

Reisebericht 2017

SY Fourever

Schiffer
Herbert Andreas Lau

SWE

Vorbereitung 2017

Die Vorbereitungen begannen mit dem ende der Ostseereise 2016.

Auf der Reise 2016 hat ein Blitzschlag im Hafen Zingst auf dem Darß die alte Navegationselektronik in Mitleidenschaft gezogen und das Landladegerät zerstört. Der Fluxgat Kompass „vergas“ daraufhin immer wieder die Kompensation, bzw speicherte sie nicht mehr und der Antrieb des Autopilot wollte nicht mehr. Alle Bauteile stammten aus dem Jahr1993 und arbeiten noch mit dem Datenbus SETALK 1. Es stellte sich heraus, dass alle neueren Geräte nicht mit dem alten Datenbus zusammen arbeiten können. Ein Austausch einzelner Komponenten war dadurch nicht möglich. Das bedeutete alles musste ausgetauscht werden. Das war schon ein herber Schlag für mich. Ich habe mir gesagt, wen schon neue Technik, dann einhand tauglich mit dem Plotter an der Steursäule. Dazu gehört auch der Kartensatz mit ganz Skandinavien und Nordsee

Ein weiterer Schwerpunkt war die Reparatur der Dieselheizung. Bei der Reise in eine kalte Gegend ist eine funktionierende Heizung von Vorteil. Nach dem Ausbau der Webasto Heizung und Prüfung in einer Fachwerkstatt war klar, die Webasto Heizung ist zu alt. Der Wärmetauscher müsste ausgetauscht werden. Der ist nicht mehr lieferbar und die Kosten übersteigen den Preis einer neuen Heizung. Eine neue Heizung musste also auch noch her.

Im Winter wurden Reiseinformationen über Norwegen im Internet gesammelt. Viele nützliche Informationen fanden sich in Reiseberichten von Seglern die Norwegen waren.

Ein ganz großes Dankeschön geht an Hans Ulrich Großheim der mir seine Norwegenkarten geliehen hat.

Die Reise war wie folgt geplant:

Über den Kielkanal in die Ostsee

Sonderborg

Middelfart

Je nach vorherrschender Windrichtung über Limfjord und Thyboroen nach Mandal oder über Skagen nach Arendal.

