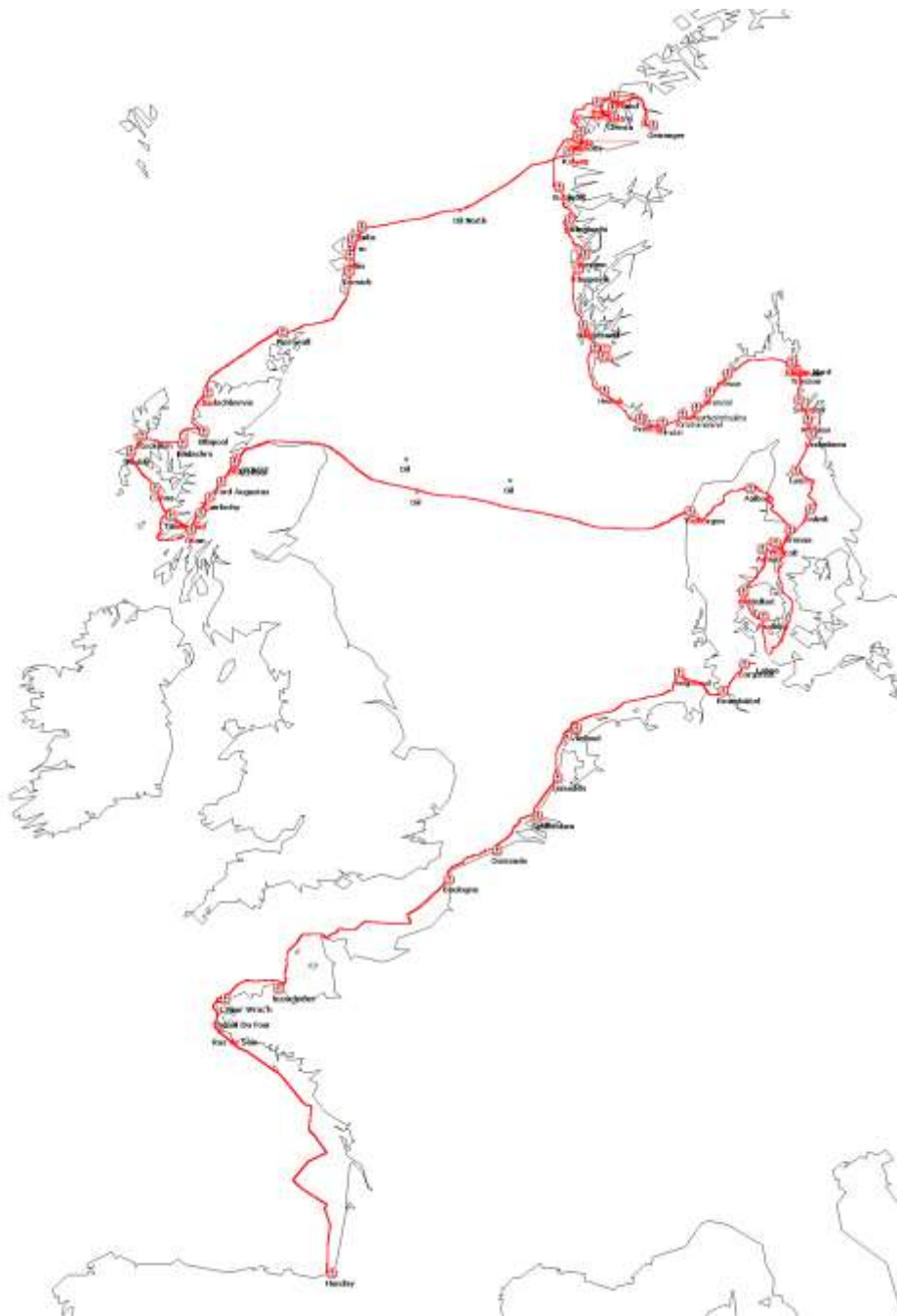


2014. Ein Segelabenteuer durch den Atlantik, die Nordsee und Ostsee.
9 Länder. 67 Etappen. 4358 Meilen. 891 Stunden. Einhand.

Fleur d'Océan



2014. Ein Segelabenteuer durch den Atlantik, die Nordsee und Ostsee. 9 Länder. 67 Etappen. 4358 Meilen. 891 Stunden. Einhand

4358 Meilen von Spanien in die Ostsee. 128 Tage war Skipper Dirk mit der „Fleur d’Océan“, einer Hanse 370 (11,25m, BJ 2007), unterwegs. Ablegen, Delphine, Sturm, Flaute, Puffins, Möwen, Schleusen, Regen, Sonne, Freude, Freunde, Stolz, lange Nächte, Nebel, Steine, enge Fahrwasser, Weite, Einsamkeit, Demut, Berge, Ankern, Buchten, Sandbänke, Ausflüge, Ankommen.

Die Idee ist Dekaden immer wieder aufgekommen, verworfen worden, gereift. Wurde aber nie umgesetzt. Zu wenig Zeit, anderes war wichtiger, kein Geld, bla,bla - die üblichen Ausreden. Dann in 2010 ist mein Entscheid für ein Sabatical (eine berufliche Auszeit) gefallen. Aus der Idee wurde ein Plan, die Route abgesteckt und Boote angeschaut, Bücher und Seekarten besorgt. Auch die notwendigen Segelscheine sollten noch erworben werden.

Dann, Ende März 2014 wurde die „Fleur d’Océan“ gekauft und zwei Wochen später in See gestochen. Am 15.08.2014 sind wir in Laboe angekommen. Dazwischen unzählige Erfahrungen und Erlebnisse.

Nach Norden sollte es gehen! Von Hendaye an der spanisch-französischen Grenze über die Biskaya, durch den Englischen Kanal, entlang der Nordseeküste zum Nord-Ostsee-Kanal, durch den Kleinen Belt weiter nach Norden und dann nach Schweden, über die Koster Inseln nach Norwegen, Bergen und in den Geiranger Fjord, über den Nordatlantik zu den Shetland Islands, Orkneys und den Hebrieden, durch die 29 Schleusen des Caledonian Canal zurück in die Nordsee, über die Nordsee, in den flachen Limfjord, durch den Großen Belt um dann nach 128 Tagen in der Kieler Förde bei Laboe anzukommen.

Wann darf ich wieder los?

Contents

Vorbereitungen	5	Kein Regen! - May 9, 2014	23
Hanse 370 – Hendaye, France - July 7, 2012	5	Faaborg - May 12, 2014	23
Fleur d’Océan – 1-2-3 meins! - February 25, 2014.....	6	Middelfart - May 12, 2014	23
Los geht’s -March 29, 2014	6	Auf dem Weg nach IKEA – äh, Schweden - May 18, 2014	23
In Hendaye angekommen! April 3, 2014.....	7	Hallo Schweden - May 20, 2014	26
Die ersten Tage - April 6, 2014	7	Marstrand - May 22, 2014	26
Erster Schlag - April 8, 2014	7	Smögen - May 25, 2014	26
Jetzt geht’s bald los - April 10, 2014.....	8	Koster & Trossoe Nature Reserve - May 25, 2014.....	28
Frankreich, Englischer Kanal, Belgien, Niederlande, Deutschland.....	10	Norwegen	29
Biskaya - April 13, 2014	10	Um’s Eck! - June 3, 2014	29
Kurz vor Brest - April 14, 2014.....	10	Rogaland Stavanger - June 6, 2014.....	32
Raz de Sein & Chenal du Four - April 15, 2014.....	10	Preikestolen 604m Gravity - June 8, 2014	33
Unterstützung von Daheim - April 16, 2014.....	11	Hagel bei Haugesund - June 11, 2014.....	33
L’Aber Wrac’h - April 16, 2014	11	Sognefjord - June 14, 2014	35
Leben auf dem Boot - April 17, 2014.....	11	Bergen to Shetland? - June 16, 2014	35
Puhhh, dass war knapp - April 17, 2014.....	12	Måløy - June 19, 2014.....	36
Lezardrieux Pittoresk - April 19, 2014	13	Brurahornet (604m) - June 19, 2014	39
Nach Cherbourg? LeHavre? Dieppe? Boulogne! - April 23, 2014	14	Stadlandet - June 23, 2014	39
Boulogne nach Ijmuiden - April 28, 2014	15	Runde, die Vogelinsel - June 24, 2014	39
Vlieland - May 1, 2014.....	18	Alesund und Geiranger - June 27, 2014.....	40
Helgoland - May 4, 2014.....	19	Hochgebirge - June 30, 2014	43
NOK - May 8, 2014.....	20	Runde Zwei - July 2, 2014	43
Daenemark und Schweden	23	Bug nach Süden July 2, 2014.....	44
		Silda - July 6, 2014.....	44

Kalvaag - July 7, 2014	44
Shetland, Orkney, Hebrides, Scotland.....	46
Shetlands - July 10, 2014	46
Lerwick - July 13, 2014.....	48
Birds & Seals - July 17, 2014	50
Orkney - July 17, 2014	50
Schottland - July 20, 2014.....	51
Treat me (myself) like a (scottish) King - July 23, 2014	51
Nordsee, Limfjord, Grosser Belt	55
Bye Bye Scotland – Hello Continent! - August 7, 2014.....	55
4000 Meilen! - August 8, 2014	56
Flach, flacher – Limfjord - August 10, 2014.....	56
240 Meilen gegen den Wind - August 14, 2014	58
Ende - August 15, 2014.....	59
Hanse 370.....	61
Ausrüstung	62
Skipper.....	63
Resume	64

Vorbereitungen

Der Plan

Schon seit Jahrzehnten spukt der Traum der Freiheit durch meinen Kopf. Mit dem Wasser war ich schon immer verbunden. Als Kind einen Segelschein am Alt-Rhein gemacht, als Jugendlicher dann windsurfen gelernt. Auf dem Gardasee einen Dart Hawk F18 gesegelt. Später dann Kitesurfen. Mit Beruf und Arbeit wurde die Zeit knapper, der Traum aber ist im Kopf fest verankert.

