

Logbuch Spitzbergen

31. Mai - 04. August 2013

Teil 1, Cuxhaven - Sandnessjøen/Norwegen

Tag 1, Freitag, 31. Mai 13

Hannover - Cuxhaven 235 km

Hannover - Cuxhaven? Was soll datt denn? Wir legen in Hannover viel zu spät ab, aber auf der Autobahn freie Fahrt. Wir geh'n noch mal alles durch. Zeitung abbestellt, Nachbarn informiert, Blumen gießen klappt, Ben holt morgen das Auto aus Cuxhaven ab, hab'n wir alles an Bord? Ach du Scheiße, die Norwegischen Kronen liegen noch zuhause und die Bestätigung der Reisekrankenkasse. Gleich sind wir an der Abfahrt Mellendorf, 30 km liegen hinter uns. Jetzt noch umdreh'n? Zurück nach Hause. Als wir in Cuxhaven ankommen ist es bereits 2200 Uhr, Sylvia und Ralph sind alleine essen gegangen. Crewfindung sieht eigentlich anders aus, sorry. Dann wird unsere Lieferung noch dazu gestaut, kurzer Klönschnack, ab in die Koje.

Tag 2, Samstag, 01. Juni

Cuxhaven - Helgoland 42 sm

DWD, Deutsche Bucht: NW 5 - 6, etwas zunehmend, Hochwasser Cuxhaven 0735

Wir frühstücken ausgiebig und verabschieden uns von Sylvia (dem Skipper sin Fru), die am 19. Juni in Bodö (Norland) wieder an Bord kommen wird. Unter Deck ist alles halbwegs verstaut, Ralph meldet die Brückenöffnung für 1030 an, drei Stunden nach Hochwasser. Gut so, damit haben wir weniger mit Wind gegen Strom zu kämpfen und kommen trotzdem noch gut raus.



Die Brücke zwischen City Marina und Elbe öffnet pünktlich, aber bis sie endlich grün zeigt vergeht ne Ewigkeit. Das ist bei dem Wind und der Enge ziemlich blöd und erfordert immer wieder Korrekturen. Ralph kennt das, flucht aber immer wieder gern.



Wer ist überhaupt mit an Bord? Ralph, Skipper & Eigner der 16,00 m Oneoff Aluyacht "Feluka", dazu Sabine als Matrose & Smutje, noch'n Ralf (das bin ich) als Matrose und Chronist. Es geht raus, auf der Elbe ist es diesig, vielleicht 2 sm Sicht. "Felukas" AIS steht auf senden - wer uns begleiten will gibt bei <http://www.marinetraffic.com/ais/>unter "go to vessel" "Feluka" ein (nicht **sy** feluka, nur feluka), dann kannst Du uns online begleiten.



Eine einzige Yacht segelt auf der Elbe kreuz und quer, will aber nicht wirklich auf die Nordsee. Wir sind allein unterwegs, pardon, natürlich ist auch Berufsschiffahrt auf der Elbe. Anfangs haben wir noch mäßige See, die Sände sorgen für Schutz vor dem kräftigen NNW. Als wir Neuwerk passieren, sehen wir, dass die Lotsen ihr Mutterschiff auf die Innenposition verholt haben, ein gutes Omen für viel Seegang.

Wir segeln mit Groß im zweiten Reff und Sturmfock. Ralph & Ralf wechseln sich etwa stündlich am Ruder ab. Ich zahle mein erstes Lehrgeld, rutsche am "Riesenrad" ab, kann mich aber gerade noch abfangen - die See steigt inzwischen mit bis zu 2 m ein, hin und wieder wehen Gischtfahnen über die Yacht. Als wir die Elbe verlassen nehmen Wind und Seegang langsam zu, wir haben 20 - 27 Knoten Wind aus NNW - genau da wollen wir hin.

Draußen auf der Reede liegen vier, fünf Dampfer. Wir rutschen mitten durch. Den Ankerlieger da hinten, will ich an Lee lassen, doch der ist plötzlich in Fahrt, hält direkt auf uns zu! Bei dem Wetter Höhe an die Berufsschiffahrt verschenken? Der denkt ja nicht daran, einem Segler auszuweichen, also fallen wir ab und dabei haut es mich noch einmal am Ruder um. Das ist aber auch ein Riesenrad, demnächst kommt ein Foto - Foto? Bei dem Scheißwetter hat niemand Bock, Fotos zu machen, Filmen? Es gibt Wichtigeres. Von Helgoland immer noch keine Spur. Dann eine zweite Yacht ebenfalls auf Kreuzkurs nach Helgoland - unsportlich nur mit der Genua.



Die See klettert gelegentlich auf die 2,50 - 3,00 m Marke und Ralph fängt sich am Ruder eine kalte Dusche ein. Weiter geht die Fahrt, von Helgoland nichts zu sehen. Plötzlich lässt sich die Yacht nicht mehr steuern, Du drehst am Rad - keine Reaktion ... die Yacht dreht langsam in den Wind - was ist los? "Pan Pan, Pan Pan, Pan Pan", geht es mir durch den Kopf, "wir brauchen Schlepphilfe". Die Crew bleibt cool, der Skipper erst recht. Ralph montiert das Notruder, das über Leinen und Winschen gesteuert werden muss, ein schwieriges Unterfangen. Wir drehen die Yacht bei, die Sturmfock steht back, gleich ist Ruhe im Schiff. Ralph klettert in die Tiefe zum Ruderquadranten und findet ... eine gebrochene Schubstange. Oh je, das darf doch wohl nicht wahr sein, aber der Maschinenbauer hat in kurzer Zeit eine Ersatzschubstange ans Licht geholt und 20 Minuten später sind wir wieder steuerfähig, unglaublich, man lernt nie aus.

Mit 3,6 Knoten haben wir im beiredrehten Zustand unfreiwillig Kurs auf Büsum genommen, aber wo ist Helgoland? Ca. 10 sm sind es jetzt noch, doch von der Insel nichts zu sehen. So langsam kriecht bei mir die Windkälte unter die Klamotten. Ein bisschen Obst hilft, die Crew versorgt sich mit Banane und Apfel, danach geht es mir sofort besser. Essen & Trinken ist doch soo wichtig. Noch 6 sm bis Helgoland und wir sind jetzt mit 10 Knoten unterwegs. Eine Tonne taucht auf - die gar nicht hierher gehört, oder doch? Auf der Papierkarte ist sie nicht, im Plotter nicht, dann ist sie auch nicht da, Hauptsache wir sind auf Kurs.



Jetzt ist der Wind bei beständig 7 Bft. angekommen, "... etwas zunehmend", hatte der Wetterbericht versprochen und der DWD liegt mit seiner heutigen Vorhersage absolut auf Kurs. Die See wäscht immer wieder mal die Reling, wenigstens der Möwenschiet wird damit weg gewaschen. Wir sehen im Dunst die Touridampfer auf Heimreise, aber nichts von der Insel. Dann doch. "Wir kommen gleich in die Landabdeckung", freue ich mich, aber die See wird eher noch chaotischer. Erst kurz vor der Hafeneinfahrt lässt der Seegang nach, aber nicht der Wind, der pfeift jetzt als Düse um die Insel. Ralph geht nach vorn und bereitet mit viel Mühe die Lazyjacks vor, kämpft die Sturmfock an Deck und Sabine setzt sich kurzerhand drauf, ein paar Bändsel rum, fertig. Bei dem Wind ein Knochenjob, während der

Rudergänger nur langsame Fahrt machen muss. Wir kommen in den Vorhafen. Das Groß fällt in die Lazyjacks, auch das muss gebändigt werden. Mit der kleinen Crew richtig harte Arbeit. Wie viel qm hat das Groß? 81 und wiegt 60 kg.

Dann sind die Segel geborgen und Ralph setzt uns um 1830 nach 42 sm butterweich an den Steg. Fotos, Video? Gibt es nicht, jeder hat genug mit seinem job und sich selbst zu tun.



Ein Anlegebier sei uns gegönnt, doch dann der Blick in unsere Vorschiffskoje und mal den newtonschen Gesetzen von oben nach unten gefolgt: Zwei Bücherregale haben nicht nur 6 Bände Joseph Conrad in die Tiefe des Raumes geschickt. Der ist das ja eigentlich gewohnt, aber alle anderen Bücher verteilen sich ebenfalls zwischen ausgekippten Taschen, Kameras, Schlafsäcken - aus den Schränken Wäsche, Wäsche, Wäsche aber natürlich ist nicht wirklich was kaputt. Zukünftig besser stauen ist die Mahnung. Die Bücher sind aber noch nie runter gekommen, stuft Ralph den Seegang als ganz schön intensiv ein. Nach der Aufräume an und unter Deck ein herrliches Resteessen und nach dem Abwasch sind wir platt, Helgoland interessiert uns noch nicht ...

Tag 3, Sonntag, 02. Juni

Hafentag Helgoland

DWD, Deutsche Bucht: Nordwest 6, Westteil 5, See bis 2,5 Meter.

Da für die nächsten Tage weiterhin NW um 6 angesagt sind, legen wir zunächst einen Hafentag ein. Bei der Windrichtung kreuzen wir uns einen Wolf, also abwarten und zunächst mal ausgiebig frühstücken. Aber, es ist Sonntag und kein Eierpieker an Bord. Nachdem der Chronist mit dem Navigationszirkel gescheitert ist (die Löcher werden zu groß), betritt der Maschinenbauer die Szene in der Pantry. Wozu habe ich einen Akkuschauber und einen 1 mm-Bohrer?



Unglaublich, mit der Präzision eines Kieferchirurgen bohrt Ralph die Eier an. Das Sonntagsfrühstück ist gerettet. Danach ab in die wunderbare [Helgolandsauna](#). Entspannung pur und eine Empfehlung für jeden Helgolandsegler. Das gilt auch für [Weddigs Fischstube](#) ... die Crew der "Feluka" empfiehlt rechtzeitige Reservierung.

Am Abend analysieren wir die Gribfiles für die nächsten Tage und planen, am späten Montagabend abzulegen. Der Wind bleibt bei NNW, soll aber von 6 auf 4 runtergehen. Wenn wir dann bei Horns Rev (nördl. Esbjerg) die Deutsche Bucht verlassen, dreht der Wind langsam über N auf NO. Dann können wir direkten Kurs auf Tananger absetzen. So weit der Plan.

Tag 4, Montag, 03. Juni

Helgoland - Tananger 336 sm

Fast noch ein ganzer entspannter Tag. Die Crew schläft aus. Der kräftige Nordwest steht immer noch und damit auch die Starkwind-, bzw. Sturmwarnung für die Deutsche Bucht. Es ist nicht die Stärke, sondern die Richtung, die uns nervt. Kuckstu das Wetter der nächsten Tage: Nordwest, Nordwest, Nordwest ... so weit die Vorhersage reicht. Dabei "müssen" wir heute hier raus.

Für Ralph ein Tag der kleinen Reparaturen, Sabine & der Chronist kaufen die Dinge beim Schiffsausrüster ein, die wir beim Listenabgleich übersehen haben.