Stavanger

Haugesund

Bergen

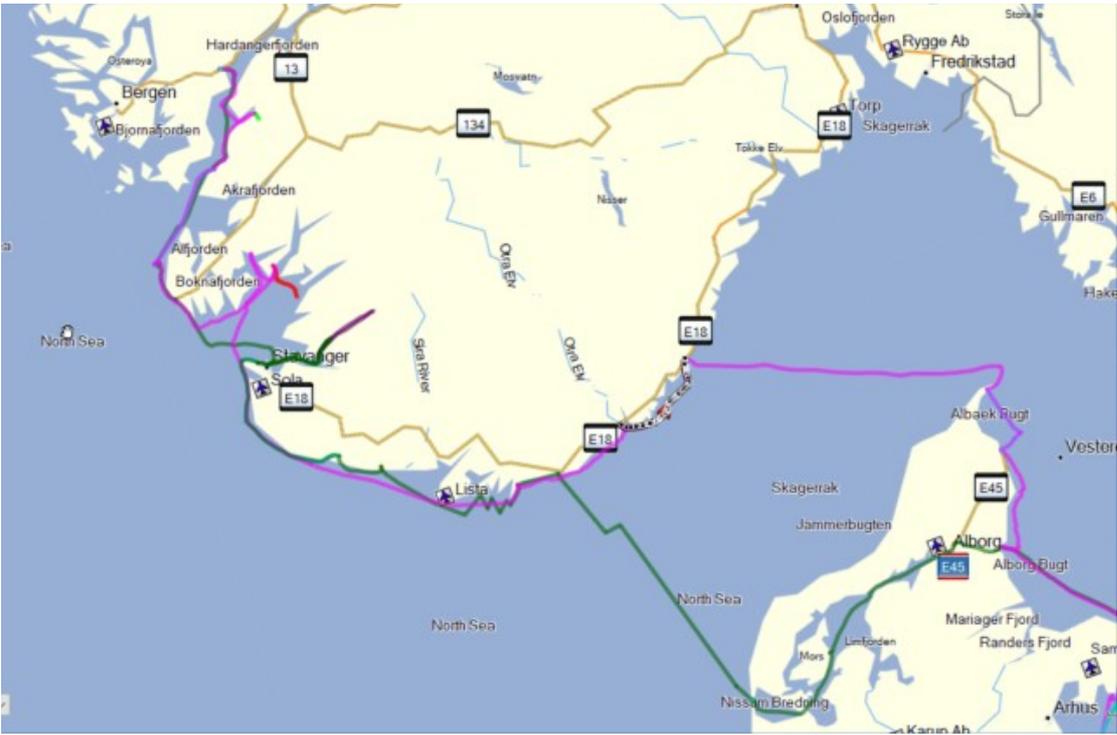
Reiseverlauf

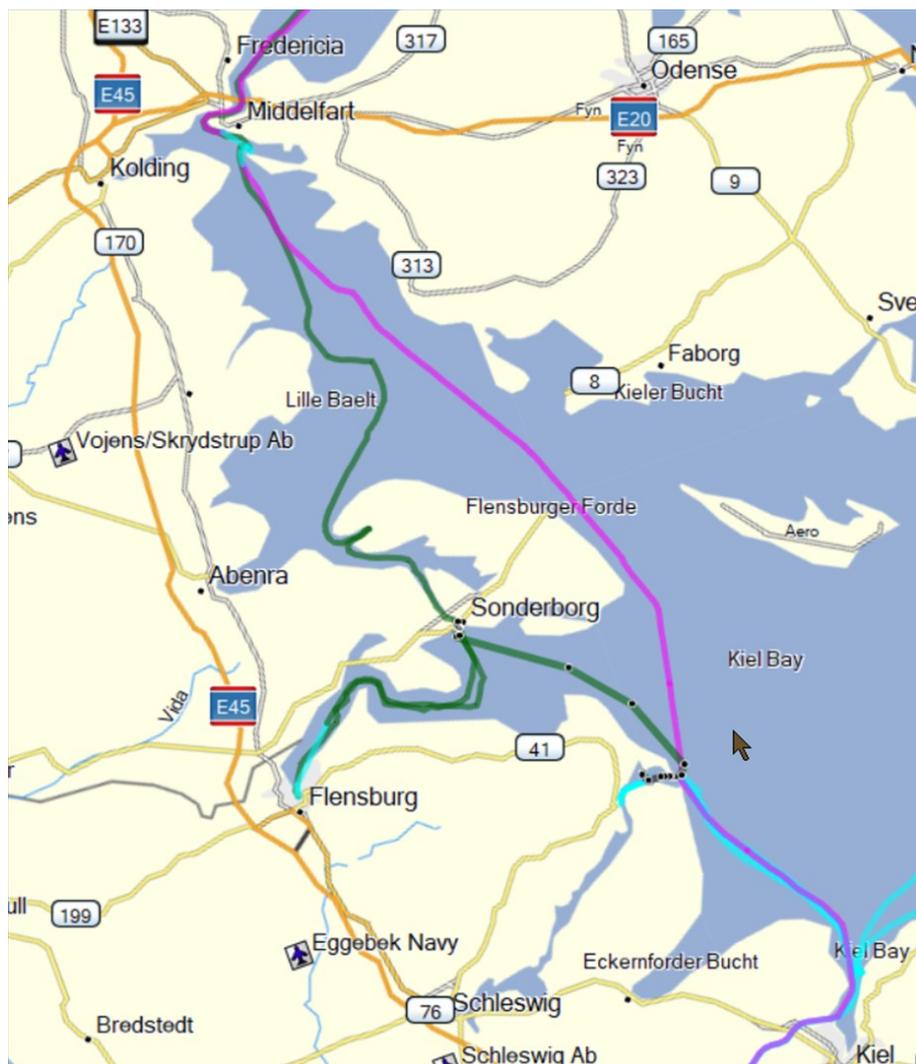
Häfen / Reede Hinreise

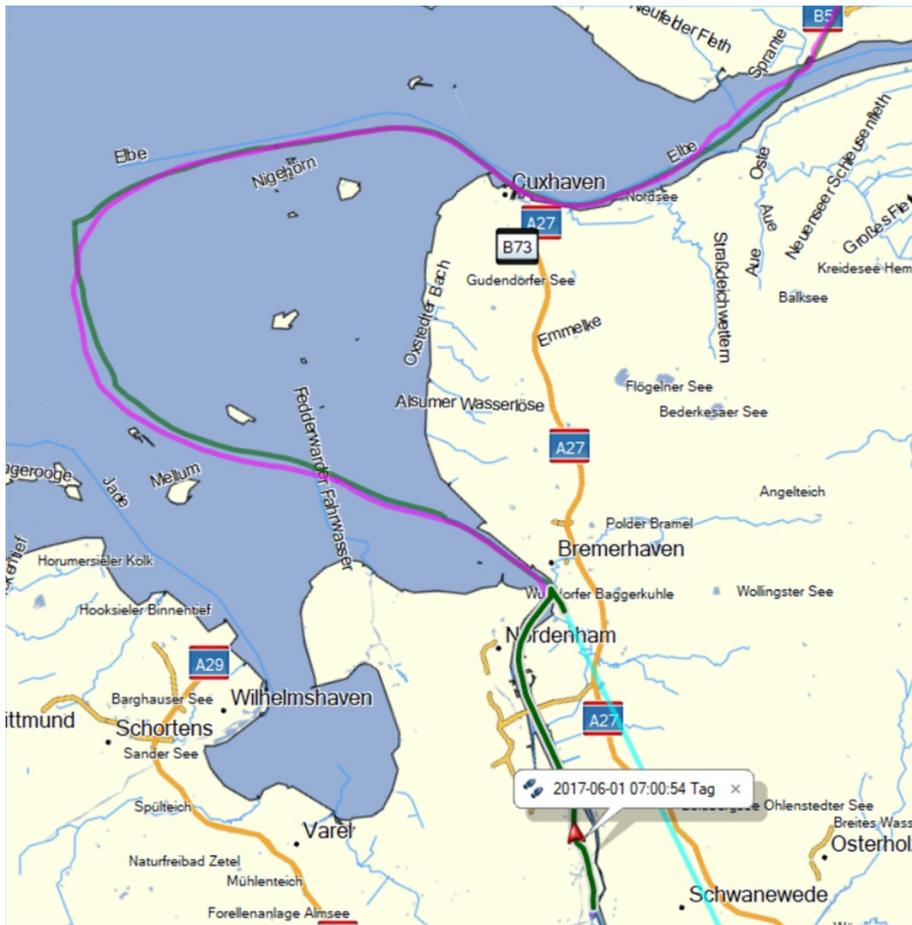
Elsfleth
Bremerhaven Fischereihafen
Brunsbüttel
Rendsburg
Laboe
Kappeln – Maasholm
Sonderborg
Flensburg
Dyvig Bucht
Gamborg Fjord
Tunoe
Grenaa
Aalborg
Nykoebing Mors
Thyboroen
Mandal / Hekholmen
Spangereid / Baaly
Rekefjord
Egersund
Dusavik
Forsand
Stavanger
Haugesund
Langevag
Uskedalen
Norheimsund

Häfen / Reede Rückreise

Sunndal
Uskedalen
Langevag
Vikedal
Vatlandsvag
Spangereid / Baaly
Hekholmen
Kristiansand
Grimstad
Skagen
Frederikshavn
Hals
Grenaa
Oer
Gamborg Fjord
Maasholm Schlei
Rendsburg
Kuxhaven
Elsfleth







Hinreise

Den ursprünglich geplanten Reisebeginn Mitte Mai konnte ich nicht einhalten da unvorhersehbare private Termine das verhinderten.

So war die Anreise mit meiner Reisebegleitung, erst am 29.06.17 möglich. Artur war Bergmann. Er hat seine unter Tage Jahre erfüllt, dass er entsprechend früher in Rente gehen kann. Er will mit mir das Abenteuer einer Norwegen Reise wagen.

30. und 31.05.

Wir kaufen Proviant ein und machen das Boot seetüchtig, Streckgurte anbringen, Großsegel anschlagen, Tank füllen und... Ein kleines Schlauchboot und Motor gehen auch mit auf die Reise.

Ich gebe eine erste Einweisung in die Sicherheit an Bord, wie das Boot besteigen und verlassen, das Anlegen der Schwimmweste, Einpicken des Livebelts, Kurs auf dem Plotter ablesen...

Mit einsetzendem Niedrigwasser geht es am 01.06.17 nach Bremerhaven. Für den 2.6. ist schwacher Wind aus SSO angesagt. Das richtige Wetter zum Eingewöhnen für meine Reisebegleitung. Unterwegs nach Bremerhaven werden die ersten Segelmanöver geübt. Wir machen bei Kuhlmann im Fischereihafen fest und grillen.

02.06.

Start 8:30 Uhr, nur vom roten Sand bis Elbe 1 können wir segeln. Die ca. 0,3m Welle war für meinen Mitfahrer bereits zu heftig. Die Fische bekamen jedenfalls eine Fütterung. Zur Regeneration blieben wir über Nacht in Brunsbüttel.

03.06.

Brunsbüttel - WSV Enge Rendsburg

04.06.

09:30 Uhr Start, 14:45 Holtenau passiert und weiter. Zu Beginn unter Segel bei 12 kn Wind aus WNW bis Stoller Grund. Der Wind nimmt auf 25 kn zu. Ich versuche ein Stück Richtung Eckernförde zu kreuzen um unter Land weiter Richtung Schlei zu laufen. Von Eckernförde her rollt eine kurze steile Welle an. Das hackt so sehr, dass wir in jeder Welle fast zum Stehen kommen. Da kollabiert mir fast mein Mitfahrer. Mir bleibt weiter nichts übrig wie umkehren. Also zurück nach Laboe.

05.06.

Der Win har abgeflaut. Wir segeln gemütlich bis Schleimünde, machen einen Stadtbummel durch Kappeln und ankern abends vor Maasholm.

06.06.

Mit Raumen Wind geht es Richtung Sonderborg. Mir ist es zu riskant mit meinem Mitsegler unter voller Segeln bis in den Südhafen zu segeln. Mein Mitfahrer schafft es nicht das Boot gerade in den Wind zu halten und die Motorsteuerung zu bedienen. Ich muss die Manöver unter Autopilot ausführen. An der Untiefentonne Oesterhage drehe ich in den Wind und lasse das Groß fallen. Danach drehe ich wieder um unter Vorsegel weiter zu laufen. Durch das kurzzeitige Flattern des Vorsegels hat sich die lose Fockschoot vertörnt. Um die Fockschoot zu klarieren muss ich auf das Vorschiff. Das Steuer übergebe ich an Artur mit dem Hinweis rechts an der roten Tonne Vesterhage vorbei zu fahren. Genau das passiert nicht. Wir laufen kurz vor der Hafeneinfahrt auf Grund und kommen aus eigener Kraft nicht mehr herunter. Lingby Radio ist nur sehr verrauscht zu verstehen. Erst als es gelingt eine Telefonverbindung herzustellen ist eine Verständigung möglich. Die freiwillige Feuerwehr Sonderborg kommt mit einem Motorboot. Mit Hilfe des Großfalls kränkt sie unser Boot und mit eigener Motorkraft fahren wir in die Fahrrinne. Im letzten Moment rutscht die vorsorglich am Bug befestigte Schleppleine vom Deck und kommt in den Propeller. Ein Unglück kommt selten allein. Die Feuerwehr schleppt uns bis in den Südhafen an die Kaje. Nach 10 Minuten Tauchgang durch Artur ist der Propeller wieder frei.