Irgendwie musste ich ein Jahr Zeit bekommen. Monatelanges grübeln. Karriere und Sicherheit versus Freiheit und Abenteuer. Kündigen? Der Arbeitgeber bot die Möglichkeit eines Sabbatical. Quasi unbezahlter Urlaub. 30 Monate zu 80% Gehalt arbeiten und dann 6 Monate Urlaub genießen. Danach wieder normal weiter arbeiten. Im Oktober 2011 habe ich den Sabbatical Vertrag unterschrieben.

Vom segeln mit Yachten hatte ich erst mal keine Ahnung. Und auch nicht von den Segelrevieren und Segelrouten. Meine alten Segelscheine hatten auch keine Gültigkeit mehr. Über den Winter den SKS Schein gemacht, erste Seemeilen gesammelt. Touren in Kroatien, auf dem Mittelmeer. Mit eine Seascope 18 eine Woche in Dalmatien, alleine. Schnupern in die Welt des Einhand segelns.

Habe dann auch gelernt, dass meine Idee „Karibik“ schwierig wird. Mit Start im April würde ich dort genau in die Hurricane Season kommen. Also, alternativen suchen. Mittelmeer? Ostsee? Nach Norden? Im Mittelmeer ist es schön warm. Im Sommer wenig Wind. Ans Mittelmeer komme ich auch sonst öfter mal. Im Norden war ich noch nicht. Die Bilder und Geschichten sind toll. Also, der Norden soll es sein.

Im den nächsten Jahren noch SSS, Funkscheine, Pyroschein und sonstiges gemacht. Und immer auf der Suche nach einem Boot für die Reise. Nicht zu

klein, mit Stehhöhe unter Deck. Preislich im Rahmen. Einfach zu segeln. Sicher. Ausgestattet, so dass ich einfach los segeln kann.

Der April 2014 rückt näher. Die Tour ist im groben geplant. Karten sind bestellt. Motorrad verkauft und Wohnung vermietet. Jetzt noch das Boot klar machen.

Hanse 370 – Hendaye, France - Jan 7, 2014

„Jedzd pack ma’s!“ verkündet der Pilot, gibt Schub und los geht’s in Richtung Bilbao. Der Flieger ist verspätet, erst wegen des schlechten Wetters in München dann wegen Unwetter an der Atlantikküste.

Den kleinen Mietwagen, Astra Mii, peitsche ich in Sturm und Hagelschauern nach Norden, an die französische Grenze. Hendaye ist das Ziel. Dort die Hanse 370 anschauen – soweit das eben bei dem Wetter geht. Die Wellen krachen gegen die Kaimauer, Fontänen an Gischt werden in die Luft katapultiert. Der Regen kommt Waagerecht und mit großen Tropfen, vermischt mit der salzigen Gischt. Schon auf dem Weg vom Auto zum Boot bin ich komplett durchnässt. Frederique wartet schon. Schnell unter Deck. Schickes Boot. Ich schaue mir alles an. Dann noch einen ganz kurzen Blick auf’s Deck. Der Wind pfeift und es ist bitter kalt. Schnell zurück in’ Auto.

Weiter nach Arcancho. Dort wartet noch die Besichtigung der Oceanis 34 auf mich. Im Auto die Heizung volle Pulle an. Die Scheiben beschlagen, aber nach den zwei Stunden Fahrt sind die Klamotten warm und nur noch klamm. Es ist gerade noch hell. Der Eigner ist auch da. Vor 3 Jahren hat er das Boot gekauft um mit seiner Frau eine schöne Zeit in der Karibik zu verbringen, erzählt er. Er ist jetzt 71 und seine Frau hat Krebs. Das segeln gibt er nun auf, aber die Erinnerungen an seine sechsjährige Weltumsegelung sind da. Der Bootsname ist polynesisch und bedeutet übersetzt „Willkommen auf Maui“.

Ich übernachtete im Auto. Schlafsack habe ich dabei. Etwas gruselig. Hagelschauer prasseln auf’s Dach. Der Wind heult und schaukelt das Auto hin und her. Auf dem Boot müsste ich jetzt an Deck sein und Ausschau halten.

Vielleicht eine warme Suppe in der Thermoskanne, aber schlafen wäre schwierig, denke ich mir, bei dem ganzen Getöse da draußen. Ich schlafe dann doch irgendwann ein.

Der nächste Morgen ist freundlicher. Es windet noch etwas, aber das große Unwetter ist wohl durch. Heute will ich erst zu der größten Wanderdüne Europas, bevor ich mich wieder auf den Weg nach Bilbao mache. Die „Dune de Pilat“ ist über 100 Meter hoch, direkt an der Küste. Echt beeindruckend. Und einen guten Blick auf das „Bassin de Arcachon“ hat man auch. Der Sand ist fein, man versinkt bei jedem Schritt etwas. Fühlt sich an wie frischer Pulverschnee unter den Füßen. Auf dem Rückweg kommen mir dann auch ein paar Locals mit Ski und Schlitten entgegen.

Im Mii dann weiter, über Land zurück nach Bilbao. Das Wetter wird besser. In Hendaye mache ich noch einen kleinen Zwischenstopp. Hinter der Kaimauer und auf den Uferstraßen haben die Wellen Holz und Müll abgeladen. Eine Yacht wurde auch angespült. War wohl doch recht heftig, das Wetter. In Bilbao zeigt das Thermometer wieder knapp 20°C.

Fleur d'Océan – 1-2-3 meins! - February 25, 2014

Der Countdown läuft. Boot ist gekauft. Die „Fleur d'Océan“, eine Hanse 370 aus 2007. Das Boot liegt in Hendaye, Frankreich, Grenze nach Spanien an der Atlantik-Küste. Von dort geht's in Richtung

Boote habe ich mir einige angeschaut. In Spanien, selbst in Israel war ich gewesen. Warum die Hanse? Stehhöhe, Ausstattung. Aber auch viel Bauchgefühl.

Norden. Rechts um England, nach Schottland (Mai), den Orkneys, Shetlands (Juni), die Hebriden (Juli) und durch die Irische See zurück nach Frankreich. Dann entlang der französischen, spanischen und portugiesischen Küste nach Süden, durch die Straße von Gibraltar (August) und weiter nach Sizilien. Ziel ist dann Pisa (Oktober).

So ist zumindest der Plan. Gerne wäre ich auch über den Atlantik in die Südsee gefahren. Aber gerade ab Mai fängt die Hurrikan Saison. Also nach Norden. Sommer in Norwegen und Schottland, den Herbst im Mittelmeer. Hört sich doch gar nicht so schlecht an.

Für die Yachties,: „Fleur d'Océan“, MMSI / DSC: 211637140, Call Sign: DB736

Los geht's -March 29, 2014

So, geräumt und gepackt. Der Keller ist rappellvoll. Die Wohnung ist vermietet. Das Moped verkauft. Die Abwesenheitsmeldung ist aktiv.

Mit dem Beladen des kleinen Auto war's schon recht knapp, aber dank Beatrice Stapelkünsten hat dann doch noch alles rein gepasst. Heute in Bruchsal angekommen. Die erste Etappe der Reise ist geschafft. Montag geht's dann weiter nach Frankreich und am Dienstag ist Bootsübergabe.



In Hendaye angekommen! April 3, 2014

19 Stunden und 1400.2 km später – Angekommen! Pünktlich zum Sonnenaufgang am Strand in Hendaye. 16 °C und fast Windstille. Herrlich. Erschöpft. Kurz bei Frederique (dem Bootsdealer von Antipode) durchklingeln. Das Boot ist offen und ich kann schon mal “einziehen”.

Um 10:30 kam dann der Besitzer (der kein Wort Englisch spricht, aber sehr nett und geduldig ist). Ab 12:30 war dann Frederique da. Die beiden haben mir bis 18:00 Zeug auf dem Boot erklärt. Schalter hier, Hebel da. Halb auf Französisch, halb englisch. Mir brummt der Schädel und verstanden habe ich wohl auch nur die Hälfte.

Die erste Nacht auf dem Boot. Ungewohnt die Geräusche. Die Taue knarzen. Der Wind pfeift durch die Takelage. Heute Nacht ist heftiger Sturm. Macht ganz schön Respekt. Noch ein Bierchen und das war's für heute.

Heute Morgen haben wir noch mal das Groß hoch gezogen und das ein und andere gecheckt. Dann war ich einkaufen ;-). Hatte nach IKEA gegoogelt und was gefunden. Bin dann 80 km in Richtung Bilbao gefahren. Habe festgestellt dass ich die Adresse falsch ins Navi eingegeben hatte und bin dann noch mal 50 km wilde Serpentinien durch die Pyrenäen geheizt. IKEA soll mitten in der Stadt liegen? Komisch. War dann leider kein IKEA sondern ein Restaurant Ikea. Nochmal googeln und noch mal 70 km bis kurz hinter Bilbao. IKEA gefunden! Dann wieder 120km zurück nach Hendaye. Habe fertig!

In Hendaye bin ich wohl auch schon bekannt, der irre Einhand-Segler der um England will. Die denken alle ich bin der Könner ;-). Meine neuen Segel sind verspätet. Ist denen sehr unangenehm (vielleicht lag's auch an meinem Unmut, den ich zum Besten gegeben habe). Die Segel werden wohl in Thailand hergestellt und sollten dann morgen in

den Flieger nach Germany. Montag dann weiter nach Frankreich. Mal schaun.

Umziehen ist anstrengend. Hier sieht's aus, als ob jemand eine Wagenladung Zeug ins Boot gekippt hat. Wo soll das ganze Zeug nur hin? Bin ich überausgerüstet? Wahrscheinlich!

Immer noch am Räumen und putzen. Immer hin sieht's schon wohnlicher aus jetzt und langsam lerne ich das Boot kennen. Heute Morgen Bodenbretter rausgebaut, Seeventile gesucht, Dann einkaufen. Essen habe ich wohl für ein bis zwei Wochen und Bier / Wein für einen Monat. Noch kurz beim Decathlon vorbei geschaut und eine Segelhose und ein Polo gekauft. Bin fix und all und gönne mir gerade noch ein Bierchen bevor ich in's Bett gehe.

