

Nordseereise, fast rundrum - oder was alles anders kommen kann...

Beigesteuert von SY Baringa
Monday, 4. December 2006
Letzte Aktualisierung Friday, 4. April 2008

Planung

Bereits nach dem Norwegentörn 2006 stand mehr oder weniger fest, dass wir in diesem wunderschönen Land wieder segeln möchten. Die Inselwelt vor Norwegen ist traumhaft, die Ankerplätze häufig und meist idyllisch. Allein die weite An- und Abreise schreckte uns ein wenig ab. Anfang 2007 sollte auch endlich das Studium beendet werden. Diese letzte Gelegenheit eines längeren Törn, nämlich bevor es im Beruf richtig los geht, wollte ich für eine Nordseerunde mit längerem Aufenthalt in Norwegen nutzen. Irgendwann im Winter 06/07 war auch mal ein Törn nur in Schottland mit einem eventuellen kleinen Abstecher nach Norwegen geplant. Nach vielen Törnberichten, Booten und Unterhaltungen mit Seglern, die beide Reviere kennen, bin ich doch auf Norwegen als Urlaubsschwerpunkt umgeschwenkt. Da ich gerne eine neue Gastlandflagge hissen wollte, sollte vor dem Norwegenteil ein Abstecher nach Schottland und den Shetlands stehen. Im Laufe des Winters organisierte ich alle notwendigen Seekarten und Revierführer, arbeitete eine Route aus und fing mit den sonstigen Vorbereitungen an. Da ich wieder Mitsegler als Unterstützung für die langen Schläge suchen wollte, mich aber nicht darauf verlassen konnte, wurde die Baringa auch Langstrecken-Einhandtauglich gemacht.

Je näher das Frühjahr rückte, desto weniger blieb von ursprünglich geplanten drei Monaten Segeln übrig. Die Arbeitswelt hatte Besitz von mir ergriffen und mit ihr die leidige Beschränkung der Urlaubstage. Glücklicherweise konnte ich eine siebenwöchige Freizeit aushandeln und damit einen Großteil meiner Ziele erfüllen. Für den ersten Teil der Strecke hatten sich auch Mitsegler gefunden und so ging es Anfang Juni 2007 zu dritt los. Ziel Schottland-Shetlands-Bergen.03. Juni 2007

Am 3. Juni trafen wir alle auf der Baringa zusammen.

Bei schönstem Sommerwetter bereiteten wir uns und das Boot auf die Abreise vor um am nächsten Tag aufzubrechen.

Â

Â

Â

Â 04. Juni 2007

Am 4. wurden morgens noch einige Einkäufe und Besorgungen erledigt und dann starten wir Mittags. Bei leichten nördlichen Winden kamen wir an diesem Tag immerhin bis Makkum. Nicht sehr weit, aber dafür schön gesegelt. Für den nächsten Tag waren bessere Windbedingungen angekündigt und als Ziel legten wir Vlieland fest.Â

Â

Â

Â 05. Juni 2007

Am 5. Juni ging es kurz vor Mittag bei passender Gezeit durch die Schleuse Kornwederzand ins Wattenmeer. Wir folten dem Fahrwasser Richtung Harlingen und anschließend Richtung Vlieland. Kurz vor Ende des Pollendam vor Harlingen setzte Baringa auf den Steinwall auf. Nach Kontrolle des Bootes auf Undichtigkeit ging es weiter Richtung NW. Nach einer Stunde stellte ich einen Wassereintritt fest und wir mussten nach Harlingen zurückkehren. Dort kam Baringa in die Atlantic-Werft und wurde in den nächsten Tagen wieder Instand gesetzt.

Â

Â

Â 06-14. Juni 2007

In der Zeit vom 5.-14. Juni stand Baringa in der Atlantik-Werft. Das Wetter in dieser Zeit war hochsommerlich und ärgerte mich über die verlorenen Urlaubstage. Die Zeit auf dem Trockenen konnte ich mit kleinen Verbesserungen an der Baringa und Kontaktpfeifen verbringen. Insgesamt war es aber doch ziemlich langweilig. Ich sehnte die Weiterfahrt herbei.

Â

Â

Â 15. Juni 2007

Am 15. Juni ging es morgens endlich weiter. Da meine Crew abgereist war machte ich mich allein auf den Weg gen Norden. Der Wetterbericht sagte wenig bis sehr wenig Wind auf der Nordsee vorher. 1,5 Wochen hatte ich verloren. Den Plan über Schottland nach Norwegen zu segeln wollte ich allein nicht umsetzen. Aber segeln wollte ich. Meine Frau hatte ein Ticket nach Bergen und sollte in genau einer Woche dort sein. Nun denn, auf Richtung Stavanger und vergessen wir Schottland. Nach dem ich Harlingen achteraus gelassen hatte und immer genügend Abstand zum Pollendam hielt segelte ich bei wenig Wind aber viel Nebel durchs Wattenmeer. Kurz vor Vlieland begegnete ich einem Frachter, der sehr weit ab des Fahrwassers von mehreren Schleppern gezogen wurde. Ob der wohl auf Grund saß? Interessanterweise hatte dieser Frachter eine Katamaranfähre und einen großen Segelyacht geladen. Sah irgendwie gespenstig aus als sich dieses riesige Ungetüm aus dem Nebel schälte und dann noch so nah am Ufer lag. Bis Abends konnte ich segeln, dann ließ der Wind soweit nach, dass ich den Motor anstellen musste. 16. Juni 2007