Der Wind hat zum späten Nachmittag weiter aufgefrischt. Ich entschieße mich zum Bleiben. Um jegliches Risiko auszuschließen will ich mein Boot vom Flensburger Yachtservice kranen lassen.

08.06.

Wir laufen mit nötiger Vorsicht nach Flensburg. Bei dem Kranen werden zum Glück nur geringe Abschürfungen am Kiel und Ruder sichtbar. Die Propellerwelle hat keinen Schaden genommen. Die Reise kann fortgesetzt werden.

Da wir nun schon mal in Flensburg sind machen wir am 09.06. einen Stadtbummel und ergänzen unsere frischen Lebensmittel.

10.06.

erneut geht es Richtung Sonderborg. In der Förde können wir bei 10 Knoten Wind das Segeln fast ohne Welle genießen. Dann, da klapperte doch was? Das war kein gutes Geräusch. Suche nach der Ursache. Das Ruder hat jetzt plötzlich Spiel! Die Schubstange von dem Getriebe und der Quadrant haben sonst doch gar kein Spiel. Die vermitteln sonst ein Rudergefühl wie eine Pinne!

Der Bolzen der den Quadranten mit der Steuerstange und dem Hydraulikantrieb des Autopiloten verbindet ist lose. Die Mutter fehlt!!! Die Mutter liegt zum Glück noch unter der Heckabdeckung.

Segel runter! Der Bolzen ist fast komplett heraus gerutscht. Werkzeug raus und alles wieder fest geschraubt.

Bleibt die Frage wieso hat sich die Mutter gelöst? Der Bolzen und die Mutter haben keine Sicherung gegen das Lösen! Es ist eine einfache Maschinenmutter verbaut, kein Federring nichts! Das ist eine schlechte Arbeit von der Firma die mir den Hydraulikantrieb einbaute. Ich entfette das Gewinde mit Verdünnung und fülle das Gewinde mit Kleber. Außerdem setze ich noch 3 Körner in das Gewinde. Die Mutter und der Bolzen halten die gesamte Reise ohne sich nochmal zu lösen.



Irgendwann muss die Pechsträhne doch einmal zu Ende gehen!

In Sonderborg haben wir diesmal Glück. Wir kommen genau zur Öffnungszeit an und passieren die Brücke ohne Halt. Na geht doch!

Weiter bis zur Dying Bucht geht es hoch an den Wind.

Ich verkneife mir den Run auf die Liegeplätze in der Marina und ziehe es vor im Dronninghoved zu ankern. Es wird ein wunderbarer warmer Abend im Windschatten hoher Uferbäume. Das Wasser der Bucht hat Badetemperaturen, im Gegensatz zum Belt.

11.06.

SW um 15 kn, ein schöner Törn durch dem Erö Sund bis zum Gamborg Fjord. Da gehen wir vor Anker.

12.06.

Die Wetterprognose von der Windy App 15 bis 20 kn Wind aus SW, am Nachmittag bis 20 kn Wind. Durch den Fanö Sund vor Middelfart hilft uns ein Nährstrom. Im Snävringen haben wir bis 2,5 kn Gegenstrom, vor allem unter der alten Bahn- und Straßenbrücke. Selbst unter der Autobahnbrücke sind es noch 2 kn. Ab Strib reicht der Wind um gegen den Strom zu segeln. Bis Endelave ist es ruhiges Raumwindsegeln. Dort erreicht uns die „near gale warning“ über Kanal 16. Der Wind briest auf. Es baut sich in kurzer Zeit bei 27 bis 30 kn Wind eine 1m hohe kurze



steile See auf. Ich hatte vor den Westwind zu nutzen um so weit wie möglich nach Norden voran zu kommen. Doch

Artur geht es auf Grund des Seegangs gar nicht gut. Ihm geht es erbärmlich schlecht. Als Ziele waren Oer oder Grenaa vorgesehen. Die Häfen in der Nähe, auf Samsö liegen in Legerwall und im Flachwasserbereich. Bei dem Wetter scheiden sie aus. Es bleibt nur die Insel Tunö. Bis dahin muss Artur durchhalten. Der Hafen liegt in Lee und ist einfach anzulaufen. Es ist noch Vorsaison. Wir haben Glück. Im Hafen ist noch reichlich Platz. Artur braucht einen Tag um sich von der Übelkeit zu erholen. Ich mache mir Sorgen. Gegen das Skagerrak ist die Dänische See nur Spielerei. Die Tage mit Schwachwind sind in diesem Jahr sehr dünn gesät.

Unser erster Fang auf Tunö!



Am 14.06. kann ich es wagen Richtung Grenaa zu segeln. Wir starten früh. Als der Westwind etwas zunimmt sind wir bereits hinter der Landabdeckung. Dicht unter Land kommen wir schnell bis Grenaa voran. Grenaa ist ein Sportboothafen neben einen Industriehafen ohne Versorgungsmöglichkeit. Es sind zwar mehrere Gaststätten und ein Meeresaquarium vorhanden, aber einen Lebensmittelhändler gibt es nicht mehr. Die Stadt ist 3 km entfernt. Die meisten Boxen sind nur 3 m breit. Mit 3,4m Breite komme ich in die meisten Boxen nicht hinein. Von den breiten Boxen sind nur wenige vorhanden. Davon sind fast alle belegt.

15.06.

Es soll nach Hals gehen. Der Wind ist nur mit 2 BF aus SW vorher gesagt. Wir starten früh. Das Wetter hält was die Vorhersage verspricht. Es wird eine Fahrt unter Motor mit etwas Stützsegel. Weil so gutes Wetter für Artur ist fahren wir die 61 Sm bis nach Aalborg durch.

16.06.

Einen Tag müssen wir warten bis die 35 kn Wind aus West abflauen. Das ist der Messwert im Hafen Aalborg! Von Aalborg führt der Limfjord bis zur Brücke von Engstör fast genau nach West. Bei über 35 kn Wind ist es mir mit dem 16 PS bei Marschfahrt unmöglich gegen an zu dampfen.

Aalborg ist eine nette Stadt in der man schön bummeln kann.

17.06.

Mit Motor geht es zur Brücke von Engstör. Da kommen wir genau pünktlich zur vollen Stunde an. Die Brücke bleibt geschlossen! Wegen einem Boot wird sie nicht geöffnet. Nach einer Stunde sind wir zu dritt. Ein Dänisches Boot kommt ca. 2 Minuten zu spät. Es wird nicht mehr durch gelassen! Die Brücke beginnt sich genau beim Eintreffen zu schließen. Auf dem Brending können wir zum Vorsegel noch das Groß setzen. Zügig geht es bis nach Nyköping Mors voran. Die Clubmarina ist modern eingerichtet und bietet allen Komfort!

18.06.

Der Wind weht aus NW. Das Ziel ist Thyboroen. Der Kurs führt erst nach Südwest, dann über den Brending nach NW und zuletzt nach N. Ich kann wenigstens das erste Stück bis zur Oddesund Brücke gesegeln.

