

Segeltour Norwegen-Shetlands 2009

Vom 10. Mai bis 24. Juli 2009 habe ich mit meiner „Benoli“ – zum Teil mit Freunden – eine Segeltour nach Norwegen und zu den Shetlands unternommen.

Sonntag, 10. Mai 2009

Um 09:55 Uhr werden mein Segelclubkamerad Carlo Lübker und ich von unseren Frauen sowie von Hartmut Kauffmann und Uwe Jessen in Schleswig verabschiedet. Das Wetter ist schön. Der Wind weht mit 3 Windstärken aus West. Bis Arnis haben wir den Spinnaker oben. Spätabends machen wir bei NNW 4 – 5 in Marstal fest. Wir wünschen uns, dass auch die nächsten Tage so schönes Segeln bringen werden.

Montag, 11. Mai 2009

Wir legen früh ab und laufen Vollzeug an Rudköbing vorbei in den Langeland - Belt. Leider schläft der Wind bald ein, sodass wir kurz hinter der Große – Belt - Brücke die Maschine zu Hilfe nehmen müssen. Es ist heiter, aber kalt. Abends machen wir in Reersoe fest, einem Hafen an der Westseite Seelands, in dem weder Carlo noch ich bisher gewesen sind. Reersoe hat einen schönen Hafen, aber um diese Jahreszeit ist er ziemlich tot. Die folgende Nacht wird sehr kalt.

Dienstag, 12. Mai 2009

Wir legen morgens ab. Immer noch ist es sehr kalt. Hoch am Wind laufen wir nach Öer.

Als wir am **Mittwoch, den 13. Mai**, morgens durch die Schleuse gehen, liegen auf der Sandbank westlich der Ausfahrt zwei Seehunde, die sich nicht stören lassen, auch als wir maximal 7 – 8 Meter an ihnen vorbeifahren. Ab Hjelm haben wir NNO 2 – 3, d. h. den Wind genau von vorne. Halb segelnd, halb motorend laufen wir schon um 13:00 Uhr Grenå an.

Am **Donnerstag, 14. Mai**, ist das Wetter schlecht, als wir morgens ablegen. Wir haben NNW 1 – 2 und müssen motoren. Vormittags fängt es an zu regnen. Allerdings dreht der Wind auf Nordost, sodass wir Segel setzen können. Der Wind bleibt in den nächsten Stunden sehr wechselhaft. Schließlich erreicht er 6 – 7 Windstärken, sodass wir mit 2 Reffs segeln. Zum Glück haben wir ständig einen Knoten Schiebeström. Am frühen Abend machen wir in Frederikshavn fest.

Freitag, 15. Mai 2009, haben wir strahlenden Sonnenschein. Um 09:30 Uhr legen wir bei ONO 4 ab. Wir tragen Groß und Fock. Schon kurz nach Mittag machen wir in Skagen fest. Das Hafengeld beträgt stolze 160 DK. Außer uns sind nur einige Schweden im Hafen.

Am **Sonnabend, 16. Mai**, telefonieren wir morgens mit dem mit mir befreundeten Meteorologen und Segler Jürgen Schaefer. Danach ist alles klar für die Überquerung des Skagerraks. Mittags passieren wir bei NO 3 die Tonne Skagensrev. Bis in den frühen Nachmittag hinein scheint die Sonne, dann kommt aus Südwesten auf breiter Front eine geschlossene Wolkendecke auf. Von 16:00 Uhr bis 22:00 Uhr müssen wir leider motoren, weil der Wind zu schwach geworden ist

Am **Sonntag, 17. Mai**, um 00:45 Uhr machen wir schließlich in Lillesand fest.

Nachdem wir ausgeschlafen haben, legen wir erst kurz vor Mittag ab Richtung Kristiansand. Es geht durch das enge Fahrwasser „Blindleia“. Es bläst kräftig mit 5 – 6 Beaufort aus Ost. Immerhin ist es trocken. Weil es so gut voran geht, beschließen wir, an Kristiansand vorbei und nach Mandal zu laufen. Ab Kristiansand haben wir ONO 7, teilweise 8. Es beginnt zu regnen und es ist saukalt. Abends machen wir in Mandal fest. Wir sind völlig durchgefroren und nass. Nachdem die Heizung eine Stunde gelaufen ist und wir ein Bauernfrühstück vertilgt haben, geht es uns wesentlich besser.

Am **Montag, 18. Mai**, bleiben wir in Mandal liegen. Der Wetterbericht sagt SO 6 -7, Gewitter und Regen voraus. Das ist uns zu ungemütlich für die Umrundung von Kap Lindesnes.

Am **Dienstag, 19. Mai**, ist es wesentlich flauer. Wir legen morgens bei SSO 2 und bedecktem Himmel ab. Wir laufen unter Segel und Maschine. Draußen steht eine Dünung von 2 m aus Südwest. Die Sicht ist miserabel.

Mittags passieren wir bei Süd 1 – 2 Kap Lindesnes. Kurz danach erhalte ich einen Anruf von meiner Frau, die mir mitteilt, dass meine Mutter gestorben ist. Es ist klar, dass ich so schnell wie möglich nach Hause muss. Von unterwegs können wir für den übernächsten Tag zwei Plätze auf der Fähre von Kristiansand nach Hirtshals buchen. Der nächste vernünftige Hafen, von dem wir nach Kristiansand kommen können, ist Egersund. Dort machen wir um 20:15 Uhr fest.

Am **Mittwoch, 20. Mai**, unternehmen wir einen Ausflug mit dem Zug nach Stavanger. Wir besichtigen zunächst die Stadt und machen anschließend einen Ausflug mit dem Dampfer in den Lysefjord. Carlo ist von der Fjordlandschaft, insbesondere vom Prekestolen schwer begeistert. Auch ich bin, obwohl ich nun schon das zweite Mal hier bin, wieder beeindruckt.

Die Heimfahrt nach Schleswig am **Donnerstag, 21. Mai**, verläuft problemlos.

Am **Sonnabend, 30. Mai**, kommen Carlo und ich wieder per Auto, Fähre und Zug in Egersund an, Carlo allerdings nur, um seine Sachen zu packen und gleich wieder nach Hause zu fahren. Er kann aus familiären Gründen nicht weiter mitkommen.