Der 16. Juni verlief sehr ruhig. Bei SW2 tuckerte ich gen Norden. Ich gewöhnte mich langsam an die Schaukelei. Da ich allein unterwegs war und nicht ständig Ausschau halten konnte, lief stets das Radar. Mit zwangsweise laufendem Motor konnte ich das Radar, den Autopiloten, Kurschrank und Radio betreiben ohne mit Gedanken um Strom machen zu müssen. Insgesamt tankte ich an diesem Tag 2x nach und schüttete dabei 50l Diesel von den Kanistern in den Tank. Motorsegelnd kam Norwegen immer näher...

Â

Â

Â 17. Juni 2007

Der 17. Juni war wesentlich ereignisreicher. Der Wind kam mit NO2 zum einen aus einer ganz anderen Richtung und legt im Tagesverlauf auch mächtig zu. Gegen Nachmittag stand ich westlich des Skaggeragausgangs und von dort kam viel Wind herüber. Bei ästlichen Winden um Bft. 3-5 konnte ich bald den Motor aus machen und endlich wieder richtig segeln. Kurz vor Mitternacht schlief der wieder Wind ein.

Â

Â

Â

Â 18. Juni 2007

Im Verlauf des frühen Morgens des 18. Juni kam ich der Küste näher, der Schiffsverkehr nahm ständig zu und schlafen konnte ich vergessen. Im VTG vor Stavanger musste ich Slalom um einige verrückte Fischer fahren. Schon seit dem Vortag rechnete ich wie verrückt hin und her und überlegte wie lange der Diesel wohl noch reicht. Bis nach Norwegen zu motoren war nie in meinen Überlegungen vorgekommen. Da die Dieselkanister leer waren, tankte ich 10l Petroleum um nicht kurz vor der Küste ohne Treibstoff dazustehen. Da ich bei meiner Abfahrt in Holland kein genaues Ziel hatte, war ich mit auch noch nicht über den ersten Hafen in Norwegen im Klaren. In den letzten Tagen hatte ich in meinen Revierführern geschickt. Stavanger war zu aufwendig in der Ansteuerung und Tananger lag eigentlich schon stb. quer ab. Skudenes wurde als geschätzter Hafen mit guten Versorgungsmöglichkeiten beschrieben. Die Einfahrt solle zwar recht eng sein, aber was solls. Skudenes war mein Ziel. Nachdem ich das Boot soweit klariert hatte und selbst bereit für den Landfall war, legte ich die Baringa um 0830h links an den Steg von Skudenes Havn. Nach 71Std. auf See stand erstmal Duschen auf dem Programm. Leider nur mit kaltem Wasser... Ab in den Supermarkt, was zum bruzzeln kaufen und dann richtig schön schlafen! :-). Skudeneshavn ist ein guter Ort für einen Landfall wenn man über die Nordsee nach Norwegen kommt. Die Einfahrt verläuft durch eine kanalähnliche Zufahrt von Ost nach West und mündet in ein gut geschütztes Hafenbecken mitten im Ort. Es gibt zwei große Supermärkte und viele kleinere Geschäfte zur Versorgung. Der Hafen bietet Duschen sowie Waschmaschine und Trockner die jeweils mit norwegischem Münzgeld bedient werden. Strom und Wasser gibt es an den Stegen. Teils sind das Schwimmstege. 19. Juni 2007

Am 19. Juni ging die Reise weiter. Mit wieder mal schwachem Wind wurde ich erneut zum König der Motorsegler. Vormittag fuhr ich von Skudenes bis Haugesund. Nachdem ich an der dortigen Tankstelle meine Dieselvorräte ergänzt hatte ging es zu einem kleinen Stadtrundgang. Haugesund vom Wasser ist wirklich schön zu sehen. Alte und neue Gebäude nebeneinander geben ein schönes Bild. Die Stadt selbst hat nicht so viel zu bieten. Die üblichen Geschäfte und eine interessante Hanglage. Alles ist irgendwie abschüssig. Naja, hauptsächlich mal gesehen. Weiter gehts. Die Gewässer nämlich von Haugesund heißen Sletta und sind wohl was besonderes. Für diesen Bereich gibt es extra Wetter- und Wellenvorhersagen. Es ist ein zum Meer hin ungeschützter Bereich. Dort kann sich schnell Seegang

