisch, dahinter einen WC-Raum und eine weitere Achterkammer mit einem Stockbett, was hier aber als Stauraum genutzt wird. Eine große Backskiste gibt es leider nicht, lediglich zwei Achterpieken und einen sehr großen Ankerkasten, der auch ein paar Fender aufnehmen dürfte. Bei „meinem“ Schiff würde ich hier eine große Backskiste und davor Waschmaschine und Wäschetrockner platzieren.

Das Cockpit ist äußerst seegerecht mit hohen Sülls, der Niedergang mit einem Brückendeck ist sehr sicher zu begehen. Auch das Rigg und die Decksbeschläge machen einen gut dimensionierten und hochwertigen Eindruck. Das Boot hat auch ein Kutterstag, was ich mir auch für die „Kialoa“ gewünscht hätte. Leider hat der Mastkonstrukteur sein Veto dazu gegeben.

Als ich Willem nach dem Preis für so ein Boot frage, bin ich positiv überrascht. Ich bedanke mich für die Besichtigung und gehe zurück an Bord, setze mich sofort an den Computer und überarbeite die Spezifikation für mein Wunschboot. Eine halbe Stunde später ist die Anfrage an Breehorn raus. In einem sicher halbstündigen Telefonat ist auch mein Freund Guido Marx, der selbst über viele Jahre eine Breehorn 37 gesegelt hat, ist voll des Lobes von der Flexibilität der Werft.

Am frühen Nachmittag spreche ich Claas, mit dem ich heute bisher kaum ein Wort gewechselt habe, an und biete das von ihm gestern Abend erbetene Gespräch an. Die Reaktion verblüfft mich: „Erstmal möchte ich jetzt das Kapitel in meinem Buch zu Ende lesen“.... Meines Erachtens ist das die völlig falsche Priorisierung und bringt mich auf „einhundertachtzig“. Was bildet sich dieser Kerl eigentlich ein?

Eine Minute später kommt er aufs Vorschiff, wo ich meine zum Trocknen aufgehängte Wäsche gerade umdrehe. Sein Kapitel sei jetzt zu Ende; nun mag ich aber nicht mehr!

Am Abend kommt es dann doch noch zu einem Gespräch zwischen uns, was leider auch nicht erfreulich endet. Er kommt mit immer neuen Ausreden für seine Fehler und haut erneut einige Sprüche raus, die er sich besser hinter dem Zahn behalten hätte. Wieder ziehe ich mich zurück, um die Situation nicht komplett eskalieren zu lassen. Zum Abendessen ziehe ich es vor, eine Portion Fish & Chips in der „Isbua“ zu essen und gönne mir - seit einer Woche das erste – sündhaft teure Heineken vom Fass dazu.

Übrigens ist auch das Teil-Urteil im Fall meiner Baltic 37 inzwischen eingegangen. Der Voreigner der „Christina“ ist der arglistigen Täuschung schuldig gesprochen worden und muss das Boot zurücknehmen. Allerdings hat die Richterin in ihrem Urteil – nach Meinung von meinem Anwalt und nach angeblich höchstrichterlicher Feststellung unberechtigt – für die fünfjährige Nutzung des Bootes 77.000 € abgezogen, sodass der wertere Herr D. das Boot für den halben Verkaufspreis zurückerhalten würde.

Offen ist jetzt noch die Feststellung des Schadenersatzes. Wenn ich den in der vollen geforderten Höhe erhalten würde, könnte ich damit leben. Mein Anwalt rät jedoch dringend, gegen das (mutmaßlich falsche) Urteil in die Berufung zu gehen, was die Angelegenheit nochmals verlängern würde. Wir einigen uns darauf, dass er der Gegenseite begründet, warum wir mit hohen Erfolgsaussichten in die Berufung gehen werden, wenn sich Herr D. nicht auf ein frisch unterbreitetes Vergleichsangebot einlassen sollte, was nur 25.000 Euro Abzug für die Nutzung berücksichtigt.

Freitag, 02.08.:

Seit 07:45 Uhr sind wir unter Maschine auf dem Weg nach Süden, Richtung Kap Lindenes. Die Logge läuft mal wieder nicht, heilt sich aber dann nach einer halben Stunde selbst.



Um 09:10 Uhr ist der Leuchtturm von Kap Lista an Backbord querab

Um zwölf Uhr machen wir zunächst an der Tankstelle in Korshamn, einem sehr süßen und Ort fest. Auch wenn das Dorf wirklich winzig ist, gibt es hier alles, was man zum Leben benötigt. Einen Supermarkt, der vierundzwanzig Stunden (nachts im Self-Service Modus) geöffnet hat, eine ganz nette Kneipe, ein Hotel, den obligatorischen Angelbootverleih und dazu sogar Duschen und Waschmaschinen.

Korshamn ist wirklich ein Kleinod, den Besuch möchte ich jedem Leser gern ans Herz legen. Dazu ist es mit 150 Kronen incl. Strom, das Duschen kostet 50 Kronen pro Nase extra, auch noch recht günstig.

Am Nachmittag führen Claas und ich ein weiteres Gespräch, in dem wir beschließen uns beide für die letzten Tage am Riemen zu reißen und die Etappe bis Skagen ordentlich beenden. Zum Schluss geben wir uns die Hand, ein wichtiges Zeichen...



Korshamn wäre nochmals viel schöner, wenn nicht ständig Motorboote vorbeirasen würden, die wegen Missachtung des offiziellen Speedlimits von fünf Knoten eine Menge Schwell produzieren würden...



Samstag, 03.08.:

Ich werde um fünf Uhr von einem für mich zunächst nicht lokalisierbaren regelmäßigen Klacken wach. Durch das offene Vorluk schaue ich ins Rigg. Es ist weder der Baumniederholer, noch der Lümmelbeschlag und auch kein Fall. Aus dem Salon kommt auch kein Geräusch. Sehr seltsam...

Nachdem ich mich nochmal umgedreht und ein Stündchen weitergeschlafen habe, stehe ich dann um halb sieben auf, das Geräusch ist immer noch da. Die erste Zigarette im Cockpit öffnet mir dann die Augen bzw. Ohren. Das Klackern kommt vom Hydrogenerator, der in seiner Halterung etwas Spiel hat und lässt sich mit einem Bändsel zum Heckkorb schnell beheben.

Um 07:25 Uhr werfen wir die Leinen los und schleichen im Standgas durch den engen Sund in Korshamn nach Süden. Wir passieren eine First 36.7, von der uns eine dunkelhaarige Dame zuwinkt. Es sind die Ladies aus Mosterhamn, diesmal waren wir allerdings wohl deutlich früher, außer ihr ist noch niemand an Deck zu sehen.

Südlich von Korshamn lauern gleich etliche Felsen dicht unter der Wasseroberfläche, hier ist größte Vorsicht und volle Aufmerksamkeit gefragt. Sicherheitshalber steuere ich hier selbst, wenn schon, möchte ich selbst den Dampfer auf den Stein fahren. Eine halbe Stunde später sind wir im freien Wasser und nehmen Kurs auf Kap Lindesnes. Jetzt sind wir definitiv wieder im Skagerrak, was sich schon fast wie Heimat anfühlt.