Am Nachmittag checken wir Seewetterberichte, Wetterkarte und Gribfiles. Der DWD meldet um 1557:

Deutsche Bucht: Nordwest 5 bis 6, norddrehend, etwas abnehmend, See 2 bis 2,5 Meter.

Die Gribfiles und das DMI (Danske Meteorologisk Institut) prophezeien, der Wind geht ab 2200 auf 5 Bft. runter. Dann legen wir heute Abend ab. Noch kochen, essen und danach rüber an die Tanke. Unglaublich, der Liter Diesel kostet hier zoll- und mehrwertsteuerfrei 1,07 € - in Heiligenhafen 1,65 €. Jetzt ist der Tank voll, es ist 2000 und wir warten, dass der Wind nachlässt. Draußen haben wir noch 5 - 6 Bft. und 2 - 2,5 m Welle, abwarten ...



Ich checke nochmal meine mails. Ein paar Segelfreunde outen sich als online-Mitleser, deshalb von hier aus noch Grüße an Thomas, Tim, Frank, Peter, Kai-Uwe, Roland und die Ostwestfalen, Viktor von der "Fellow", Martin, Ecki, Christoph und natürlich an alle anderen, die uns schon im Vorfeld einen guten Törn gewünscht haben.

Um 2100 verlassen wir Helgoland. Wir sind warm angezogen und das ist auch gut so. Das Fahrwasser zwischen Insel und Düne, das sich noch weit nach NW fortsetzt, begrüßt uns wie erwartet mit 5 - 6 Bft. aus NW und sehr viel Schwell.



Als wir draußen die Segel setzen geht die See immer wieder 3 m hoch. Immer wieder geht Wasser über das Vorschiff. Ralph nimmt die Fahrt raus, damit ich da vorne die Sturmfock sicher losbändseln und setzen kann. Das Groß segeln wir im 2. Reff, die Garderobe passt. Wir segeln maximal 280°, damit kämen wir bei Geradeausfahrt nach Edinburgh, der Sollkurs wären 340°.

Trotz Wind und Welle fühle ich mich ausgesprochen wohl. Die "Feluka" und ihr Skipper segeln unaufgeregt und sicher ihren Kurs. Es ist schön hier an Bord und ich bin Ralph dankbar, dass wir diesen Törn segeln dürfen.



Als sich die Sonne um 2300 verabschiedet und nichts mehr zu tun ist komme ich auf ganz andere Gedanken. Die lange Nordseewelle weckt Erinnerungen an meine Seefahrtszeit. Mit 16, 17, 18 begann jede Reise in Hamburg, Bremen oder Rotterdam und führte zunächst immer über die Nordsee. Ob steif gefroren als Ausguck bei Nebelfahrt vorn auf der Back oder als Rudergänger oben auf der Brücke. Hier auf der Nordsee beginnt sie immer, die große Freiheit und auch heute holt mich dieses Gefühl seit langer, langer Zeit wieder ein. Das kenne ich von der Ostsee nicht, da bist Du von Land umzingelt. Und jetzt auch noch raus in die Nacht. Viele Segler mögen keine Nachtfahrten, ich mag das. Ich gehe gern die "Hundewache", das ist die Zeit zwischen 0000 und 0400. Offenbar geht es Ralph ähnlich, wir bleiben die ganze Nacht im Cockpit und schnacken wenig, Sabine ist seit 0000 in der Koje.

Tag 5, Dienstag, 04. Juni

Helgoland - Tananger

In der Nacht sehen wir, wie viele Menschen auch in diesem Bereich der Nordsee unterwegs oder besser, beschäftigt sind. Schleppverbände für die Offshore-Windenergie sind mit großem "Gepäck" unterwegs, Berufsschiffahrt natürlich auch. Der "Mærsk Nijmwegen" nähern wir uns eine Stunde lang auf Kollisionskurs. Die haben uns lange im AIS auf dem Schirm. Wir sind kurshaltepflichtig, die müssen ausweichen, aber warum sollten sie das tun? Ralph bringt uns schließlich so hoch an den Wind, dass wir langsamere Fahrt machen, die "Mærsk Nijmwegen" passiert. Eine Stunde später folgt die "Aida Sol" auf dem Weg nach Bergen. Auf dem Weg nach Bergen? Sollen wir uns dran hängen?



Ab 0330 dämmt es bereits und gegen 0400 ist der Wind soweit runter, dass wir das Groß ausreffen. Nach einer Weile nehmen wir auch die Sturmfock weg und setzen die Genua. Längst haben wir gewendet und nehmen Kurs auf Sylt. Gegen 0500 geht die Sonne auf, aber meine kalten Hände wärmt sie noch lange nicht. Tee, geschmierte Brote und Bananen helfen durch die Nacht, ein sonniger Tag wartet auf uns.

Wir wenden erneut, diesmal damit uns die Sonne im Cockpit wärmen kann. Neuer Kurs Horns Rev, eine Untiefe, die nördlich von Esbjerg 22 sm weit in die Nordsee ragt. Gegen 1300 verlässt uns der Wind, sodass wir die Maschine zu Hilfe nehmen müssen. Aber was ist das für ein Tag? Hier ist kaum noch Wind, aber dafür Sommer! Die Crew holt die kurzen Hosen raus und genießt den Tag eher in der Waagerechten. Und damit das für euch kein langweiliger Tag wird, hier einige Infos über die "Feluka":



Die 53 Fuß-Aluyacht "Feluka" wurde von Nissen (<http://www.nissen-yachtdesign.de/>) in Kiel gezeichnet und 2006 bei Benjamins in Emden gebaut. Fotos von der Bauphase findest Du hier (http://www.aluminium-yachten.de/yachtbau-yachtwerft/3-yachtbau-bootsbau-empden.php?id=news_). Links das aufgeräumte Cockpit, Ralph segelt die Yacht häufig Einhand. Die Yacht ist innen sehr zweckmäßig eingerichtet.



Der Naviplatz und der kleine Deckssalon sind auf gleicher Höhe wie das Cockpit und sorgen stets für guten Überblick und anständiges Hafenkino.



Die Pantry und die Sitzgruppe im Salon auf dem Foto links. Rechts die von uns bewohnte großzügige Vorschiffskabine. Darüber hinaus gibt es noch eine zweite Kabine, eine

"Lotsenkoje" wurde extra für diese Reise in den Salon gehängt. Zwei WC, eins davon mit separater Dusche, gibt es auch noch und natürlich jede Menge Stauraum.

Zurück zu unserem "Maschinentag". Um 1800 beobachten wir mit bangem Gefühl eine sich entwickelnde Windhose. Noch ist sie nicht vollständig ausgebildet. Der Rüssel reicht noch nicht bis auf die Wasseroberfläche, als sich das "Monster" kurz darauf wie von Geisterhand auflöst. Um 2100 bestimmen wir unsere Position ca. 45 sm westlich von Hvide Sande und haben an diesem ersten Tag unserer Überfahrt nach Tananger 140 sm auf der Logge. Ginge es einfach weiter geradeaus, wären es noch 170 sm bis Tananger. Draußen immer wieder Fischerei und Berufsschiffahrt, die vom Skagerrak kommt oder dahin geht. Dazu Tanker (der Seemann sagt wirklich Tanker), die die Ölplattformen in der Nordsee ansteuern. Für die Nacht wird inzwischen vor geschlafen, wir ziehen uns wieder sehr warm an.

Die beiden Matrosen übernehmen den ersten Teil der Wache und vertreiben sich die Zeit mit Stadt, Land, Fluss, Name, Beruf, Persönlichkeit und ich glaube, dass Sabine gewonnen hat. Um Mitternacht verschwinde ich in die Koje ...

Tag 6, Mittwoch, 05. Juni

Helgoland - Tananger

... und spüre im Fahrstuhl der Vorschiffskoje im Halbschlaf immer wieder ziemliches Gerumpele. Wir segeln offenbar wieder und haben viel Seegang. Um 0400 werde ich geweckt und löse Sabine ab. Draußen steht eine hohe Dünung aus NW, wo kommt die denn her? Das bisschen Wind aus W hat mit der Dünung doch nichts zu tun, aber immerhin können wir mit dem bisschen Wind direkten Kurs auf Tananger halten, 346°. In der Nacht hatten Ralph und Sabine immerhin reichlich Unterhaltung, viele Fischer, zwei Frachter, Segel setzen, das volle Programm. Ralph, holt sich das Wetter per Funkfernsehreiber vom DWD:

Fischer, 4 - 5 Bft. aus variablen Richtungen, See bis 2 m, vereinzelt Schauer.

Die Gribfiles, die wir auf Helgoland gespeichert haben, versprechen max. 10 - 5 Knoten Wind, von W rückdrehend. Langsam wird es hell, der Himmel ist Wolken verhangen, die See rollt eine lange graue Dünung vor sich her, die durchaus bis 2,5 m reicht. Vom Sonnenuntergang erwischen wir nur einen Zipfel, scheinbar erwartet uns ein grauer, kühler Tag ... und der Wechsel über die dänisch - norwegische Grenze, der zufällig mit dem 200 sm Loggenstand seit Helgoland zusammenfällt. Wir segeln mit Vollzeug 9,5 Knoten und schieben dabei ordentlich Lage. Das Deck ist nass und rutschig, also warum jetzt die Gastlandflagge wechseln, die norwegische Küste ist noch 70 sm entfernt? Beleidigt stellt daraufhin der norwegische Wind seine Arbeit ein und beginnt erst wieder zu wehen, als die norwegische Gastlandflagge unter der Saling weht.

Um 0830 gehe ich für ein paar Fotos an Deck und entdecke drei, vier Delfine, die rund um das Boot spielen. Schnell habe ich die Videokamera zur Hand und kann die Außenbordskameraden gerade noch aufnehmen.



Die etwa 3 - 4 m langen Delfine spielen in einer anderen Liga als die Schweinswale der Ostsee. Ralph & der Chronist sind flossenschlagmäßig begeistert.

Danach spielt der tief beleidigte norwegische Wind so langsam verrückt. Mal willer, mal nicht, dann eben mit Maschine und Großsegel - und selbstverständlich mit Signalkegel. Behalten wir unser Tempo bei, werden wir gegen 1800 erstmals wieder Land sehen, orakelt Ralph und der muss es ja wissen, schließlich ist das seine dritte Norwegenreise. Heute ist wohl der Tag der Außenbordskameraden zu Wasser und in der Luft. Zwei Tauben parken auf dem Heckkorb und schauen mich fragend an. Ich zeige auf den Kompass und erkläre, Kurs 15° für die kürzeste Flugroute zum Land. Die beiden Luftratten bedanken sich in einer Sprache die ich nicht verstehe (norwegisch?) und heben ab. Gleich darauf überprüft ein kleiner Singvogel ohne Erlaubnis seinen Kurs auf dem Kartentisch (Foto unten), findet aber nur mit zupackender Starthilfe des Chronisten zurück in die Freiheit, nach Norwegen sind es noch 50 sm!