Am **Sonntag, 31. Mai**, verabschiede ich mich von Carlo und lege schon um 06:30 Uhr ab. Es herrscht zunächst absolute Stille, später setzt sich eine leichte Brise aus Nordwest durch. Sie ist allerdings zum Segeln zu schwach, zumal ich ständig 1 – 1,5 Knoten Strom gegenan habe. Draußen ist eine wunderbar lange, flache Dünung aus Nordwest. Bis in den frühen Nachmittag bleibt es dabei. Ich motore vorbei an Jaerens Rev. Mittags sehe ich zum ersten Mal schneebedeckte Berge im Hintergrund. Ab mittags habe ich NW3, später NNW 4 – 5, sodass ich endlich segeln kann. Bis Haugesund ist es allerdings eine elende Kreuzerei, auch weil ich ständig 1 – 1,5 Knoten Strom gegenan habe. Um 21:45 Uhr mache ich in Haugesund fest.

Am **Montag, 1. Juni**, liegt das Gebiet Sletta vor mir, ein zum Atlantik offenes, gar nicht so langes Teilstück, in dem die Unterwasserformation des Bodens und Strömungen eine durchaus gefährliche See produzieren können. Die norwegischen Seeretter fahren deshalb in der Saison zwischen Haugesund und dem Bömlafjord, der später u. a. im Maurangerfjord endet, Eskorte. Zu dieser Jahreszeit ist der Eskortendienst allerdings noch nicht eingerichtet. Ich lege bei wolkenlosem Himmel um 07:30

Uhr ab. Der Wind weht leider genau von vorn aus Nord und das Fahrwasser ist zunächst etwas kompliziert, sodass ich den Motor nehme. Nach einer Stunde kommt auf gesamter Breite eine Nebelfront auf mich zu. Ich beschließe deshalb umzukehren. Leider kann ich nur die Hälfte des Rückweges mit Sicht zurücklegen. Danach hilft mir im Nebel Gott sei Dank der Kartenplotter in den Hafen zurück. Im Hafen liegt ein Kreuzer der norwegischen Seenotretter. Hier frage ich nach den Wetteraussichten. Da diese günstig sind und der Nebel im Hafen verschwunden ist, lege ich um 11:00 Uhr erneut ab. Der Wind weht nach wie vor mit 3 Windstärken aus Nord. Schon nach knapp 2 Stunden habe ich den Eingang des Bömlafjordes erreicht. Ich kann Segel setzen, abfallen und wunderbar mit halbem Wind segeln. Den ganzen Nachmittag scheint die Sonne. Die Gletscher im Hintergrund des Landes werden immer klarer und höher. Bei schließlich 5 – 6 Windstärken mache ich nachmittags in Leirvik fest.

Am **Dienstag, 2. Juni**, wache ich morgens nach einer lausekalten Nacht bei herrlichem Sonnenschein auf. Ich lege mit Groß und Fock bei NNW 5, also raumschots, Richtung Maurangerfjord ab. Der Wind nimmt im Laufe des Vormittags noch zu, sodass ich erst 1, später 2 Reffs ins Großsegel nehme. Die Landschaft ist einfach grandios. Immer sieht man schneebedeckte Berge im Hintergrund. Am Eingang des Maurangerfjords rechts stürzt ein riesiger Wasserfall herunter. Nur in Sunndal gibt es einen kleinen Hafen, der allerdings an einer klapprigen Brücke nur Platz für zwei, maximal drei Boote bietet. Ich mache direkt hinter einem Itzehoer Paar mit einer großen Malö fest. Wenige Meter neben mir kommt ein breiter Gletscherbach herunter. Von meinem Liegeplatz aus kann ich die Gletscherzunge Bondhusbreen sehen, Teil des Folgefonni-Gletschers, des drittgrößten Gletschers Norwegens. Der Liegeplatz ist geradezu unglaublich. Noch sympathischer wird er mir, als mir ein deutscher Angler einen großen Dorsch schenkt. Den Abend verbringe ich an Bord der Malö „Pingi“ bei Wolfgang Schütt und Maria Zander, zwei erfahrenen Lofotenfahrern.

Mittwoch, 3. Juni, mache ich mich auf den Weg zum Bondhusbreen. Hin- und Rückweg sollen vier Stunden dauern. Bei mir dauern sie allerdings sechs. Man geht zunächst lange Zeit an einem Gletscherbach entlang, der schließlich zu einem Gletschersee führt. Danach folgt ein sehr anstrengender Trampelpfad. Die Landschaft ist unglaublich, der Anblick der Gletscherzunge des Bondhusbreen überwältigend. Allerdings bin ich am Rande der Erschöpfung. Ich mache viele Pausen. Ich bin einfach zu alt und zu dick.

Als ich schließlich zum Boot zurückkehre, hat der Wind gedreht, zugenommen und steht genau in den kleinen Hafen hinein. Ich verlege deshalb mit der „Benoli“ auf die gegenüber liegende Seite des Maurangerfjordes nach Eikenes an eine Betonpier. Von dort beobachte ich zwei riesige schwarze Adler, die sich im Aufwind auf der Südseite des Maurangerfjordes auf über 800 m hinaufschrauben. Sie werden die ganze Zeit von ca. 10 Möwen verfolgt und attackiert. Abends ist es wieder sehr kalt, sodass ich mich schon um 22:00 Uhr in die Kojen begeben.

Als ich am **Donnerstag, 4. Juni**, aufwache, habe ich geschlafen wie ein Stein. Ich komme erst um 09:50 Uhr los. Wieder ist es lausekalt. Ich bin froh, dass ich eine dicke Jacke habe und mir eine Pudelmütze über den Kopf ziehen kann. Der Wind bläst zunächst mit 3 Windstärken aus Nordnordwest, sodass ich Vollzeug segeln kann. Das erste Mal habe ich auch den Strom mit, und zwar mit bis zu 1,5 Knoten.

Nach Durchquerung des Lukksundes nimmt der Wind zunächst auf 5, später auf 6 - 7 Windstärken zu. Auf meinem Weg nach Bergen habe ich den Wind genau von vorn. Mit der Kreuzfock und zwei Reffs im Großsegel komme ich aber gut voran.

Abends mache ich nach 46 Seemeilen in Kviturspollen, dem Hafen des Bergener Segelclubs, fest. Er liegt ein gutes Stück südlich von Bergen.

Freitag, 5. Juni, herrscht totale Flaute. Ich muss deshalb motoren. Am Himmel zeigt sich ein großer Halo, der nach meinen Erfahrungen meistens nichts Gutes verheißt. Den Strom habe ich wieder von vorne. Mittags mache ich in Bergen im Hafen Vagen fest, und zwar genau vor dem alten Hanseviertel. Bergen ist eine furchtbar laute, touristisch überlaufene Stadt. Alles ist sehr teuer. Allerdings ist die „Tyske Brygge“ eindrucksvoll.