Die ersten Tage - April 6, 2014

... bin ich nur am Boot einrichten. Ich glaube, ich bin über-ausgestattet ;-). So gewohnt ist die Umgebung auch noch nicht. Den Schädel und die Füße haue ich mir dauernd irgendwo an. Autsch.

Kurzer Ausflug entlang der Küste um das Auto in Biarritz zurück zu geben. Wilde, zerklüftete Küste und dazwischen immer wieder traumhafte Sandstrände. Surfer's Paradise. Heute, Sonntag, hatte es knapp 25°C. Spaziergang am Strand und einen Café an der Ecke. Ist das Leben nicht schön.

Der kleine, grüne Optimist hat den letzte Sturm nicht überstanden. Mein Boot ist grau, alles ist gut. Morgen will ich dann das erste mal segeln gehen.

Erster Schlag - April 8, 2014

Das erste Mal unter Segeln. Klasse! Bei 12kn Wind knapp über 8kn Fahrt.

Alles ordentlich verstaut? Seeventile zu? Luken dicht? Navi an? Motor an & Leinen los! Links, rechts und raus aus dem Hafen. Wir haben gerade Flut und es hat genug Wasser unter dem Kiel. Da kommt einer entgegen. Wie war das mit den Regeln. Wer muß wohin ausweichen. Mist. Alles vergessen. Egal, drauf halten, der wird schon ausweichen ;-)

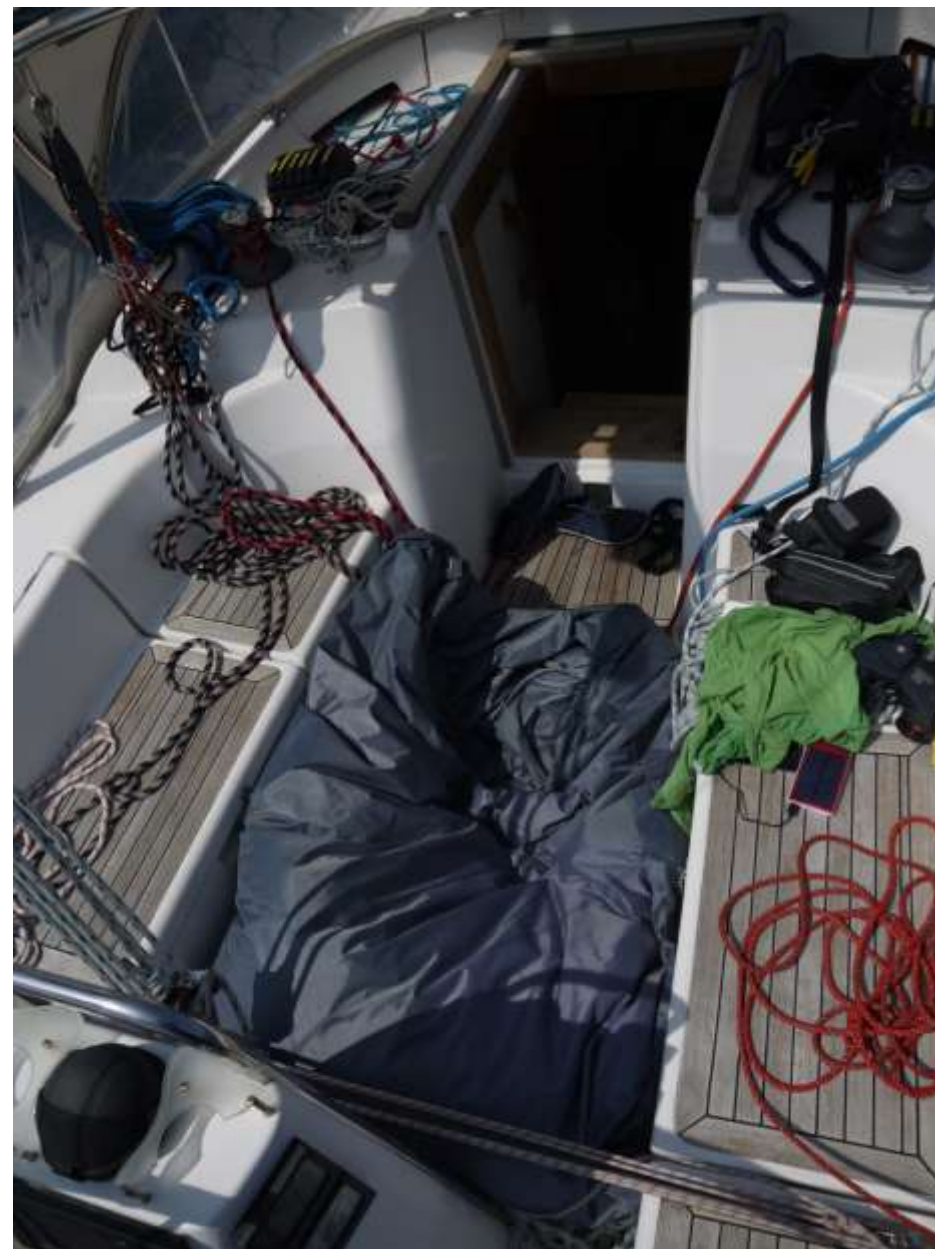
Das setzen des Groß war ganz schön anstrengend. Puh. 45qm sind doch ne Menge Zeug. In den Wind drehen, Autopilot einschalten, kurbeln. Noch 3m, noch 1m, noch 50cm. Uff. Kleinen Gang in der Winsch einlegen. Zurück ans Steuer. Autopilot aus. Nach Steuerbord. Schräglage und los geht's. Motor ausschalten. Fock setzen. Geschafft, die Fleur d'Océan segelt! Oh Mist, vergessen in der Aufregung die Fender rein zu holen. Die schleifen fett durchs Wasser. Hoffentlich sieht das keiner. Schnell vor sausen und die Dinger an Bord holen.

Jetzt geht's bald los - April 10, 2014

Im Moment warte ich noch auf mein EPIRB (Notfunkbarke), welche erst auf meine ID umprogrammiert werden muss. Dauert nun schon 8 Tage. Mein Funkgerät musste auch umprogrammiert werden, wurde aber leider nun anstatt zu mir nach Martinique geschickt. Habe gestern ein neues gekauft. Die Franzosen sind nicht meine besten Freunde ;-). Mutiere langsam zum Bordelektroniker (WLAN Router eingebaut und mit Bord Netz verbunden, Anker Fernbedienung eingebaut, AIS vernetzt, ...).

Am Vormittag auf der spanischen Seite Hendaye's gewesen. Hier wird Baskisch gesprochen. Ein Ciabatta nennt sich dann Txabatta. Schmeckt trotzdem. Am Nachmittag dann noch mal segeln gewesen, das Code Zero Segel testen. Hat gut funktioniert und die 80qm ziehen schon gut vorwärts.

Segelwetter ist gut, Planung ist gemacht. Morgen sollte ich dann in Richtung Amsterdam los kommen.





Frankreich, Englischer Kanal, Belgien, Niederlande, Deutschland

Biskaya - April 13, 2014

Seit 48 Stunden am Aufkreuzen gegen Nordwind. Zwei Nächte schon durchgesegelt. Gerade 12-18kn Wind. Es rumpelt und tut weh wenn die Fleur durch die Wellen bricht. Gestern hatte ich das CodeZero für ein paar Stunden gesetzt. Tümmeler sind neben dem Boot hergeschwommen. Anstrengend aber auch ein tolles Erlebnis, endlich unterwegs zu sein.

Kurz vor Brest - April 14, 2014

Gerade kurz Internet. Fast bin ich ums Eck. Bin nun schon 72 Stunden am Stück unterwegs. Kein einziges Mal guten Wind. Immer gegen an. 20kn Gegenwind, 8kn Fahrt – das pfeift und donnert wenn's durch die Wellen geht.

Um Brest wird's dann mit Strömung spannend. Da gibt es ein, zwei Durchfahrten, die nur zu bestimmten Zeiten machbar sind. Muß ich treffen. Wetter ist erst mal gut vorhergesagt, wenn auch der Wind immer noch aus der falschen Richtung kommt.

Raz de Sein & Chenal du Four - April 15, 2014

Das war eine aufregende Nacht. Uff. Musste durch zwei engere Kanäle. Im Dunkeln und bei ordentlichem Wind (hatte das dritte Reff drin!). Die Kanäle sind schwierig, da je nach Gezeiten ordentliche Strömung ist. In der Anfahrt zum ersten Kanal, dem [Raz de Sein](#), war ich super vorsichtig. Nur die Fock gesetzt. Motor laufen lassen. Alles

verstaut und bereit. Habe mich auf gewaltige Strömungen von 4-5 kn eingestellt. Hat sich dann nicht so schlimm angefühlt, obwohl es mit zackigen 9 Knoten über Grund ging, bei gerade mal 4kn Fahrt durchs Wasser. Also, da kann ich doch die Abkürzung nach rechts nehmen. Keine gute Idee.

Auf einmal meterhohe Wellen und Wirbel um mich. Die Gischt spritzt bis zur Mastspitze hoch. Im Strahl der Stirnlampe nur Gischt. Kack. Ruder wieder rum, das Groß im ersten Reff hoch damit Fahrt ins Boot kommt. Motor dazu. Und doch treibt mich die Strömung auf ein Wirrwar an Felsen zu. Schnell einen Blick in die Karte. Da gibt's einen Weg. Ein Versuch. Konzentration und ... durch. Juhuuuuuuu ! ich bin so froh. Endorphin und Adrenalin mischen sich.

Danach über die Bucht von Brest. Es kachelt wie Sau. Nach dem erlebten lässt mich der Wind erst mal kalt. Wir pflügen mit 9kn durch die Wellen, dass es nur so spritzt. 3 Uhr früh ist es jetzt. Vollmond. Der nächste Kanal liegt vor mir, [Chenal du Four – dem Kanal des Höllenofen](#) (Four ist Ofen). Tüftele mir diesmal eine genaue Route aus. Mit Wegpunkten und so. So eine Meile vor der Einfahrt, auf die ich nach wie vor mit den 9 Sachen drauf zu schieße, geht ein Alarm im Boot los. Hölle. Was jetzt. Ladegerät, Tiefenalarm, Treibstoff, ..., ein direkter Anruf auf dem Funkgerät wars. Das hatte ich in Hendaye neu gekauft und weiß nicht mal wie es funktioniert. Quickstart Guide raus. Acknowledge oder so soll ich drücken. Also Hörer runter, drücken, "This is Fleur d' Ocean. What can I do?" Eine nette Frau auf der anderen Seite fragt mich woher ich komme, wohin ich will, etc. Wird wohl für die Kanaldurchfahrt notiert.