Wir nähern uns der Oddesund Brücke und sind 15 Min vor der vollen Stunde da. Ich überlege mir gerade wie ich mein Boot auf der Stelle halten kann ohne ständig mit dem Motor zu arbeiten. Da öffnet sich die Brücke! Wir können in voller Fahrt unter Segel passieren. Die Passage mit Brücke öffnen und schließen dauert keine 5 Minuten! Der Straßenverkehr wird kaum gebremst und wir auch nicht. Na es geht doch!

Tyboroen im inneren Hafen Nord sind alle Liegeplätze hinter dem Hafengebäude belegt. Nur hinter der Nordwestmole sind noch Plätze frei.

Die Windvorhersage für die folgenden Tage ist denkbar schlecht. Es ist Starkwind aus NW, vorher gesagt. Am Nächsten Tag mit Starkwind wissen wir warum die Plätze hinter dem Hafengebäude so begehrt sind. Das Boot ist voller Sand. Vor der Hafenmole steckt im Sand ein Wald von jungen vertrockneten Kiefern. Die sollen den Sand halten.

Thyboroen ist ein Fischereihafen in dem kleine Fischerboote fast nur noch für Angeltouristen auslaufen. Die an einer Hand ab zu zählenden Küstenfischer fangen Schollen und Flundern, Dorsch wird geangelt. Fangergebnis in 24 Stunden 10 bis 12 Kisten Fisch. Der zur Versteigerung bereitstehende Fisch verliert sich in der riesigen Auktionshalle. Zum Abtransport reicht ein LKW. Zur Auktion erscheinen nur Händler aus der unmittelbaren Umgebung. Die Werften halten sich mit Reparaturen über Wasser. Der Hauptarbeitgeber ist die Chemiefabrik auf der Landzunge. Ein paar Fahrradtouristen und eine Schulklasse verirren sich am Tag. Ab 16:00 Uhr ist alles wie ausgestorben.

19. - 20.06.

Die Tage werden zum Diesel tanken, Lebensmittel Einkauf und Strandbummel genutzt.

21.06.

Gegen Abend soll der Wind von 35 kn auf 15 kn nachlassen und von NW auf W drehen. Auf nach Mandal! 15:30 Uhr werfen wir die Leinen los. An dem Molenkopf empfangen uns 17 kn Wind, Kurs 340°, 1 m Welle, es geht flott voran.

Ab 57°20' N nimmt Wind und Welle zu. Ich binde das 2. Reff in das Groß. Die See geht 2 bis 3 m hoch. Artur ist schon kurz nach der Mole grün geworden. Er leidet sehr, aber es hilft nichts jetzt muss er bis Mandal durchhalten. Wolken ziehen auf. Die Nacht wird dunkler als die vorherigen. Die Großschifffahrtsroute Querern wir noch in der Dämmerung. Gegen 23:00 Uhr höre ich ein Schnaufen. Die Tiefenanzeige steht nicht mehr bei unendlich, sonder zeigt mal 2m, mal 3m!! Blick auf die Karte. Hier muss es über 250m tief sein! Da springt in der Dunkelheit etwas über 2 m hoch neben uns aus dem Wasser, Delphine! Jetzt sehe ich im hellen Schein einer Wolkenlücke noch mehr. Es muss eine ziemlich große Gruppe sein. So hoch, wie am Anfang springt keiner mehr. Der Chef hat sich wohl überzeugt, dass von uns keine Gefahr aus geht. Mit kurzen Unterbrechungen begleiten sie uns bis nach Mitternacht. Schade, dass es so dunkel ist. Es beginnt zu regnen. Im Morgengrauen nähern wir uns dem Norwegischen Verkehrstrennungsgebiet vor Mandal und Kristiansand. Hier sind mehrere Fischerboote und Großschiffe unterwegs die unseren Kurs kreuzen. Mit einem habe ich eine stehende Peilung. Ich will gerade den Kurs ändern, da ändert der Frachter seinen Kurs und läuft hinter uns durch. Im Mittelmeer wäre das nicht passiert.

22.06.

07:30 sind wir in Mandal fest und legen uns erst mal in die Kojen. Am Nachmittag verholen wir auf die Reede Hekholmen um den hohen Liegegebühren zu entgehen.

23.06.

Artur erholt sich nur langsam von den Strapazen der Überfahrt. Auch vor Anker liegen ist nicht so sein Fall, wegen des Schwell der vielen Motorboote. Es gießt in Strömen. Mein Ölzeug ist noch nass. Ich habe keine Lust auf nasses Ölzeug und auf eine Erkältung. Wir bleiben vor Anker liegen.

24.06.

NW 3 – 4, es hat aufgehört zu Regnen. Anker auf, es geht unter Motor nach Spangereid / Baaly. Baaly ist ein guter Ausgangshafen um Kap Lindenes und Lista zu umrunden. Es ist eine Dusche, vorhanden und maritime Serviceeinrichtungen. In kurzer Entfernung ist ein Supermarkt. Hier kann man es aushalten.

Der Wind legt zu und weht genau aus der Richtung in die wir wollen, also Warten. Es zerrt an den Nerven. Wir sind relativ spät Anfang Juni gestartet und nicht allzu flott voran gekommen. Die Zeit um weit nach Norden zu kommen ist schon vorbei.

27.06.

der Wind weht mit 18 kn aus 290°, also zwischen Kap Lindenes und Lista genau auf die Nase. Am frühen Nachmittag soll der Wind nachlassen. Artur hat keine Geduld. Der Hafen liegt hinter einem Höhenrücken im Westen, schön im Windschatten. Er glaubt mir nicht, dass es hinter dem Kap Lindenes richtig zur Sache geht. Keine guten Voraussetzungen, aber lasse mich überreden, nicht ohne vorherige Warnung. In 2 Tagen soll der Wind auf Ost drehen. Dann wollen wir die Strecke Egersund Tanager in Angriff nehmen. Also los. Wie vorhergesagt müssen wir ab Kap Lindenes gegen an kreuzen. Das Wohlbefinden

meines Mitseglers verschlechtert sich rapide, aber er hält durch!. Mit Motorunterstützung kann ich mehr Höhe laufen. Nach Passage Kap Lista kann ich den Reckefjord anliegen. Dort finde ich einen hübschen Gemeindegarten. Festmachen, dann schwarze Landleine. Ist Strom da? NEE! Nächste Steckdose, das gleiche, weitersuchen. An einer Säule ist der Sicherungskasten offen. Der FI ist aus! FI rein und Stecker einstecken > FI raus! Das Stromkabel war auf Grund des überkommenden Wasser auf der Kreuz im Ankerkasten unter Wasser. Stecker und Kupplung aufschrauben und mit Süßwasser durchspülen und durchtrocknen. Die Behandlung hilft. Ursachensuche...



28.06.

Es scheint mal die Sonne! Fast Flaute. Wir genießen die Überfahrt nach Egersund. Bei dem Gegen an gebolze am Vortag hat sich ein Segelabweiser an der 1. Relingsstütze verabschiedet. Jetzt bleibt die Fock beim Dicht holen immer an der 1. Relingsstütze hängen.

Egersund ist ein relativ großer Ort, aber einen Laden für Bootsbedarf gibt es nur auf der Insel EIGEROEY in ca. 6 km Entfernung. Das ist keine Option. In der Tourist Info erhalten wir den Tip es in der Eisenwarenhandlung am Hafen zu versuchen. Da gibt es mehr als in einem Baumarkt! Eisenwaren, Gartengeräte, Werkzeug, Außenborder, Ölzeug und und auch eine Umlenkrolle die als Relingsabweiser taugt. Glück gehabt.