aufbauen und ein passieren unangenehm werden lassen. Durch das Gebiet von Sletta hindurch ging es nach Norden in den BÅfmlafjord und weiter nÅfirdich, vorbei an Mosterhamn, in den Stokk Sundet. Ziel des Tages war Siggjavag. Das ist ein alter FÅfhrhafen in einem winzigen Fjord. Wegen neuer BrÅfcken wurde der FÅfhrbetrieb eingestellt und der alter FÅfhranleger dient jetzt als gÅfngstiger Liegeplatz. Die Einfahrt ist sehr schmal, aber gut ausgezeichnet, zumindest wenn man den Eingang gefunden hat. In dem schmalen Zugang gibt es beleuchtete Tonnen die den Weg in den Fjord weisen. In dem Fjord gibt

es eine winzige "Marina", so steht es an einer Werkstatt neben einer Kaimauer. Es lag ein alter Ausflugsdampfer am ehemaligen FÅfhranleger. Dieses Ding war recht heruntergekommen. Ich schÅfetzte, dass es ca. 40m lang war und mehr Farbe benÅftigt als sich der Eigner leisten kann da es doch recht vergammelt aussah. Einige Meter weiter im Fjord machte ich an einem Betonpier fest. Der Platz sah alt und verlassen aus und mit genÅfgend Fendern konnte ich es mir an diesem Ort gÅfngstig gemÅflich machen. Strom und Toiletten gab es natÅflich nicht, brauchte ich aber auch nicht. Der ort ist herrlich, einige Motorboote, FerienhÅfuser am Ufer, wenige Menschen und absolute Ruhe.20. Juni 2007

Am nÅfchsten Tag, dem 20. Juni, ging es bei herrlichem Sonnensein weiter durch die Fjorde in Richtung Bergen. NW durch den Stokk Sund fuhr ich westl. an der Insel Aalforo vorbei. An deren sÅfdl. Ende musste ich fÅf einige Augenblicke unter Deck. Vorher prÅfchte ich ob Boote in der NÅfhe sind und sonst keine Hindernisse den Weg versperren. Alles ok. Gerade als ich unten war, schaukelte die Baringa wie wild. Schnell hoch! Ich sah gerade noch ein sehr schnelles Motorboot, das meinen Kurs nur wenige Meter entfernte gekreuzt hat, voraus im Inselgewirr verschwinden. Es sind schon ziemlich viele unangenehm rÅfcksichtslose Mensch auf dem Wasser unterwegs! Nach einige Meilen verlieÅf ich das Hauptfahrwasser und bog nach bbd. zur Insel RÅftrÅfny ab. Diese wollte ich nÅfirdl. umrunden und dann weiter NW zur Insel SelsÅfny fahren. In dem Inselwirwar um RÅftrÅfny und SelsÅfny waren die Wassertiefen teils nur mit 1,5m angegeben. Ich suchte mir eine passende Route heraus und fuhr vorsichtig meinen Weg. AuÅfer den Flachs musste man auch Stromleitungen und unterschiedlichen HÅfhen beachten. Die 3nm zwischen RÅftrÅfny und SelsÅfny waren wegen dieser Hindernisse wirklich spannend. Mit Echolot, Plotter und Karte bewaffnet tastete ich mich ohne GrundberÅfhung in Zeitlupentempo an den Wegpunkten entlang. NÅfirdl. von SelsÅfny passierte ich den SelbjÅftrnsfjord und spÅfter den Korsfjord, ein Hauptfahrwasser auf dem Weg nach Bergen. SÅfdl. des Hakenssund bei Haakhl ging ich vor Anker. Das war ein schÅfines GefÅfhl ohne LandberÅfhrung ruhig vor Anker zu liegen. Schnell das Dinghy raus und einen Abstecher an Land gemacht. Der Abend war wunderschÅfn: Vom Ufer aus sah ich die Baringa in blauem Wasser liegen. Dahinter und daneben sonnenbeschienene Felsen und im Hintergrund hohe Berge auf deren Spitzen noch Schnee lag. Ein traumhaftes Bild! Leider war ich aber allein... 21. Juni 2007

Am 21. Juni, eine Woche nach meiner Abfahrt in Holland, sollte Xenia in Bergen landen. Um Sie abzuholen fuhr ich morgens nach einem "Anker auf" ManÅfver die letzten Meilen bis zum Segelclub von Bergen. Dort lieÅf ich mir eine Box geben, machte mich ein bisschen zurecht und auf den Weg zum Flughafen. Ich kannte die Busverbindung nicht und eine Landkarte hatte ich auch nicht. Mit der groben Richtung aus der Seekarte lief ich die Strasse entlang Richtung Flughafen. Leider gab es typisch norwegisches Regenwetter. Als ich mir wegen des Weges unsicher war, bot mit ein Norweger, den ich nach dem Weg fragte an mich zum Flughafen zu fahren. Danke! Zusammen mit Xenia fuhren wir spÅfter im Taxi zurÅfck zum Boot. Den 22. Juni wollten mir in Bergen verbringen. Direkt am Segelclub ist eine Bushaltestelle, von der aus man einfach und gÅfngstig nach Bergen fahren kann.