Überhaupt verschieben sich die Distanzen. Gefühlt sind wir doch gleich da, obwohl noch 70 sm zu segeln sind. 70 sm, das war früher eine lange, manchmal sogar aufregende Reise, weiter als z.B. von Sassnitz bis Rønne auf Bornholm.



Um 1815 Land in Sicht! Wir haben die Küste südlich von Egersund ca. 16 sm querab, jetzt noch 50 sm, voraussichtlich sind wir um 0300 in der Nacht in Tananger. Es zieht sich zu, ab

und an Nieselregen, norwegische Verhältnisse, wenn man den Revierführern glauben kann. Lange hatten wir keine Berufsschiffahrt, jetzt wird der Verkehr wieder stärker, wir nähern uns Stavanger, Norwegens teuerster Stadt. Abendessen, der schnelle Eintopf aus der Dose kommt auf die Back, geschmierte Brote, gegen 2300 ein fantastischer Sonnenuntergang. Segeln wir noch oder motoren wir schon? Ist uns inzwischen fast egal, vom norwegischen Wind war ja schon die Rede.

Nach der Stärkung bergen wir die Segel, "Feluka" schiebt uns immer näher an die Küste. Richtfeuerlinien, Sektorenfeuer, aber keine Tonnen, es ist tief bis in die Häfen. Um 0150 machen wir in Tananger, mit 336 sm (Gesamt 378) auf der Logge, neben einem Motorschiff fest, der erste große Abschnitt ist geschafft. Ach das Anlegebier morgens um 0230 hätte ich beinahe vergessen. Leider gibt es in Tananger kein wlan, sodass ich das Logbuch nicht online stellen kann. Dafür gelingt mir wenigstens dieses Hafenpanorama.



Tag 7, Donnerstag, 06. Juni

Tananger - Haugesund 31 sm

Wir haben heute keinen Wetterbericht, den vermisst ohnehin niemand, es ist herrliches Segelwetter, dazu blauer Himmel. Offenbar hat sich der norwegische Wind wieder mit uns versöhnt und schenkt uns Halbwind mit 4 Bft. aus SW, besser geht's nicht. Matthias schickt eine sms: "Hallo Ralf, marinetrffic funktioniert super, hab' euch gerade westlich Tananger auf dem Schirm, Gute Reise". Danke Matthias, wenigstens könnt ihr auf diese Weise an unserer Reise teilhaben. Ja, um 1111 haben wir abgelegt, das AIS steht auf senden!

Bis Haugesund sind es rund 30 sm und es geht erstmals durch die von Schären geschützten Gewässer. Vorbei an Stavanger, das sich zwar hinter einer Bucht verstecken will, aber so richtig gelingt das nicht, die an der Küste allgegenwärtige Offshore-Industrie baut einfach zu gigantische Plattformen. Nachdem wir Stavanger achteraus gelassen haben, luven wir, bei 13 Knoten Wind, mit Kurs auf den Karmsund an. Die Logge verpasst dabei knapp die Marke von 10 Knoten, unglaublich.



Der Karmsund ist ein landschaftlich reizvoller Küstenstreifen. Irgendwie noch Vorstadt von Stavanger, aber auch schon ländliche Idylle - mittendrin die "Feluka" und im Hintergrund nicht die blauen, sondern immer noch weiße Berge. Auf den hohen Gipfeln liegt noch immer Schnee.

Nordwärts, vorbei an kleinen Dörfern, an Sommerhäusern, aber immer alles ordentlich und aufgeräumt. "Zur richtigen Zeit am falschen Ort geboren", tönt das sozialneidische Untermir, während das Überich korrigiert: "Meine Kindheit in Eime* tausche ich gegen nichts in der Welt, war alles richtig so". Die Idylle wird denn auch schnell von einer gigantischen Aluminiumschmelze und allerlei metallverarbeitender Industrie abgelöst. Klar, die geringen Energiekosten sind ein wesentlicher Standortvorteil. Dann Haugesund hinter der Brücke. Wir segeln "außen rum", schleichen uns "von der Rückseite" an die Stadt heran und machen nach 31 sm (Gesamt 409 sm), um 1630 Uhr, direkt an der Flaniermeile fest. Kneipen und Restaurants direkt an der Waterfront, das Hotel Amenda lässt sich über w-lan anzapfen und das aktualisierte Logbuch geht online. Warum fällt mir ausgerechnet jetzt Sonderburg ein? Genau, hin und wieder bemühen sich ein paar Oldtimer um größere Aufmerksamkeit, was einem alten Ford-Transit auch ernsthaft gelingt. Bei einem Ferrari geht der Daumen nach unten. Ralph tankt Wasser nach, während die restliche Crew einkaufen geht.



Den Nachmittag und Abend genießen wir im Cockpit. Es gibt norwegischen Kuchen und am Abend wunderbare Nudeln mit einer sensationellen Sauce. Es ist übrigens 2300 und erst jetzt verabschiedet sich die Sonne. Wir sind bereits auf der Höhe von Oslo oder Helsinki, die Mittsommernacht ist nicht mehr weit. Während sich Ralph in die Koje verabschiedet, drehen Sabine und der Chronist noch eine Runde durch die 30.000 Einwohner zählende Stadt.

* mein kleines Dorf 40 km südlich von Hannover

Tag 8, Freitag, 07. Juni

Haugesund - Bergen - Herdla 81 sm

Sabine schläft mit ihrem Ohropax tief und fest, als mich Ralph mitten in der Nacht weckt. Ein offenbar Betrunkener schwimmt gerade laut gröhlend an seinem Kojenfenster vorbei. Jetzt sind wir beide wach, dazu der betrunkene Schwimmer und seine beiden johlenden Kumpel an Land. Nirgendwo eine Leiter, wie kommt der aus dem Wasser? Plötzlich haben wir ein Problem! Wir lotsen den Wikinger zur Badeleiter, halb zieh'n wir ihn, halb klettert der "Kampfschwimmer" die Leiter hoch und sackt wenig später tief ins Cockpit. "Takk", lallt er, zeigt auf sich und murmelt: "Olaf". Olaf hat nur noch seine Unterhose an. Seine Kumpel werfen Olaf's Klamotten rüber, zwei Dosen Bier folgen, Zigaretten, dann sind die weg, Verpisser.

Olaf macht keine Anstalten, die "Feluka" zu verlassen, im Gegenteil, der fühlt sich hier richtig wohl, öffnet mühsam die zweite Dose Carlsberg, reicht sie Ralph ... und ich? Bediene mich am Kühlschrank. Es ist vier Uhr und längst wieder hell. Olaf hat seine Klamotten halbwegs wieder an und "spricht" ein bishen deutsch. Er hat für Statoil in Deutschland gearbeitet, als sie vor Norderney und Baltrum das Erdgasfeld erschlossen haben! "Prost, Deutschland so shøn", sagt er viel zu laut, und, "... du habt shøne Seilvessel. Komm, mache jetz shøne Party ..." Olaf, der Türsteher aus dem Nattklubben, telefoniert mit meinem Handy und fünf Minuten später hält eine Stretchlimousine auf der Flaniermeile, direkt vor der "Feluka". Drei rothaarige Wikingerbräute schälen sich aus dem Fond, kurze Röcke, landestypische Leggings, high heels. My name is Rosy trägt auf ihrer blanken Schulter ein unvollendetes Tattoo und "kümmert" sich um den Chronisten, ich fasses nich. Der Fahrer bringt zwei Paletten Carlsberg und schon is die Party im Gange. "Aloha heja" ist seit Norderney Olaf's Lieblingslied, das hat er in Deutschland so gern gesungen. Die Wikingerbräute auf dem Schoß singen alle mit, "Aloha heja hej ... ihre Leiber glänzten in der Sonne".

Um 0700 betritt Sabine ohne Ohropax und hellwach die Szene. Während Ralph noch ein paar Kippen über Bord wirft, trete ich leere Bierdosen klein, ab in die Tonne. Sabine will gar nicht glauben, dass heute Nacht ein gröhlender Betrunkener über die Badeleiter zurück in die Wirklichkeit gefunden hat. Und dass seine Kumpels aus purer Dankbarkeit auch noch leere Dosen und Kippen ins Cockpit geworfen haben, nimmt sie uns schon gar nicht ab. Was willstest du noch machen? Frühstück!

Dazu passt das Alltagsabenteuer mit dem Hinweis, dass wir in fremde Länder segeln, um andere Kulturen kennenzulernen. Es ist 0800, Sabine und der Chronist betreten eine Bäckerei, schauen sich suchend nach Brötchen um, entdecken aber keine. Die Bäckereifachverkäuferin fragt, "Was soll's denn sein?" "Brötchen!" "Die sind leider aus, wir haben nur noch belegte Brötchen!" Wir: "Wir möchten aber unbelegte Brötchen." "Da muss ich mal fragen", und wenig später, "nein, wir verkaufen keine Brötchen."

Gegen 1015 sind die Leinen los, Haugesund, Olaf und die Wikingerbräute rutschen achteraus. Der norwegische Wind hat anderswo zu tun, Maschinenfahrt. Wir passieren Sletta, ein kurzer Küstenabschnitt ohne vorgelagerte Schären. Danach rein in den knapp 20 sm langen Stokksundet, beinahe eine Kanalfahrt zwischen den langgestreckten Inseln Dømlo im Westen und Stord im Osten. Bei der Einfahrt in den Stokksundet sehen wir an Steuerbord die riesige Werft in Leirvig, na klar werden hier Offshore-Plattformen gebaut, was sonst. Bald hinter Leirvig geht es in den berühmten Hardangerfjord, den müssen wir leider auslassen, was wir nicht haben, ist Zeit. Wenig später die Brücke über den Stokksundet - 36 m Durchfahrthöhe.



Immer tiefer geht es in den Stokksundet. Anfangs begleiten uns noch auf beiden Seiten kleine malerische Dörfer, als sich der Sund gegen Ende weiter verengt nur noch alte Steine. Vereinzelt Häuser nur noch an markanten, über das Wasser erreichbaren Stellen, wie auf dem Foto auf Seite 14 Ringholmen.



Hinter jeder Insel geht ein neues, wunderbares Schaufenster auf, schroffe Bergspitzen ragen aus dem bis zu 500 m tiefen Wasser. Es ist, als wäre die Schweiz auf etwa 1.000 Höhenmeter geflutet. Fähren pendeln inzwischen hin und her - Norwegen muss sich eine unglaubliche Infrastruktur leisten, damit die bewohnten Inseln bedient werden können. Ich lese gerade, dass die beiden Reedereien, die die Hurtigrouten (sprich Hürtigruten) betreiben, vor ein paar Jahren gedroht hatten, die Route auszudünnen oder defizitäre Abschnitte ganz einzustellen. Der Aufschrei an der Küste war so groß, dass die Routen inzwischen mit hohen Beträgen subventioniert werden.