29.06.

Heute soll der Wind auf NO drehen. Im Sund ist die Windrichtung nicht zu bestimmen. Wir werfen die Leinen 06:00 Uhr los. Die Fahrt durch den Nordre Sundet wird zu einem Slalom um die Riffe. Die Vorhersage stimmt. Wir können einen Anleger Richtung NW bei wenig Welle bis Jerens Rev segeln. Hier begegnet uns bei 0,5m Welle 2 Meilen vom Ufer ein mit 4 Anglern überladenes Minischlauchboot, kurz vor dem Verkehrstrennungsgebiet. Wir schauen uns an, das sind wahnsinnige!

Der Wind dreht etwas weiter Richtung Ost. So kann ich mich mit Motorunterstützung hoch am Wind am Leuchtturm Feistein vorbei und Außerhalb des Verkehrstrennungsgebietes Richtung Tananger halten. Da wir gut voran gekommen sind segle ich gleich weiter Richtung Stavanger. Am späten Nachmittag liegt das Boot fest in der Marina Dusavik. Es ist noch Vorsaison. Hafenmeister ist keiner erreichbar. Es ist alles verschlossen, keine Toilette, kein Strom. Dafür liegen wir auch kostenfrei und sehr ruhig.

30.06.

Es wird ein schöner Sonnentag. Von Marina Dusavik fahren wir an Stavanger vorbei zum Lysefjord, einem unserer Hauptziele. Wir nutzen das schöne Wetter und fahren gleich zum Sightseeing in den Lasefjord. Auf der Nordseite stehen über 700m hohe Felswände und fallen senkrecht bis in den Fjord. Wir können den Breikestolen nur nach längerem Suchen mit dem Fernglas ausmachen. Es sind eine Menge Ausflugskatamarane unterwegs. Die zeigen zwei Wasserfälle, bei denen sich bei mir der Verdacht regt, dass sie arrangiert sein könnten. Nicht weit von den Wasserfällen münden tief eingeschnittenen Schluchten in den Fjord. Die Ausflugsboote fahren nur wenige Meter neben den senkrechten Felswänden entlang. Auf der Rückfahrt probiere ich das auch. Erst 5m dann 3m neben der Felswand keine Tiefenanzeige. Die Tiefe ist außerhalb des Messbereiches. Der Messbereich geht bis ca. 200m.



Im Lysefjord gibt es keinen Hafen, oder Anleger, Also müssen wir zurück an den Anfang nach Forsand. Auf der Rückfahrt höre ich über Kanal 16 ein Mayday Relay, Sinking fishing vessel. Unwillkürlich muss ich an das Minischlauchboot am Jerens Rev denken.

In Forsand am Liegeplatz des Lebensmittelhändlers genießen wir den Abend im Cockpit. Ein Motorboot kommt noch an. Ihm entsteigt ein junger Mann mit riesigem Rucksack. Er fragt, ob der Lebensmittelladen noch geöffnet hat. Der hat natürlich 21:30 Uhr geschlossen. Okay, er zuckt nur mit den Schultern. Wenige Minuten nach seinem Telefonat nähert sich ein Minihubschrauber der US Army und landet auf einer Wendepalte. Der

Ankömmling schultert seinen Rucksack und geht zum Hubschrauber und entschwebt nach wenigen Minuten. Sind wir hier in einen Aktions-Thriller geraten? Ich habe vor Staunen vergessen Bilder zu machen.

01.07.2017

Wir wollen zum Kjeragbolten. Der kürzeste Weg ist mit dem Boot bis Lysebotn und mit dem Taxi zum Restaurant auf der Höhe, dem Startpunkt der Wanderung. Das Wetter ist schön und es weht mit maximal 5 kn. Im Fjord ist das Wasser spiegelglatt. Als wir den Breikestolen passieren kommt ein Rettungshubschrauber und seilt einen Retter auf den Felsabsatz unter den Breikestolen ab... Vom Breikestolen bis zu dem Absatz sind es mindestens 400 Höhenmeter.

Der Wind nimmt etwas zu und weht Richtung Lysebotn. Unter Vorsegel geht es weiter. Die Felswände werden immer höher und der Wind wird mit jeder Meile die wir vorwärts kommen stärker. Auf einem Stein am Ufer liegt eine Robbe mit ihrem Nachwuchs. Als der Windex 25kn anzeigt kehre ich um. Bei der Windstärke auf Legerwall an einer ungeschützten Betonpier, das geht nicht.

Außerdem sind die Felsen ab 700m Höhe in den Wolken verschwunden. Was sollen wir im Nebel da oben? Um 23 Uhr liegen wir wieder in Forsand.



02./03.07.2017 Hafentag, es gießt wie aus Kannen. Unsere Moral ist auf einem Tiefpunkt. Will das Wetter hier ewig so weiter regnen?

04.07.2017 Es hat aufgeklart. Ab nach Stavanger. Unterwegs Halt zum Angeln. Von der Hafenmole in Forsand haben wir auch unser Anglerglück versucht. Den Verlust der Hakenmontage kann man nicht als Glück bezeichnen. Die Seekarte verrät eine Unterwasserkante. Der Grund fällt von 4 auf 50m ab. Da wollen wir es versuchen.

Ich lasse das Boot beigedreht an der Kante entlang treiben. Petri ist unser Freund. Der erste selbst gefangene Fisch der Reise!

Wir hatten schon Zweifel, ob es überhaupt Fisch gibt.

In einer nahen Bucht finde ich eine Muringboje. Fische putzen braten und sofort essen, bis zum Abwinken. Das hebt die Moral. Derart gestärkt erreichen wir Stavanger. Der Gästehafen ist nur mit wenigen Booten belegt. Es ist noch fast Vorsaison. Stadtbummel in der Abendsonne, na geht doch! Am folgenden Tag erkunden wir die Stadt ausgiebig und versorgen uns mit frischem Brot, Obst und Gemüse.





06.07.2017 Auf dem Rückweg vom Waschraum sehe ich wie viele Fische durch das Hafenbecken flitzen. Schnell die Angel raus. Es gelingt mir 2 Makrelen zu fangen. Bei mehr Routine wäre mehr möglich gewesen. Für eine Fischsuppe reicht es.



Start Richtung Haugesund. Anfangs muss der Jockel ran, Flaute. Ab Rennesoye hilft Rasmus. In Haugesund sind die Liegeplätze knapp. Das Ende der Pier kommt immer näher. Da vorn liegen nur Berufsschiffe und da ist der Fähranleger. Da eine Lücke. Passen wir da rein? Wir passen rein! Inzwischen nieselt es wieder. Wir schauen uns trotzdem die Hafensperranlage an. Wir wollen faul sein und uns das Kochen sparen. Die Restaurants sind voller

feuchtfrohlicher Gäste. Sie sind gut besucht. Wir werfen einen Blick auf die Preise und schauen uns dann gegenseitig an und stellen fest, eigentlich schmeckt Fischsuppe auch sehr gut! So wandern die beiden Makrelen doch noch in unseren Kochtopf.

Haugesund



07.07.2017 Nieselregen, Nebel und schlechte Sicht, also Beleuchtung an und weiter Richtung Boemlafjorden. Der Plotter und die AIS - Anzeige leistet gute Dienste. Die Dünung geht nur 0,5m hoch, kaum Wind, es muss motort werden, also beste Bedingungen für kleine Boote. Hohe Aufmerksamkeit ist gefragt. Die zum Nordatlantik offene Felsenküste liegt nicht einmal eine Meile in Legerwal. Uns kommen viele Motorboote, Großschiffe und die Bergen Fähre entgegen. Das sind Bedingungen wie auf der Weser.