Å 22. JuniÅ

Am Morgen des 22. Juni sind wir mit dem Bus, der vor der Einfahrt des Segelclubs Bergen abfÅfht, nach Bergen gefahren. Auf in die Metropole Norwegens! Busfahrten sind preiswert. Unsere Verbindungen waren pÅfntlich und die Fahrt angenehm. So solls sein! Wie fast alle Touristen sind wir natÅflich auch am Ende des Hafenbeckens auf den Markt gegangen. Richtige Norweger ;-), Studenten aus allen Ecken Europas, verkaufen dort fÅf viel zu viel Geld Fisch und Klimbim an Touris. Wiederstehen konnten wir nicht und haben auch was zu mampfen gekauft. Die Bahnfahrt hoch auf den Berg haben wir uns wieder nicht gegÅfnnt. Durch ein Wohnviertel sind wir zumindest den halben Weg hoch gelaufen. War auch viel schÅfner so. Der Ausblick war super. In einem hinteren Hafenbecken lag ein Kreuzfahrtschiff. Zwischen den kleinen HÅfusern Bergens sah das aus wie ein Riesenhochhaus.23. JuniÅ

Am 23. Juni ging es endlich wieder segeln. Im Segelclub klarierten die Norweger die Boote fÅf eine Regatta und wir machten uns auf den Weg raus in die SchÅfren wo uns keiner stÅfirt. An einer Tankstelle ca. 1,5nm vom Segelclub entfernt haben wir erstmal Diesel gefasst und anschlieÅfend ging es S-SE Richtung LysÅfny. Wind gab es leider nicht so viel und so motorten wir das erste StÅfck. SpÅfter haben wir den Gennaker gesetzt und so gut wie mÅfglich damit Strecke gemacht. Als Kurs N zur Zielinsel fuhren bzw. dÅfmpelten kam ein kleines Motorboot auf uns zu. Also erstmal Angel rein und hÅfren was der will. Es war ein ziemlich betrunkenen Norweger. Der textete uns ein ganz Zeit lang auf Norwegisch zu, wir verstanden kein Wort. Als er dann versuchte lÅfngsseits festzumachen gaben wir Gas und fuhren davon. Man hÅfirt ja viel Åfber Piraten, vor allem in den SchÅfren Norwegens...Å Å Nachmittags um 1530h kamen wir bei der Insel LysÅfny an. An der SW-Seite gibt es eine relativ schmale aber tiefe Buch. Diese bildet zwei Becken in denen man Ankern kann. Wir fuhren in das hintere Becken und ankerten neben einem anderen dort liegendem Segelboot. Ein traumhafter Platz! Das Becken hat einen Durchmesser von ca. 50m und rundherum sind BÅfume. Man liegt sehr geschÅfzt und glasklarem Wasser. Unser Anker viel auf ca. 6m Tiefe. Mit dem Schlauchboot setzten wir Åfber ans Ufer und starteten einen Spaziergang Åfber die Insel mit dem Ziel Ohle Buls Villa. Das soll ja der Tourismagnet der Insel sein. AuÅfer einem schÅfnen Aussichtsturm auf einem HÅfgel fanden wir aber nichts. Die Aussicht von dem Turm war

fantastisch. Das ganze umliegende Revier konnte man $\frac{1}{4}$ berblicken, wundersch \ddot{u} n!24. Juni

Am n \ddot{a} chsten Morgen, 24. Juni, machten wir uns erneut auf die Suche nach Ohle Buls Villa. Mit einem Plan, der weit von uns am Ufer stand, fanden wir das Haus schnell. Ganz sch \ddot{u} n verschn \ddot{u} rkelte das ganze, aber wem's gef \ddot{a} llt. Mittags gingen wir dann ankerauf und segelten Kurs S um sp \ddot{a} ter nach N Richtung Os zu segeln. Wenige Meilen von Os fuhren wir in einen kleinen Fjord. Dort fanden wir ein paar hundert Meter neben dem Segelclub Os ein verlassenes Wochenendehaus mit Steg an dem wir festmachten.

Ä

Ä

Ä 25. JuniÄ

25. JuniÄ Gegen 0900h starten wir nach Os, wo wir kurz sp \ddot{a} ter ankamen. Bei Einfahrt nach Os gibt es an steuerbord neue Appartmenth \ddot{a} use. Davor befindet sich eine Kaimauer. Dort legten wir an. Sanit \ddot{a} re Anlagen gibt es dort keine. Diese findet man gegen $\frac{1}{4}$ ber, auf der anderen Seite der Bucht neben der Tankstelle. Den Schl \ddot{a} ssel daf \ddot{u} r gibt es daneben im Restaurant. Diese Informationen stehen nirgends geschrieben, haben wir am in der Information der Stadtverwaltung erfahren. Diese liegt neben der Bushaltestelle. Einkaufen kann man in Os auch, Supermarkt nur ein paar Minuten vom Liegeplatz entfernt. Kurz vor Mittag sind wir dann in einen Bus Richtung Bergen gestiegen. Auf dem Weg zum Flughafen mussten wir zwar einmal umsteigen, aber das ist v \ddot{a} llig unproblematisch und bestens beschrieben. Nachmittags um vier war ich allein zur $\frac{1}{4}$ ck am Boot und Xenia auf dem Heimweg nach K \ddot{a} ln. Das Appartmenthaus neben der Kaimauer war noch im Bau und mit einigen Handwerkern konnte man sich nett unterhalten. Waren halt Deutsche.... :-)