Leider ist schon wieder Flaute, vorerst ist an Segeln nicht zu denken. Zufrieden brummt der Yanmar sein eintöniges Lied, in der Pantry riecht es nach Aufbackbrötchen. Lediglich die alte Dünung stört die morgendliche Idylle ein wenig.

Um 08:05 Uhr runden wir Kap Lindesnes nach etwa 2.760 sm auf dieser Reise zum zweiten Mal und gehen auf Kurs 095° Richtung Kristiansand.



Kap Lindesnes etwa 0,4 sm Backbord querab...

Achterraus ziehen dunkle Wolken auf und es beginnt bereits zu regnen. Wir könnten jetzt zwar die letzten zehn Meilen rein segelnd zurücklegen, riskieren dann aber einen nassen Hintern. Deshalb entschlief ich mich zum „dänischen“ Segeln, Genua raus und Maschine mit etwas weniger Gas als vorher mitlaufen lassen.

Um 14:15 Uhr legen wir längsseits in Kristiansand an. Ich hatte schon fast vergessen, wie teuer es hier ist. Für Hafengebühr, Strom und drei Duschen müssen wir 625 Kronen auf den Tisch des Herrn legen. Dafür müssen wir den Zugangscode für die Toiletten bei einem norwegischen Nachbarn erfragen und die Duschen einzeln über die App aktivieren. Lästig. Mit GoMarina wäre es deutlich problemloser gegangen...

Schon beim Anlegen war mir eine alte 40er Swan aus Deutschland aufgefallen. Mit dem Eignerpaar, einem Notar aus Kiel und seiner Frau komme ich vor der „Kialoa“ ins Gespräch. Die Miteignerin kommt aus Iserlohn und war mal mit Till Ossenkopp zusammen, mit dem ich 2005 die Swan 431 „Talana“ von Marbella nach Cowes überführt habe. Wieder mal fällt mir auf, wie klein die Welt ist...

Beim Wettercheck nach dem Anlegen stelle ich fest, dass die Starkwindfront nun wohl erst morgen am späteren Abend über das Skagerrak ziehen soll. Wenn wir morgen rechtzeitig loskommen, könnten wir den Sprung nach Skagen mit fast perfekten Bedingungen schaffen.

Beschluss: Start um 04:30, die erste und eventuell die zweite Stunde unter Maschine und dann halbwinds bis Skagens Rev. Ab da müssen wir dann wahrscheinlich die letzten zehn Seemeilen aufkreuzen. Alles bei moderaten Windverhältnissen, jedenfalls wenn Wetterwelt Recht behalten sollte...

Abends gehen wir alle noch Duschen und früh auf die Koje.

Sonntag, 04.08.:

Schon um kurz nach vier, eine knappe halbe Stunde vor der geplanten Zeit, schleichen wir uns aus dem Hafen und laufen zunächst etwa anderthalb Stunden unter Maschine, bevor wir dann erst das Großsegel und – im Vertrauen auf den versprochen Südwestwind – den Code 0 dazu setzen. Ich hatte schon vor dem Anschlagen überlegt, ob ich nicht lieber gleich den Gennaker A2 setzen sollte, habe mich aber dann doch für den Code 0 entschieden. Ein Fehler, wie ich schnell feststellen muss. Der Kurs ist einfach zu raum für das Segel, also wechseln wir auf den A2.

Damit laufen wir eine gute Stunde sehr gut, müssen aber – um das Boot vernünftig in Fahrt zu bringen – ziemlich „anspitzen“. Mit optimal stehendem Gennaker fahren wir nun Richtung Hirtshals, wo wir aber nicht hinwollen. Nach einer Stunde stehen wir schon gute zwei Seemeilen westlich unserer Sollkurslinie.

Um wieder nach Osten zu kommen, muss der Gennaker runter und die Genua in Luv ausgebaumt werden. Das Boot läuft nun deutlich ruhiger mit einem Einfallswinkel des wahren Windes von 150° bis 160°. Auf diesem Kurs sind wir nur zehn bis fünfzehn Grad ab von unserem Sollkurs und fahren nun nun soweit, dass wir auf die Untiefentonne bei Skagens Rev dreißig Grad anluven können.

Mein Jungmann Claas verschläft schon die erste Standby-Wache, statt die Gennakerschot aus der Hand zu fahren. Angeblich hat er schlecht geschlafen... Nach seinem Schönheitsschlaf eröffnet er mir, dass er „aus organisatorischen Gründen“ in Skagen aussteigen möchte. Gestern hatte er mich noch gefragt, ob ich es nicht irgendwie hinbekommen könnte, dass er am Donnerstag morgen aussteigt. Die Etappe sollte bis Freitag gehen, gleich zu Beginn hat er mich dann gefragt, ob er nicht schon Donnerstagabend aussteigen kann, was ich im zugesagt habe.

Als ich ihm sage, dass er uns damit im Stich lässt und in Schwierigkeiten bringt antwortet er, dass er sich dafür nicht rechtfertigen muss, er habe ja schließlich keinen Vertrag unterschrieben. Den Crewvertrag und den Bordknigge hatte er akzeptiert und sich oft genug nicht daran gehalten. Ist mir jetzt aber auch egal, von Skagen komme ich auch mit Lars alleine nach Ålborg, wo am Samstag der letzte Crewwechsel stattfindet. Zumindest Lars wird ein wenig davon profitieren, weil er dann nicht mehr zweimal am Tag seine Koje im Salon umbasteln muss. Eigentlich war für mich klar, dass Lars von vornherein achtern schlafen sollte, auch

hier habe ich mich von Claas besabbeln lassen... Ich bin enttäuscht, sauer und wütend, versuche mich aber im Griff zu halten, auch wenn mir der junge Schnösel ganz schön unverschämt daher kommt.

Kurz vor der Schifte tauchen am Bug fünf große Atlantik-Delfine auf, die ich hier bisher noch nicht gesehen habe. Sie umspielen den Bug, tauchen darunter her und sind mal an Backbord und mal an Steuerbord. Ein wunderbares Schauspiel, leider habe ich Wache und bin ich am Ruder „festgenagelt“ und kann deshalb keine Fotos am Bug machen.

Kurz vor Erreichen der Nordspitze von Jütland frischt es auf und dreht links. Bei 24 Knoten Wind und beständig zwischen acht und neuneinhalb Knoten Fahrt berge ich das Großsegel. Östlich von Skagens Rev müssen wir fast rechtwinklig nach Südwesten abbiegen. Das Boot trägt die Genua bei nunmehr noch 19 Knoten Wind noch sehr gut und geht willig auf die Kreuz. Mitten im Pulk der auf Reede liegenden Frachter und Tanker fahren Lars und ich die erste Wende zu zweit, bergen östlich der Hafeneinfahrt von Skagen auch die Genua und motoren gemütlich in den Yachthafen.

Unser Jungmann stellt mitten im Manöver seine Taschen ins Cockpit und ist nach dem Anlegen mit Heckanker von Bord, bevor die „Kialoa“ richtig festgemacht ist. Verdammte Jugend ohne Anstand und Yachtetikette! Etwas Gutes hat es zumindest; jetzt ist mein „Obertrampeltier“ von Bord, der auch nach drei Wochen nicht gelernt hat, wie man rücksichtsvoll über ein Boot geht.