Die Frage nach der Anzahl der Personen an Bord stellt sie gleich dreimal ;-). der Chenal du Four war harmlos im Vergleich zum Raz de Sein. Easy cruise ich unter Segeln von Wegpunkt zu Wegpunkt. Geschafft. Ich bin ums Eck und nun im Englischen Kanal. What a wonderful world.

Was jetzt. Ich fahre erst mal weiter. Es soll ja so Strömungen und so im Kanal geben. Nun, jetzt wo ich den Text schreibe fahre ich schon 2 Stunden vor einem Leuchtturm rum und komme keinen Millimeter weiter. der Blick in den Strömungsatlas klärt auf. Springflut (wenn Vollmond ist) und Ebbe, da fließt

alles in Richtung Atlantik. Dazu noch Wind aus Ost, also auch noch aufkreuzen. Das weiß ich nun, helfen tut das aber nicht wirklich weiter, muss wohl noch mal so 3 Stunden auf der Stelle fahren, bis sich die Strömung umdreht. dann geht es 6 Stunden weiter.

Infos: [Raz de Sein, Chenal du Four](#)



Unterstützung von Daheim - April 16, 2014

Ich finde Eure Kommentare echt super Klasse. Gestern war ich total fertig. Nach exakt 99 Stunden ohne Unterbrechung segeln, inklusive Flauten, langen Nächten, engen Passagen, Strömungen und im Englischen Kanal noch Wind über 30kn. Das hat mich total geplättet. Die Hände tun weh, der Rücken schmerzt.

Gestern habe ich in L'Aber Wrac'h and der französischen Kanalküste ein Pause eingelegt. Wenn ich dann beim Bierchen Eure Zeilen lese, dann freut und motiviert das echt!!!

Heute Nacht geht's weiter. Ab 02:00 geht die Strömung in die richtige Richtung und hoffentlich dann auch der Wind. Werde probieren über den Kanal nach England zu kommen. Dort sind die Gezeitenströme geringer, werde aber wohl wegen dem Wind dann erst mal bis zum 20.04. festsitzen.

L'Aber Wrac'h - April 16, 2014

99 Stunden gesegelt. Oder auch 4 Nächte, 395 nm, 5 Liter Kaffee, viele Kekse und einmal neue Batterien für die Stirnlampe, 2 mal totale Flaute und 1 mal über 30kn Wind. Jetzt Pause in L'Aber Wrac'h. Avec Baguette ;-)

Die Details der Seekarte kann man sich auf der Seite anschauen <http://www.navionics.com/de/webapp>. (Raz de Sein und Chenal du Four)

Leben auf dem Boot - April 17, 2014

So eine Segelreise ist etwas unberechenbar. Im Moment hänge ich an der Nordküste der Bretagne in Lezardrieux für die nächsten 2-3 Tage fest. Der Wind kommt aus der falschen Richtung, Ost, genau da wohin ich will. Gegen die Gezeitenströmung und gegen den Wind ist nicht anzugehen. Heute bin ich 15 Stunden mit Motor gefahren, um zumindest ein paar Meilen zu machen. dafür scheint zumindest die Sonne und ich sitze hier im T-Shirt.

Das mit der Strömung ist schon hart. Jetzt bei Vollmond, der Spring-Tide, setzt der Strom mit 2-3 Knoten. Wenn ich in die richtige Richtung fahre, geht's mit 5 Knoten durchs Wasser aber mit 7-8 Knoten über Grund. Leider im anderen Fall genau umgekehrt.

Der Tag teilt sich in 30 Minuten Abschnitte auf. Die Eieruhr gestellt und 30 min schlafen, essen, Mails checken oder navigieren. 30 min ist bei der Segelgeschwindigkeit ca. der Horizont entfernt. Also ungefähr soweit, wie

man mit dem Fernglas vorausschauen kann. Wenn da nichts zu sehen ist, dann wird da die nächste Zeit auch nichts zu sehen sein. Ein kleiner Zweifel bleibt aber bisher immer noch. So bin ich meist an Deck und beobachte die Umgebung. Das blödeste sind die kleinen, unbeleuchtet Kennzeichnungsbojen von Fischern. Die sieht man kaum am Tag und Nachts ist da auch nichts beleuchtet. Einmal habe ich so ein Drum schon getroffen. Hat ordentlich gescheppert, kaputt war nichts.

In der Biskaya bin ich dann noch in eine Klassen Wettfahrt der Mini Transat, Solo Sailor, gerauscht. Per Funk wurde ich dann auch gleich angemahnt: "Fleur d Ocean, Fleur d Ocean, Fleur d Ocean, ..." und dann was auf französisch, dass wohl meinte ich solle mich von dem Feld fern halten. Habe ein Wende gemacht und bin abgebogen. Weit waren die allerdings nie weg. Die ganze Nacht durch habe ich die Funksprüche mit verfolgt. Morgens um 01:00 hat der Wind stark zugelegt. Also raus und reffen. Kein Spaß. Nass vom Spray (die Fleur ging mit teilweise 9 kn gegen Wind und Welle) und kalt. An der nächsten Insel hatte ich dann alle wieder um mich. So ein Mist. Auf der ganzen Biskaya ist keiner unterwegs um die Jahreszeit und die machen genau ihre Regatta da wo ich lang will.

Viele kleinere Fischerboote die Küste entlang. Da wundert man sich, dass es noch Fische gibt. Hier kurz vor Brest sind aber die großen Dampfer am Gehen. Hochsee Fischkutter. Gigantisch. Wie Hochhäuser, wenn man einem mal nahe kommt. Das gute, die Profi Fischer haben AIS Ausrüstung. Ein Sender, der permanent die wichtigen Daten des Schiffs übermittelt (Geschwindigkeit, Kurs, ...). Das habe ich auch an Bord. Je nach Einstellung gibt es dann automatisch eine Warnung, wenn mir Boote zu nahe kommen oder auf Kollisionskurs sind. Leider haben aber gerade die kleineren Boote so was nicht – und die sieht man halt auch schlechter. Gerade bei Nacht.



Puhhh, dass war knapp - April 17, 2014

Wenn's nur so easy wäre. Heute den ganzen Tag Flaute und locker von 02:00 bis 15:00 mit Motor gefahren (muss ich morgen gleich mal Öl und so checken). Aber kurz vor Ende noch eine schwierige Situation. Ich will aus dem Kanal in Richtung Lezardrieux Hafen nach rechts abbiegen in die lange Einfahrt (Le Grand Canal). Die ganze Küste ist verseucht mit Felsen unter und über Wasser. Da muss man sehr exakt fahren. Auf jeden Fall habe ich das Groß oben und das Code Zero, also so mal 120 qm Tuch. Ging ja auch kein Wind den ganzen Tag.

Kaum biege ich aber in die enge Einfahrt nach Lezardrieux ab, hat es satte 17-19 Knoten. Die Fleur schmeißt es schiergar um. Ich will das Spi reffen, da verheddern und verklemmen sich die Seile am Furler. Ein Spi-Seil rutscht auch noch unters Boot. Motor traue ich mich da auch nicht an zu machen. Der Wind peitscht das 80qm Code Zero wie brutal umeinander. Ruhe bewahren. Erst mal das Groß dicht. Wir treiben zackig schon auf die nächsten Klippen zu. Noch 10 Minuten. Ich renne zum Bug, checken was los ist mit dem Furler (dem Aufwickler). Scheiße, verklemmt das Ding. Klatschnass bin ich von der

Gischt. Es ist kalt. Der Bug taucht tief in die Wellen und ich mitten drin. Das Code Zero knallt und kracht.

Was machen? Das Ding bekomme ich so nicht rein und es zieht mit Speed in Richtung Felsen. Die einzige Möglichkeit Druck raus zu nehmen, ist das Spi fallen zu lassen, also oben los zu machen.. Husch zurück in's Cockpit, Spi Fall auf, das Spi saust runter und fällt in Lee neben dem Boot ins Wasser. Am Bug ist es ja noch fest gemacht. Wieder vor rennen und die 80 qm nasses Segeltuch, das von der Fahrt noch mitgerissen wird, ins Boot ziehen. Ich gebe alles. Die Hände schmerzen und bluten. die Knie sind aufgescheuert. Immer weiter ziehen. Egal. Das Spi muss raus. Noch 5 Minuten zu den Felsen. 90% sind an Deck. Noch schnell die Seile los machen, die sich unter das Boot gezogen hatten. Zack zack. Alles noch grob den nassen Haufen Segeltuch am Bugkorb festbändseln. Zurück nach hinten. Motor an und volle Molle weg von den Klippen.

Boa. ich schwitze. Autopilot rein. Wieder nach vorne und das Gelump dürrt klarieren. 30 Minuten später ist wieder totale Flaut und ich lege in Lezardrieux, bei Dunkelheit, ein vorbildliches Anlegemanöver hin. Rückwärts einparken, Einhand. Das motiviert wieder, auch wenn der Kanal probiert mich fertig zu machen. Die Fleur ist schon ein starkes Boot. Aber das Bierchen schmeckt heute besonders gut!

Nachtrag: Den Furler hatte ich wohl falsch montiert. Habe das nun geändert. Jetzt funktioniert es wieder.

Lezardrieux Pittoresk - April 19, 2014

Windgeschützt und gemütlich. Lezardrieux ist ein kleines, pittoreskes Dorf. Heute bei Sonnenschein und T-Shirt Wetter konnte ich einen schönen Spaziergang machen. Eine Gegend, in der das Leben einen gemütlichen Gang geht. Kaum Autos. Ein paar Leute die nett grüßen "Bonjour Monsieur". Die nachfolgenden Sätze geben mir dann allerdings immer wieder Rätsel auf. Wobei hier in der Bretagne sehr viele englisch sprechen und deutlich aufgeschlossener als im Süden oder gar in Paris sind.