Nach ein paar Stunden nähern wir uns Bergen. Prächtige Villen oder Sommerhäuser verdichten sich zu Vorstädten, natürlich jedes Haus mit Seeterrasse oder wenigstens Seeblick. Wir segeln, bzw. motoren in einem reichen Land. Apropos segeln: Ralph experimentiert mit der Genua. Schalten wir die bei Maschinenfahrt dazu, sind wir bis zu 0,8 Knoten schneller. Diesel gesparrt, lacht die Bordkasse.



Vorbei am Flughafen, an riesigen U-Bootbunkern, beobachten wir wie der Gezeitenstrom an Engstellen kleine Wellenphänomene produziert. Kurze kleine Wellen formieren sich beinahe zu einem großen Strudel. Vor der ersten Hängebrücke begegnet uns der "Statsrad Lehmkul", ein norwegisches Segelschulschiff.



Danach die zweite Hängebrücke und dann haben wir die alte Hansestadt vor uns. Ralph schaut sich die Hafenszene besorgt durch's Fernglas an, der Hafen ist rammelvoll. Als wir näher kommen, Motoryachten im 6er-Päckchen, so was habe ich noch nie gesehen. Finden wir einen Platz? Finden wir und legen die 16 m "Feluka" neben eine 10 m Bavaria 33, aber die woll'n in 30 Minuten weiter. Egal, Hauptsache erst einmal fest. Als ich eine lange Achterleine über den Poller lege, spricht mich ein Offizieller an: "Ihr könnt hier nur bis morgen früh um 0800 bleiben, dann müssen alle Yachten hier raus sein, wir haben ein großes Festival mit Traditionsseglern."

Na das ist ja eine Begrüßung, wir können es gar nicht glauben. Nach 66 sm (Gesamt 475) sind wir endlich an einem der Traumziele unserer Reise fest und werden glatt wieder raus geschmissen, Gastfreundschaft geht anders. Wir überlegen kurz, ob wir über Nacht bleiben, aber da in Norwegen die Läden eh um 1730 schließen und wir auf der Rückreise hier wieder vorbeikommen, entscheiden wir, noch 15 sm weiter zu fahren. Also Leinen wieder los und da Bergen mit 220 Regentagen im Jahr Europas Regenhauptstadt ist, fällt der Rausschmiss auch noch ziemlich feucht aus. Danke, Bergen.



Wir motoren weiter, Ralph kennt eine kleine Pier in Herdla, ca. 15 sm weiter. Während Sabine & der Chronist das Essen vorbereiten, hält Ralph im Herdla Sund die Wacht. Es regnet, aber die Sicht ist immer noch so gut, dass wir schon unterwegs essen können. Dann der kleine Anleger in Herdla, direkt neben der Hängebrücke und hier haben wir seit Cuxhaven 490 sm auf der Logge. Inzwischen ist es wieder trocken. Wir sitzen noch lange im Cockpit, haben Bergen und irgendwie wohl auch die Zeit vergessen, als wir merken, dass es längst Mitternacht ist. Unglaublich, wir können noch draußen Zeitung lesen, so hell ist es.

Tag 9, Samstag, 08. Juni

Herdla - Kjeila/Sula 45 sm

Das Wetter weiß mal wieder nicht, was es will, als wir Herdla verlassen. Ein leichter Nieselregen, aber danach bleibt es trocken. Nur die Temperatur rutscht in den Keller. Gefühlt haben wir um die 8°, das weiß ich deshalb so genau, weil ich mir bei unter 8° zuhause auf dem Fahrrad Handschuhe anziehe. Der Nordwest schaufelt offenbar polare Luft vor unseren Kurs und das wieder mal genau so, dass an Segeln nicht zu denken ist. Immerhin begegnet

uns ein anderes Motorboot, die "Kong Harald", das Flaggschiff der Hurtigrouten. Die Hurtigrouten werden uns ab jetzt täglich begleiten, denn vom Ausgangshafen Bergen fährt täglich eine "Postschiff" bis zur russischen Grenze und täglich kommt eins von dort zurück.

Unser Tagesziel, die Insel Sula, liegt am Sonjesjøen, d.h., hier beginnt der Sonjefjord, der prächtigste aller norwegischen Fjorde, von der Seeseite. Von der Pracht ist aber noch lange nichts zu sehen, im Gegenteil, wir sind in einer beinahe mystischen Welt unterwegs. Schroffe, karge, von tiefen Wolken verhangene Felsen ohne jede Vegetation. Kein Baum, kein Strauch, die Außenschären erinnern an Pangäa, den Urkontinent, so muss die Erde früher ausgesehen haben. Ich erinnere mich an eine Wanderung entlang des griechischen Flusses Hades, der den Übergang vom Leben zum Tod symbolisiert. Auch dort nur nackter, bizarrer Fels. Um das Beispiel Schweiz noch einmal zu bemühen, wir segeln jetzt auf der 2.000 m Höhenlinie durch's Hochgebirge.



Richtig, wir segeln endlich wieder. Nach einer 30° Kursänderung gehen die riesigen Tücher nach oben und wir gleiten mit 9 Knoten auf den Sonjefjord zu. Noch etwas hat sich verändert, die Farbe des Wassers. Hatten wir bisher eher graues, dunkles Wasser, so leuchtet das Wasser jetzt türkisfarben, als würde helles grünes Eis durchschimmern, vielleicht Minzeis? Das wenige Leben in dieser kargen Umgebung spielt sich auf den überall anzutreffenden Fischfarmen ab. Hier werden Lachse produziert, "Wildlachse", eingesperrt in riesige Unterwasserkäfige. Wild ist da gar nichts, sieht man einmal von der Umgebung ab.



Über die Sonjesjøen erreichen wir jetzt die Insel Sula (Foto). Im Nordosten der Insel gibt es einen kleinen versteckten Steg in einer Bucht namens Kjeila. Ralph und Sylvia haben hier schon einmal mit der "Feluka" gelegen und weil Sylvia hier einen Dornhai geangelt hatte, der Bucht den Namen Haifischbucht gegeben. Genau darum geht es, wir wollen angeln und haben uns diese Bucht als Ziel gesetzt. Sabine schnippelt in der Pantry schon mal die Zutaten für den Salat zum Fisch - hoffentlich kommen die Dschunxx dann auch mit Fisch nach Hause.

Im Törnführer von Georg Schuster, "100 Häfen in Norwegen", liest sich das so: *Die Bucht Kjeila im Krakhellesund ist die nördlichste Bucht im Sund, ein Geheimtipp. Dort nichts als*

Gegend, von einem Adler bewohnt. Ein öffentlicher Pier, Festmacheisen im Felsen und Ankergrund, ca. 5 m. Idyllischer Platz; menschen- und bootsleer, außer an Wochenenden.

Als wir in den engen Krakhellesund einfahren sehen wir ihn schon hoch über uns, den Adler. Der enge Sund mit beiderseits hohen Felsen ist schon eine beeindruckende Passage. Am Ende erreichen wir am nordöstlichen Ende von Sula die Kjeilabucht, aber wo ist der Steg? Noch tiefer rein in Bucht und dann finden wir ihn, unseren Liegeplatz mit freundlicher Duldung des Adlers. Völlig vor Wind und Welle geschützt, machen wir hier um 1730 nach 45 sm (Gesamt 535 sm) fest.



Noch nie in meinem Leben habe ich ernsthaft geangelt und erst recht keinen Fisch getötet, jetzt soll meine große Stunde schlagen. Ralph & Ralf - wir nennen sie hier mal R² - machen das Schlauchboot und die Angeln klar. Dann rudern R² raus auf die Haifischbucht. Ich lerne, wie ich die Angel halten, wie ich sie bewegen muss, aber kein Fisch zeigt irgendein Interesse. Auch bei meinem Angeltrainer Ralph beißt kein Fisch an, aber da drüben taucht ein Seehund auf und betrachtet uns seelenruhig. Wo ein Seehund ist, ist auch Fisch. Nächster Versuch, nix. R² verholen an eine andere Stelle - wieder kein Fisch, aber der Seehund beobachtet uns weiter. Hier muss es doch Fische geben. Ein zweiter Seehund geht auf Beobachtungsposten. Ich bewege meine Angel absolut professionell, wie ich es eben gelernt habe. Ralph meint, sonst lachen sich bei Anfängern die Fische schlapp. Soll'n se doch.

Dann zappelt endlich ein kleiner Dorsch an Ralphs Angel. Zu klein, um ein Filet abzugeben, also zurück ins Wasser. Schwimmen will er aber nicht, der ist schon so fertig, dass wir Zweifel haben, dass er durchkommt. Dann lässt der Dorsch eben sein Leben für die Fischsuppe. R² rudern an Land und versuchen ihr Glück von dort aus, erfolglos. Zurück auf's Wasser schlägt dann endlich meine große Stunde: Ich erwische einen Dorsch und einen kleinen Knurrhahn gleichzeitig. Der Dorsch ist groß genug für die Pfanne, der kleine Knurrhahn geht gleich wieder auf Tauchfahrt.



Dann vermutet Ralph, dass seine Angel irgendwo hängt oder doch nicht? Da is was dran! Die Angel biegt sich so was von durch und mein Trainer kurbelt kräftig. Ein Dornhai hängt an der Angel, vielleicht 70 cm lang und der will auf keinen Fall in die Pfanne. Der Hai wehrt sich

nach Kräften. Ich übernehme die Angel, damit Ralph den Hai schnappen und über den Hades bringen kann. Der Hai kriegt kräftig auf den Kopp, zappelt aber immer noch weiter, unglaublich. Ich fasse den Dornhai an und fühle eine Haut wie Sandpapier, 100er Körnung. Wir rudern zurück, wir haben genug für die Pfanne und eine Fischsuppe.



Das Ausnehmen der beiden Dorsche geht Ralph leicht von der Hand, der Hai wird ein hartes Stück Arbeit, weil ihm auch noch die 100er Körnung abgezogen werden muss. Natürlich bin ich auch stolz auf meinen ersten Dorsch und auf die Frage, ob das ein kapitaler Dorsch ist, bekomme ich die Antwort, "kapitale Dorsche kommen noch, hab Geduld."

An Bord der "Feluka" gibt es an diesem Abend ein Festessen, an dem selbst die Möwen teilhaben. Vom leckeren Rotebeetesalat, den Bratkartoffeln und der Fischpfanne rücken wir aber nichts raus.

Tag 10, Sonntag, 09. Juni

Kjeila/Sula - Kalvåg/Frøya 42 sm

Immer weiter nach Norden geht die Fahrt und immer noch kommt der Wind aus NW eigentlich seit Helgoland. Wieder gehen wir zunächst unter Maschine auf Kurs, später zieht uns allein die Genua mit mehr als 7 Knoten, sagenhaft. Wir passieren den 500 m hohen "Tafelberg" (Foto unten), dessen Gipfel, wie so viele andere, in den Wolken steckt. Wir suchen nach einer physikalischen Erklärung. Okay, die kalte Luft wird nach oben gedrückt. Oben ist es kälter, die aufsteigende Luft kondensiert (Taupunkt) und deshalb bilden sich Wolken. Stimmt das oder gibt es noch eine andere Erklärung? Wer mehr dazu weiß, mailt doch mal zurück.