Lars und ich gehen im Ristorante „Luna“ am Hafen eine ganz ordentliche Pizza essen und debattieren noch ein wenig über den werdenden Zahnarzt, der mit seinen Fingern so ungeschickt ist, dass ich ihn garantiert nicht an meine Knabberleiste lassen würde. Ich hoffe nur, dass seine Freundin rechtzeitig bemerkt, auf was für einen Blender sie sich da eingelassen hat...

Um Mitternacht ist unsere Wäsche nicht nur schon gewaschen, sondern auch schon im Trockner. Ich falle tot auf die Koje.

Montag, 05.08.:

Gut gelaunt stehen Lars und ich um halb acht auf. Statt erst – wie vereinbart - um halb zehn, frühstücken wir schon eine Stunde vorher mit leckersten Brötchen vom Bäcker, Omelett und allem Komfort (und Zurück).

Anschließend macht sich Lars zum Fahrradverleih auf und fährt zur Nordspitze „Grenen“, um das obligatorische Foto mit einem Fuß in der Nordsee und dem anderen in der Ostsee zu machen.

Ich nehme mein Klapprad aus der Backskiste und suche – leider vergeblich – einen gescheiterten Schiffsausrüster. Nach einer Runde um den ganzen Hafen finde ich wenigstens einen „Ausrüster“, der sich jedoch auf Sportbekleidung und Angelbedarf fokussiert. Ersatz für den mittlerweile fast völlig zerlegten Block am Lümmelbeschlag für das Cunningham finde ich nicht und auch keinen LowFriction-Ring, den ich stattdessen anbandseln könnte. Dann muss es eben ein Schäkel tun, den es leider auch nur in verzinkter Ausführung gibt.

Außerdem ist die Dichtmanschette der Rollfock in der Decksdurchführung mal wieder aus der Klemmung gezogen worden, was auch schnell wieder gefixt ist. Nach Abschluss der Arbeiten fahre ich dann auch mal ins sehr nette Zentrum von Skagen und gönne mir dort eine dicke Eiswaffel, allerdings ohne Flødebølle, Guf und Syltetøy (Schaumkuss, Eischnee und Marmelade).

Auf dem Rückweg komme ich bei einem Fischhändler vorbei, wo es herrlich nach Räucherfisch riecht. Weil Düfte ja verführen muss jetzt noch ein Baguette mit Räuchermakrele hinterher. Momentan kann ich es mir leisten, weil ich den Gürtel über die Reisedauer nun schon drei Löcher enger schnallen konnte.

Das Fischbrötchen hätte ich mir besser gespart, nicht weil es nicht superlecker war, sondern weil einfach zu viel gefuttert. Eine Stunde später habe ich ziemlich übles Bauchweh, das sich auch nicht mit einem Schluck Rum aus der MountGay-Medizinflasche und einer Stunde Schlaf bekämpfen lässt.

Der letzte Ausweg sind die tief in den Hals gesteckten Finger, die den Mageninhalt größtenteils wieder auf dem Weg herausbefördern, durch den sie auch reingekommen sind. Eine Stunde später geht es mir deutlich besser. Auf dem Rückweg vom Hafenklo sehe ich, wie furchtbar der Wasserpass an der Backbordseite aussieht, was mir in Norwegen, wo wir in den letzten acht Wochen immer mit der Steuerbordseite angelegt haben, überhaupt nicht aufgefallen ist.

Am frühen Nachmittag lief übrigens Hauke Steckmest mit der 34er Scalar „Claassen“ und dem Rigger von Henningsen und Steckmest ein. Haukes Frau Lena und die drei sehr süßen Kinder sind per Auto auf dem Weg nach Skagen. Morgen will Familie Steckmest dann nach Schweden rüber. Ich erzähle den Kindern vom Schären-Minigolfplatz in Smögen, wo sie dann auch hinwollen.

Hauke und Lena sind glücklich, dass die Kinder freiwillig mit den Eltern in Schweden segeln wollen, was ich sehr gut nachvollziehen kann. Ich wünsche mir manchmal, dass auch meine Mädels eher ein Faible für das Segeln als für das Reiten entwickelt hätten.

An Backbord hängen immer noch die langen grünen Algenbärte am Übergang vom Antifouling zum unteren weißen Streifen. Das geht gar nicht. Schnell habe ich mir bei ein paar Schweden mit einer 34er Hallberg Rassy ein Schlauchboot ausgeliehen und rücke dem Übel an den Kraken. Ich benötige fast eine Stunde für die Backbordseite. Zum Glück liegt der Algenstreifen an der Steuerbordseite etwas tiefer, weil tendentiell in den Häfen offenbar häufig mehr nach Backbord gekrängt haben. Auf dem Antifouling ist weniger gewachsen, deshalb geht die zweite Seite sehr viel schneller.



Mit frisch gereinigtem Wasserpass noch ein wenig hübscher: Die „Kialoa“ in Skagen.

Das Abendessen lasse ich ausfallen, auch wenn ich sehr gern mit Lars irgendwo eine leckere Scholle gegessen hätte. Mir fällt dabei die Geschichte von der „Skagener Kletterscholle“ ein. Mein Vater muss sich hier vor vielen Jahren mit seinem Freund Peter Rössler und unserem damaligen Fertigungsleiter Helmut

Popp auch mal „überfressen“ haben. Ob und wieviel Alkohol dabei im Spiel war, blieb ein ungeklärtes Geheimnis. Jedenfalls kam die Scholle(n) wieder retour und haben dann von Peter Rössler den Titel „Kletterscholle“ erhalten.

Wieder halbwegs genesen und zufrieden mit dem Hafentag in Skagen geht es um zehn Uhr auf die Kojen.

Dienstag, 06.08.:

Genau planmäßig legen wir um neun Uhr ab. Wie befürchtet hat sich der Heckanker tief in den stinkenden Hafenschlick eingegraben, lässt sich aber gut ausbrechen und nach oben holen. Unter Maschine fahre ich den größten Schlamm ab, der Rest muss dann mit dem Spachtel, der Bürste und viel Wasser aus der Decksdusche abgespült werden.

Beim Auslaufen sehen wir die „Oceans of Hope“, auf der mein neuer Freund Mikkel Farver, regelmäßig skippt. Momentan sind Mikkel und Heidi aber noch mit der „September Blue“, ein Stück südlich von Bergen unterwegs.



Die „Oceans of Hope“, auf der meine MS-kranken Freunde Heidi und Mikkel regelmäßig skippern

Nach dem Passieren der Molenköpfe setzen wir die Segel und machen uns auf die Kreuz Richtung Sæby. Mit uns läuft ein 16 m langer Fahrtenkatamaran, der zwar etwas schneller ist als wir, dafür aber längst nicht unsere Höhe mithalten kann. Wir matchen stundenlang mit der „Rose of Savannah“ und wundern uns, dass er plötzlich schneller wird. Der Schweinepriester mogelt und lässt hinter uns immer wieder die Maschine mitlaufen, was wir irgendwann an einem plötzlich länger werdenden Voraus-Vektor am Plotter sehen, der so

eingestellt ist, dass die Schiffe um uns immer einen eine Stunde vorausreichenden Vektor haben. Langer Vektor, schnelles Schiff...