Sonnabend, 6. Juni, lege ich morgens bei strahlendem Sonnenschein und 4 Windstärken aus Südwest ab. Ich erlebe traumhaftes Segeln, zudem noch mit Schiebeströmung, aber es ist nach wie vor kalt. Mein Ziel ist Hardbakke auf der Insel Sula. Ich komme dorthin durch den Fedjefjord und über die Sognesjøen. Die Einfahrt in den inneren Steinsund ist schwer auszumachen, auch die Einfahrt in den Hafen von Hardbakke erfordert äußerste Vorsicht. Ich mache schließlich dort um 18:00 Uhr fest. Im Hafen liegt außer mir nur ein merkwürdiges Segelboot unter englischer Flagge mit einem roten Dschunkensegel, das ich schon unterwegs ausgemacht hatte.

Am **Sonntag, 7. Juni**, ist es morgens bedeckt. Bei Nord 2, also Wind von vorne, lege ich unter Maschine ab. Unter Motor geht es auch noch östlich an der Insel Alden vorbei, die von den Norwegern „Norske Hesten“ genannt wird, also norwegisches Pferd. Mit viel Phantasie kann man sich die Insel mit Erhebungen von 416 m im Westen und 480 m im Osten als Pferderücken vorstellen. Ab Stavenes kann ich segeln, weil der Wind auf Nordwest gedreht und auf 2 – 3 Windstärken zugenommen hat. Am späten Nachmittag mache ich in Florö fest, einer Hafenstadt, die nichts Besonderes bietet. Allerdings ist der Dschunkensegler wieder da. Abends befasse ich mich mit der weiteren strategischen Planung. Es geht um die Frage, ob ich trotz der Verzögerung wegen des Todes meiner Mutter das Ziel Lofoten halten kann oder nicht. Ich telefoniere deshalb wieder mit Jürgen Schaefer. Nach diesem Telefonat ist klar, dass ich dieses Ziel aufgeben muss, denn nach seiner Voraussage soll ich zunächst 8 Tage strammen Wind aus Nordost und danach ebenso strammen Wind aus Südwest haben. Ich kann nicht zu den Lofoten und zurück kreuzen. Ich nehme mir deshalb vor, auf keinen Fall über Trondheim hinauszugehen, übrigens auch deshalb, weil Rüdiger Bredtmann vom 15. bis 26. Juni mitsegeln will und am 15. Juni mit dem Flugzeug in Alesund ankommt.

Montag, 8. Juni, lege ich früh ab. Es herrscht Totenflaute, am Himmel ist keine Wolke zu sehen. Ich habe den Eindruck, dass es etwas wärmer als in den letzten Tagen ist. Ich motore durch die „Frøysjøen“, den Hornelsfjord an dem 859 m hohen Berg Hornelen entlang und an Maloy vorbei bis zur Insel Silda, die als Ausgangspunkt für die Umquerung des berühmten Kaps „Statt“ (auch „Stattlandet“ genannt) empfohlen wird. Im Hafen von Silda bin ich zunächst einziges Schiff, bis die Dschunke wieder da ist, mit deren Eigner ich erstmalig ins Gespräch komme. Später kommt auch noch eine riesige, nagelneue Malö hinzu, die einem Arzt mit Vornamen Jon aus dem Oslofjord gehört, den ich unterwegs nach einem Wetterbericht gefragt hatte. Nach einem ausgiebigen Rundgang über die schöne Insel befasse ich mich mit Jon an des-

sen Laptop mit dem Wetter der nächsten Tage. Die Gewässer um Statt gehören zu den gefährlichsten Norwegens. Auch hier wird in der Saison Eskorte gefahren.

Am nächsten Morgen, **Dienstag, 9. Juni**, ist der Wetterbericht einigermaßen günstig. Die Dschunke hat schon um 06:00 Uhr abgelegt, ich lege um 07:30 Uhr ab, Jon folgt ca. 1 Stunde später. Der Wind ist sehr wechselhaft, übersteigt jedoch 5 Windstärken kaum. Leider regnet es die ganze Zeit. Nach Umrundung des Kaps hat mich Jon mit seiner Malö eingeholt, eine halbe Stunde später habe ich die Dschunke überholt. Um 16:30 Uhr mache ich in Alesund fest. Abends frage ich Jon und Edward, den Eigner der Dschunke, ob sie nicht mit mir bei mir an Bord ein Bauernfrühstück („Farmers Breakfast“) essen wollen. Beide kommen gerne. Es wird eine ausgesprochen lustige und feucht-fröhliche Nacht. 5 Flaschen Wein und 1 ½ Flaschen Whisky müssen daran glauben. Jon, wie gesagt ein Arzt aus dem Oslofjord, hat ein ¼ Jahr Auszeit genommen. Edward ist ein ehemaliger UNO-Mitarbeiter, der seinen Dienst frustriert quittiert hat. Unsere Unterhaltung umfasst eigentlich alles. Es geht von den – vermeintlichen – Vorteilen des Dschunkensegels bis zum 2. Weltkrieg. Edward erhält von uns den Spitznamen „Dschunkie“.

Mittwoch, 10. Juni, verabschiedeten wir uns morgens herzlich voneinander. Wir alle haben allerdings einen dicken Kopf. Ich lege erst mittags ab. Unterwegs treffe ich erneut Edward, der nach Bud will. Mein Ziel ist die Insel Ona. Dort mache ich nach einer Überfahrt bei Flaute und mäßigem Wetter am frühen Abend fest. Ona erweist sich an diesem und am nächsten Tag als schönste Insel, die ich bislang kenne. Hinzu kommt, dass ich von einem alten Hobbyfischer drei riesige Krebse geschenkt bekomme, als ich ihn frage, wo man so etwas kaufen kann. Er meint, kaufen könne ich nichts, aber er schenke mir die „Krabben“ gerne. Jon, den ich anrufe, verrät mir, dass diese großen Krebse ca. 15 Minuten in Salzwasser kochen müssen. Genau so werden die Krebse zubereitet und schmecken wunderbar.