Die Gezeitenunterschiede sind gewaltige 8m-10m. Das gibt kuriose Bilder mit langen Pfosten die bei Ebbe aus dem Wasser stehen (daran schwimmt der Steg auf und ab) oder einem Schilderwald der bei Flut vollkommen sinnlos erscheint, aber die die Einfahrt zum Hafen über das Süll markiert.

Info: [LBretagne, Lézardrieux](#)



Nach Cherbourg? LeHavre? Dieppe? Boulogne! - April 23, 2014

Um 15:00 ging's in Lezardrieux los mit Ziel Cherbourg. Bei strömendem Regen. Leider hat der sich nicht mit Wind und Strömung abgestimmt. Egal, auch die Nachbarn packen's. Brrr. Die ersten 7 Meilen cruisen wir durch den kleinen Fjord hinaus auf den Atlantik. Malerisch. Stille, nur der Motor tuckert. Alles ist verwaschen in dem leichten Nebel. Kaum aus dem Fjord raus, ist es vorbei mit gemütlich. Kein Wind, dafür aber mächtig Wellen und Dünung. Die werden von den Felsen und dem Ufer reflektiert und es bilden sich ganz fiese Bewegungen. Es eiert und schaukelt, dass einem die Lust vergeht. Motor weiter auf und schnell Meer gewinnen. Es wird besser, Wind kommt auch langsam auf. Der verhangene Himmel und die tiefer stehende Sonne zaubern wundersame Lichter auf's Meer. Die Fleur zieht mit gesetztem Code Zero bei 10kn Wind mit 7 kn durchs Wasser. Ist das was!

Der Vollmond der letzten Woche ist nun nur noch halb voll. Die Wolken verdecken auch die wenigen Mondstrahlen. Ein leichter, feuchter Nebel kommt auf und es wird stockdunkel. Keine 10 Meter sieht man voraus. Gruselig. Der Wind geht auf 10-12 Knoten. 9 Knoten Fahrt. Es zischt und brummt. Ich mache mal lieber das Code Zero wieder runter. Mit Stirnlampe und bei Regen ist das eine kack Arbeit, nachts um 01:00.

So um 01:30 landet ein Vogel, eine Rauchschnalbe, auf dem Boot. Sieht erschöpft aus, der Kleine. Ist ja auch kalt und nass da draußen. Der Vogel verschanzt sich hinter der Sprayhood und kauert sich zusammen. Die Federn werden von jeder kleinen Böe aufgestellt. Ich lege mich mal wieder für 30 Minuten schlafen.

Um 02:45 hat der Wind wieder nachgelassen. Mist. Code Zero wieder hoch. Der Vogel lässt sich nicht aus der Ruhe bringen. So viel A A wie der schon gemacht hat, Ist wohl ein Kacka-Du, denke ich mir. Die Fleur bekommt wieder etwas Zug. Ich gehe wieder schlafen.

06:15, Alderney Leuchtturm bei Sonnenaufgang. Noch geht die Strömung in meine Richtung. In einer halben Stunde wird sich das ändern. Leider genau an einer Stelle, an der die Strömung bei den Kanalinseln sehr stark ist. In 3 Stunden wird mir der Strom mit 4 kn entgegenstehen. Hilft aber jetzt wo ich halt da bin, leider auch nichts, dass Wissen über die Strömungen. Segel dicht und weiter. Hoffentlich lässt der Wind nicht nach, sonst fahren wir rückwärts.

07:30, Alderney an Steuerbord. Jetzt noch 10 Meilen bis zum Cap de la Hague. Die Strömung nun voll entgegen. Mit 2-3 Knoten geht es über Grund. Der kleine Vogel hat sich hinter dem Steuerstand eine windgeschützte Stelle gesucht.

Als ich um 11:30 dann endlich am Cap de la Hague bin, ist der kleine Vogel gestorben. Altersschwäche? Erschöpfung? Ich hatte dem Kleinen Wasser und ein bisschen Müsli hingestellt, dass er aber nicht angerührt hatte. Sehr traurig. Er bekommt eine ordentliche Seebestattung und auf dass er in den Vogelhimmel kommt.

Kein Wind. Es ist früh am Tag. In Cherbourg will ich jetzt eigentlich noch nicht Halt machen. Der Wetterbericht ist so lala. Später Wind aus Südost der dann am nächsten Morgen auf Südwest gehen soll. Ich fahre mit Motor und lasse Cherbourg rechts liegen. Neues Ziel Le Havre. 5 Stunden später hat es zwar etwas Wind aber aus Nordwest. Damit komme ich weiter nach Nordosten. Neues Ziel Dieppe. Ein ganzes Stück weiter als Le Havre, aber was soll's.

Ein fantastischer Sonnenuntergang. Die Sonne versinkt im Meer, der Himmel färbt sich lila und meine Segel reflektieren dieses Farbenspiel. Ich bin beeindruckt.

Die Nacht über bin ich total müde. Es ist echt schwer so im Halbschlaf zu bleiben. Und bitter kalt ist es diese Nacht. Ich habe T-Shirt, Langen Pullover, Ski-Pullover und Segeljacke an. Lange Unterhosen. Die Füße mit zwei paar Socken in den Gummistiefeln. Und immer noch kalt. Viel Verkehr hat es auch hier draußen. Andauernd zeigt das AIS Kollisionskurse an. Einigen riesigen Containerschiffen bin ich schon ausgewichen. Die sind auf dem Weg von Le Havre oder Cherbourg zu den Verkehrswegen in die Nordsee oder nach

Süden. Wenn dann so ein Brocken in 1 km Entfernung mit 17 kn vorbei fährt, sieht das gar nicht so weit aus. Viele der kleineren Fischerboote haben leider kein AIS, da hilft nur immer wieder mit dem Fernglas den Horizont abzusuchen und nach Lichtern Ausschau zu halten.

Morgens um 3 oder 4 bin ich dann auch mal eingeschlafen. Sekundenschlaf oder so, der aber fast 2 Stunden gedauert hat. Die Fleur ist da mit Motor und 4-5 kn einfach weiter gefahren. Irgendwie bin ich dann mal aufgewacht. Schau erschreckt auf die Uhr, schieße raus ins Cockpit – und sehe gerade noch wie taghell erleuchtet ein riesiger Frachter wenige Metern an mir vorbei gefahren ist. Ich habe weder das AIS Warnsignal gehört noch sonst was. Puh. An was und wem bin ich wohl die letzten zwei Stunden alles vorbei gefahren?

Mit Tagesanbruch ist der Wind weg. Flaute. Da hilft nun auch nur mal wieder Motor. Bis Dieppe sind es 35 Meilen (7 Stunden Fahrt). Der Wetterbericht sagt am Nachmittag Wind aus Süd vorher. Wenn ich also schon den Tank leer segle, dann kann ich auch weiter nach Norden fahren und am Nachmittag noch den Wind nutzen. 70 Meilen bis Boulogne-sur-Mer, das neue Ziel.

Leider ist es nichts mit Wind. Kein Hauch, aber Sonne pur. Heiß. In Unterhose und T-Shirt sitze ich rum – sieht ja keiner. Stunde um Stunde geht es unter Motor weiter. Der Wind will nicht kommen. Noch 40 Meilen, noch 30 Meilen. Ah. Ein Windhauch. Hoch das Code Zero. Wir machen mit Motor und Segel 6 Knoten Fahrt. Die Strömung ist mit uns. nur noch 5 Stunden bis Boulogne. Um 23:00 müsste ich dort sein. Freue mich schon jetzt auf eine gemütliche Nacht.

10 Meilen vor dem Hafen bekomme ich dann einen Funkspruch. Wer ich bin, woher ich komme, ... – Kenne ich doch vom Chenal du Four. Ich werde aufgefordert auf Kanal 8 zu wechseln und auf Standby zu gehen. Das ist bestimmt der Hafen, denke ich. Auf einmal macht es draußen "blong". ich schau rauf. 8 Mann mit Knarren im Schlauchboot stürmen meine Fleur. Dahinter ein großes Militärschiff. Puls 200. Was habe ich angestellt?

Es ist der Zoll. Nett, aber bestimmt wird mein Boot durchsucht. Die machen mehr Luken und Deckel auf als ich bei der Übernahme. Einen langen Fragebogen füllen wir aus. Bootspapier, Pass, etc. Die Herren sind nett und

interessiert, als ich meine Geschichte von der Abfahrt in Hendaye bis hier erzähle. Ob ich denn ein erfahrener Seemann bin? 100 Stunden über die Biskaya. Boa. Was ein tolles Boot! Der eine Zöllner will nun auch so ein Sabbatical machen. Bilder darf ich leider erst machen als alles vorbei ist.

Dann endlich Boulogne-sur-Mer. Über VHF beim Hafen anmelden und um Einfahrtsgenehmigung anfragen. Passt. Noch durch einen kleinen Kanal, perfektes Anlegen und – ein Bierchen. Geschafft!

Morgen einen Tag Pause, dann weiter durch die Dover Strait und in Richtung Dunkerque.

Boulogne nach Ijmuiden - April 28, 2014

Im Morgendunst tauchen aus den Schwaden Fähren, Frachter und kleine Fischerboote auf. Hier ist was los. Hinter dem Cap Gris geht die Sonne auf. Am Horizont die "RazFaz", ein Kollege den ich in Boulogne getroffen hatte.

Kaum um's Cap Gris-Nez färbt sich das Wasser sandig braun. Wir sind in der Nordsee! Calais lasse ich um 09:30 rechts liegen. Kein Windhauch und spiegelglatte See. Eigentlich habe ich ein Segelboot gekauft, aber fahre nun doch schon wieder 3 Stunden mit Motor.

Da! Kräusel auf dem Wasser. Am Nachmittag kommt wieder etwas Wind auf. Super. Motor aus. Langsam geht's an Dunkerque vorbei. In den Nebelschwaden sehen die riesigen Kräne wie Aliens aus, die am Ufer auf Beute lauern.