Querab von Hirsholm haben wir ihm so viel Höhe abgenommen, dass er wenden muss, um an dem Flachs und Fischzuchten westlich von der Insel vorbeikommt. Wir wenden mit und liegen nun in Luv von ihm. Als die „Pfuscher“ realisieren, dass auch das Schummeln nichts nützt, geben sie auf und fallen nun richtig zurück.



Hirsholm, der kleinste dänische Wahlkreis...

Nachdem wir Fredrikshaven an Steuerbord querab haben, beschäftige ich mich etwas intensiver mit dem Hafen von Saeby. Da es dort nur wenige Liegeplätze mit ausreichend Tiefgang für uns gibt, könnten wir dort Pech haben. Da wir morgen mit Südsüdostwind bis 24 Knoten rechnen müssen – was eine Kreuz durch die Læsø-Rende bedeuten würde, schlage ich Lars vor, doch heute noch ein wenig länger bis Vesterø auf Læsø zu segeln. Er ist sofort einverstanden und so kreuzen wir weiter tapfer auf. Zwischendurch frischt der Wind sogar mal kurz auf fünfzehn Knoten auf, was – zumindest für die nächste Stunde – ein Reff erfordert.

Um 16:20 Uhr machen wir in Vesterø neben einer Bavaria 37 aus Wentorf mit einem sehr netten Eignerpaar aus Gütersloh fest. Nach einem kurzen Klönschnack gehen wir an Land, um das Hafengeld zu bezahlen und einen HotDog zu essen. Wir kommen an einem wunderschönen Holzschiff vorbei, was nach Wegener-Bau aussieht, aber auf Nachfrage bei Martin in Radolfzell gebaut wurde. Komisch, letztes Jahr hatten Jutta und ich auch ein von Sepp Martin gebautes Boot in Skagen getroffen.

Am Abend spricht mich der Eigner an, als er bei uns vorbeikommt. Auch mein Boot kommt ihm bekannt vor. Dann fällt uns beiden unser Gespräch aus dem Vorjahr ein. Lustig, wie klein die Welt ist.

Hinter uns liegt ein besonders schöner und völlig entspannter Segeltag bei allerbesten Stimmung an Bord, so darf es gern weitergehen..

Mittwoch, 07.08.:

Wir laufen um zwanzig vor acht aus und setzen unmittelbar nach der Hafenausfahrt die Segel. Während im Hafen nur eine mäßige Brise mit zehn bis elf Knoten aus Südost wehte, haben wir ein Stück weiter in Lee schon zwanzig Knoten. Gut, dass ich wenigstens schon ein Reff im Hafen gesteckt habe. Da es in der Læsø-Rende richtig hoch rangeht, kommt das zweite Reff noch vor dem Kurswechsel dran. Selbst damit haben wir reichlich Tuch. Ich möchte aber nur ungern komplett auf das Großsegel verzichten, weil es ein paar Grad Höhe bringt.

Ganz hoch am Wind und mit der Schandeckleiste im Wasser bolzen wir nach Süden. Glücklicherweise ist der Kurs noch eben ein Anlieger. Nachdem wir die Rinne zwischen der Insel und dem Festland passiert haben, können wir leicht abfallen. Wir haben noch immer zu viel Tuch oben. Das nun folgende Bergen des Großsegels kostet nur maximal 0,3 Knoten Speed, macht das Segeln aber deutlich angenehmer.

Auch heute gibt es – nach Studium der aktuellen Wetterprognosen vom dänischen Wetterdienst – wieder eine Planänderung. Um morgen ordentlich Zeit für das zum Ende einer Etappe übliche Großreinschiff und außerdem Zeit für Ålborg zu haben, entschließen wir uns schon heute bis dorthin zu laufen.



Limfjord, zwischen Hals und Ålborg...

Just nach Passieren des ersten Tonnenpaares der östlichen Ansteuerung des Limfjordes klingelt das Telefon. Wolfgang und Andrea haben uns bei MarineTraffic gesehen, sie sind ebenfalls auf dem Weg nach Ålborg. Ich freue mich auf ein Wiedersehen mit den beiden, die ich zuletzt im Herbst in Kappeln getroffen habe.

Außerdem freue ich mich sehr auf Samstag. Meine Exfreundin Nici kommt an Bord und wird uns auf der letzten Etappe begleiten. Wir waren von 1985 bis 1992 ein Paar, haben einen 505er („Fifty-Fifty“ war der Name) zusammen gekauft und mit viel Spaß gesegelt. Im Sommer waren wir immer mit den damaligen

Bootes meines Vaters unterwegs. Nici war zwar schon seit vielen Jahren nicht mehr segeln, ist aber optimistisch, dass sie nicht alles verlernt hat. Außerdem ist sie eine äußerst angenehme und liebenswerte Person, die seit einem Jahr Witwe ist. Wir haben bestimmt eine tolle Zeit zusammen.

Das Wiedersehen mit Wolfgang und Andrea, die mit ihren Freunden Detlev und Nina unterwegs sind, wird ein ziemliches Besäufnis. Wir killen eine Flasche Mount Gay und fast eine ganze Flasche Bombay Sapphire. Um halb zwei ist Feierabend...

Donnerstag, 08.08.:

Mit einem ziemlichen Hangover wache ich um acht Uhr auf. Lars ist deutlich besser in Form, hatte gestern allerdings schon um Mitternacht geschwächelt und ist auf die Koje gegangen. Er macht sich auf den Weg zum Supermarkt und kauft leckere Brötchen, Croissants und andere Leckereien. Zum Katerfrühstück gibt es auch Rührei mit ordentlich Speck.

Heute ist Großreinschiff angesagt. Lars behandelt das Teak auf dem Aufbau und den Laufdecks mit Teak Brightener, mein Job ist das Reinschiff unter Deck und im Cockpit. Zwischendurch wasche ich noch zwei Maschinen Wäsche nebst Trockner.

Um 15:00 Uhr haben wir unsere Arbeiten abgeschlossen. Lars geht noch in die Stadt, ich gönne mir einen gepflegten Mittagsschlaf. Zum Abendessen gehen wir in das Restaurant „Kystens Perle“ zum Abendessen und gönnen uns dort „Stjernesud“, ein leckeres dänisches Fischgericht mit gebackenen Schollenfilets und einem Haufen Krabben obendrauf. Dazu gibt es Pommes mit Remoulade.

Freitag, 09.08.:

Heute ist für fast den ganzen Tag Regen angesagt. „Dajan“ und „Moshe“ wollten eigentlich weiter nach Logstør, haben aber wegen der Wind- und Wetterprognose beschlossen, doch lieber in Ålborg zu bleiben. Nach einem späten Frühstück gehe ich mit Wolfgang und Detlev ins durchaus empfehlenswerte Marinemuseum, was es aber nicht mit dem Schifffahrtsmuseum in Marstal aufnehmen kann.

Danach ist es Wolfgang und mir nach einem typisch dänischen Hot Dog. Wolfgang behauptet, dass es gleich an der nächsten Bushaltestelle eine Pölserbude geben soll. Das war schon mal gelogen und auch die nächsten drei Pommesbuden müssen über Nacht spurlos verschwunden sein. Erst im Junkfood-Viertel, in der Mitte zwischen Burger King und McDonald's finden wir einen Pölslerladen und bekommen unsere lang herbeigesehnten Hot Dogs.