In der Ferne sehen wir immer wieder Schneefelder auf den hohen Bergen oder sind das Gletscher? Beides. Die Sonne setzt sich mehr und mehr durch und wir segeln plötzlich wieder auf der 1.000 m Höhenlinie. Häuser tauchen auf, Dörfer, wird sind zurück in Norwegen.

Eine Fahrwassersituation beschäftigt uns besonders intensiv. Die Lateraltonnen zweier kreuzender Fahrwasser schaffen mehr Verwirrung, als sie uns leiten, aber weil es roundabout tief genug ist, sind uns die Tonnen egal. Ansonsten haben wir uns offenbar an die grandiose norwegische Landschaft gewöhnt, die uns permanent begleitet. Im Gegenteil, Sabine geht schlafen, Ralph hält die Wacht und ich tippe am Logbuch. Plötzlich Aufregung, das Motorpaneel für den Volvopenta piept permanent und signalisiert ein elektronisches Problem, welches bitte? Das verrät uns die Maschine nicht, läuft aber störungsfrei weiter. Entspannung? Von wegen, jetzt geht die Maschine aus, lässt sich aber wieder starten. Warum? Weiß keiner. Nach Kalvåg auf der Insel Frøya sind es noch 5 Meilen, Ralph macht schon mal für den Notfall die Fock segelklar, aber die Maschine schiebt uns sicher in den Hafen, zickt zwar beim Anlegen noch ein bisschen rum, doch dann sind wir nach 42 sm (Gesamt 577 sm) fest in Kalvåg auf der Insel Frøya.



Kalvåg ist ein historischer Fischerort und wirklich wunderschön. Zwei Gastyachten liegen mit uns im geräumigen Hafen - das ist alles. Platz haben wir ohne Ende - übrigens sieht man auch draußen selten mehr als zwei oder drei Yachten im Laufe eines Tages.

Was mich besonders freut, wir sind wieder online, ich kann das Logbuch aktualisieren und wir bekommen einige mails von Segelfreunden, die uns per AIS begleiten. Vielen Dank an Peter, der das Wolkenphänomen am Tafelberg (Vorseite), wie folgt kommentiert:

M.E. reicht es schon für das von Euch beobachtete Phänomen, wenn eine strömende Luftmasse gestört wird (durch euren Tafelberg). Ich tendiere zu folgender Erklärung, die sich beim DWD findet:

Die sog. „Orographische Wolken“ sind ähnlich der Stau/Föhn-Erscheinungen an die Strömungsrichtung feuchter Luftmassen relativ zu größeren Geländerhebungen (z.B. Gebirge) gebunden. Liegt das Gebirge quer zur Strömungsrichtung, können sich im Luv der Erhebung dichte Schichtwolken (mit/ohne Niederschlag) oder (bei labiler Luftschichtung) auch Schauer- und Gewitterwolken bilden.

Tag 11, Montag, 10. Juni

Hafentag in Kalvåg/Frøya



Der wirklich historische Hafenort ist absolut sehenswert, mehr dazu gibt es hier: www.fjordkysten.no/de/Product/?TLp=47163&Kalvag



Um das herrlich fröhliche Wetter zu nutzen haben wir uns einen segelfreien Tag verschrieben und gehen in die Berge. Wir haben großartige Sicht, der Himmel so blau wie das Meer und in ganz weiter Ferne sind Schneefelder und Gletscher zu sehen.



Wanderwege oder Pfade gibt es hier oben nicht. Die ganze Insel Frøya erscheint mir wie ein riesiger Steinhäufen. An der Nordküste entlang benötigen wir für den Weg zum Leuchtturm und von dort auf den Gipfel mit Blick auf Kalvåg bestimmt zwei schweißtreibende Stunden.



Von hier oben ist der Hafen gut zu sehen. Danach über Stock & Stein bergab. Steile Kliffs versperren gelegentlich den Weg, wir müssen weiter rauf, um weiter runter zu kommen. An einer Stelle wage ich mich zu weit voraus und zu weit bergab und verliere den Kontakt zu meiner Crew - unter Bergkameraden ein schwerwiegender Fehler. Die Crew nimmt die Westroute und kraxelt nach unten, während ich über die Teufelsschlucht nach unten will, in der Hoffnung, hier auf den Schmugglerpfad zu treffen. Es geht sehr steil bergab, immer wieder klettere und hangele ich mich um beinahe senkrechte Felswände und immer wieder finde ich halt in dem kniehohen Gestrüpp. Einen Pfad gibt es hier nicht. Zwei, drei Mal komme ich ins Rutschen, kann mich aber festhalten. Unglaublich, die Newtonschen Gesetze machen den Seemann zum Erdmann. Irgendwie unten angekommen simse ich meiner Crew, dass ich heile runter bin. Ein o.k. kommt zurück, die sind also auch unten.



Zurück an Bord bekomme ich erst einmal einen Einlauf, für den eigensinnigen & waghalsigen Abstieg. Dummerweise habe ich auch noch mein Portemonnaie bei einem der Ausrutscher am Berg verloren - die Höchststrafe und natürlich sind alle Papiere, meine Segelscheine und Scheckkarten da drin. "Das findeste eh nicht wieder", kommentiert die Crew, aber dieser Seemann gibt so schnell nicht auf. Zurück in die Berge und diesmal kletterte ich in der Teufelsschlucht in Gegenrichtung nach oben. Nach einer halben Stunde Search & Rescue finde ich mein Portemonnaie tatsächlich wieder (Pfeil). Schwein gehabt. Danach mit aller Vorsicht wieder runter. An so einem Tag kann die norwegische Sonne ganz schön brennen. Was bin ich froh über diesen herrlich schweißtreibenden segelfreien Tag.

Am Abend lese ich in der mail von Dirk u.a.: "Moin Ralf, ich bin begeistert - wie schaffst du es, trotz anstrengendem Törn immer noch Logbuch zu schreiben??? ... Die Einführung in die regionale norwegische Kultur durch Olaf würde bei Tina vermutlich nur auf eingeschränktes Verständnis stoßen. Dass Sabine das so klaglos mitmacht?!"

Sabine macht das nicht klaglos mit, lieber Dirk, hat aber weiterhin ihre helle Freude an der Fantasie ihres Chronisten. In der fragwürdigen Nacht ist tatsächlich ein betrunkenere und laut gröhlender Norweger durch den Hafen von Haugesund geschwommen und kam auch nur über "Felukas" Badeleiter wieder raus. Alles andere hätte natürlich auch so oder so ähnlich passieren können. Hätte ...

Martin mailt, "... ich hatte schon Entzugserscheinungen. Es ist zwar spannend, Eure AIS-Position zu verfolgen, aber das Lesen Deiner Berichte macht viel mehr Spaß".

Tag 12, Dienstag, 11. Juni

Kalvåg/Frøya - Ålesund 88 sm

Ich habe Muskelkater, der Berg verlangt seinen Preis. Die bevorstehenden rund 90 sm bis Ålesund erfordern frühzeitiges Ablegen, damit wir ca. 12 Stunden später dort ankommen. Um 0830 verlassen wir das wunderbare Kalvåg und die Insel Frøya. Ein paar Flieder in den Gärten grüßen noch und die beginnende Rapsblüte. Wie lange ist das bei euch zuhause schon verblüht?

Was mit der defekten Maschine ist? Läuft wie geschmiert, offenbar ist ein Sensor defekt, nicht die Maschine. Ralph wird den Sensor in Deutschland ordern, wenn das Problem noch einmal auftritt. Unter Maschinenfahrt geht's raus in die Frøysjøen. Der norwegische Wind mag uns zwar immer noch nicht, sorgt andererseits aber mit polarer Luft für blauen Himmel, Sonnenschein und eine unglaublich gute Fernsicht. Also hinein in die norwegische Fjordlandschaft mit unserem Motorboot.



Die unglaubliche Fernsicht serviert uns Schneefelder, Gletscher, Wasserfälle, das ganze Programm. Wenig später steigt an Backbord (Foto) der Berg knapp 900 m nahezu senkrecht aus dem tiefblauen Fjordwasser. Es wird fotografiert, gefilmt und auch eine dreiköpfige Crew schafft ganz schön viele aaahs und oohhs.

Danach Kurs Måloy, wir wollen tanken, doch die Tankstelle scheint es nicht mehr zu geben, also weiter durch den Fjord, Foto unten.



Danach erreichen wir die große und hohe Halbinsel Stattlandet. Georg Schuster schreibt in seinem Revierführer:

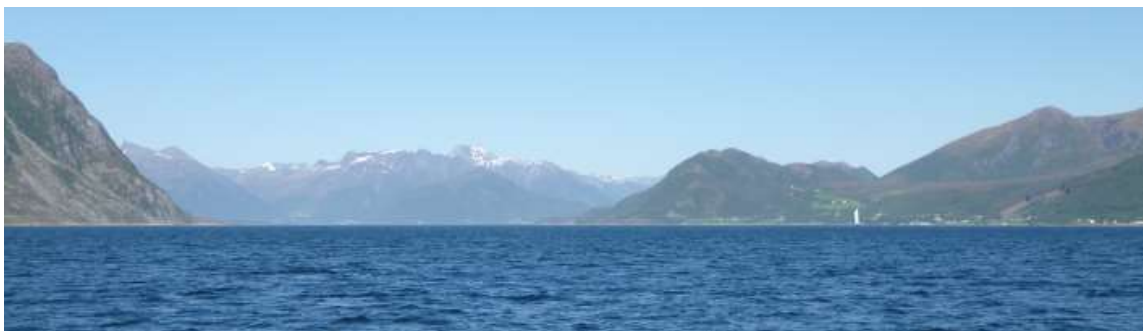
Die See vor Stattlandet ist gefürchtet wie die Biscaya. Einerseits ist die Küste von SW bis NW völlig offen zum Nordatlantik, der hier "Norwegische See" (Norske Havet) heißt. Andererseits ist die Unterwasserstruktur ein Felsengebirge mit steilen Flanken, die durch Reflexionen einen unangenehmen, unregelmäßigen und teilweise steilen Wellengang verursachen. Dazu kommt, dass einige Unterwasserfelsen mehr oder weniger an die Wasseroberfläche reichen und dadurch gefährlich werden können. Selbst bei mildem Wetter fürchten Motorbootfahrer ev. Motorstörungen, die sich in Anbetracht der fast senkrecht aus dem Wasser bis auf 500 m aufsteigenden Felsen am Ufer durch die Dünung als Totalschaden auswirken können.