Später frischt der Wind auf 15-20 Knoten auf und um 20:30 bin ich in Oostende. Pause.

25.04.; Es pisst wie Hölle. Kaum ein Lüftchen im Hafen. Eigentlich waren 10-15 Knoten aus Ost vorhergesagt. Ich fahr mal los (06:45). Kaum aus dem Hafen raus, kachelt es wie blöd und der Regen kommt waagerecht – aus Nord. Mist, da muss ich hin. Also wieder kreuzen.



Die Strömung wird aber erst um 09:00 in meine Richtung kippen. Ich kämpfe mich über 2 Stunden "den Berg hoch", um kaum Höhe zu gewinnen. Der Wind pfeift mit 25-30 Knoten. Zack. Wieder eine Gischt-Wolke die mich mit Seewasser überschüttet. Die Segel sind im zweiten Reff und doch knallen wir mit 7-8 Knoten durch die aufgewühlte Nordsee. Dazu sieht man bei dem Regen kaum was und Verkehr ohne Ende. Anstrengend ist das.

Frühstück hatte ich noch keins. Also runter und ein Müsli machen. Gerade als ich die Milch in den Müslibecher geschüttet hatte, wird die Fleur von einer großen Welle hochgerissen, fällt in das nächste Wellental und wird von der nächsten Welle voll ausgebremst. Ich und das Müsli sausen durch die Kajüte. Sapperlot. Alles voller Milch und Müsli. Kack.

Und das AIS gibt schon wieder Kollisionsalarm. Ich lass erst mal die Sauerei und schau raus. Boa, große Dampfer sind da. Der Verkehrsweg nach Zeebrugge. Da muß ich durch. Geduldig (Geduld bedeutet beim Segeln eine lange Zeit) warte ich auf eine Lücke. Noch 25 Minuten, dann scheint es zu gehen. Abfallen. Die Fleur gibt Gas. 8-9 Knoten hart am Wind. Krach. Große Welle. Nochmal Krach. Unten in der Kajüte höre ich es wieder scheppern. Ein Schrank ist aufgegangen und meine guten Klamotten freunden sich mit dem Müsli an. Zack. Krach. Jetzt hat sich auch noch der Müllbeutel losgerissen. What a mess! 30 Minuten später bin ich über den Verkehrsweg und zwischen den Frachtern durch. Jetzt noch über eine kleine Sandbank navigieren. Geschafft.

Und schon ist der Wind wieder weg. Die Zeit nutze ich um die Sauerei in der Kajüte weg zu machen. Wir dümpeln mit 2-3 Knoten dahin. Die Nordsee ist immer noch aufgewühlt. Wir schaukeln und schlingern vor uns hin. Erst mal einen Kaffee. Das klappte jetzt ohne verschütten ;-).

Es wird dunkel – um 18:30?! Schaumkronen am Horizont. Blitz. Donner. Shit. Ich fahre genau in ein Gewitter, bzw. das zieht auf mich zu. Schnell die Segel runter. Motor an. Zack, da geht's schon los. Windböen 30+ Knoten, fetter Regen waagrecht. Ich bin noch nicht so weit. Es scheppert überall. Runter. Schwerwetterklamotten an, Gummistiefel, Rettungsweste.

Grabbag bereit legen. Stirnlampe. Positionscheck. Wieder raus. Fett. Böen mit 40+. Die See tobt. Rechts von mir ist heller Himmel. 90° abbiegen. Jetzt stampft die Fleur mit voller Leistung genau gegen die steilen Windwellen. Blitze um mich herum. Habe ich einen Schiss. Der Mast gefällt diesen Blitzen doch bestimmt? Am Horizont noch zwei andere Segelboote die auch meine Richtung eingeschlagen haben. 45 Minuten später bin ich aus dem Wetter raus. Die See beruhigt sich. 5 km weiter hinter mir immer noch Blitz und Donner. Ich fahre langsam weiter. Die Knie sind weich. Segel setzen traue ich mich im Moment nicht.

War's das? Kommt noch was? Einer der anderen Segler fährt in meine Richtung. Kurze Unterhaltung. Holländer. Er ist alleine unterwegs und ihn hat das Wetter auch überrascht. „Wohin geht's?“ rufe ich rüber. „Abwarten wo das Wetter hinzieht“. Ihm hat das Spektakel die Fock gekostet. Die wurde ihm beim Bergen aus der Hand gerissen. Da hatte ich noch Glück. Nichts kaputt oder verloren. Der nächste Hafen ist Haringvliet, ca. 15 Meilen in Richtung Gewitter. Mit Motor tuckere ich dem Unwetter hinterher. Nicht zu schnell. Einholen will ich es auch nicht. 19:30 ist jetzt. Selbst wenn es gut läuft, dauert das gute 3 Stunde. Der Holländer ist mutiger und gibt Gas. Er will im Hellen ankommen. Ich traue mich noch nicht so richtig.

22:00. Der Himmel ist sternenklar. Die Lichter von Rotterdam zum greifen nahe. Hier muss ich nun in Richtung Haringvliet in den Zufahrtskanal abbiegen und mich 3-4 Meilen an Tonnen entlang hangeln. Das zieht sich bestimmt ne Stunde. Nach dem ersten Viertel kommt mir ein Segelboot (unter Segeln) entgegen. Hat sich das

Unwetter verzogen? Vielleicht kennen die sich aus? Eigentlich wollte ich ja heute noch mindestens an Hook van Holland vorbei. Den Kanal entlang dauert noch mindestens eine Stunde, da kann ich ja auch gemütlich weiter in Richtung Norden düsen und mir den Stress mit Schleuse bei Haringvliet und so schenken. Also, Ruder rum, und in Richtung Hook.

Kaum bin ich 45 Minuten gefahren, da wird es wieder dunkel. Von Rotterdam's Lichtern ist nichts mehr zu sehen. Der Wind pfeift wieder mit 20 Knoten. Kack. Kack. Kack. Ich habe keinen Nerv mehr. Rum und nach Haringvliet. Gut ist für heute. Um 23:55 bin ich an der Schleuse. Es gibt eine Wartepier. Alles voll. Hölle. Ich bin total platt, und das ist der erste Hafen an dem es keinen Platz gibt. Fuck. Ich drehe drei Kurven und lege mich an einen Fischkutter. Morgen ist Samstag und Feiertag, da werden die hoffentlich nicht um 01:00 zum Fischen raus fahren wollen. Egal. Und wenn, dann werden die mich schon wecken. Bierchen, und ab in's Koma.

26.04.: Strahlender Sonnenschein. Die wollen mich verarschen, die Holländer. Gestern so ein blöder Tag und heute leichter Wind aus Südost und Sonnenschein. Die Zweite, auf in Richtung Hook. Puls 200. Was ich gelesen habe macht mich nervös. Der Europort ist ein sehr großer Hafen. Viele Frachter (die Großen) fahren da rein und raus. Mit der, im Vergleich zu mir, 3-4 fachen Geschwindigkeit. Für kleine Boote gibt es extra einen Korridor zum queren des Verkehrswegs vor Rotterdam. An der Tonne "Cardinal 15 S West" melde ich mich über Funk bei „Maas Entrance“, an. Wer ich bin, wohin des Weges, etc. Dann geht's los. Den Autopiloten wie angewiesen auf 46° eingestellt (rechtwinklig zum Verkehrsweg) und Vollgas mit allen Segeln drauf los. Von links ein Frachter mit 17 Knoten, von rechts ein Schlepper mit 7 Knoten, dahinter noch was. Da passe ich durch. Hoffentlich bleibt der Wind so wie er ist. Wir surfen schon fast auf den Dünungswellen. 8,8 Knoten zeigt das Log der Fleur. 30 Minuten später sind wir auf der anderen Seite. Noch zwei Meilen, dann haben wir wieder freie Fahrt.

Um 18:30 laufe ich in den Hafen von IJmuiden ein. Der erste große Abschnitt der Reise ist geschafft. Amsterdam erreicht. Erst mal entspannen. Hier bekomme ich die neuen Segel. Boot aufräumen. Klar Schiff machen. 2-3 Tage werde ich hier bleiben.

Vlieland - May 1, 2014

29.04.2014:; Besuch an Bord. Die Eltern waren da. Sehr nett. Die Übernachtung an Bord im "Gästezimmer" hat gut funktioniert. 1000 Dank an Oli. Der hat die neuen Segel gebracht, mich zum Einkaufen

gefahren. Klasse! Hubert war auch da. "Klönen" bei einem Bierchen über alte Zeiten und Pläne für die Zukunft.

Zum Wechseln der Glühlampen in stromsparende LED, haben mich Dad und Oli den Mast hoch gezogen. 17m sind weit oben ;-)

Das Setzen der neuen Segel war Schwerstarbeit. Bei der Fock haben die Eltern und Oli mitgeholfen. Das Groß habe ich dann am nächsten Tag selbst drauf gemacht. Natürlich läuft alles super (genau wie ich

auch immer Wind von achtern habe). Genau als das alte Groß runter war und das neue zum Setzen bereit liegt, fängt es an zu schütten wie aus Kübeln. Kann ich auch nicht so liegen lassen. Also weiter mit Regenklamotten und klammen Fingern. Kein Spaß. Ein paar Blutflecken hat das Tuch jetzt auch schon.

30.04.2014:; Heute Vormittag von 06:00 bis 14:30 totaler Nebel und 5-8kn Wind aus West-Nord-West. War richtig unheimlich, wenn man nur 100 m weit sieht und auf dem AIS lauter Boote um einen sind.

Ab 15:00 dann Sonnenschein und zunehmend Wind bis heute Abend 15-17 Knoten. Bin mit 9 Sachen dahin gezischt. Langsam werde ich zum Seemann ;-). Auf dem Weg nach Vlieland bei 15kn Wind gegenan in der Kombüse gestanden und Bratkartoffeln mit Fisch gebraten. Hat geschmeckt. Um 21:30 dann bei Vlieland vor Anker gegangen.