Nachdem wir schon so lange gelaufen sind, wollen wir für den Rückweg einen E-Scooter mieten. Da Wolfgang sein Handy vergessen hat, müssen wir uns zu zweit auf so ein Gefährt stellen, was natürlich verboten ist. Trotzdem kommen wir heil und ohne Bauchlandung im Hafen an.

Den Rest des Tages verträdeln wir und gehen abends erneut in die „Kystens Perle“, wo wir auch gleich nochmals exakt das Gleiche bestellen, wie schon am Vorabend.

Zugegebenermaßen bin ich ziemlich aufgeregt, weil Nici morgen kommt. Wie mag sich das wohl anfühlen, nach so vielen Jahren wieder zusammen zu segeln?

Samstag, 10.08.:

Die Nacht war ziemlich unruhig. Erstmal bin ich vor lauter Aufregung erst spät eingeschlafen und dann wurde der Schlaf durch einen Feuerwehreinsatz am Ufer des Hafens unterbrochen. Erst Tatütata und dann die nicht aufgehörende „Leuchtreklame“ der Feuerwehr. Ich war allerdings zu faul, um an Land mal nachzuschauen, was denn den Einsatz ausgelöst hat.

Das konnte ich dann morgens um sechs auf dem Weg zur Dusche sehen. Ein Motorboot ist im Hafen abgesoffen, weil ein Schlauch vom Kühlsystem des Motors abgegammelt ist. Die kleine Motorquatze ist dann fix auf Tiefe gegangen, angeblich guckten nur noch Teile des Aufbaus raus. Das hat die Feuerwehr aber wohl weniger gestört als der auslaufende Diesel, der sich über das Hafenbecken verteilt hat.

Kurz vor dem Duschen hatte ich mein Bettzeug über den Großbaum zum Lüften gehängt und auch das Vorluk weit offenstehen gelassen. Ein schwerer Fehler. Als ich den Wasserhahn in der Dusche zugedreht habe, war ein deutliches Prasseln auf dem Dach des Clubhauses zu hören. Mist! Lars schlummert noch und geht nicht ans Telefon.

Nun aber fix und im Laufschrift zurück an Bord. Zu spät, das Bettzeug ist schon ziemlich durchnässt und auch die Vorschiffspolster haben schon größere Feuchtigkeitsflecken. Um die zu trocknen schnell einen Heizlüfter aufgestellt, das Bett abgezogen und den ganzen Kram über zwei Wäschetrockner verteilt in die Trocknung gebracht.

Um neun holt mich das Taxi ab, was mich zum Flughafen bringt, um Nici abzuholen. Die Begrüßung fällt sehr herzlich und schön aus. Eine halbe Stunde später sind wir zurück an Bord. Lars war schon Einkaufen und hat das Frühstück vorbereitet.

Nach dem Frühstück laufen wir trotz angesagtem Starkwind aus Westen um zwanzig vor zwölf aus, um die Brücken pünktlich zu passieren. Dann geht es nur unter Genua raumschots mit bis zu 9,5 Knoten – allerdings bei stark mitlaufendem Strom – Richtung Osten, bis etwa sieben Meilen östlich von Ålborg bei ohnehin schon 30 Knoten Wind noch eine schwarze Wand vor uns aufzieht, in der Regen und Wind stecken könnte.

Schnell rollen wir die Genua weg und schmeißen die Unterwassergenua an. Schon pfeift die erste starke Bö über das Deck. Das Anlegen in Hals könnte lustig werden. Sicherheitshalber rufe ich bei Wolfgang an. Wolfgang und Detlef sind mit den Mädels schon eine Stunde eher losgekommen als wir und haben schonmal „Quartier gemacht“. Den letzten günstigen Platz belegt leider ein kleiner deutscher „Plattboden-Blebschuh“. Alternativ können wir uns mit ablandigem, aber stark quer blasendem Wind an den Mastenkrän legen.

Mit Hilfe von Wolfgang, Detlev, der Elektrowinsch und dem Spillkopf auf der Ankerwisch hüßern wir uns mühsam an den Mastenkrän heran, wo wir nur vor dem nackten Mast 15 Grad Lage schieben.



Krängungs-Reduzierung per Spibaum und 50m Ankerkette...

Dagegen hilft meine „Erfindung“ aus dem Vorjahr: Spinnakerbaum nach Luv querab ausriggen und meine fünfzig Meter lange und 10 mm starke Ankerkette daran gehängt. Das bringt rund eine halbe Tonne mehr aufrichtendes Moment und reduziert die Krängung ganz erheblich. Eine ganze Reihe Menschen kommen mit anerkennenden Blicken und Kommentaren vorbei.

Am Abend möchte ich die Crew zum „Captain’s Dinner“ in ein Fischrestaurant einladen, das leider komplett ausgebucht ist. Stattdessen gehen wir zu einem Italiener mit miesem Service und unterdurchschnittlichem Essen. Keine gute Idee.

Anschließend geht es auf die Koje.

Sonntag, 11.08.:

Nach einem herrlich erholsamen Nachtschlaf macht das Aufstehen richtig Spaß. Als Nici und ich zum Duschen gehen, kommt uns Lars schon mit frischen Brötchen entgegen. Auch die frischeste Wetterprognose spricht eindeutig für einen Hafentag. Im Kattegat werden in den Böen 35 bis 37 Knoten Wind prognostiziert.

Für Montag sieht es deutlich besser aus, wenn wir denn zeitig in die Puschen kommen, was kein Problem sein sollte. Allerdings werden die Auslaufvorbereitungen erheblich länger als normal dauern, weil das Ankergeschirr „zurückgebaut“ werden muss und auch die Persenning von der Genua runtermuss, die wir gestern vorsichtshalber über die aufgerollte Nummer zwei gezogen haben.

Gegen Mittag machen wir einen Ausflug mit der Fähre über den Fjord nach Egense, um dort den Yachthafen zu besichtigen. Ganz nett und gemütlich, aber leider kein Platz für größere Boote. Dennoch ist es ein netter kleiner Ausflug, den wir genießen und mit einem leckeren Softeis in Hals krönen. Auf dem Rückweg zum Boot machen wir noch einen Abstecher ins Clubhaus, wo das olympische Handball-Finale Dänemark gegen Deutschland übertragen wird.

Die deutsche Mannschaft ist hoffnungslos unterlegen gegen die bärenstarken Dänen, die schon nach wenigen Minuten haushoch führen. Die Dänen gewinnen absolut verdient die Goldmedaille, worüber sich alle freuen.

Am Nachmittag kommen die Crews von der „Dajan“ und der „Moshe“ zu Kaffee und Kuchen, zum Abendessen werfen wir den Grill an. Ein herrlich entspannter Tag, an dem mir meine Jugendliebe Nici sehr viel nähergekommen ist. Es fühlt sich so an wie vor vierzig Jahren, als wir uns kennenlernten.