Im nächsten Hafen Langevag auf Boemlo liegt man super geschützt und direkt vor einem Euro Spar Markt mit Wassertankstelle. In Deutschland sind die Einkaufsmöglichkeiten immer weit weg von den Häfen. In Norwegen ist an jedem kleinen Hafen ein Lebensmittelmarkt und eine Tankstelle, super!



08.07.2017 Regen und Sturm, wir nutzen die Grillhütte im Hafen.

09.07.2017

Weiter, 30 Sm mit raumen Wind. Vor Uskedalen verlässt uns der Wind. In Uskedalen finden wir eine Waschmaschine und einen Trockner im Hafen. Sofort wandern unsere Sachen in die Waschmaschine.

10.07.2017 Der Trockner hat nicht funktioniert. Zum Glück hat das halb fertige neue Clubgebäude im Hafen noch keine Türen. Wir hängen die Wäsche im Gebäude auf. Sie trocknet halbwegs. 16:40 starten wir weiter Richtung Nordhamn. Das sind wir 22:40Uhr fest. Es wird ja kaum noch dunkel.

11.07.2017 Wir suchen eine Möglichkeit unsere geplante Fahrt mit Bus und Bahn nach Flam an den Sognefjord zu buchen. Auf derartigen Tourismus ist man hier nicht eingestellt. Mit Hilfe der Internetrecherche meines Frauchens gelingt es uns die Abfahrten der Busse und Bahnen zu ermitteln. Eine Fahrscheinbuchung im Voraus ist uns nicht möglich. In Voss werden wir nur 5 Minuten Zeit zum Umsteigen und Fahrscheinkauf haben! Egal wir probieren es!

Am Nachmittag noch eine Ausflug zum Wasserfall Steinsdalfossen.



12.07.2017 Auf nach Flam



Pünktlich 6:45 Uhr stehen wir an der Bushaltestelle Richtung Voss. Bis Voss können wir das Busticket kaufen. Was wir nicht ahnen, wir müssen 2 mal den Bus wechseln. Das funktioniert reibungslos. Die Busfahrt am Fjord entlang, bei der schmalen Straße, links Felswand, rechts Abgrund, mit Tunnels, ist schon ein Erlebnis. In Voss angekommen sprinten wir von der Haltestelle die 350m bis zum Bahnhof. Der Zug steht schon abfahrtsbereit. Im Bahnhofsgebäude ein Fahrkartenautomat. Der will nur auf Norwegisch bedient sein. Wir bekommen nicht unsere Fahrkarten. Ach, da ist ja auch ein Fahrkartenschalter. Ich radebrechte mit meinem holprigen Englisch unseren Wunsch. Nein, am Schalter gibt es nur Fernfahrkarten. Wir sehen im Geiste den Zug schon fahren. Die Frau ist sehr nett. Sie kommt aus ihren Schalter und bedient uns den Automat. Ich kaufe gleich Hin- und Rückfahrt. Die Abfahrtszeit des Zuges ist bereits seit 5 Minuten verstrichen. Aber der Zug steht noch da, er wartet auf uns!!! Wir springen hinein. Ich bedanke mich bei dem Zugführer. Die Fahrt geht über das Fjell in 1000m Höhe durch Reste von Schneefeldern und lange Tunnel. Die Fahrt nach Flam und zurück ist unser größtes Abenteuer. Mit dem Zug durch das Fjell



Die Tunnelausfahrt in Myrdal.
Das ist der längste Tunnel dieser
Strecke.
Nach Flam kommen weitere 22
Tunnel!



Myrdal,



Umsteigebahnhof nach Flam. Hierher
kommt man nur mit der Bahn, oder
über die ehemalige Baustraße von
Flam. Die „Baustraße“ ist größtenteils
Schotterpiste.

Ausblick durch eine Galerie in die
Schlucht Richtung Flam.



Kjosfossen

Der Zug macht zwischen zwei Tunnel extra einen Stopp für Fotos. 2 Wagen passen in die Lücke. 4 Waggons stehen noch in den beiden Tunnel.

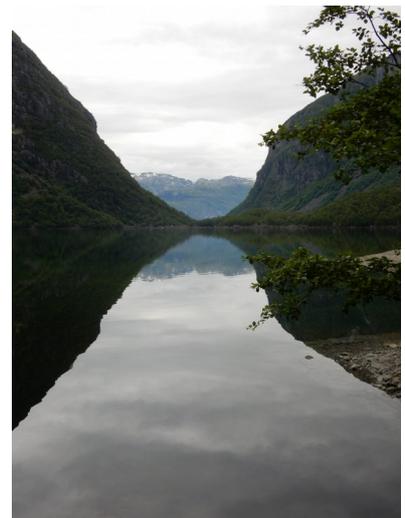


Der Hafen Flam

Die Zugfahrt ist ein Erlebnis. Leider lässt sich die Fahrt mit einem Fotoapparat nicht festhalten. Da der Zug ja ständig in Bewegung und die Entfernungen groß sind ist ein Zoomen nicht möglich.



13.07.2017 Ausschlafen, Mittags fahren wir ab, Richtung Maurangerfjord, Ziel Sundal. Am Furebergfossen machen wir einen Fotostop. Vom Liegeplatz in Sundal können wir schon unser Wanderziel den Folgefön Gletscher sehen.



14.07.2017 Wanderung durch das Bondhusdalen zum Gletscher. Das Eis erreichen wir nicht. Die Gletscherzunge ist mittlerweile bis in den steilen Fels abgeschmolzen. Schade es wird nichts mit Gletschereis im Drink.



15.07.2017

Es geht zurück nach Uskedalen.

Wir wollen unterwegs angeln. Wie versuchen an einer Unterwasserkante unser Glück,



Nichts! Nur bei mir beißt ein Mini Rotbarsch an. Ich bemerke den Biss erst als ich die Angel frustriert aus 70m Tiefe einhole. Die Schwimmblase quillt aus dem Maul. Wir versuchen es nochmal an einem Riff mitten im Fjord wieder nichts! Jetzt müssen wir uns aber beeilen der angesagte Starkwind sendet die ersten Böen. In Uskedalen sind die windgeschützten Plätze vor der Mole alle belegt. Ein Norweger sagt uns, wir sollen im Hafen in eine Box gehen. Die sind aber nur 3,5m breit. So sieht eine Presspassung aus.



16.07. Nach Langevag, wie üblich weht der Wind mit teils heftigem Regen auf die Nase. Im Fjord gibt es ja nur 2 Windrichtungen, 99% auf die Nase und 1% aus Achtern.

17.07. Hafentag mit Regen und Starkwind. Mir gelingt es den Außenborder für das Schlauchboot in Gang zu setzen. Also vergnügen wir uns mit dem Schlauchboot wie die Teenager in der sehr geschützten Bucht. Auch große Kinder müssen mal spielen. Es ist der sicherste Hafen für Starkwind den wir angelaufen haben.

18.07.2017

Wind 5 bis 6 kn, zum Segeln reicht es nicht. Auf nach Vikedal. Solange wir im Bomlafjorden sind ist es ruhig. Die 8 Sm offene See bis Haugesund werden zur Härteprobe für meinen Mitfahrer. Bei einer 2m Dünung und von den Felsen reflektierter Kreuzsee ist das nicht ohne!. Ich ziehe den Hut, er hält durch! Die Route durch die Schären des Seieklubben und den Ognasundet habe ich in den Plotter eingegeben. Ich sitze davor und beobachte wie der Autopilot uns auf den Meter genau durch den Felsengarten steuert.. In breitem Fahrwasser habe ich ihn schon eingesetzt. Aber in so engen Fahrwasser noch nicht. Die neue Technik ist schon etwas feines! Das Bild zeigt einen Blick in das Hafenwasser Vikedal vom Steg, Wassertiefe 3m.