Nach der Fjordfahrt unter Maschine nun endlich wieder freies Wasser und Segeln. Ralph ist m.E. zu vorsichtig, als er bei 3 Bft. das 1. Reff in's Groß bindet. Wir also behutsam raus auf den Nordatlantik. Dort werden aus 3 allerdings schnell 2 Bft.. Wir passieren die Osttonne, machen es uns gemütlich und plötzlich nehmen Wind und Welle schlagartig zu. "Feluka" legt sich auf die Backe, wir haben 5 - 6 Bft. und die See ist schnell bei 1,5 m. Wir nehmen das Groß ins zweite Reff und haben jetzt für die sportliche Veranstaltung die passende Garderobe. Von wegen zu vorsichtig, was geht denn hier ab?



Weder der Wetterbericht noch die Gribfiles, die wir unterwegs immer wieder anschauen, haben das angekündigt. Ja, wir kämpfen uns durch die Norwegische See und brauchen etwa vier Stunden, dann haben wir Stattlandet passiert und segeln, bei moderaten Bedingungen, wieder auf dem "Vierwaldstätter See" - um im schweizerischen Bilde zu bleiben (Foto unten).



Daran ändert sich in den nächsten 30 sm nichts. Nichts als tiefes Wasser und hohe Berge, das ist Norwegen, übergangslos aus der Tiefe in die Höhe. In der Tat werden die Berge jetzt noch höher, schroffer und steiler. Wir nähern uns dem Geirangerfjord. Die ersten Kreuzfahrer tauchen auf, die durchaus 200 km bis ans Fjordende fahren können. Am seewärtigen Eingang in den Fjord liegt Ålesund, in einer Stunde sind wir da.

Gegen 2100 essen wir mit der Fischsuppe und den Nudeln unsere Reste aus der Kombüse und haben damit schnell ein komfortables Abendbrot fertig. Ålesund kommt in Sicht (Foto unten) und als wir nach rund 14 Stunden und 88 sm, um 2215 in Ålesund festmachen, haben wir insgesamt 665 sm auf der Logge.



Inzwischen liegt der 62. Breitengrad im Süden, es ist taghell, Sabine & der Chronist gehen auf Landgang, schließlich geht es morgen gleich weiter. Wir klettern die 418 Stufen hoch auf den Stadtberg, auf die Fjellstua, und genießen um Mitternacht den herrlichen Blick auf die Stadt, bzw. auf die vielen Inseln, die Ålesund wirklich ausmachen (Foto unten).



Um 0030 legt die "Nordkapp" der Hurtigrouten an, um 0130 sind wir in der Kojе.



Tag 13, Mittwoch, 12. Juni

Ålesund - Kristiansund 60 sm

Bevor wir ins Logbuch einsteigen ein herzlicher Glückwunsch an meinen Sohn Ben, der heute seinen Geburtstag feiert. Es ist natürlich immer wieder schade Ben, wenn wir bei Deinem Geburtstag nicht zuhause sind, aber wir holen unsere kleinen Feste ja immer nach. Dir einen schönen Geburtstag, ein gesundes und glückliches neues Lebensjahr.

Für alle, die Ben nicht kennen; Ben ist auch mein webmaster, er hat mir einmal <http://www.ralfuka.de> zum Geburtstag geschenkt und ist bei kleinen und großen Problemen immer noch unentbehrlicher Helfer im Hintergrund. Vielen Dank Ben, ganz sicher auch von vielen Seglerinnen und Seglern. Und wenn wir schon dabei sind, Ben. Funktionierendes wlan gibt es leider nicht und da ich dringend mails lesen und beantworten muss, verhole ich mit dem Laptop in die kleine Fußgängerzone, logge mich irgendwo ein und kann in aller Eile ein paar mails abrufen und beantworten.

Ralph versucht derweil die örtliche Volvopenta-Vertretung für unser Sensorproblem zu sensibilisieren, doch ausgerechnet heute gibt es wohl Personalprobleme ... der Chef will wohl auch niemanden schicken. Also versucht Ralph durch den Austausch des Treibstofffilters das Problem einzukreisen und evtl. sogar zu beseitigen. Wir sind gespannt.

Danach will ich beim Hafenmeister die Liegegebühr bezahlen und betrete den Kiosk, in dem die Havnepenge kassiert werden soll. Die pakistanisch aussehende Frau hinter der Theke versteht leider nur Bahnhof. Ich wiederhole das dänische Wort Havnepenge (sprich Haunepenge). Sie versteht Bahnhof! Havnefoged (sprich Haunefoged = Hafenmeister) wieder Bahnhof. I try it in english; Train station. Ich werde die Liegegebühr nicht los.

Rüber ins Touristoffice mit Blick auf die Liegeplätze und den Hafen. Die freundliche junge Frau versteht mich schon besser, Havnepenge heißt zwar auf norwegisch auch Havnepenge wird aber Haffnepenge gesprochen. Kassieren kann sie leider nicht, "... aber da muss es doch einen Kassierer geben, Moment mal", sagt die freundliche junge Frau und gibt bei google Marina Ålesund ein. Ich fasses nich, bedanke und verabschiede mich. Wir verholen an die Tanke, bunkern 360 Liter Diesel für unser Motorboot und legen mit Ziel Kristiansund ab.



Während wir uns aus dem Inselgewirr um Ålesund verabschieden wird an Bord erst einmal gefrühstückt. Ralph hat zwar auch immer ein Auge auf dem Kurs, aber wir schaffen es dennoch, gemeinsam zu frühstücken. Dann motoren wir in den Bereich der Außenschären, die in diesem Bereich aussehen, wie die Ostfriesischen Inseln (oben). 3 - 4 Bft. wie seit Tagen, weiterhin von vorn und dazu eine wunderbare Fernsicht. Wir nähern uns jetzt wieder einer Passage, die in der Seekarte mit "dangerous waves" gekennzeichnet ist und bei norwegischen Seglern einen üblen Ruf genießt. Der Abschnitt zwischen Stoplane und Haugsundet Leia kann sowohl zwischen den flachen Schären, als auch außen rum befahren werden. Hustadvika wird dieser Bereich genannt, der uns mit einer kräftigen Dünung empfängt.

Ralph hat sich entschieden, Hudstadvika binnen zu fahren. Wassertiefen die bis 4 m ansteigen sind wir schon lange nicht mehr gewohnt, dazu häufige Kurswechsel. Der Gewinn ist eine etwas kürzere Route und mehr Schutz vor den Wellen. Während wir den Bereich passieren, machen wir eine interessante Entdeckung. Wir sehen ein Flugzeug, das einen Kondensstreifen hinter sich herzieht. Das kennt natürlich jeder. Was wir aber noch nie

gesehen haben ist, dass dieses Flugzeug einem Strahl folgt, der den Kondensstreifen nach vorn bis auf den Horizont verlängert.



Das sieht aus, als folge das Flugzeug einer markierten Route (links), als reite es auf einem Strahl. Das Foto habe ich natürlich kleiner gepixxelt.

Hat jemand von euch so etwas schon einmal gesehen oder hat jemand eine Erklärung für dieses Phänomen?

Wir sind gespannt und freuen uns über hilfreiche Antworten.

Zurück zu unserem Törn: Mal passieren wir auf der Binnenseite geschützte Bereiche, doch manchmal lässt die Dünung die Yacht ganz schön in Bewegung kommen.



An Steuerbord also immer Festland und auf Backbordseite vorgelagert kleine bis kleinste unbewohnte Schären. Bei der langen Motorfahrt habe ich das Gefühl, ich bin im Kino und Norwegen rauscht nur so an uns vorbei. Es ist klar, unser Zeitplan ist eng gestrickt. Wer die komplette Tour segeln will, der muss Mitte April starten und kehrt Ende Oktober zurück. Die Zeit hat die "Feluka" leider nicht.



Um 2030 dann endlich eine leichte Kursänderung und wir können wenigstens noch die letzten 5 Meilen segeln. Die erste "Scherenkette" wirkt wie ein Deich, die Welle ist weg, der Wind fällt etwas reduziert ein, wir sind im geschützten Bereich. Bald haben wir die südliche Brücke vor dem Bug (Durchfahrhöhe 36 m) und Kristiansund vor der Nase (nächste Seite). Das sieht doch gut aus.



Das Anlegemanöver verläuft diesmal etwas knifflig, weil der Stegplatz zu kurz für unsere 16 m ist. Erst als der "Time Bandit" und die Motobrazze zusammen rücken ist auch für uns noch Platz. Um 2115 sind wir dann endlich nach 60 sm (Gesamt 725) in Kristiansund fest.

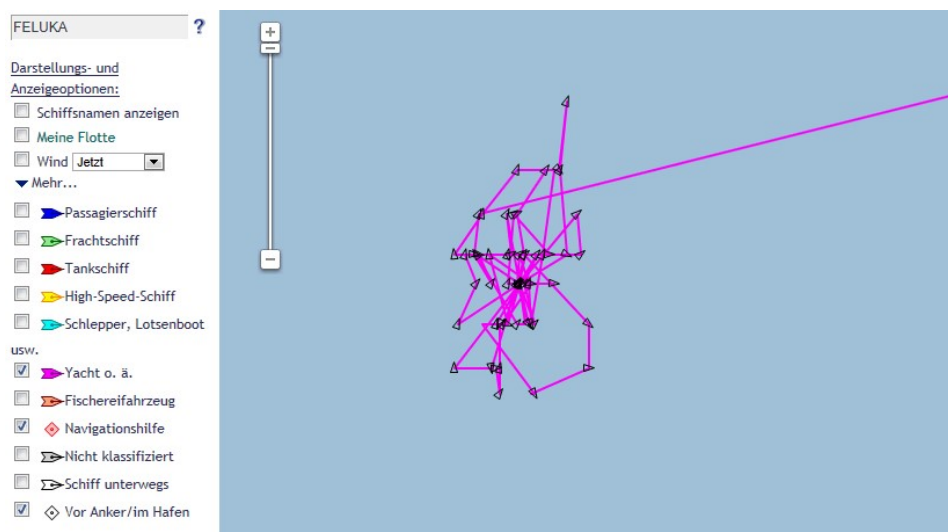


Nach der Pizza noch ein kurzer Spaziergang in die Mitternachtssonne - so sieht das dann hier aus.

Tag 14, Donnerstag, 13. Juni

Kristiansund - Storfosna 62 sm

Vorneweg Grüße an Tim aus Wien, an Frank vom Bodensee und an Thomas aus Hamburg, der die untenstehende AIS-Sequenz aus dem Hafen von Kalvåg auf Frøya mit der Frage verbindet:



"Was war hier los?? Meuterei?? Wikingerdamen noch an Bord?? Trunkenheit am Ruder??"
Lieber Thomas, die Crew hat sich ausführlich mit Deinen Fragestellungen beschäftigt. Uns ist klar, dass Dich die Antwort nicht wirklich interessiert, vielmehr geht es Dir darum, einen Keil zwischen uns zu treiben und schlechte Seemannschaft zu unterstellen. Deshalb nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu 1.) Zu keinem Zeitpunkt hat es an Bord der "Feluka" eine Meuterei gegeben. Diesen Vorwurf lassen wir durch eine Selbstanzeige bei der örtlichen Wasserschutzpolizei Bremanger überprüfen. Uli Hoeneß ist hier übrigens unbekannt. Wir bitten darüber hinaus um Verständnis, dass wir uns zu diesem schwebenden Verfahren nicht äußern können.