Donnerstag, 11. Juni, ist Hafenliegetag. Nach dem Frühstück komme ich mit einem jungen Fischer ins Gespräch, der mit gewaltigen Fischen morgens hereingekommen ist. Unter ihnen befindet sich ein Heilbutt von über 1 Meter Länge und 15 kg Gewicht. Außerdem hat er Dorsch und Rochen gefangen. Ich kaufe ihm seinen kleinsten Dorsch (ca. 50 cm, 2 kg) für 50 Kronen = 6,30 € ab. Mittags gehe ich auf meinem Rundgang über die Insel in eine Töpferei, die sich im Keller des Leuchtturmwärterhauses befindet. Nachdem ich eine Kleinigkeit gekauft habe, komme ich mit der Töpferin ins Gespräch. Ich erzähle ihr von dem jungen Fischer, den ich morgens kennen gelernt hatte. Er ist ihr Sohn. Er ist Profifischer auf einem Schiff in der Barentssee.

Nachmittags treffe ich Sohn und Vater (den Leuchtturmwärter), als sie die Köder für die Fangleinen für die folgende Nacht fertig machen. Als ich den Sohn frage, ob er auf einem Trawler arbeitet, weist er dies empört zurück. Er sei auf einem „Longliner“. 1 Monat Arbeit auf dem Schiff und 1 Monat Urlaub wechseln sich ab. In seinem Urlaub ist er offenbar täglich mit seinem kleinen Aluminiumboot unterwegs, um zu fischen. Immerhin hat er in der letzten Nacht zwei bis drei Zentner Fisch gefangen, die er auf Ona und den benachbarten Inseln verkaufen will. Ich komme mit dem jungen Fischer und seinem Vater richtig ins Gespräch. Ich erfahre z.B., dass der Vater Freunde in Berlin hat. Es stellt sich heraus, dass er etwas Deutsch spricht. Von Vorbehalten gegen Deutsche habe ich bisher in Norwegen noch nichts gespürt. Abends beobachte ich Kämpfe von Möwen um Nistplätze in den Felsen, auf denen der große Leuchtturm steht. Es gibt drei Sorten von Möwen. Zunächst kleine mit

grauen Flügeln und schwarzen Flügelspitzen, dann große mit grauen Flügeln und noch größere Möwen mit oben schwarzen Flügeln. Beim Kampf um herumliegende Fischkadaver gibt es eine klare Hackordnung. Beste Flieger sind allerdings nicht die verschiedenen Möwen, sondern die Seeschwalben. Auf Ona nisten nur die kleinen Möwen. Die anderen haben ihre Nistplätze offenbar auf der Insel Runde. Dort muss ich wohl noch hin.

Freitag, 12. Juni, lege ich vormittags ab. Dreiviertel der Strecke nach Alesund laufe ich platt vor dem Laken, den Rest unter Motor. Es ist bedeckt und kalt. Als ich in Alesund nachmittags fest mache, regnet es unentwegt. Die Sprayhood leckt trotz Imprägnierung im letzten Winter. Das Päckchen, in dem ich als zweites Schiff von innen liege, wächst schließlich auf 9 Boote an. In der Nacht auf Sonnabend bekomme ich kaum Schlaf, weil ständig irgendwer über mein Schiff läuft, die meisten wie Elefanten.

Sonnabend, 13. Juni, kommt Rüdiger Bredtmann mit einem Taxi vom Flugplatz Alesund. Am Abend gibt es Ärger mit 2 betrunkenen Norwegern mit einem offenbar geliehenen Motorboot, das zwar mit einem Preisschild versehen ist, aber keinen Fender und nur eine Leine an Bord hat. Zweimal knallt dieses Boot gegen meines. Man verlangt von mir Leinen und Fender. Dies lehne ich ab. Daraufhin kommt einer der Norweger zu mir an Bord und trampelt auf dem Vorschiff herum, um mich zu provozieren. In der darauffolgenden Unterhaltung werde ich als „Hitler“ bezeichnet. Wir gehen diesem unangenehmen Streit aus dem Wege und verlegen an ein großes holländisches Segelboot. Dort fühlen wir uns wesentlich wohler.

Am **Sonntag, 14. Juni**, legen Rüdiger und ich Richtung Ona ab. Draußen stellt sich allerdings heraus, dass der Wind mit 5 – 6 Beaufort genau von dorthier bläst. Wir beschließen deshalb, nach Runde zu gehen. Runde gilt als das norwegische Vogelparadies. Kurz nach dem Anlegen im Hafen von Runde fahren wir mit einem ehemaligen Fischer mit seinem kleinen Motorboot zu einer Sightseeingtour los. Die ganze steile Südküste der 331 m hohen Insel ist voller Nistplätze unterschiedlichster Vögel. Wir werden auf 10 verschiedene Vögel aufmerksam gemacht, z.B. Basstölpel, Lummens, Papageientaucher, Raubmöwen, kleine Möwen, Pinguinvögel, Kormorane und Fisch- sowie Steinadler.

Am **Montag, 15. Juni**, legen wir ab Richtung Ona. Ich möchte Rüdiger unbedingt diese Insel zeigen. Wind und Wetter sind sehr wechselhaft. Nach ständigem Segel hoch und runter sowie Motor an und aus machen wir um 18:30 Uhr im Hafen von Ona fest. Insel und dunkler Osthimmel sind in der untergehenden Sonne wunderschön.

Am **Dienstag, 16. Juni**, legen wir erst mittags ab. Unser Ziel ist Molde im Storfjord, in den wir durch den Midsund gelangen. Die Landschaft auf der Südseite des Storfjords ist atemberaubend schön. Man sieht auf der gesamten Breite die schneebedeckten Romsdalsalpen. Sie erreichen die Höhe von 1.434 m. Wir beschließen, in Molde zu bleiben, das Land mit einem Auto zu erkunden und mieten über Rüdigers Arbeitgeber, die Firma Danfoss, einen Wagen in Andalsnes.

Dorthin gelangen wir am **Mittwoch, 17. Juni**, mit dem Bus. Von Andalsnes fahren wir über eine der berühmtesten Straßen Norwegens, den Trollstig, bis Geiranger. Neben der Passstraße liegt Schnee. Die Landschaft hier oben, aber auch in den baum- und

blumenbedeckten Tälern ist wunderbar. Überall stürzen glasklare Bäche herab. Unterwegs begegnen uns auf der Straße erst Kühe, danach Schafe, beide ohne Hirten. Alle Autofahrer wissen, dass die Tiere „Vorfahrt“ haben.

Abends sind wir um 20:15 Uhr wieder in Molde. Der Himmel ist jetzt bedeckt. Wir haben sehr viel Glück gehabt auf unserer Autotour.