19.07.2017

Artur möchte einen ehemaligen Arbeitskollegen treffen. Der Haken an der Sache, er hat ihn nur auf dem Landweg besucht. Vom Wasser sieht alles anders aus. Endlich können wir ihn über Telefon erreichen. Am Nachmittag kommen wir in Fatlandsvag an und verbringen 4 schöne Tage mit Ausflügen Wanderung und erfolgreichen Angeln. Der Trick, gegen Mitternacht wenn es am dunkelsten ist muss man unter der Beleuchtung der Anlegestelle des Supermarktes angeln. Es beißen mittlere Weißfische und Makrelen. Alle Angeltouristen aus D klagen, dass es keinen Fisch gibt. Die Lachswanderung hat 2017 über einen Monat später eingesetzt. Einheimische sagten uns, das Wasser ist zu kalt.

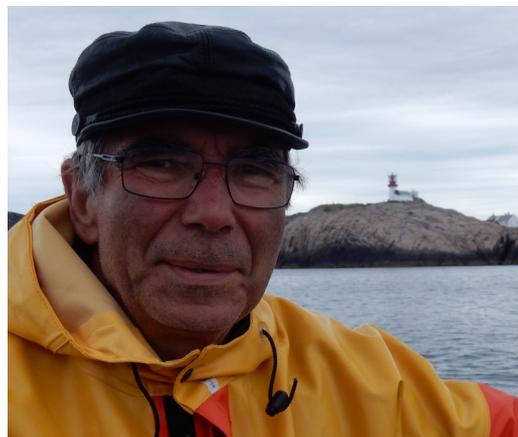
24.07.2017 Wir verabschieden uns und segeln los, weiter Richtung Heimat. Kurz vor Tanager, unserem Tagesziel schläft der Wind ein. Zwischen Tanager und Baly liegen rund 90 Sm offene See. Soll ich die geringe Welle nutzen und die Nacht durch fahren? Oder im soll ich im Hafen übernachten? Ich entschieße mich den Schwachwind zu nutzen und fahre die Nacht durch. Gegen 23:00 Uhr ein kurzer Regenschauer, der Plotter steigt aus! Neu starten, keine Position. Soll ich auf Laptop mit GPS Maus umsteigen? Nach einer Ewigkeit von 20 Min funktioniert wieder alles wie gewohnt. Erst in Kristiansand komme ich hinter die Ursache.

25.07.2017

12:00 Passage Kap Lindenes

12:45 Uhr sind wir fest im Hafen Baly, schlaaafen!

26.07.2016 Über 30 kn Wind aus SO, Hafentag. Das geht so bis zum 29.07. Nachmittag



29.07.2017 20:00 Uhr los Richtung Mandal, 22:00 Uhr Rede Heckholmen.

30.07.2017 8:00 Uhr Anker auf, 13:00 Uhr fest im Gästehafen Kristiansand. Der schlimmste Gästehafen den es in Norwegen gibt. Bei SO Wind läuft die Dünung bis zum Ende der Bucht. Die Schwimmstege liegen ungeschützt vor der Sporthafenmole in der Dünung und schaukeln im Gegentakt zum Schiff. Die Muringbojen sind für 20m Schiffe ausgelegt.

Der Sporthafen nebenan hat nur Boxen mit 3,5m Breite. Die Boxengassen sind gerade gefühlt 12m breit. Unmöglich da bei starkem Seitenwind mit 3,4m breitem Boot ohne Kratzer einzuparken. Die Nacht wird die schlimmste der ganzen Reise.

31.07.2017

7:15 Los Richtung Grimstad. Schreck am Morgen, das im Plotter eingebaute GPS findet keine Position! Wieder zurück zum Anleger und Telefonieren mit dem FURUNO Vertreter. Nach längerem Telefonat stellt sich heraus, im Fuß des über dem Plotter angebauten Kompass sammelt sich das Regenwasser. Das schirmt die GPS Antenne ab. Schnell den Fuß Trockengelegt und siehe da, alles funktioniert wieder wie vorher.

10:45 Uhr können wir erneut starten. Ich bin heilfroh, dass ich mich durch den Irrgarten der Riffe auf den Plotter und den Autopiloten verlassen kann.

In Grimstad finden wir einen Liegeplatz im Päckchen an einem Norweger. Über mein holpriges Englisch tauschen wir Erfahrungen über das Skagerrak aus. Er ist super nett und versorgt uns mit einem Dänischen Wetterbericht für den nächsten Tag. Der ist wesentlich genauer als Windyty. Die Windrichtung ist für $\frac{3}{4}$ der Strecke günstig, dann Flaute und für den Rest Gegenwind. Es kommt genau so. Die Dänen wissen wie das Wetter wird!

01.08.2017

04:00 Uhr in der Dämmerung los nach Skagen. Zuerst durch die Schärenpassage, auf freiem Wasser geht es unter Vollzeug bei halbem Wind flott voran. 40 Meilen vor Skagen schläft der Wind ein und kommt wenig später aus scheinbar 30°, Also Motor an.

Am Skagen Riff verlassen wir das tiefblaue Wasser vom Skagerrak und fahren in das schmutzige Ostseewasser. Die Grenze zeichnet sich wie mit dem Lineal gezogen ab, ohne Mischgrenze! Ich bin fasziniert von der Erscheinung.

Der Hafen von Skagen ist voll. Wir haben Glück und liegen nur im Zweierpäckchen.

02.08.2017

Auf Richtung Süden. Mit 2Bf aus WSW geht es gut voran, aber nicht lange. Zwischen den Haufenwolken ist fast Flaute! Ein Stück nach der Insel Hirsholm will der Wind gar nicht mehr. Ich beschließe nach Frederikshavn zu fahren. Die Einfahrt zum Sportboothafen ist im Flachwasserbereich. Vor der Hafeneinfahrt haben ich noch 0,5m Wasser unterm Kiel. Bei Ostwind wird der Hafen zur Mausefalle. Aber es herrscht eine stabile Westwindlage.

In der Hafeneinfahrt versucht ein kleines Motorboot ein 10m Segelboot zu schleppen. Der Skipper fährt immer zu schnell an und muss die Schleppleine los lassen... Nach der Einfahrt können wir passieren. Im Hafen haben für uns nur die Liegeplätze an der Außenmole genügend Wassertiefe. Es gibt wenig Raum für Manöver. Das Dänische Boot findet wenige Boxen neben uns einen Platz.