Ä 26. JuniÄ

Den 26. Juni verbrachte ich in Os. Irgendwie war mir noch einem Hafentag zumute. An der Kaimauer gibt es einen Schwimmsteg. Der knartete die ganze Nacht.... Jedenfalls kam Morgens der Besitzer des Stegs und Eigner der nagelneuen Grand Soleil vorbei um die Scharniere zu schmieren. Mit ein bisschen Hilfe meinerseits kam ich dann auch noch zu einem Besichtigungstermin der Grand Soleil. Der Wetterbericht sagte Wind und Regen voraus. Das Barometer viel den Tag $\frac{1}{4}$ ber in den KellerÄ (um 15hpa) und ich wartete auf die Dusche von ganz oben. Abends sprangen neben dem Liegeplatz die Lachse um die Wetter. Viele standen mit Angeln um Ufer und versuchten ihr Gl \ddot{a} ck. Aber um diese Jahreszeit ziehen die Lachse flu \ddot{u} aufw \ddot{a} rts und essen nichts. Da hilft der beste K \ddot{a} lder nichts.

Ä

Ä 27. JuniÄ

Am Mittwoch, 27. Juni, ging es durch den Lukksund in Richtung Hardangerfjord. Gegen 11Uhr erreichte ich den Lukksund. Das ist eine schmale Verbindung zwischen dem Bjornafjord, an dem Os liegt und dem Hardangerfjord. Sieht aus wie ein Tal, nur abend Wasser und links und rechts hohe Felsw \ddot{a} nde. Bei bis zu 2kn Gegenstr \ddot{a} mung und vielen sehr kabbeligen Stellen war h \ddot{a} chste Konzentration an der Pinne gefragt. Nach der Ausfahrt aus dem Lukksund ging es NO in den Hardangerfjord hinein Richtung Sundal. Wind war wenig bis gar nicht vorhanden und so motorte ich wie ein Weltmeister durch Norwegen. Sundal steht zwar im Revier $\frac{1}{4}$ hr und wird als Liegeplatz f \ddot{u} r Yachten beschrieben, ist aber winzig. Der Campingplatz hat genau vier Liegepl \ddot{a} tze f \ddot{u} r Yachten und vor dem Kaufmannsladen gibt es auch nochmal 2-3 Pl \ddot{a} tze. Es ist also schnell voll. Ich war froh den letzten Platz am Campingplatz bekommen zu haben. Der Steg ist recht wackelig und die Stromversorgung abenteuerlich. Ankern geht in der N \ddot{a} he von Sundal nicht da wenige Meter vom Ufer entfernt es so tief wird, dass keine auf Yachten g \ddot{a} ngige Ankerkette ausreicht. Wegen des miesen Wetters war der Gletscher von Sundal leider nicht zu sehen. Im Regen hinlaufen wollte ich auch nicht.28. JuniÄ

28. JuniÄ Bei Nieselregen mache ich mich bereit f \ddot{u} r die Abfahrt. Das Wetter vermiest mir den Spa \ddot{u} an der Landschaft und allein I \ddot{a} Ät sich das noch schlechter ertragen. Ohne Wetterbericht, der lie \ddot{u} sich im Fjord weder $\frac{1}{4}$ ber Weltempf \ddot{a} nger, noch $\frac{1}{4}$ ber Navtex empfangen, mache ich auf den Weg zur $\frac{1}{4}$ ck Richtung S $\frac{1}{4}$ den. Obwohl es nicht mehr regnet, bleibt es grau in grau. Dicke Wolken ziehen durch den Fjord. Von der eigentlich sch \ddot{u} nen Landschaft sieht man wenig. Kurz nach dem Ablegen klart es f \ddot{u} r einige Minuten auf und man hat freien Blick auf den Gletscher bzw. die Gletscherzungen von Sundal. Das sieht gut aus! Eigentlich wollte ich dort ja hinwandern, aber nicht bei so viel Regen und Matsch. Wind ist wieder nur wenig da und der Motor I \ddot{a} uft... Auf der weitem fahrt durch das Grau sehe ich am Horizont, Richtung Fjordausgang, blauen Himmel und Sonne! Ja, dort wirds sch \ddot{u} n, auf gehts. Abend erreiche ich Mosterhamm. Die Sonne scheint und es ist nahezu windstill. Ich kletterte noch auf den H $\frac{1}{4}$ gel und genie \ddot{u} e den Ausblick $\frac{1}{4}$ ber den Fjord.29. Juni