Donnerstag, 18. Juni, legen wir bei West 1 - 2 am späten Morgen ab. Der Wind nimmt allerdings in kürzester Zeit auf über 6 Windstärken zu, sodass wir unser ursprüngliches Vorhaben, den Midfjord aufzukreuzen und nach Brattvag zu laufen, aufgeben. Stattdessen laufen wir durch den Julsund nach Norden Richtung Bud. In der Mitte des Julsundes müssen wir das Großsegel bergen und laufen nur mit der Genua 2 weiter. Teilweise nehmen wir auch diese weg, weil Böen von ca. 9 Beaufort einfallen. Am frühen Abend machen wir in Bud fest. Es handelt sich um eine schöne kleine Fischerstadt. Im 2. Weltkrieg befand sich im Ort ein deutsches Fort mit Kanonen, Flak und großem Scheinwerfer, das als Museum erhalten wird.

Am **Freitag, 19. Juni**, ist unser Ziel wieder Alesund. Zunächst segeln wir vor dem Wind bei Nordost 2 mit ausgebaumter Genua. Zum Schluss müssen wir allerdings motoren, weil der Wind zunächst einschläft, dann leicht aus Südwest, also von vorne weht. Am späten Nachmittag machen wir in Alesund fest. Im Hafen treffen wir nicht nur Ekkehard Kraas aus Selk, sondern auch meinen alten Freund „Dschunkie“. Er will abends ein Jazzfestival mit Modern Jazz besuchen, der nicht unserem Geschmack entspricht, sodass sich unsere Wege trennen.

Am **Sonnabend, 20. Juni**, legen wir um 10:00 Uhr ab. Ich habe Rüdiger für den Plan gewinnen können, mit mir ein Stück nach Süden zu segeln. Ich habe inzwischen die Idee, als Ersatz für die „ausgefallenen“ Lofoten zu den Shetlands zu segeln und möchte dafür zunächst zurück nach Bergen. Rüdiger ist mit dieser Route einverstanden, auch weil er auf diese Weise viel mehr von Norwegen zu sehen bekommt. Wir müssen zunächst motoren. Das Wetter ist wie oft zweigeteilt. Die Küste hängt unter Wolken, draußen auf dem Atlantik ist blauer Himmel. Das Wasser ist heute hell türkis. Ich hatte nicht für möglich gehalten, dass das Wasser im Nordatlantik so aussehen kann. Vor der Halbinsel Statt steht eine lange Dünung, der Wind weht mit 3 Windstärken aus West. Draußen sehen wir die Insel Svinoy liegen, die ich bisher nur aus den Stationsmeldungen des Seewetterberichts kannte. Wir umrunden Statt problemlos. Am frühen Abend machen wir wieder in Silda fest. Dort gibt es ein Wiedersehen mit „Pingi“ und seiner Besatzung, die ich zuvor in Sunndal getroffen hatte. Abends sind wir auf „Pingi“ eingeladen. Wir selbst haben kaum noch Getränkevorräte.

Sonntag, den 21. Juni, legen wir bei West 2 – 3 ab. Wieder führt der Weg an dem 859 m hohen Hornelen vorbei. Abends machen wir bei herrlichem Sonnenschein im Hafen von Florö fest.

Am **Montag, den 22. Juni**, legen wir erst kurz vor Mittag ab. Der Wind weht mit Süd bis Südwest 2 – 4 genau aus der Richtung, in die wir wollen. Wir motoren zunächst durch den Krakhelle-Sund. Dann machen wir in einem kleinen Hafen namens Djinga fest, flüchten jedoch bald wieder wegen des gewaltigen Schwells. Wir laufen weiter nach Eivindvik in einen dank schmaler Einfahrt sehr geschützten Hafen. Wir gehen in ein kleines Hotel und bestellen jeder ein kleines Bier, Rüdiger zudem eine Zigarre.

Wir dürfen schließlich dafür umgerechnet 24 € bezahlen. Etwas entschädigt werden wir durch das geringe Hafengeld von ca. 6 €.

Am **Dienstag, 23. Juni**, legen wir um morgens bei bedecktem Himmel ab. Es ist kaum Wind, sodass wir motoren müssen. Wir überqueren den Fensfjord, an dem sich mehrere große Raffinerien befinden. Auf der anderen Seite laufen wir durch ein Gebiet mit unendlich vielen kleinen Schären. Kurz nach Mittag machen wir an der Westseite einer kleinen Schäre namens Kyrkeholmen fest. Die Insel ist zauberhaft. Wir erleben einen ebenso wunderschönen Sonnenuntergang wie am

Mittwoch, 24. Juni, einen traumhaften Sonnenaufgang. Vormittags legen wir ab. Meistens müssen wir motoren, denn der Wind aus Nord erreicht kaum 2 Windstärken. Wir befinden uns in einem wirklich phantastischen Schärengebiet, das allerdings zum Teil wegen starker Strömungen (z. B. im Alverstraumen) nicht ungefährlich ist und eine intakte, einigermaßen starke Maschine erfordert. Um 15:00 Uhr legen wir schließlich in Bergen an, nachdem wir an dem Segelschulschiff „Statsrat Lehmkuhl“, der Megayacht von Abramovich und zwei großen Kreuzfahrtschiffen vorbeigelaufen sind. An Land ist ein noch größerer Touristenauftrieb als bei meinem ersten Aufenthalt in Bergen. Rüdiger und ich trennen uns in der Stadt. Er will die Stadt kennen lernen, ich begeben mich auf die Suche nach Seekarten der Shetlands. Diese Suche bleibt erfolglos. Ein Seekartenhändler sagt mir, dass er gerade alle Karten verkauft habe, weil vor zwei Tagen eine Segelregatta von Bergen nach Lerwick gestartet sei. Am späten Nachmittag legen Rüdiger und ich ab nach Kviturspollen zum Bergener Segelclub. Wir müssen den Hafen von Bergen verlassen, weil dort am nächsten Tag ein Oldtimertreffen ist.

Donnerstag, der 25. Juni, ist Hafentag. Rüdiger sieht sich noch einmal in Bergen um, ich mache das Schiff sauber und versuche, Diesel zu kaufen, was mir allerdings misslingt. Es ist an diesem Tag unwahrscheinlich heiß (über 30 °), sodass ich mein Sonnensegel aufspanne.