03.08.2017 Hafentag, 37 kn aus Süd.

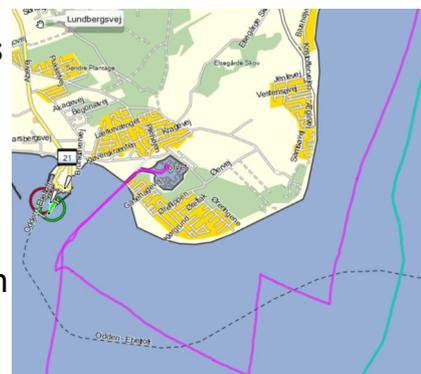
Wir kommen mit dem Dänischen Seglern ins Gespräch. Der Skipper heißt Svin. Am Vortag kamen sie nur unter Segel von Läsö. Sie haben ein Motorproblem. Unter Segel, fast bei

Flaute in die verwinkelte Hafen einlaufen das geht nicht. Deshalb das Schlepmanöver. Das + Kabel hat sich von dem Regler der Lichtmaschine gelöst und einen Kurzschluss verursacht. Der Regler ist hinüber, die Batterie auch! Eine neue Lichtmaschine und Batterie ist bestellt. Sie kommt am Nachmittag per Kurier. Nach dem Einbau gibt es ein weiteres Problem. Der Motorstart funktioniert problemlos. Aber bei Höherer Drehzahl bringt die neue Lichtmaschine 15,7V! Das ist zu viel. Könnte das an zu hohem Übergangswiderstand der Masseverbindung liegen? Die Batteriekabel sind alt und korrodiert. Hat die Quetschverbindung noch genügend Kontakt? Ich habe auch alte Kabel an Bord die schwarz vor Korrosion sind. Da gibt es einen Trick. Einen Lötstein (Salmiak) zu Pulver zerdrückt und in Glyzerin aufgelöst. Taucht man das Kabelende in die Lösung und erwärmt es wird das Kupfer blank! Dann verbindet sich auch das Zinn wieder mit dem Kupfer. Die Kabel müssen dann nicht ausgetauscht werden! Ich krame also mein Lötzeug aus der Bakschiste. Als alle Fehler ausgeschlossen sind erneute Messung, die gleiche hohe Spannung! Liefern unsere Vielfachmesser ein korrektes Messergebnis? Ich weiß von meinem Vielfachmesser, dass er bei geringer Batteriespannung ungenau misst! Also am nächsten Tag eine neue Batterie für den Vielfachmesser kaufen und neu prüfen. Es ist mittlerweile spät geworden. Svin will uns beide zum Essen in das Hafenrestaurant einladen. Ich mach einen Gegenvorschlag. Wir haben noch etwas Württemberger Wein und genügend Mehl und Eier. Ich rühre den Teig und Artur bäckt die Eierkuchen. Eierkuchen schmecken mit Marmelade oder Nutella bestrichen nicht nur Kindern super. Es wird ein geselliger Abend. Wir haben zwei sehr nette Freunde gewonnen. 2 Tage später erhalte ich eine SMS von Svin. Die neue Lichtmaschine war defekt! Aber jetzt haben alle Kabel einen super Kontakt, da alle Enden verzinkt sind.

04.08.2017 Früh los nach Hals, Wind 30 Kn aus SW. Bis Stensnaes Flak vor Lyngsá können wir flott segeln. Danach ändert sich der Kurs von 180° auf 203°. Es wird unter Motor und Segel ein Gebolze gegen an. Geschafft kommen wir in Hals an. Der Hafen über voll. Am Ende einer Boxengasse lege ich mich Quer in die Gasse im Päckchen an einen deutschen Segler. Bei dem Westwind kann ich mich beim Ablegen einfach mit dem Bug weg treiben lassen. Wir liegen unmittelbar vor dem Hafenmeisterbüro mit geheiztem Aufenthaltsraum mit Kochgelegenheit für Gäste! Ein Meny Supermarkt ist in 150m Entfernung.

05.08.2017 Auf nach Grenaa. Der Wind hat 15° weiter nach West gedreht. Es wird eine flotte Fahrt mit 25 kn Wind. In Schauerböen frischt er auf 33 kn auf. Ich habe richtig viel Arbeit mit dem Anpassen der Segel. Jetzt weiß ich warum Segeln Sport ist!

06.08.2017 Der wahre Wind weht aus 260° mit 30kn, gerade so segelbar unter Landabdeckung mit Kurs 225°. Bis Hassenoer geht es ganz gut. Ich schaffe es gerade so um das Kap und laufe den Hafen Oer an. Das schmale Fahrwasser zur Schleuse läuft das Boot vor vor Top und Takel 6,5 kn. Der Schub mit Motor zurück reicht gerade so um vor dem Schleusentor zu bremsen. Das ist kein Seemannsgarn! Da gibt es wirklich eine Schleuse. Der Hafen ist eine Ferienanlage mit Appartmenthäusern und einem Schwimmbad.





08.08.2017 Der Wind hat nachgelassen und aus SO gedreht. Später soll er zurück auf Süd drehen. Wir fahren früh mit dem Beginn der Schleuse aus dem Hafen. Es weht eine leichte Brise. Hoch am Wind kommen wir bis vor Tunö. Im Windschatten vom Samsö schläft der Wind fast ganz ein. Der Motor muss bis Fredericia nachhelfen. Das letzte Stück durch den kleinen Belt, sogar durch die Brücken kann ich gegen die Strömung segeln. Im Fanoesund fällt der Anker. Wie sich heraus stellt ist der Ankerung wenig geeignet.

08.08.2017 Am Morgen beginnt der Anker mit stärkerer Strömung zu slippen, obwohl wir bei 30 Kn Wind aus SSW wunderbar im Windschatten der Insel Fanoe liegen. Ich verhole nach Foneskov Odde im Gamborg Fjord. Hier hält der Anker sicher. Wir bekommen immer mehr Nachbarn.

10.08.2017 Wind 2 Bf NW

7:00 Uhr Segel setzen und Anker auf. Ohne Motor verlassen wir den Ankerplatz. Ich entschieße mich für den direkten Weg nach Süd. an der Insel Baagoe vorbei. Es wird eine Flautenfahrt. Der Motor muss uns voran bringen. Nach Poels Rev kann ich direkt Schleimünde anliegen. Mein Mitfahrer fiebert der Ankunft in Deutschland entgegen und kann es kaum erwarten. In Maasholm sind wir von Seglern aus Plochingen zum Abendessen eingeladen. Es ist Ihr Abschied vom Segeln. Die Gesundheit spielt nicht mehr mit. Das Boot soll verkauft werden. Es werden mit viel Wehmut Erinnerungen ausgegraben.

11.08.2017

Weitergeht es! Abends grillen wir im WSV Enge in Rendsburg. Es wird der letzte Grillabend!

12.08.2017

Wir können gemütlich frühstücken. Dafür schüttet es die ganze Fahrt ohne Unterlass. In Brunsbüttel setzt erst 18;00 die Ebbe ein. Wir sind etwas zu früh in Brunsbüttel. Ich fahre in den Sportboothafen um da eine Stunde zu warten. Leider wird daraus nichts. Der Hafenmeister der gerade abkassiert wirft und barsch aus dem Hafen. Entweder wir bezahlen die Hafengebühr für die Nacht oder wir können sofort umdrehen! Ich ziehe vor in die Schleuse zu fahren. Zuerst müssen wir noch gegen die Strömung an dampfen. Unter Segel geht es besser. Ich muss gegen den NW kreuzen. Eine heftige Böe mit Starkregen verlangt mir nochmal alles ab. Die Abendsonne zaubert einen wunderbaren Regenbogen. Gegen 22 Uhr sind wir in Cuxhaven fest. Die Suche nach einer noch offenen Gaststätte, die sogar noch etwas essbares hat ist sehr problematisch. Wir fragen Jugendliche. Die geben uns den Tipp es am Bahnhof im Döner Imbiss zu versuchen, Super!

14.08.2017

Der NW hat endlich auf Ost gedreht. Als wir 7:00 Starten befinden wir uns in einem Pulk von mindestens 200 Segelbooten. Das Wetter meint es gut mit meinem Mitsegler. Der Zeitplan passt. Überpünktlich 18:15 Uhr sind wir an der Sportbootschleuse in Elsfleth.

Der Kreis ist geschlossen. Viel eindrucksvolles haben wir erlebt. Am einprägsamsten waren die Überfahrt über das Skagerrak nach Norwegen. Die Delphine, die uns eine Stunde lang durch die Nacht begleiteten. Die Fahrt mit Bus und Bahn nach Flam. Die Wanderung zur Gletscherzunge des Folgefona Gletscher. Die Fahrt durch den Lysefjord.