Zu 2.) Von den Wikingerdamen ist seit dem 07. Juni, 0630, nicht eine mehr an Bord. Die drei rothaarigen Wikingerdamen, einschließlich "my name is Rosy", wurden mit der Stretchlimo zur o.a. Uhrzeit abgeholt. Nachweis: Fahrtenschreiber der Olaf Olaffson Security Company, Hugesund.

Zu 3.) Alkohol darf schon aufgrund der strengen norwegischen Einfuhrbestimmungen nicht an Bord sein. Der Wein wurde bereits in Deutschland in Apfelsaftschläuchen, bzw. -kartons verpackt. Also, Apfelsaft ja, Alkohol nein. Noch Fragen?

Vielen Dank auch an Martin, der sich wie Peter mit der Wolkensituation am "Tafelberg" beschäftigt hat:

"...es kann aber auch sein, dass die Luft verwirbelt wird. (Turbulenz) An einem Hindernis entstehen Leewellen: Warme Luft steigt zunächst auf und eine Wolke entsteht. Im "Wellental" sinkt die Luft wieder unter das Kondensationsniveau und die Wolke löst sich auf. Anschließend steigt die Luft wieder und eine neue Wolke entsteht.

Auf Deinem Bild sieht das so aus wie in meinem Wolkenbuch ("Wolken und andere Phänomene am Himmel", Prof. Dr. Hans Häckel, Ulmer Verlag).
Das ist aber nur meine Interpretation und die ist sicherlich nicht fundiert".

Fehlen noch Grüße an "Olaf" von der SY Peggy für die kostenlose wlan-Nutzung und an Sylvia. Sylvia, wir freuen uns auch auf Dich. In einer Woche holen wir Dich in Bodø ab, dann kannst Du selbst ins Logbuch diktieren. Eine gute Anreise in die Tage ohne Sonnenuntergang.

Zurück zum Tagesgeschäft. Um 0930 legen wir in Kristiansund ab. Der Bordalltag verläuft inzwischen so, dass wir erst nach dem Ablegen im geschützten Deckssalon sitzen und gemütlich frühstücken. Das geht natürlich nur, weil sich der Wind nahezu vollständig verabschiedet hat. Allerdings ist das Barometer in den letzten 12 Stunden um 10 hPc gesunken und auch die Gribfiles kündigen für Morgen 25 Knoten Wind aus W bis SW an. Unglaublich, Wind aus der richtigen Richtung?



Wir motoren den Trondheimfjord landwärts. Norwegen zieht wieder an uns vorbei. An Backbord die flachen Außenschären (oben), an Steuerbord schroffe Bergketten, die Gipfel der höchsten Berge immer noch mit Schneefeldern. Stundenlang geht das so.



Gegen 1300 kommt das bisschen wahrer Wind nicht mehr von vorn, sondern der Windmesser zeigt 9 Knoten aus 40°. Wir setzen Groß und Genua und endlich, endlich hat die Maschine ruh. Jetzt zeigt "Feluka" was sie kann und beschleunigt schnell auf 8,2 Knoten. Eine halbe Stunde lang läuft das so, dann geht der Speed in den Keller. Als wir bei 3 Knoten ankommen, nehmen wir die Genua weg und starten erneut die Maschine. Frust macht sich breit ...



... aber keine Langeweile. Mal kommt die Hurtigrouten vorbei oder ein Schlepper mit Fundamenten für Windräder. Dann werden mal wieder die Segel gesetzt, ein paar Meilen gesegelt, bis der Wind wieder wegbleibt, aber das kennen wir ja schon.



Lagebesprechung mit R²: Welchen Hafen nehmen wir? Wir entscheiden uns für Storfosna, eine kraterähnliche Insel, die ringförmig einen "Binnensee" umschließt. Doch ein "richtiger" Hafen ist weder auf dem Plotter noch auf der Karte auszumachen, "Schuster" hat ihn aber beschrieben und zwar mit Dusche, Tanke und Laden. Fragt sich nur, mit wie viel Tiefgang der Kollege Schuster unterwegs war - wir haben mit 2,40 m davon mehr als genug.

Storfosna kommt in Sicht (Foto nächste Seite), aber wo ist die Einfahrt? Zwei Untiefentonnen markieren den Sektor, aber noch nicht die Einfahrt. Die schmale und flache Einfahrt ist kaum

zu sehen. Als wir vorsichtig durch- und drüber rutschen haben wir nur noch 1,80 m Wasser unter'm Kiel, völlig ungewohnt bei sonst üblichen Wassertiefen zwischen 50 und 500 m.



Ist das der Hafen? Zwei kleine Segel- und ein paar Motoryachten sind hinter einer Mole auszumachen. Gibt es da Platz für ein 16 m Schiff mit 2,40 m Tiefgang? Wohl kaum. Wir schleichen uns ran. Ralph tastet sich vorsichtig um die Mole und singt die Wassertiefe aus. Sabine steht am Bug, achtet auf Untiefen und der Chronist bereitet Leinen und Fender vor. Und gleich der erste Stegkopf ist ... frei aber tief genug? Wir hangeln uns vorsichtig rückwärts ran und sind um 1930 nach 62 sm (Gesamt 787) fest. Unter'm Kiel sind noch 40 cm. Später, das Wasser läuft noch ab, landen wir bei 10 cm, Glück gehabt.



In diesem kleinen Angelhafen passt wirklich nur noch die sprichwörtliche Dose Bier unter'n Kiel, aber es gibt Duschen, Waschmaschine, Trockner, Tanke und 200 m weiter einen Supermarkt. Wlan gibt es leider nicht, egal, uns sind Dusche, Waschmaschine und ein Trockner wichtiger, wir wollen endlich mal schmutzige Wäsche waschen.

Tag 15, Freitag, 14. Juni

Storfosna - Rørvig 96 sm

Heute Morgen um 0600 fängt es planmäßig an zu pfeifen, wir haben 6 Bft. aus Südwest. Die Gribfiles haben es angekündigt und damit kommt "norwegisches Wetter" an Bord. Starkwind, es regnet, zwei Meilen Sicht. Da haben wir den Salat oder sollen wir uns über dieses Segelwetter freuen? Also doch lieber keinen Wind, gute Sicht, Maschinenfahrt und die unglaubliche Natur genießen?

Wir klettern in unsere Schwerwetterklamotten und legen um 0800 in Storfosna ab. Ralph will hier ganz schnell raus, schließlich sind beim Ablegen noch 30 cm Wasser unter'm Kiel und das reicht gerade. Noch auf dem "Kratersee" bereiten wir das Großsegel vor, das wir gleich ins zweite Reff binden. Dann über die Barre der schmalen Einfahrt raus in die große Freiheit ... die wir uns zunächst mit einer Fähre teilen, die nicht so recht weiß, wasse will.

Der nächste Kursabschnitt erinnert ein wenig an's Wattenmeer. Zwischen Außenschären und Atlantik folgen wir dem betonnten Fahrwasser. Bei wenig Sicht und Wind um die 30 Knoten ein ambitioniertes Programm. Das ändert sich erst, als wir in dem System der Fjorde segeln. Mal mit Halb- mal mit Raumwind zieht Norwegen an uns vorbei.



Es ist kaum was zu sehen, der Regen will nicht aufhören, alles eintönig grau und nass. Andererseits werden wir endlich mal gefordert. 20 - 33 Knoten Wind bereiten der "Feluka" keine Probleme, aber die Crew hat gut damit zu tun. Gelegentlich geht eine "Düse" durch die tief eingeschnittenen Fjorde oder wir hangeln uns durch Windabdeckungen. R² lösen sich stündlich am Ruder ab.



Die Fotos geben natürlich nicht wieder, wie sehr uns das Wetter beschäftigt. Die Nässe kriecht förmlich in die Segelklamotten und Seestiefel, die schwer und schwerer werden. Das größte Ärgernis sind allerdings meine Segelhandschuhe. Nachdem ich die 70 € teuren Musto-Handschuhe nach einem Tag zurück gegeben habe, weil die bereits beim Einholen der ersten nassen Leine völlig durch waren, war ich felsenfest davon überzeugt, dass die bei AWN gekauften Gill-Segelhandschuhe (45 €) warm und wasserdicht sind. Auch das leider ein Irrtum, also muss ich mich hier in Norwegen nach brauchbaren Handschuhen umsehen. Oder hat von euch jemand einen Tipp? Vielleicht Skihandschuhe? Das würde mich freuen. Nach Tromsø könnte ich die ja noch schicken lassen.



Weil's so gut läuft, wir sind eigentlich immer zwischen 6 und 8 Knoten unterwegs, entscheiden wir uns einen Langstreckentag einzulegen. Dazu müssen wir raus auf den Atlantik, raus

auf die Norwegische See. Hier werden wir mit 30 - 33 Knoten Wind (Bft. 7) begrüßt. Die lange, 3 m Welle hohe Welle ist nicht wirklich ein Problem, problematisch sind die, trotz Plotter, kaum oder erst sehr spät an der Brandung erkennbaren flachen Schären. Die Sicht geht zu diesem Zeitpunkt nicht weiter als eine Meile.

Etwa 25 sm reiten wir buchstäblich vor der Küste ab, wir kommen schnell voran und es wird ja nicht mehr dunkel. Dabei segeln wir in den Böen meist zwischen 10 und 11 Knoten, liegen dafür aber auch mit 35° auf der Backe. Gegen 2000 dann die lange Einfahrt nach Rørvig. Um 2100 überholt uns hier die "Nordkapp" der Hurtigrouten, die wir noch in Ålesund auf Bergenkurs gesehen haben, jetzt ist die "Nordkapp" schon wieder in der Gegenrichtung unterwegs. Die "Postschiffe" werden uns jetzt immer wieder begegnen.

Vor dem Hafen von Rørvig bergen wir die Segel, der Gästesteg ist voll, wir gehen längsseits an einen Kutter. Um 2130 sind wir nach 96 sm (Gesamt 883) endlich fest. Aber was ist denn hier los? Nicht eine Yacht haben wir unterwegs gesehen und hier sind sogar drei deutsche Yachten zu Besuch. Es regnet immer noch. Ich wringe die Mistdinger von Handschuhen aus, wir machen nur noch Gulaschsuppe warm, dann verschwindet die Crew in der Koje.

W-lan gibt's in Rørvig leider nicht, wie schade.

Tag 16, Samstag, 15. Juni

Rørvig - Moyhamna/Torget 39 sm



Wenn es so was wie einen Taupunkt gibt, dann ist der heute persönlich an Bord. Egal ob draußen oder hier drin, nichts, aber auch gar nichts trocknet. Ich habe in den letzten Tagen das wirklich empfehlenswerte Buch von Fritz Poelzl, "Hitzefrei - ein Sommer auf Spitzbergen" gelesen*. Die hatten auf der Hinreise beinahe vier Wochen lang Regen, nichts als Regen. Heute ist erst unser zweiter Regentag und damit offenbar alles im grünen Bereich.