Freitag, den 26. Juni, bringe ich Rüdiger morgens zum Bus, der zum Flughafen fährt. Danach lege ich sofort ab. Schon um 10:30 Uhr bin ich auf der Insel Stora Kalsoy, wo ich im Hafen Bakkasund meinen Dieseltank voll mache. Um 11:00 Uhr lege ich ab Richtung Lerwick, Shetlands. Die Distanz dorthin beträgt 185 Seemeilen. Der Wetterbericht ist für die Überfahrt günstig. Es werden östliche Winde 2 – 4 angesagt. Möglicherweise soll es allerdings unterwegs etwas Nebel geben können. Davon bleibe ich jedoch verschont - im Gegenteil. Es herrscht eine geradezu unglaubliche Sicht. Als ich mich 30 Seemeilen von der Küste entfernt befinde, kann ich noch die Küstenlinie sehen – und nicht nur das. Dahinter ist ganz deutlich der große Gletscher Hardangervidda zu sehen. Dieser Gletscher ist 80 km von der Küstenlinie entfernt. Dies bedeutet, dass ich diesen Gletscher aus ca. 140 km Entfernung sehen kann. Ich habe eine solche Sicht bislang für unmöglich gehalten.

Weniger erfreulich als die Sicht ist der Wind, der mich bis abends im Stich lässt. Erst dann kommt etwas Wind aus Nord auf. Immerhin kann ich jetzt unter Vollzeug knapp 5 Knoten über Grund laufen. Nachts schläft der Wind allerdings wieder ein. Mein AIS-Gerät bewährt sich wieder einmal sehr. Mit seiner Hilfe kann ich den Bohrinselforsorger „Atlantic Explorer“ ausmachen und nach einem Wetterbericht fragen, weil ich keinen mehr herein bekomme.

Am nächsten Morgen stelle ich in meinem AIS-Gerät fest, dass sich der Versorger „Skandi Marstein“ auf Kollisionskurs befindet. Über Funk wird vereinbart, dass er um

mein Heck herumgeht. Am späten Vormittag kommen bei blauem Himmel 2 – 3 Windstärken aus Südost auf, die sich ab Mittag auf 4 – 5 Beaufort verstärken. Um 18:00 Uhr kommen die Shetlands in Sicht. Kurz danach fahre ich fast eine große hellbraune Robbe über den Haufen, die stur nach Westen blickt und einen gewaltigen Schrecken bekommt, als ich mit meinem Schiff auf maximal 6 – 7 m an sie herangekommen bin. Gegen Abend schläft der Wind ein, die Wellen tun dies nicht. Es gibt ein ziemliches Geschaukel. Bald befinde ich mich aber unter Land und kann bei ruhigem Wasser die vollkommen baum- und strauchlose Landschaft betrachten. Um 22:00 Uhr mache ich in Lerwick fest. Der Hafen ist proppevoll von den norwegischen Regattateilnehmern. Trotzdem finde ich einen einigermaßen passablen Platz und kann einen ersten Rundgang durch Lerwick machen. Die Stadt ist – gerade auch im Vergleich zu dem grünen und bunten Norwegen – trostlos. Man sieht nur grauen Stein mit grauen Dächern, davor zumeist verdrossen dreinblickende Menschen. Es gibt im Ort kaum Bäume und Sträucher, kaum Blumen in den Fenstern und Gärten. Es ist mir unverständlich, wie unterschiedlich Norwegen und die Shetlands sind, obwohl sie doch nur 185 Seemeilen auseinander und auf derselben geografischen Breite liegen.

Nachts herrscht in den Festzelten, die wegen der Regatta aufgestellt sind, ein furchtbarer Krach.

Auch am **Sonntag, den 28. Juni**, bekomme ich keine Ruhe. Denn den ganzen Tag spielen in den Festzelten wechselnde Kapellen. Immerhin kann ich den Tag für das Waschen und Trocknen von zwei Maschinen Wäsche nutzen.

Montag, den 29. Juni, wird zunächst getankt. Danach habe ich ein Mietauto, mit dem ich einen Großteil der Shetlands erkunden möchte. Mein Weg führt mich zunächst nach Sumburgh Head. Dies ist die Südspitze der Shetlands mit einem berühmten Leuchtturm und wiederum riesigen Vogelkolonien. Die Puffins (= Papageientaucher) sind sehr zutraulich. Bei meinem Blick in alle Richtungen stelle ich wiederum fest, dass die Shetlands nahezu vollkommen baumlos sind. Auch Sträucher gibt es kaum, Blumen ebenfalls nur ganz vereinzelt. Ich sehe nur einige Iris und Butterblumen. Im Süden ist im Dunst die Insel Fair Isle zu erkennen. Erfreulich ist später der Anblick einer Herde Shetland-Ponys mit zahlreichen Fohlen. Mein Weg führt mich auch an die Westseite der Hauptinsel der Shetlands. Ich stelle fest, dass Landschaft und Dörfer dort noch armseliger sind als im Osten. Viele Dächer sind eingefallen, die Fenster haben keine Farbe. Die Leute heizen überwiegend mit auf der Insel gestochenen Torf. Ich wundere mich darüber, wie es in der EU eine solche Armut geben kann und beschließe, dass ich die Shetlands kein weiteres Mal besuchen werde.

Am **Dienstag, 30. Juni**, mache ich zunächst einige Einkäufe. Das einzig Schöne, was man von dieser Inselgruppe mitbringen kann, sind Wollsachen. Ich erstehe diverse Mützen und Schals. Als ich um 11:00 Uhr ablege, ist es wieder windstill. Wieder muß ich motoren, kann die Segel nur zum Stützen benutzen. Mein Ziel ist wieder Bakkasund auf Stora Kalsoy. Ich kann die Shetlands noch aus 30 Seemeilen Entfernung gut sehen. Die schottische Küstenwache sagt zunächst leichte Winde aus Süd bis Südost, später umlaufenden Wind 2 – 4 Beaufort voraus.

Am **Mittwoch, 1. Juli**, passiere ich um 01:25 Uhr eine Gas-Plattform. Ich muss die ganze Nacht hindurch motoren. Gott sei Dank kann ich dank AIS und eingestellter Alarmfunktion etwas schlafen. Auch den ganzen Tag muss ich motoren. Erst ab

17:00 Uhr ist etwas Wind aus Nordnordwest, sodass ich die Segel hoch nehmen und den Motor ausstellen kann. Am frühen Abend begegnet mir ein schneeweißer Kreuzfahrer mit dem erstaunlichen Namen „Black Prince“, danach 3 weitere Kreuzfahrtschiffe. Kurz vor Erreichen der Küste werde ich von einem Patrouillenboot über Kanal 16 zur Kursänderung gezwungen, und zwar wegen bevorstehender militärischer Übungen. Tatsächlich werden kurz darauf in wenigen Seemeilen Entfernung mehrere Wasserbomben gezündet.