Werde wohl kaum ein Auge zu bekommen. Liege da in einem Wattenmeer bei 1.x kn Strömung und 15 kn Wind und hoffe das der Anker hält. GPS immer im Blick. Felsen hat's keine, aber auf einer Sandbank will ich auch nicht stranden. Um 01:00 oder so ist Hochwasser, dann geht die Strömung anders rum. Dann muss ich wieder auf den Anker aufpassen.

01.04.2014:; Die Nacht gestern hat mich echt geplättet. Segeln ist easy dagegen. Bin Abends um 21:30 kurz nach Hochwasser angekommen. Viel Wasser um mich. Schöne Stelle gesucht. 1-2 kn Strom. Habe drei Anläufe gebraucht bis der Anker drin war. Leider ist die Kette nicht markiert, aber ich

denke so 20-30m habe ich raus gelassen – bei 7m Wassertiefe. Das müsste reichen. Ca. 2,3 m ist der Tidenunterschied. Morgen früh müssten dann also noch so 5m Wasser unter dem Boot sein. Habe dann ne Stunde das GPS beobachtet. Hat gehalten. Ankeralarm rein und eingeschlafen. Um 01:30 dann Ankeralarm. Drift in die andere Richtung, der Strom hat sich gedreht. Leider der Wind nicht. Nun drückt der Strom das Boot gegen den Wind, mal aber auch nicht. 15-20kn Wind haben auch so ein bisschen Kraft. Da sind wir dann rum gependelt. Hin und her. Bis 03:00 oder so habe ich wieder das GPS angeschaut. Anker scheint zu halten. Dann kurz eingeschlafen und um 06:00 ging es dann los.

Der erst Blick nach draußen zeigt nichts gutes. Es regnet und kachelt mit 20 Knoten. Uff. Zumindest geankert habe ich an der richtigen Stellen. Rechts und links sind nun bei Niedrigwasser die Sandbänke zu sehen. 20 m weiter rechts oder links oder weiter hinten, und ich könnte nun trockenen Fußes Vlieland erreichen.

Wind genau aus Ost. Stärke 4 und zunehmen, nach dem Wetterbericht. Mal wieder von vorne. (Borkum als nächstes Ziel). Habe den Plan gleich mal aufgegeben und will einfach nur nach Terschelling in den Hafen. Habe das leider auf der Karte nicht richtig angeschaut. Ein ewiger Weg. ca. 20 Meilen. Vor allem, weil ich dann, um auf die Nordsee zu kommen, dann eh wieder zurück nach Vlieland muß. Erst gings Vollgas gegen den Strom aus der Ankerbucht, dann mit dem Strom aber gegen den Wind, dann wieder gegen Strom. Schnautze voll. Nach 3/4 des Weges – zurück nach Vlieland. Und wieder gegen Wind oder und Strom. Um 10:45 mache ich dann in Vlieland im Hafen fest. Genug für heute.

Jetzt liege ich in Vlieland im Hafen. Hier ist wohl schon Saison oder so. Restlos voll, und viele Kinder. Es tauchen nun auch erstmals deutsche Boote auf. Morgen soll der Wind noch aus Nord-Ost kommen und erst gegen Abend nach Nord drehen. Ich denke ich

bleibe morgen noch hier. Ich bin heute so kraftlos. Es regnet, ist kalt und Wind aus Ost. Könnte es nicht mal einfach gehen?!



Helgoland - May 4, 2014

War das kalt gestern Nacht. Wegen dem Verkehr vor Cuxhaven und in der Deutschen Bucht konnte ich zudem kaum ein Auge zu machen. Dazu hat's gekachelt was das Zeug hält. Im Schlafsack eingemummelt, in den Sitzsack gekauert immer einen Blick auf die Segel, das GPS und den Verkehr um mich. Nur Lichter. Rot, grün, funkelnd, leuchtend und immer wieder als ob ein liegendes Hochhaus an einem vorbei schwimmt. Um 06:40 nach 25 Stunden in Helgoland eingelaufen – und erst mal schlafen gegangen.

In Vlieland um 05:30 aufgebrochen. Sonnenaufgang auf der Fahrt aus dem IJselemeer. Wind aus Nord mit 10 Knoten. Klasse, endlich mal was für mich. Gemütlich in Richtung Borkum, wenn's gut läuft auch etwas weiter. Ca. 10 Meilen vor der Küste verläuft die Schiffsverkehrsstraße zu den großen Häfen

in Ems, Jade, Weser und Elbe. An der habe ich mich in 1km Entfernung entlang gehandelt. Immer die Monster Frachter im Blick. Bei der Ems wurde es das erste mal spannend. Genau schauen, planen und dann flux die Verkehrsstraße der Ems queren. Es ist noch zeitig und ich lasse Borkum rechts liegen. Wäre noch eine gute Stunde in die Ems-Mündung, die kann ich auch in Richtung Norden fahren.

Stockdunkel ist es nun und Norderney's Lichter funkeln am Horizont. Gemütlich will ich dahin-cruisen und habe vor dem dunkel werden noch das zweite Reff eingebunden. Aber der Wind will anders. Aus den gemütlichen 10 Knoten sind 15 bis über 20 geworden. Wir rasen durch die Nacht, in tiefschwarzem Wasser dessen Gischt von meinen Postionslaternen rot und grün angestrahlt wird. Schlafen ist da nicht viel.

Und viel zu früh bin ich an der nächsten Herausforderung. Ems war im Vergleich zu Jade/ Weser Mündung ein Kinderspiel. Hier ist mal richtig was los. Die "Mila", ein großer Frachter kommt mit 12 Knoten daher, danach gleich noch ein Tanker und aus der Weser auch 2-3 große Kähne. Ich muss langsamer werden, brauche Zeit um einen Weg zu finden. Manövrieren geht nicht viel. Die Fock einrollen, das Groß auf. Aus 7-8 Knoten werden 5-6. Immer noch zackig, aber jetzt deutlich übersichtlicher. Wenn die "Mila" vorbei ist, ziehe ich durch. Erst durch die Schifffahrtstraße der Ems nach Westen und dann scharf links nach Norden durch die große Schifffahrtstraße nach Cuxhaven/ Elbe. 5 Meilen ist die breit und ein Frachter nach dem anderen. Der Wind peitscht uns quasi durch. Ich habe Schiss.

In Richtung Helgoland dann noch durch auf Reede liegende Schiffe durchzwängen. Uff. Jetzt geht's genau gegen die Wellen. Krach. Platsch. Peng. Ab und an sind richtig dicke Dinger dabei. Im Schein der Stirnlampe scheint die Fleur zum Erdmittelpunkt, um dann gleich wieder steil nach oben zum Himmel fahren zu wollen.

Um 06:40 dann Helgoland Hafen. Habe fertig – für heute.

NOK - May 8, 2014

In der Einfahrt zur Elbe überholt mich die ["Yang Ming – YM UNANIMITY"](#), [Daten:103000 Tonnen, 42,8 m breit, 14m Tiefgang, 25kn Speed, 8600 Container.](#) Per Funk angekündigt als "XXL Freighter – Direction Hamburg – Currently at Cuxhaven – Right of Way". Absolut beeindruckend.

Und rein in die Schleuse. Die Fender hängen tief, der Steg schaut gerade mal 10cm über die Wasseroberfläche. Ich docke hinter so einem holländischen [Plattbodenschiff](#) an. Gerade fest gemacht, da kommt lautstark das Kommando aus dem Lautsprecher "20m vor. Ein Bagger kommt noch mit". Also, Boot wieder los, nach vorne ziehen ... ratsch ... schrabbelt das Boot an einem Nagel vorbei. Mist, große Schramme. Ärgern lohnt nicht, hätte ich vorher aufpassen müssen. Ich mach's mir gemütlich. Kaffchen, Kekse. Die Nachbarn machen sich schon wieder an den Klampen zu schaffen. Ich warte auf das große Getöse der Wassermassen die da in die Schleuse kommen werden. Oder raus. Geht's nun hoch oder runter? Ich bin gespannt. Nichts passiert. Da geht das andere Tor schon auf. Das war's? Naja. Die ganze Aufregung für das bisschen Action. Ich nehme den letzten Schluck Kaffee und mache mich zum Ablegen bereit. Hui, die Leinen sind aber gespannt. Es ging wohl 20 cm abwärts. Wir sind bei Hochwasser in die Schleuse, dass ist die Erklärung!



Der Kanal selbst ist eher – hm – langweilig. Flach dahin. Ab und an ein Frachter oder anderer Segler. Der Motor tuckert vor sich hin. Vögel, Schwäne und ein Reh. Auf halbem Weg Pause in Rendsburg. Es regnet über Nacht. Gemütlich weiter um 09:00 nach Kiel. 5 Stunden Fahrt und da ist auch schon die Schleuse in die Kieler Förde.

Per Funk anfragen wie, wo und wann es rein geht. “Anlage wird neu mit Software versorgt. Keine Signale. Standby und auf weitere Anweisungen warten”. Wenig später werde ich mit 4 weiteren Booten in die neue Südschleuse beordert. Hinter drei mächtigen Frachtern finden wir ein Plätzchen. Hinter mir ein holländisches Paar das verzweifelt versucht anzulegen. Frau am Steuer. Der Mann wird mit schrillum Geschrei kommandiert. Der Alarm geht an, das hintere Tor fängt an sich zu schließen. Das verstärkt noch den Stress der Holländer. Ich mache die Fleur fest und eile zur Hilfe. Die Heckleine wird mir zu geworfen. Das Boot driftet weg und ich ziehe. Ein Schritt zurück ... trete in ein Loch und falle bis zur Hüfte in die Schleuse. Mehr Panik bei den Holländern. Ich muss lachen, innerlich. Wieder rauf auf den Steg und deren Boot fest gemacht. Mit quietschenden Schuhen steige ich auf die Fleur. Was ein Mist. Immerhin, heute ist die Schleuse umsonst. Die vordere Tür geht auf, der erste Frachter fährt aus. Wir bekommen Kommando gleich hinter dem Frachter raus zu fahren. Leinen los. Hinter mir höre ich wieder die schrille Frauenstimme. Ich gebe Gas, weg hier.