Wir lassen uns ein wenig Zeit, frühstücken in Ruhe, dann gehen Sabine & der Chronist einkaufen, Ralph hat an Bord immer was zu tun. Gestern hat sich die Großschot in einem Umlenkblock verklemmt und die blöde Heizung will ihren Dienst nicht antreten.



Beim Einkauf achten wir natürlich auf die Preise, Norwegen ist schweinetuer. Ich habe mal, weil sich das Plakat bei *Rema 1000* so gut knipsen ließ, 6 Pink Lady Epler für 37,50 NOK rausgesucht. Umgerechnet kostet ein Apfel 0,82 €, die 6er Packung 4,93 €. Natürlich haben wir zuhause große Mengen an Lebensmitteln eingekauft, aber Obst, Gemüse und Milchprodukte kannst Du schon wegen der Kühlmöglichkeiten nicht in solchen Mengen mitnehmen.

* Fritz Poelzl, Hitzefrei, ein Sommer auf Spitzbergen, ISBN 9781480013407

Zurück an Bord wird gestaut und wir verlassen um 1200 unser Päckchen, das uns immerhin ca. 30 € Liegegebühr erspart hat. Das sollte man bei der Berechnung der Appelpreise billigend in Kauf nehmen.



Auf dem Foto oben kannst Du den Taupunkt beinahe sehen. Reling und Winschen triefen nur so vor Nässe. Allerdings wiederhole ich immer wieder gern, "... kein Tag endet so, wie er angefangen hat". Nur schlimmer soll es bitte nicht werden. Die "Feluka" segelt jedenfalls, von einer Backstagsbrise geschoben, gut in Richtung Ankerbucht Moyhamna auf der Insel Torget. Ralph erledigt den Job draußen alleine und genießt das sogar. Für mich ne Gelegenheit, mal wieder am Logbuch zu schreiben. Aufgrund der Wettersituation konnte ich gestern kein Wort zu Papier bringen.



Klarer wird das Wetter nicht und der Taupunkt bleibt auch immer noch an Bord, doch wir bekommen mehr Wind ohne mehr Welle - so was geht hier. Die 22, 23 Knoten Wind schieben uns zeitweise wieder mit 10, gelegentlich sogar mit 11 Knoten nach Nordost. Moyhamna, das ist eine Ankerbucht auf der Insel Torget, wir kommen. Das besondere am 260 m hohen Torghatten ist eine Öffnung im Fels, ein Loch, das quer durch das Gestein geht. Natürlich gibt es hierzu eine Sage und die geht laut Touristeninfo so:

"Eines abends erblickt der Troll Hestmannen die sieben Schwestern und Lekamøya, die gerade bei Landego im Meer baden. Ein einziger Blick genügt, um seine Lust auf Lekamøya zu wecken, und er beschließt, sie gegen Mitternacht zu rauben. In voller Rüstung zu Pferd und mit einem Umhang um die Schultern eilt er in Richtung Süden. Die Jungfrauen bemerken ihn und fliehen in aller Hast so weit, bis ihnen die Kraft ausgeht und sie sich bei Alstahaug auf den Boden fallen lassen.

Nur Lekamøya flieht weiter nach Süden, während der König der Sömnaberge dasteht und die wilde Flucht beobachtet. Da nähert sich auf goldenen Strahlen der Morgen und der König der Sömnaberge sieht, wie der enttäuschte Freier den Pfeil an den Bogen legt. In dem Moment da sich der Pfeil vom Bogen löst, wirft der König der Sömnaberge seinen Hut (norwegisch "hat") in die Flugbahn des Pfeils und rettet so Lekamøya. Der Hut fällt bei Torga herunter. In diesem Moment geht die Sonne auf, und alles verwandelt sich in Stein ..."



So richtig zugänglich sieht der düstere Fels (Foto) nicht wirklich aus, aber wir werden sehen. Um 1820 bergen wir vor der Einfahrt in die Ankerbucht die Segel und beim zweiten Versuch hält der Anker. Von Rørvig haben wir 39 schnelle Seemeilen bis Torget geloggt und jetzt insgesamt 922 sm auf der Uhr.

Kaum ist das Grundeisen fest hat Ralph einen Dorsch an der Angel, sodass die Kombüsecrew schon hofft, vom Nudelauflauf verschont zu bleiben, doch der Petrijünger hat nur einmal das Glück des Tüchtigen, damit waren die Außenbordskameraden offenbar hinreichend gewarnt.

Tag 17, Sonntag, 16. Juni

Moyhamna/Torget - Sandnessjøen 41 sm

Kaiserwetter, wir trauen unseren Augen nicht. Es ist Sonntag, strahlend blauer Himmel und wir frühstücken endlich wieder draußen im Cockpit. Schon gestern Abend kündigte sich das schöne Wetter als Ablöse für den mitreisenden Taupunkt an. Ölzeug, die gequälten Handschuhe und Stiefel, alles kommt raus in die Sonne zum Trocknen. Der Blick auf die Ankerbucht mit der "Feluka" - ein Postkartenmotiv.



Das herrliche Wetter liefert einen Grund mehr, sich den *Torghatten* genauer anzuschauen. Schuster schreibt, dass es auf Schusters Rappen bis zum "Hutberg" 2 km sind, also werden zunächst Schlauchboot und Außenborder klar gemacht und übergesetzt.



Jetzt geht's los. Als wir nach 20 Minuten einem Wegweiser mit dem Hinweis "Torhatten 2,8 km" folgen, haben wir schon 2 km hinter uns. Danach sind wir, bergauf und bergab, wieder in der Schweiz unterwegs. Unter uns das tiefe Blau des Vierwaldstätter See und hier oben Bauernhöfe und Milchvieh auf der alpinen Weide. Selten passiert mal ein Auto.

Dann endlich der Aufstieg zum *Torghatten*. Der steile Pfad entpuppt sich zunächst als Bachlauf, man muss bei jedem Schritt gut aufpassen. Über Stock & Stein geht's immer höher.



Ralph, immer noch mit dem Helgolandmarathon (4:01) in den Knochen, ist nicht zu bremsen. Sabine und der Chronist schaffen den scharfen Aufstieg ebenfalls ohne Mühe. Oben angekommen sind wir nicht wirklich überrascht, dass der *Torghatten* tatsächlich durchlöchert ist. Eine 160 m lange, 25 - 75 m hohe und 12 - 27 m breite Öffnung (Foto) durchquert den Berg. An dieser Stelle wurde der in die Flugbahn geworfene Hut des Königs Semnjafjell von dem Pfeil des jungen Hestmannen durchbohrt. Von den Jungfrauen ist zwar nichts zu sehen, aber etwas anderes macht uns stutzig:



Wie kommt dieser elegante dunkelblaue BH von my name is Rosy hier oben zu Fall? Der wurde uns doch gezielt in den Weg gelegt. Der Chronist erkennt die intime Wäsche sofort an der Größe und das feine Parfum erinnert an die unglaubliche Nacht in Haugesund. Der kleine Riss am Bbträger exakt an jener Stelle, an der Rosys unvollendetes Tattoo immer noch auf Vollendung wartet, beseitigt jeden Zweifel. Ist Olaf hinter uns her und my name is Rosy vielleicht als blinder Passagier (oder Lockvogel) auf der "Feluka"? Jetzt ist ja niemand an Bord. Der Chronist steckt den BH in einem unbeobachteten Moment ein. "Aloha heja hej ...", summt er leise vor sich hin.



Der merkwürdige Fund beschäftigt uns noch eine ganze Weile. Ja, wir sind durchaus angespannt, lassen uns aber durch solche Tricks nicht von unserem Kurs abbringen und

genießen die herrliche Aussicht (Foto Vorderseite) nach Nord, Richtung Brønnøysund. In zwei Stunden werden wir bereits dahin unterwegs sein.



Der Blick nach Süd geht in Richtung Rørvig, da etwa muss die Heimat des Taupunktes sein.



Im Kielwasser der *Torghatten* der Durchstich des Pfeiles ist erst aus 3 sm Abstand zu erkennen.

Zurück an Bord filzen wir die Yacht vollständig. Jede "schwarze Gang" wäre von unserer Gründlichkeit begeistert. Selbst im Kettenkasten entdecken wir keine blinden Passagiere, lediglich das Bb-Auge des Chronisten bedarf evtl. ärztlicher Behandlung. Der zurück-schnellende Zweig einer kleinen Kiefer hatte beim Erklimmen einer Klippe in der Kjeilabucht das Auge getroffen. Das Opfer selbst spricht zwar von einem Anschlag, der Rest der Crew singt seitdem das Spottlied von Bolle, der jüngst zu Pfingsten reiste: "Das linke Auge fehlte, das rechte marmoriert, aber dennoch ..."

Um 1240 geht der Anker auf, ein leichter Nordwind ist gegen uns und fordert wieder mal das eiserne Segel. Das alte norwegische Lied, schönes Wetter = Motorfahrt, Mistwetter = segeln. Gestern hatte ich noch geschrieben, kein Tag endet so, wie er angefangen hat. Jetzt ist es 1630, das Kaiserwetter hält an, Daumen drücken, heute wollen wir grillen.



Wir reisen durch eine fantastische Landschaft. Nachdem wir Brønnøysund passiert haben nur noch gute Aussichten, "Bella Vista" wäre heute der passendere Name für unseren Dampfer.

Ich versuche die grandiose Landschaft mit der Videocamera einzufangen, aber wenn ich euch das alles zeigen will, haben wir ein paar Tage zu tun.



Dann die sieben Schwestern, so wird diese in Norwegen bekannte Bergkette genannt, an dessen Ende der heutige Zielhafen Sandnessjøen liegt. Auf dem Foto rechts die Erstgeborene, dann folgen sechs weitere Geschwister. Um 1930 machen wir an den Gästestegen nach 41 sm (Gesamt 963) im Segelclub von Sandnessjøen fest. Und merkwürdig, jetzt am Sonntagabend ist niemand mehr da. Okay bezahlen wir die bisher üblichen 200 NOK für unsere 53 Füße halt über den Briefkasten. Ein kleiner Rundgang durch die Kleinstadt schließt sich an, wirklich prickelnd ist Sandnessjøen jedoch nicht. Das soll auf keinen Fall abwertend klingen, schließlich ist später Sonntagabend und von den Norwegern ist nichts mehr zu sehen.



Wolltet ihr nicht grillen? Stimmt, wollten wir, aber wir wissen ja, kein Tag endet so, wie er angefangen hat! Gegen Abend hat es sich deutlich abgekühlt, also gab es im Deckssalon die zweite Lage Nudelauflauf.

Fortsetzung: Teil 2, Sandnessjøen - Tromsø/Norwegen

Die Fortsetzung und alle anderen Spitzbergen Logbücher findeste hier:
<http://www.ralfuka.de/logbuch/logbuch-2013/111-3105-3107-logbuecher-spitzbergen>