Als ich um 22:15 Uhr in Bakkasund längsseits festmachen will, ereignet sich ein ziemlich unangenehmer Unfall. Als ich mittschiffs mit Vor- und Achterleine außen auf der Aluminium-Fußleiste stehe, rutsche ich ab, wobei sich eine der Relingsstützen in meinen Brustkorb bohrt. Sehr wahrscheinlich habe ich mir dabei eine oder zwei Rippen gebrochen. Immerhin gelingt es mir, das Schiff trotz starker Schmerzen einigermaßen festzubinden.

In der Nacht auf **Donnerstag, 2. Juli**, habe ich Schmerzen wie noch nie in meinem Leben zuvor, und zwar trotz starker Schmerzmittel, die ich auf Anraten des Schleswiger Orthopäden und Seglers Dr. Andersen vorsorglich mitgenommen habe. Ich kann mich in der Koje weder umdrehen noch kann ich aufstehen. Als ich Letzteres schließlich gegen die Schmerzen tue, um weitere Schmerztabletten zu nehmen, werde ich beinahe ohnmächtig.

Am nächsten Morgen stellt sich heraus, dass sich auf dem Schiff vor mir ein deutscher Arzt aus NRW befindet, der seine große Faurby in Eckernförde liegen hat. Nach einer gründlichen Untersuchung – soweit diese ohne Röntgen möglich ist – meint er, meine Lunge sei unverletzt. Ich solle mir eine breite Binde besorgen, um die Brust zu fixieren, notfalls die Brust beim Husten oder Niesen festhalten. Ich müsse ganz einfach abwarten. Gott sei Dank hat er weitere starke Schmerzmittel an Bord, die er mir überlässt. Er meint, dass die starken Schmerzen noch 10 Tage und länger andauern könnten und ich frühestens in einigen Wochen wieder beschwerdefrei sei. Die nächsten Tage in Bakkasund sind schlimm. Ich habe trotz der Schmerzmittel erhebliche Schmerzen und kann mich kaum bewegen. Rührend kümmert sich ein Ehepaar von einem norwegischen Motorboot um mich. Sie versorgen mich mit Essen (Wassermelonen, Pfannkuchen usw.). Als sie schließlich losfahren müssen, revanchiere ich mich mit zwei Flaschen Wein und „Pflaume in Madeira“ von Aldi. Es wird ein ausgesprochen herzlicher Abschied. Von Abneigung gegen Deutsche habe ich nach wie vor in Norwegen noch nichts gespürt – im Gegenteil, wenn man von der Begegnung mit den besoffenen Motorbootfahrern in Alesund einmal absieht.

Erst am **Sonntag, 5. Juli**, traue ich mich weiterzufahren, allerdings auch nur unter Motor. Es ist mir nach wie vor unmöglich, ein Segel hochzuziehen oder dichtzuziehen. Um 11:30 Uhr lege ich bei totaler Flaute ab. Unterwegs Richtung Mosterhamn versuche ich einige Male, etwas zu angeln. Wie üblich misslingt mir dies. Als ich zwei norwegische Angler in einem kleinen Boot frage, ob ich ihnen etwas Fisch abkaufen kann, bekomme ich sofort welchen, darf ihn aber nicht bezahlen. Außerdem fragen sie mich noch „Do you need a beer to the fish?“

Am frühen Abend mache ich in Mosterhamn fest. Die große Faurby aus Eckernförde ist auch wieder da.

Montag, den 6. Juli, gehe ich erst vormittags los. Ich muss wieder motoren, denn es ist mir nach wie vor nicht möglich, Segel hochzuziehen oder zu bedienen.

Um 15:00 Uhr mache ich in Haugesund fest.

In der Nacht auf **Dienstag, den 7. Juli**, und auch am Tage selbst gewittert und regnet es. Gott sei Dank bekomme ich von einem anderen deutschen Arzt auf einem Nachbarboot neue Schmerztabletten. Es ist ziemlich trostlos. Meine Stimmung bessert sich allerdings, als ich mein Portemonnaie in der Hotelrezeption zurückbekomme, das ich morgens in der Dusche vergessen hatte. Der Hafen von Haugesund wird zum Teil von Hotels betrieben. Gegen Abend stelle ich fest, dass meine Schmerzen in der Brust inzwischen doch nachgelassen haben.

Mittwoch, den 8. Juli, bestelle ich ein Auto. Ich will damit meine Freunde Wolfgang Cloosters und Burkhard Pittelkow am kommenden Sonnabend am Flughafen abholen und danach mit ihnen eine Tour ins Landesinnere machen.

Am **Sonntag, 12. Juli**, unternehmen wir drei eine ausgedehnte Tour mit dem Auto, die uns bis Jondal führt. Jondal liegt am Hardangerfjord. Wir sehen wiederum zahlreiche Gletscher und Wasserfälle. Die Route, die uns ein Norweger vom Nachbarboot empfohlen hat, ist ebenso schön wie einsam. Oben in den Bergen könnten wir eine Schneeballschlacht machen.

Montag, den 13. Juli, legen wir vormittags Richtung Tananger ab. Zwar haben wir den Wind von vorn, jedoch wird die meiste Zeit gesegelt. Am frühen Abend machen wir in Tananger fest.

Auch am **Dienstag, 14. Juli**, kommen wir erst relativ spät los. Wir haben zunächst schönes Wetter und leichten Wind aus Süd. Dieser nimmt jedoch im Laufe des Tages stark zu. Zum Schluss haben wir bei Süd bis Südost 6, ausgesprochen kurzer See und ständigem Strom gegenan eine harte Kreuz hinter uns zu bringen. Mehrfach sind wir kurz davor, umzukehren, entscheiden uns aber schließlich doch dafür, durchzuhalten und machen abends in Sirevag fest.

Noch härter wird die Kreuz am **Mittwoch, 15. Juli**. Als wir vormittags losgehen, ist der Himmel bedeckt. Der Wind bläst mit 6 – 7 Beaufort von vorne. Mit der Kreuzfock und zunächst einem, später zwei Reffs im Großsegel haben wir aber die richtigen Segel oben und kommen trotz widriger Umstände heil nach Egersund. Dort machen wir schon mittags fest.