Montag, 12.08.:

Der Wind kommt weiterhin aus Westnordwest und hat kräftig abgeflaut. Beim Ablegen um 07:25 Uhr weht es gerade mal noch mit acht Knoten. Ich drehe noch eine Ehrenrunde im Hafen bis alle Leinen und Fender ordentlich verstaut sind, beim Passieren der Hafenausfahrt geht das Großsegel hoch, die Genua folgt kurze Zeit später. Ein etwa anderthalb Knoten starker ostsetzender Strom spült uns trotz schwachem Wind mit guten fünf Knoten über Grund aus dem Limfjord.

Sobald es mir vertretbar erscheint, verlassen wir die betonnte Rinne und nehmen Kurs auf Fornæs. Als uns die Genua nicht mehr ordentlich zieht, versuchen wir es kurz mit dem Code O, für den der Wind aber schnell zu raum einfällt und wechseln eine Viertelstunde später auf den A2-Gennaker. Eineinviertel Stunden später reicht der Wind nicht einmal mehr für den Gennaker. Also mal „ausnahmsweise“ wieder Motorfahrt, und zwar bis Grenå.

Eigentlich wollten wir in der Nähe des Mastenkrans festmachen. Leider hat uns aber ein dreister Däne in der Hafeneinfahrt überholt und uns den Platz weggeschnappt. Alternativ machen wir längsseits an der Ostmole fest, wo eigentlich nur Boote über 14m liegen dürfen. Nachdem eine Hallberg Rassy 352 vom Hafenmeister

weggeschickt wurde, mache ich mir auch ein wenig Sorgen, zumal die „Kialoa“ aufgrund der geringen Breite und des niedrigen Freibords eher zierlich wirkt.

Nach dem Festmachen gehen wir ein Eis essen, inzwischen sind auch die „Moshe“ und die „Dajan“ eingelaufen. Die 46er-Swan „Rarotonga“, auf der ich 2004 das Daimler-Chrysler North Atlantic Challenge gesegelt habe, ist auch schon kurz vor der Hafenausfahrt.

Wir machen heute Resteessen mit Reis und Schweinefilet, was noch vom gestrigen Abend übriggeblieben war. Anschließend kommt noch Detlev von der „Moshe“ und Christoph, Lukas und Phillipp von der „Rarotonga“ zum Absacker an Bord.

Dienstag, 13.08.:

Nachdem Detlev erzählte, dass er heute nach Århus will - um den Sohn seiner Frau aufzupicken – war klar, dass sich unser gemeinsamer Weg mit den drei Booten vorerst zumindest gabelt. Wolfgang wollte eigentlich nach Ebeltoft, was auch uns sinnvoll erschien. Er entscheidet sich dann aber auch letztlich für Århus, wo ich nicht hinmöchte. In den nächsten Tagen soll es Wind aus dem südlichen Quadranten geben, da möchte ich ungern Höhe verschenken. Wir entscheiden uns deshalb zunächst für Ebeltoft, wo wir bei 13 bis 17 Knoten Wind aus etwa 130°, mit einem ordentlichen Schrick in der Schot hinsegeln können.

Wir steuern alle drei ein gutes Stück. Dabei erstaunt mich, wie exzellent Nici – nach mehr als 25 Jahren Abstinenz im Segeln – steuert. Auch ihre Bewegungen auf dem Boot sind geschmeidig wie die einer Katze.





Mit einem Reff auf dem Weg nach Tunø

Mit einem Reff im Groß und kräftigem Gegenstrom nehmen wir der „Dajan“ schnell die – durch früheres Auslaufen gewonnenen 3,3 Seemeilen ab. Weil es so gut läuft, entscheiden wir uns zunächst bis Tunø weiterzufahren und haben kurz sogar Juelsminde auf dem Schirm. Leider flaut es nördlich von Samsø so stark ab, dass wir nur noch dreieinhalb Knoten fahren. Bis Juelsminde wären es jetzt nochmal über zwanzig Seemeilen, also bleibt es dann doch bei Tunø, wo sowohl Nici als auch Lars noch nicht waren.

Wir finden einen guten Liegeplatz im Päckchen neben der HR 36 „Sveja“ aus Großenbrode, leihen uns ein paar – ziemlich miese, aber wenigstens günstige Fahrräder – und fahren die einzige Straße der Insel bis zum Ende ab. Weil Nici und ich heute noch gar nichts gegessen haben und Lars sich mit den Resten von vorgestern begnügt hat, nehmen wir einen üppigen Lunch in der alten Molkerei von Tunø, der aus Fischfilets und Pommes bzw. Stjernes kud besteht.

Dann geht es weiter zur Besichtigung der Kirche (mit Leuchtturm), dem Kaufmannsladen und immer weiter die „Hovedgade“ entlang nach Westen. Etwas verblüfft sind wir, als wir ein Hinweisschild auf startende und landende Flugzeuge sehen. Tatsächlich gibt es hier einen kleinen Flugplatz mit Graspiste, wo heute auch mindestens eine einmotorige Cessna gelandet ist.

Als wir zurück an Bord kommen, ist der Hafen schon deutlich voller als bei unserer Ankunft, hier ist eben noch Saison.

Mittwoch, 14.08.:

Um halb acht werfen wir die Leinen auf Tunø los und setzen wieder direkt hinter der Hafenausfahrt das Großsegel und sofort danach auch die Genua. Auf den Flachs nördlich von Endelave dreht der Wind jedoch so weit auf Süd, dass wir hier lieber nicht aufkreuzen. Ohnehin „weht“ es nur mit acht bis zehn Knoten, also nicht gerade amüsant für eine Kreuz, zumal der Strom auch noch mit ca. 0,8 Knoten entgegen unserer „Luvtonne“ liegt.

Von neun Uhr an bis zum Anlegen in Juelsminde muss uns erneut der Yanmar schieben, was mich aber heute irgendwie kaum stört.

In Juelsminde finden wir direkt neben dem großen Schwenkkran eine prima Box, in der wir fast sauber im Wind liegen. Direkt nach dem Anlegen nehmen wir einen „leichten Lunch“ in Form von Fischfilets mit Pommes und Remoulade zu uns. Danach gehen wir eine Runde Minigolf spielen. Der Skipper hat Glück und gewinnt mit mageren zwei Schlägen Vorsprung. Zur „Belohnung“ gibt es drei Kugeln Eis mit Softeis-Topping. Lecker!!

Den Nachmittag und Abend verträdeln wir einfach so und genießen sehr den Tag. Nici und ich sind wieder (oder immer noch) ein gutes Team. Es macht einfach super viel Spaß mit ihr zu segeln, aber auch mit Lars läuft es super. Ich bin sehr glücklich, dass die letzte Etappe der Sommerreise so harmonisch und entspannt läuft. Natürlich gab es auch bisher schon einige ganz tolle, leider aber auch weniger erfreuliche Etappen, was die Stimmung angeht.

Wie passend, dass ich zum sehr guten Feedback meiner jetzigen Mannschaft heute noch eine anmaßende und belehrende Nachricht vom „Jungmann“ erhalten habe. Ich zeige sie Lars, der mir bestätigt, wie anmaßend und übergriffig dieser Typ ist.