Am n \ddot{a} chsten Morgen strahlt die Sonne vom Himmel. Gut gelaunt gehts auf zum Supermarkt, Wasser bunkern und tanken. Anschlie \ddot{u} end starte ich Richtung Haugesund. Dabei passiert man das Seegebiet am Ausgang des B \ddot{a} mlafjords das Sletta hei \ddot{u} t. Hierf \ddot{u} r gibt es einen extra Wetterbericht der hilfreich sein kann. Die See ist ist auch bei sonst brauchbarem Wetter schnell sehr rauh.Ä Haugesund passierte ich ohne Stop und fuhr direkt bis Kopervik durch. Die

ganze Strecke war Motorsegeln angesagt, Genua und Unterwassergenua brachten mich voran. Die Strecke im geschätzten Bereich zwischen den Inseln und dem Festland ist richtig schön. Vorsichtig muß man aber sein. Die Schnellfähren fahren häufiger als sonstiger Schiffsverkehr ist auch ständig unterwegs. In Kopervik fing es dann wieder an zu regnen, was die Stimmung nicht gerade aufhellte. Also bastelte ich im Boot und schloß das Radio (Autoradio) an, damit es nicht ganz nutzlos die weite Reise macht. So gabs am Abend dann auch endlich mal Musik aus der Tüte. Der Stadthafen von Kopervik lädt nicht gerade zum längeren Aufenthalt ein. Es gibt aber Strom und Wasser. Auf der anderen Strassenseite in einem Hof, ein paar Treppen hoch, gibt es aber auch sanitäre Anlagen und sogar eine Waschmaschine. 30. Juni

Vormittags nutze ich um einzukaufen und lange zu duschen. Eine Maschine wäscht auch durch. Von der Hafenermeisterin gab es beim Kassieren der Liegegebühr einen Gutschein für den Supermarkt. Hab ich doch glatt fünf Brötchen bekommen. :-)

Nachmittags verlege ich auf die Andere Seite des Sunds 3nm fort von der Stadt. Dort gibt es eine Insel mit toller Ankerbuch (Selen). Die Sonne scheint, der Wind weht flau, der Nachmittag ist wunderbar. Noch schöner wird aber der Sonnenuntergang. Ein Traum! So sollte jeder Urlaubstag sein. Mit dem Dinghy starte ich einen Ausflug um die Insel herum. Ich fahre im Uhrzeigersinn um die Insel, den ersten Teil gegen den Wind. nach ca. 2/3 der Strecke ist das Benzin alle und der Ersatzkanister auf der Baringa.... Als muß ich paddeln. Ohne Kiel und mit den kurzen Riehmern nicht gerade lustig. Mit 1238 Ruderschlägen bringe ich mich zurück zur Baringa. Wirklich aufregend war der letzte Teil durch den großen Sund. Dort gab es richtige Dämpfung und die mit dem Schlauchboot runterzufahren.... das hat gekribbelt. 01. Juli

Vormittags gehts wieder auf nach Kopervik. Kurz nach Mittag kommt Christoph an Bord. Gemeinsam starten wir Richtung Skudenes. Aber nicht ohne zuvor mit dem Schlauchboot unter der Brücke durch das Fließchen hoch zu fahren um an der Tankstelle ein riesiges Eis zu essen. Der Weg nach Skudenes spärter war ziemlich hackig. Wind kam genau von vorn und das mit 5-6Bft. Wir motorten wie die Weltmeister gegen Wind und Welle an. Vor der Einfahrt in den langen Hafen von Skudenes sehe ich die Fähre, die kommt raus und ich will rein. Wind mit 5-6 aus S. Keine schöne Sache, hat Bedenken auf die Felsen getrieben zu werden. Knapp hinter der Fähre gelingt dann die Einfahrt in den geschätzten und immer noch überfüllten Hafen. Es war die Tage zuvor ein Festival in der Stadt und etliche Bootstouristen sind wohl noch länger geblieben. Wir liegen im Päckchen an einem fetten Motorboot. 02. Juli

Da das Wetter bleibt (viel Wind aus S mit Regen) beschließen wir einen Tag in Skudenes zu bleiben. Nach etlicher Rennerei nach einem Internetzugang habe wir auch Wettervorhersagen und planen für den nächsten Tag die Abreise Richtung Holland. Bis dahin schließen wir den Windgenerator neu an, kaufen ein und bräuten weiter über den Wettervorhersagen. 03. Juli