Mehr Glück haben wir am **Donnerstag, den 16. Juli**. Wir gehen schon um 07:00 Uhr los und können bald danach Segel setzen. Der Wind weht aus West und nimmt zunächst auf 5 Beaufort zu. Unter Spinnaker runden wir schließlich Kap Lindesnes. Bei herrlichem Wetter laufen wir weiter an Mandal vorbei in einen kleinen Hafen namens Höllen. Dort bekommen wir den Liegeplatz eines Norwegers, der gerade Richtung Skagen ablegt. An diesem Tag haben wir immerhin 74 Seemeilen zurückgelegt.

Freitag, den 17. Juli, legen wir um 10:00 Uhr ab. Erst wird motort. Nach zwei Stunden können wir segeln. Es geht an Kristiansand vorbei. Vergeblich versuchen wir, einen Fisch zu angeln. Danach motoren wir bei schönem Wetter durch das sehr enge Fahrwasser „Blindleia“, das ich schon von der Hinfahrt mit Carlo kenne. Die Landschaft ist zauberhaft. Die Bebauung mit zahlreichen Ferienhäusern stört wenig. Am frühen Abend machen wir in Lillesand fest. Danach verschlechtert sich das Wetter.

Sonabend, den 18. Juli, regnet es den ganzen Tag. Der Wetterbericht sagt für Sonntag Süd 4, auf Südwest drehend, voraus. Abends gehen wir bei dem trüben

Wetter in ein Chinarestaurant, in dem wir recht gut und für norwegische Verhältnisse einigermaßen preiswert essen. Als wir das Restaurant am späten Abend verlassen, stellen wir fest, dass es aufgehört hat zu regnen und der Wind auf Südwest gedreht hat. Wir sehen uns kurz an und schon steht unser Entschluss fest: Wir legen ab Richtung Skagen. Um 22.15 Uhr verlassen wir den Schären Gürtel. Es weht zunächst mit 4 – 5, später mit 6 aus Südwest. Die See ist mit 2 – 3 m relativ hoch, vor allen Dingen aber steil. Nachts haben wir 1, später 2 Reffs im Großsegel und fahren dazu die Fock. Auf diese Weise haben wir eine schnelle und trotzdem vollkommen problemlose Überfahrt nach Skagen.

Sonntag, den 19. Juli, passieren wir um 16:00 Uhr Skagens Rev. Wir beschließen allerdings, nicht nach Skagen aufzukreuzen, sondern mit dem Westsüdwest weiter nach Süden nach Saeby zu laufen. Nach einem herrlichen Segeltag machen wir um 18:30 Uhr in Saeby fest.

Montag, 20. Juli, legen wir schon früh ab. Unser Ziel ist eigentlich Grenaa. Nachdem wir allerdings den Leuchtturm Laesö Rende passiert haben, hören wir eine Starkwindwarnung. Der Wind hat auch bereits auf Süd gedreht und auf 5 Beaufort zugenommen. Wir beenden deshalb die Kreuz bereits nachmittags in Hov.

Dienstag, den 21. Juli, legen wir ebenfalls früh ab. Wir tragen die Fock und ein Reff im Groß, später ein zweites. Der Wind nimmt auf West 6 – 7 zu. Die See ist in der flachen Aalborg-Bucht unangenehm. Es wird ein heißer Ritt bis Grenaa, bei dem wir zum Teil 7,5 Knoten laufen. Wir beschließen, die Verhältnisse auszunutzen und an Grenaa vorbeizulaufen. Hoch am Wind segeln wir unter Land Richtung Süden. Mit Vollzeug bei inzwischen nur noch West 4 laufen wir bei Langör hindurch Richtung Ballen. Dort machen wir um 21:30 Uhr fest. Wir haben an diesem Tag 90 Seemeilen zurückgelegt und sind dabei durchs Wasser einen Schnitt von 6,4 kn gelaufen, über Grund sogar von 6,9.

Mittwoch, 22. Juli, sind die Verhältnisse wesentlich ungünstiger. Der Wind weht schwach aus Süd, als wir morgens ablegen. Zum Teil regnet es. Wir laufen zum Teil unter Maschine, zum Teil unter Segeln an Aebelö vorbei in den kleinen Belt und machen um 20:30 Uhr in Aarösund fest. Dort werden wir herzlich von meinem Segelclubkameraden Hans Schult und Lebensgefährtin Ute begrüßt. Vor allem bekommen wir auf „Heti“ diverse Schnäpse, die es bei uns an Bord nach dieser langen Tour längst nicht mehr gibt.

Donnerstag, den 23. Juli, haben wir morgens starken Dauerregen. Trotzdem legen wir ab. Wegen Flaute müssen wir wieder motoren. Erst kurz vor der Alsenförde kommt etwas Wind aus Westsüdwest auf, sodass wir segeln können, jedenfalls bis Beginn des Alsensundes und dann später wieder ab Sonderburg. Ab Kalkgrund schläft der Wind allerdings wieder ein. Unter Motor machen wir schließlich am frühen Abend in Kappeln beim ASC fest.

Freitag, den 24. Juli, können wir bei Südwest 5 mit Kreuzfock und einem Reff im Großsegel wunderbar segeln. Auf der Großen Breite kommt Hartmut Kauffmann uns entgegen. Damit hatte ich insgeheim schon gerechnet. Zu allerletzt, zwischen Möweninsel und Schleisegelclub, erwischt uns noch ein schweres Gewitter. Wir sind deshalb bis auf die Haut nass, als wir schließlich um 15:00 Uhr festmachen. Wir werden von meiner Frau und von Burkhard's Frau Silvia nebst neuem Hund begrüßt.

Ergebnis:

1. Die „Benoli“ hat auf diesem verhinderten Törn zu den Lofoten insgesamt 2109 Seemeilen zurückgelegt. Knapp die Hälfte davon habe ich mich allein an Bord befunden.
2. Norwegen ist für mich das schönste Segelrevier überhaupt.
3. Die „Benoli“ hat sich wieder bewährt.
4. Wiederum habe ich festgestellt, dass Segeln in Gesellschaft wesentlich erfreulicher ist als das Alleinsegeln. Allerdings ist auch das Segeln unter Druck, bestimmte Häfen zu bestimmten Terminen zu erreichen, durchaus problematisch.
5. Zu den Shetlands muss ich nicht wieder, nach Norwegen möchte ich unbedingt noch einmal. Vor allem Mauranger- und Hardangerfjord haben es mir angetan.
6. Vor Juni sollte man wegen der Temperaturen nicht nach Norwegen aufbrechen.

Jürgen Hoßfeld