Er scheint wirklich nicht begriffen zu haben, dass er sein Verhalten nicht dauernd mit irgendwelchen faulen Ausreden und Krankheiten rechtfertigen kann. Hoffentlich bezahlt er wenigstens seine Schulden in der Bordkasse, die auch nach zwei WhatsApps an ihn (mit der Bitte um kurzfristigen Ausgleich) noch nicht bezahlt wurden. Obwohl er schon auf mein Konto überwiesen hat, hat er angeblich nicht meine IBAN, die ich auch mehrfach per Mail mitgeteilt hatte.

Donnerstag, 15.08.:

Die Windprognose verspricht – je nach Quelle – für heute leichte Winde aus Südwest bis West. Beim Auslaufen in Juelsminde weht ein laues Lüftchen aus Westsüdwest mit gerade mal fünf bis sechs Knoten. Als wir aus der Landabdeckung heraus in freies Wasser kommen, nimmt der auf sieben bis zehn Knoten zu und dreht – zumindest vorübergehend – auf Westnordwest.

Tapfer kreuzen wir (als einziges Segelboot in Sichtweite) Richtung Fredericia auf, wo uns querab von Strib der mitlaufende Strom mächtig beschleunigt. Zwischen den beiden Brücken von Middelfart laufen über zwei Knoten Strom mit. Bei inzwischen elf Knoten Wind machen wir bis zu 9,5 Knoten über Grund, wohlgemerkt auf der Kreuz.

Inzwischen klappen auch die Wenden immer besser und werden fast „regatta-tauglich“. Dazu lacht die Sonne vom Himmel. Unser ursprünglich geplantes Ziel, die Marina Middelfart im Fænø-Sund würden wir schon vor Mittag erreichen. Deshalb schlage ich eine „Verlängerung“ nach Årø oder Kalvø vor, die sofort akzeptiert wird.

Leider können wir beide Ziele aber aufgrund einer Winddrehung auf Südwest nicht anliegen. Ohne Kreuz wären nun Assens oder Lyø anzuliegen, wobei ich ernste Zweifel habe, ob wir dort am späten Nachmittag oder frühen Abend noch einen Liegeplatz bekommen. Mal mit bretdichten Schoten, manchmal aber auch mit fast halben Wind fahren wir nach Südsüdosten und genießen den wunderbaren Segeltag in vollen Zügen.



Trotz leichtem Wind sausen wir mit bis zu 9,5 Knoten durch die Engstelle des Kleinen Belts



Abendstimmung auf Lyø

Knapp sechzig Seemeilen und der wohl schönste Segeltag der gesamten Reise liegen im Kielwasser von heute. Am späten Abend soll das Wetter umschlagen, von 02:00 Uhr bis zum späten Freitagnachmittag soll es mehr oder weniger permanent regnen.

Freitag, 16.08.:

Ein Segelsommer ohne Fisch von Bendixen in Svendborg? Ohne Besuch im „Museum for Lustsejlds“, ohne Shoppingrunde durch die Fußgängerzonen? Geht nicht; mindestens einmal im Jahr muss ich nach Svendborg und die o. g. Dinge abhaken.

Um 08:40 werfen wir die Leinen auf Lyø los, setzen quasi in der Hafeneinfahrt mit einem Aufschieber das Groß und steuern dann Richtung Avernakö. Mit raumem Wind und zunächst recht flotter Fahrt nähern wir uns rasch der Engstelle im Svendborgsund, wo uns der westgehende Strom mit zweieinhalb Knoten sehr deutlich abbremst.

Östlich der Brücke zwischen Fünen und Tåsinge bergen wir die Segel und machen uns hafengefein. In meinem Lieblingsteil des Hafens (südlich des Sanitärkomplexes) finden wir leider keinen schönen Platz, dafür aber an der Südseite des langen Schwimmsteges, wo wir um viertel vor zwölf – passend zum Mittagessen – mit der Steuerbordseite längsseits festmachen.

Lars hat das „Museum for Lustsejlds“ (dieses Jahr mit einer Sonderausstellung über olympisches Segeln in Dänemark), das „Naturama“ und einen Stadtbummel auf dem Programm, Nici und ich schmeißen erst zwei Maschinen Wäsche an, gönnen uns einen kleinen Fischimbiss und gehen dann zum Schiffsausrüster, wo ich seit Jahren immer im Sommerschlussverkauf ein paar Sweatshirts in sehr guter Qualität kaufe.

Nici benötigt noch ein paar Kleinigkeiten für ihre Kinder, die wir dann – nachdem auch die Wäschetrockner laufen – in der Stadt besorgen. Zum Schluss gehen auch wir noch ins Schifffahrtsmuseum, wo ich (als Aufzeichnung) wenigstens noch das Medal-Race der ILCA6-Klasse sehen kann.



Schon fast surreale Abendstimmung auf der Werftinsel im Stadthafen von Svendborg.

Am Abend gehen wir nochmal zu Bendixen zum Fischessen, diesmal gibt es den warmen Fischteller... Absolut gesättigt gehen wir früh auf die Kojen. Um halb elf höre ich Getrappel an Deck und stecke den Kopf aus dem Vorluk. Neben uns hat gerade die „Rarotonga“ festgemacht, die von Tunö gekommen ist.



Auf dieser Swan 46 habe ich mit meinem Freund Uwe meine „Hochzeitsreise“ im Jahr 2004 von New York nach Hamburg gemacht...

Samstag, 17.08.:

Das heutige Ziel ist beim Ablegen um halb zehn noch unklar, weil wir noch nicht wissen, ob der Wind auch die aktuelle Windvorhersage gelesen hat und sich tatsächlich daran halten möchte. Gern wäre ich nördlich um Als herum nach Dyvig gesegelt. Aber erstens kommt der Wind aus 240° bis 260° und damit fast auf den Kopf und zweitens bläst er für einen doch etwas längeren Schlag zu schwach.

Alternativ kommen nun Ærøskøbing oder Marstal auf Ærø in Frage, beides beliebte Häfen, die im Sommer und am Wochenende gern richtig voll werden. Die Wetterprognose für die nächsten Tage würde es eigentlich nahelegen, schon morgen nach Kappeln zu segeln und am Montag und Dienstag in Ruhe das Boot fertig zu machen. Lars freut sich auf seine Freundin und wäre durchaus froh, wenn er schon am Montag los käme. Dennoch verspricht er, sich erst dann auf die Reise zu machen, wenn alles erledigt ist.

Während der Fahrt durch das Fahrwasser südlich Fünen schreibe ich eine Nachricht an meinen dänischen Freund Steen aus Marstal, den ich auch normalerweise mindestens einmal im Jahr besuche. Er ist leider nicht zu Hause, schade. Dennoch entscheiden wir uns für Marstal, weil wir so einen besseren Absprung für den Törn nach Kappeln haben.

Statt an der Brücke 10 mit dem runden Kopf machen wir diesmal an der Brücke 7 fest, wo wir ganz außen eine prima Box finden. Neben uns liegt ein dänisches Ehepaar aus Marstal mit einer alten Hallberg Rassy 41, die Steen kennen und ihm liebe Grüße ausrichten wollen, sobald sie ihn das nächste Mal sehen.

Wir machen einen kleinen Spaziergang Richtung Stadt, kaufen uns ein Eis und gehen dann zurück an Bord, wo Nici ein leckeres Hähnchen-Curry mit Reis für uns kocht. Wir genießen die wunderschöne und eigentlich ruhige Abendstimmung, die leider immer wieder – marstal-typisch – von ein paar Jugendlichen mit ihren Schlauchbooten mit Außenbordern empfindlich gestört wird.