Heute war ein neuer Schlag-den-Kopf-an-die-Wand-Tag. Vormittag starteten wir Richtung Tankstelle um auch ja genug Diesel für die lange Heimreise dabei zu haben. Einen Ölwechsel wollte ich auch noch schnell machen. Letztes Jahr hatte die Ölabsaugpumpe ein ganz kleines Loch am Absaugschlauch. Da hab ich Panzerband darüber geklebt. Nun folgendes: Motor warm, Öl warm, Schlauch rein gesteckt, Öl abgesaugt... und was passiert dann? Schlauch rausgezogen und das Klebeband bleibt stecken! Riesen Schreck! Das Klebeband steckte als mitten drin im Motor. Anmachen konnte man den nun nicht mehr. Ich in Windeseile ganz nah am Verzweifeln. Das Klebeband musste raus, also gefummelt und versucht das erstmal zu finden. Nichts. Den Mechaniker anrufen -> Die Ölwanne muss ab. Soweit kein Problem. Alle Schrauben gelöst. Das Ding ist fest. Die Dichtung dichtet nicht nur, die klebt auch fest. Also duch die Auslöschung der Ölwanne fummeln und dort das Klebeband rausholen. So richtig funktioniert das auch nicht. Also kommen wir gemeinsam auf die Idee einen Maulschlüssel in die Ölwanne zu stecken und daran ein Schnur zu befestigen damit so die Ölwanne abgeht. Klappt auch nicht! Ergebnis: Maulschlüssel in Ölwanne :- (Christoph macht sich auf in die Stadt um nen Mechaniker zu organisieren und ich fummel weiter. Nach ner knappen Stunde kommt er gleich mit zwei Mechanikern zurück, ich habe gerade den Maulschlüssel befreit. Kurze Zeit später ist die Ölwanne ab, das Klebeband raus, der Motor wieder zusammen und frisches Öl eingefüllt. Kurze Probelauf: Wider Erwarten alles dicht und läuft gut. Auf gehts nach Holland! Am frühen Abend starten wir endlich gen Süden. Erst kein Wind. Nach zwei Stunden setzen wir Segel und beginnen mit dem Wachrhythmus. 04. Juli

Morgens versuchen wir bei schwachem Wind unter Gennaker Strecke zu machen. Später ist auch das nicht mehr möglich und wir motoren wieder. Kurs ist grob 250°, später 230°. Wir versuchen "Richtung" Schottland zu kommen um das angekündigte Tief dann mit halben Wind ausnutzen zu können. Den ganzen Tag über kommen immer wieder Delphine vorbei uns schauen nach uns und Baringa. Die spielen um das Boot und tauchen auch unter Motor nur knapp vor dem Bug vorbei. Ein wirklich faszinierendes Schauspiel. Später Am Abend erreichen wir erste Ölfelder und fahren durch den hell beleuchteten Plattformen hindurch. Fotos werden leider nichts, sieht aber aus wie Städte auf dem Wasser.

Ä

Ä 05. Juli

Schon kurz nach Mitternacht haben wir den Kurs auf 190° geändert und fahren erstmal ein Stück nach Süden. Von unserer jetzigen Position aus liegt Holland östlich von uns. Der Sonnenaufgang auf See war wieder herrlich. Einfach

schÄ¶n. Motorsegeln kommen weiter auf unserem Kurs voran. Als der Wind Abends dann auf SSW dreht und genau von vorn kommt, heiÄ¶t es nur noch durchhalten bis zum berechneten KursÄ¶nderungspunkt. Die Wetterberichte Ä¶ber Navtex und DLF kÄ¶ndigen das kommende Tief und W-SW mit 6-8Bft. an. Wir machen soweit alles klar fÄ¶r einen rauen Ritt.

Ä

Ä

Ä 06. Juli

Kurz vor halb elf Uhr vormittags beginnt der Tanz. Der Wind ist da. Erst mit konstanten 7Bft., spÄ¶ter etliche Zeit lang auch 8Bft. Mein Plan erst Richtung Schottland zu fahren um dieses Wetterchen querab nehmen zu kÄ¶nnen geht auf, ich bin erleichtert. In beiden Segeln 2 Reffs und endlich ohne Motor sausen wir mit durchschnittlich 5,5-6kn Richtung Den Helder. Als der Wind bei 8Bft. einpendelt gibt der AP auf und ich hocke mich mit Ä¶lzeug fÄ¶r drei Stunden an die Pinne. Als der Wind etwas nachlÄ¶t, Ä¶bergeben ich an Christoph und falle kaputt auf den Salonboden um zu pennen. Der dreht wieder auf W, kommt bei einem Kurs von 140Ä¶ also raumschotts und blÄ¶st uns zÄ¶gig vorwÄ¶rts.