Nachmittags in Marstal auf Ærø

Wie immer geht es recht früh auf die Kojen. In der Nacht werde ich immer wieder wach, weil Nici sich ganz offensichtlich übel den Magen verdorben hat. Auch bei mir grummelt es ein wenig, aber noch im „Toleranzbereich“. Wir haben das Softeis von heute Nachmittag in Verdacht...

Sonntag, 18.08.

Trotz Magen-Darmbeschwerden bei Nici (bei mir zum Glück nur leichter Natur) legen wir um 06:30 Uhr ab, machen an der Tanke den Dieseltank nochmal bis zum Rand voll und laufen dann nach Süden aus dem Fahrwasser. Das Groß geht sofort hoch, die Genua folgt am letzten Tonnenpaar, bevor wir nach Südwesten abbiegen. Mit leichter Brise und drei bis fünf Knoten Fahrt laufen wir Kurs 235°, überholen ein paar andere Segler und müssen dann aber bereits um neun Uhr die Segel streichen, weil wir nur noch mit zweieinhalb Knoten vorwärtskommen.

Dirk ist heute Hafenmeister und beantwortet schon um halb acht meine Bitte, unsere Box ab Mittag freizuhalten. Ein supernetter und korrekter Mann.

Zum Anlegen kommt Nici an Deck. Sie sieht aus wie der Tod auf Beinen, hilft aber trotzdem und macht einen ordentlichen Job, was beim Anlegen in Kappeln von größter Wichtigkeit ist. Wir haben einen knappen Knoten quer zur Box stehenden Strom. Bei soviel Strömung muss ich mich auch in der zweiten Saison in dieser Box immer noch überwinden, mit genügend Speed in die Box zu „rasen“, um Ruder im Schiff zu behalten und möglichst schnell zwischen den Pfählen durchzuhuschen, ohne, dass das Boot mit dem Heck durch den Strom umgedreht wird.

Wenn nun der Rückwärtsgang streiken sollte, muss die Achterleine das Abstoppen mit dem Steven am Steg verhindern und dazu muss sie rechtzeitig dicht und belegt sein. Auch das letzte Anlegemanöver der nun insgesamt 3.212 Seemeilen langen und insgesamt 112 Tage dauernden Reise geht ohne Stress und Schäden über die Bühne. Ich bin sehr froh, dass ich Schiff und Mannschaft(en) heil nach Hause gebracht habe und weder meine Crewmitglieder noch die Versicherung für die Begleichung irgendwelcher Schäden heranziehen zu müssen.

Nach dem ordentlichen Festmachen des Bootes checken wir nochmal die Bahnverbindungen für Lars. Da Nici inzwischen 39,4 ° C Fieber hat und ich mich auch nicht toll fühle, schlage ich Lars vor, ihn – abweichend vom Plan – schon heute nach Eckernförde zum Bahnhof zu bringen, was er dankend annimmt.

Das Reinschiff mache ich dann mit Nici allein, wenn es uns morgen oder übermorgen beiden hoffentlich besser geht. Für den Rest des Tages ist für uns Bettruhe angesagt, immer wieder unterbrochen von einer netten Durchfall-Attacke. Nicht sehr schön für den vorletzten Urlaubstag...

Im Hafen entdecke ich das Folkeboot F-GER 731 „Positiv“, das bis vor ein paar Jahren meinem Freund Stefan Rosehr gehört hat. Ich schicke ihm per WhatsApp ein Foto; darauf folgt ein langes Telefonat über alte Zeiten. Auch wir haben die „Silberfreundschaft“ schon drei Jahre hinter uns. Schön, dass manche Freundschaften auch mehrere Jahrzehnte überstehen.



F-GER731 „Positiv“, das alte Folkeboot von Stefan Rosehr bei Henningsen & Steckmest in Grauhöft...

Damit komme ich zum Fazit dieser Reise:

Es gab überwiegend positive Momente, aber auch eine Menge Ärger, den ich mit besserer Crewauswahl (mindestens ein Probesegelein vor Reisebeginn) zumindest zum erheblichen Teil hätte vermeiden können. In zwei Fällen hätte aber auch das nichts genützt, weil es mit den beiden Personen noch im Vorjahr – aus meiner Sicht – noch sehr gut geklappt hat.

Es mag sein, dass auch ich nicht leichter im Umgang geworden bin, zu hohe Ansprüche an Mitsegler habe und durchaus öfter meine (berechtigte) Kritik zu unfreundlich geäußert habe. Das muss ich mir sicher ankreiden lassen oder aber selbst auf meine persönliche „Mängelliste“ schreiben.

Auf der anderen Seite hasse ich es, wenn Crewmitglieder Bockmist bauen und nicht adäquat zu Fehlern stehen. Wenn ich Mist mache, kann ich das zugeben und trage auch die finanziellen Konsequenzen zum deutlich überwiegenden Teil.

Wenn ich jedoch sehe, wie wenig manche Menschen bei absolut ordentlich (und freundlich) gegebenen Anweisungen nicht mit der entsprechenden Gewissenhaftigkeit handeln, strapaziert das nicht nur meine Nerven. Wenn mein Material völlig rücksichtslos behandelt wird, geht das schon gar nicht. Noch mehr ärgert es mich allerdings, wenn Mitsegler nicht bereit sind, selbst mal die Initiative für anstehende Arbeiten zu ergreifen und maulig reagieren, wenn sie auch mal was tun sollen.

Um es ganz klar zu sagen: Ich möchte KEINE Arbeitssklaven an Bord haben, aber auch keine Kreuzfahrtgäste. Und wenn ich jemanden bitte, den einen oder anderen Handgriff zu erledigen, darf das Buch auch gern mal – umgehend - aus der Hand gelegt werden.

Normalerweise habe ich zum Ende der Saison immer schon Pläne für das nächste Jahr. Rund Großbritannien steht schon länger auf meiner „Bucket-List“. Ich werde das allerdings nicht mehr mit „Frischlingen“ machen, sondern nur noch mit Menschen, die sich in den letzten Jahren mein Vertrauen auch verdient haben und nicht mehr mit irgendwelchen Schnackern oder Typen, die wichtige Infos schon nach einer Viertelstunde vergessen haben.

Am besten haben mir die Etappen 2, 3, 6 (mit Abstrichen) und 8 gefallen, die letzte nicht zuletzt, weil Nici und ich einen neuen Anlauf nehmen werden.

Die „Kialoa“ hat sich nach wie vor gut bewährt, begeistert mich immer noch mit ihren wirklich exzellenten Segeleigenschaften, dem tollen Ausbau und der hervorragenden Optik. Es ist ein herrliches Gefühl, wenn man in fast jedem Hafen mindestens einmal auf das wunderschöne Boot angesprochen wird.

Dennoch wird diese „Kialoa“ wahrscheinlich nicht das letzte Boot für mich bleiben. Ein wenig mehr Platz, eine Dusche und weitere Komfort-Gimmicks möchte ich für eine Langfahrt gern an Bord haben.

So far,

Kiki