Ä

Ä 07. Juli

Am frÄ¶henÄ¶ Morgen des 7. Juli dreht der Wind von NW5 auf W7 und produziert kurz vor der hollÄ¶ndischen KÄ¶ste nochmal krÄ¶ftig Seegang. Wir kommen der KÄ¶ste nÄ¶her und passieren etliche Plattformen. In der Dunkelheit und bei den ErschÄ¶pfungszustÄ¶nden wird die Navigation unsicher da visuelle Wahrnehmung, Seekarte und Radar nicht immer Ä¶bereinstimmen... Drei Stunden vor Den Helder dreht die StrÄ¶mung und wir fahren durch eine Wind-gegen-Welle/StrÄ¶mung-Situation. Nach dem Seegat von Den Helder wird es endlich ruhig. Wir beschlieÄ¶en keinen Stop einzulegen und fahren durch nach Den Ouver. Dort kommen wir gegen 1330h an und rasten kurz an der Schleuse. Auf dem IJsselmeer erwarten uns perfekte Bedingungen. Freudig und motiviert haben wir viel SpaÄ¶ auf den letzten Meilen bei W6 nach Stavoren. Alle anderen segeln mit Reff, uns kann dieser Baggersee mit dem Wind aber nicht mehr wirklich imponieren. 1730h sind wir endlich im Hafen. Ziel erreicht! Reise vorbei.

Ä RÄ¶ckblick und Ergebnis, oder RealitÄ¶t vs. Planung

Stationen der Sommerreise 2007 waren: Stavoren, Makkum, Harlingen, Terschelling (mit FÄ¶hre und Fahrrad), Skudenes Havn, Haugesund, Sigi, Haakal, Bergen, Hjeltestad, LysÄ¶y, Vargav, Os, Lukksund, Sundal, Moster Ham, Kopervik, Selen, Skudenes Havn, Den Ouver, Stavoren

Ä

Die Reise dauerte vom 02.Juni - 07.Juli. Unterwegs war ich 1040nm. Der Motor lief ca. 160h. Das ist viel, aber folgendes ist dabei zu berÄ¶cksichtigen: Die Hinreise dauerte 71h, davon 54h unter Motor da kein Wind. In den Fjorden Norwegens ist das mit dem Segeln selten passend. Entweder zu wenig Wind oder aus der falschen Richtung. Lange Strecken bin ich motorgesegelt.

So, und ab jetzt bin ich gespannt, welche Reisen in den nÄ¶chsten Jahren anstehen und wo es Baringa da hinverschlÄ¶gt. Die ursprÄ¶ngliche Planung (ca. 1. Quartal 2007)Ä

Der Plan steht ...

... aber letztes Jahr tat er das auch und hinterher sollte es schon beim Start etwas ganz anderes werden. Daraus wiederum ist bei der DurchfÄ¶hrung der Reise 2006 natÄ¶rlich wieder etwas ziemlich anderes geworden. :-) Aber besser einen Plan, auch wenn er nicht stimmen wird, als gar keinen Plan!

Hauptziele fÄ¶r 2007 werden Schottland und Norwegen sein. Bestimmt kein leichtes Vorhaben, aber leicht habe ich es mir beim Segeln noch nie gemacht.

April 2007: Nachdem der Zeitraum fÄ¶r die Reise nun feststeht und diese Auszeit beruflich abgestimmt ist, lÄ¶uft die Planung auf Hochtouren. Derzeit ist noch viel AusrÄ¶stung im Zulauf und wird bis Mitte Mai hoffentlich vollzÄ¶hlig auf dem Boot sein. Entgegen ersten Planung wurde der Kaledonische Kanal aus der Route gestrichen. Norwegen musste ebenfalls ein paar Stationen abgeben und es sieht jetzt wie folgt aus:

IJsselmeer - Vlieland - Peterhead (UK) - Buckie (UK) - Lerwick (UK) - Shetland 2. Ziel (UK) - Fedje (NO) - Bergen (NO) - Fjorde (NO) - Haugesund (NO) - Fjorde (NO) - Stavanger (NO) - Tananger (NO) - Terschelling (NL) - IJsselmeer.Ä

Soweit der Plan fÄ¶nf Wochen vor Abfahrt. Nach ersten SchÄ¶tzungen wird diese Strecke wohl so ca. 1600-1700nm

umfassen. Wenn es Anfang Juli einen stetigen N-NW geben sollte, möchte ich eventuell noch einen Stop in Thyboron einlegen. Ich mag den Hafen dort einfach.... :-). Die Karte weiter unten ist nur als Überblick einer ersten Planung zu verstehen.

Hier also ein erster Zeitplan und die Stationen in der geplanten Reihenfolge. Start der Reise wird in der ersten Juniwoche sein. Vielleicht ist das Wetter ja Dienstag oder Mittwoch in der KW23 günstig.

StarthafenZielhafenEntfernunggeschätzte Reisezeit

Stavoren

Vlieland

40nm1 TagVlieland Peterhead380nm4-5 Tage

PeterheadLerwick180nm

2 Tage

LerwickBergen

250nm

2-3 Tage

Bergen

Stavanger/Tanager

xxxnm

15-20 Tage StavangerThyboron170nm

2 Tage Thyboron

Holland

300nm

3-4 Tage

Start: Anfang Juni

Dauer: ca. 5-6 Wochen

späteste Rückkehr: 13.07.2007