Noch 3 Meilen und ich bin in der Baltic Bay Marina. Ostsee! Klasse, hier im Restaurant hat man direkt Blick auf den Orts Anlegesteg. Die Nachbarn am Tisch diskutieren und kritisieren jedes Manöver. Die machen alles falsch und wir können selbstverständlich alles besser. Ich bin am Schmunzeln. Ich kann alles noch viel besser ;-)





Daenemark und Schweden

Kein Regen! - May 9, 2014

Juhu. Gerade hat es aufgehört zu regnen. Es windet zwar noch ordentlich und hat gerade mal 10°C, aber seit drei Tagen kein Regen. Klasse Licht und Stimmung, da musste ich gleich mal ein paar Bilder der Fleur machen.

So, nach dem ich nun in Laboe die letzte drei Tage jeden Abend beim Fisch essen war (im Hafen wird man faul), viel geschlafen und am Boot das ein oder andere gefixt habe, geht es nun morgen weiter in Richtung Norden nach Faaborg. 45 Meilen, ein Katzensprung im Vergleich zu den letzten Wochen.

Ab jetzt wird's einfacher und die Etappen kürzer. Nach Faaborg dann weiter durch den Kleinen Belt mit Ziel Skagen, 3-4 Etappen mit 40 bis 60 Meilen. Von Skagen dann rechts rüber nach Schweden und weiter nach Norden, mit Ziel Koster Inseln.

Und weiter ist der Plan noch nicht ;-). Erst mal die nächste Etappe nach Skagen und dann wieder nach Wind und Wetter schauen.

Faaborg - May 12, 2014

Nach Frankreich, Belgien, Niederlande, Helgoland und Deutschland nun in Dänemark angekommen. Seit Tagen regnet es, ist mit 10°C recht kalt und macht so gar keine Lust auf segeln. Aber Faaborg ist ein nettes kleines Fischerörtchen. Die Fleur habe ich im Handelshafen fest gemacht. Viele kleine Fischerboote. Ab und zu legt eine Fähre an. Das Ticket für die Übernachtung ziehe ich aus einem Automaten, der Strom kostet 5 Kronen extra und für das duschen sind noch mal 2 Kronen pro Minute fällig. Wasser kostet auch. Im Norden wird alles teurer. Dafür ist ein Bäcker um die Ecke und bei Lidl besorge ich noch ein paar Lebensmittel. Mann, ist das langweilig im Vergleich zu den Aktionen der letzten Wochen ;-)

Heute Abend gibt's Steak auf Süßkartoffel mit Pilzen. Zum Nachtisch Erdbeeren mit Sahne. Das Seglerleben ist hart!

Middelfart - May 12, 2014

Um 07:50 ging's los in Faaborg. Der Wetterbericht sagt guten Wind aus West voraus. Leider auch Wolken und Regen. Und genau so kommt's. Direkt auf die Regenwolke zu. Es wird dunkel, kühler, der Wind nimmt zu. Über 20 Knoten. Die Fleur hat Schräglage. Irgendwas rumpelt unter Deck. Dann der Regen in großen Tropfen. 17 Knoten Wind und der Regen prasselt auf dem Deck. Ich bin hinter der Sprayhood in Deckung und probiere irgendwas zu erkennen. Im Augenwinkel was dunkles im Wasser. Noch mal genau geschaut – ein Tümmeler, oder so, schaut rüber. Cool. Dem ist wohl auch zu nass. Ich geh unter Deck einen Kaffee machen.

Die Blumen hatte ich vergessen zu sichern, die sind direkt in die Toilette gefallen. Blöd. Das bedeutet wieder Arbeit heute Abend. Irgendwann bin ich dann durch die Regenwolke, der Himmel lockert sich auf. Ein Sonnenstrahl. Ach, ist das schön. Im Faeno Sund finde ich dann zum Anlegen eine Boje auf der Leeseite einer Insel. Blaue Fetzen am wolkenverhangenen Himmel. Vögel zwitschern am nahen Ufer. Friedlich.

Auf dem Weg nach IKEA – äh, Schweden - May 18, 2014

So, eine Weile her ist es seit dem letzten Eintrag. War irgendwie nicht so motiviert, dauernd unterwegs und es gab ne Menge zu sehen und erleben. Aber Stück für Stück.

Von Middelfart nach Aarhus

Von der Boje los gemacht und bei traumhaftem Segelwetter durch den "Kleinen Belt" gecruised. Die Sonne scheint, 10 Knoten Wind aus West. Herrlich. Aus dem Kanal raus nimmt der Wind etwas zu und dreht nach Süd

West, schiebt mich mit 7-8 Knoten Fahrt an der Küsten entlang nach Nord-Osten. In der Gegend trainiert auch das dänische Militär, so dass ich die ein oder andere Sperrzone umfahren muß. Es geht gut voran. Eigentlich will ich ja nicht nach Aarhus, aber dort könnte ich noch die Sonnenblende für den Foto bekommen. Kurzer Stop over und weiter nach Ebeltoft an eine Boje die ich mir auf der Seekarte ausgeschaut habe.

Auf der Höhe der Insel Samsö, bei Hov, ist der Kurs um ca. 20-30 Grad nach West zu ändern um nach Aarhus zu kommen. Durch ein schmales, ca. 10-15m breites Fahrwasser geht es zwischen Hov und einer Insel hindurch, mit Sandbänken gleich rechts und links des Fahrwassers. Knapp, aber ich will da durch segeln und nicht motoren. Kurz vor dem Fahrwasser mit der Kursänderung habe ich nun halben Wind (Wind aus 90° von der Seite), die Fleur legt sich auf die Seite. Huch, da sind ja nun knapp 20 Knoten Wind am gehen. Hölle. Hölle. Aufschießer gemacht, drittes Reff eingezogen. Nein, ich schalte den blöden Motor nicht ein. Die Sandbänke sind nahe, kein anderes Fahrzeug in Sicht. Kurs wieder aufnehmen und mit zackigen 7 Knoten Fahrt und bei über 20 Knoten Wind geht es in das enge Fahrwasser. Der Wind ist noch dazu, so knapp unter Land, sehr böig, so dass ich selbst am Steuer stehe. In einer Hand das I-Pad mit der Seekarte, in der anderen das Steuer und die Fleur in maximaler Fahrt. Bestimmt ein cooles Bild vom nahen Ufer. Grüne Tonne, Rote Tonne. Da geht's lang. 30 Minuten später raus aus dem Fahrwasser, wieder 10m Wasser unter dem Kiel und keine Hindernisse in Sicht.

Weiter nach Aarhus. Der Wind dreht schon wieder, so dass ich die letzten 5 Meilen aufkreuzen muß. Das kostet Zeit. Kurz nach 17:00 lege ich an. Schnell umziehen und in die Stadt. 1.5km sind das zu Fuß. Keine Hektik, die Läden haben bestimmt bis 19:00 offen. Pustekuchen. DK hat keine Sommerzeit, es ist keine Saison – alle Läden waren schon kurz vor 18:00 geschlossen. OK. Ich bin im Urlaub. Bleibe ich halt die Nacht und schaue morgen Früh noch mal. Zur Belohnung gab's einen exzellenten Burger im ["Cross Cafe & Restaurant"](#). Immer noch in Segelklamotten, fühle ich mich etwas deplatziert, aber hey, "Ich zahle, also bin ich", oder so.

Am nächsten Morgen um 09:00 in der Stadt gewesen. Alle Läden machen erst um 10:00 auf. Geduldig abwarten. Kleines Frühstück, Noch beim Supermarket etwas besorgt. Um 10:15 dann am ersten Fotoladen. Keine Sonnenblende. Zweiter und Dritter Fotoladen – keine Sonnenblende. Frustriert über die vergeudete Zeit wandere ich zurück zum Boot.

Um 12:30 lege ich dann ab und fahre über die Bucht zur Boje in der Nähe von Ebeltoft. Die letzten 5 Meilen bei kompletter Flaute und spiegelglatter See. Gemütlich fest gemacht. Entspannt. Abends dann Vollmond, der sich im Wasser spiegelt. Wegen solchen Bildern bin ich unterwegs!

Von Ebeltoft nach Anholt

Das Wetter ist etwas unbestimmt vorhergesagt. Wind aus West und zum Abend hin eher Flaute. Ich fahre los, entlang der Küste Jütlands in Richtung Anholt. Ich könnte notfalls in Grenaa in den Hafen, aber der Wind weht um 12:00 noch kräftig. Weiter geht's nach Anholt, am gigantischen [Offshore-Windpark](#) vorbei. 88 km², 111 Windräder mit 120m Rotordurchmesser. 4% des dänischen Stromverbrauchs wird hier produziert.

Als ob die Windräder jegliche Energie dem Wind entziehen, schwächte der Wind bis zur Flaute ab. Noch ein Regenschauer, wie soll es auch anders sein. Die letzten 10 Meilen nach Anholt mal wieder unter Motor.

Anholt überrascht dann. Statt einer flachen Sanddüne, hat die [Insel Anholt](#) tatsächlich einen Berg. Der Nordbjerg ist stattliche 39 Meter hoch. Und Anholt hat statistisch die meisten Sonnenstunden Dänemarks. Es scheint die Sonne und es hat über 20°C. Kurze Hose raus, T-Shirt und Flip-Flops. Das erste mal auf der Reise, dass ich kurze Hosen anhabe! Ich richte das Rad her und gehe auf Entdeckungstour. Sehr beschaulich alles. Vor der Saison ist nichts los. Im Sommer ist das wie auf Malle hier. Vor allem Schweden kommen wohl hier her. Kleine Sommerhäuschen am Weg. Ein Campingplatz. Weiter durch die Ortschaft Anholt und zur Pakhusbugten, einem langen Sandstrand am östlichen Ende der Insel. Abends noch auf den Nordbjerg und einen toller Sonnenuntergang erlebt.



Von Anholt nach Laeso

Gestern war super Wetter auf Anholt. Kurze Hose und T-Shirt. Klasse! Nicht's ist umsonst – ein wilder Ritt nach Laeso. Erst nett mit 10-12Knoten, wachsend auf knapp 20. Erstes Reff drin. Natürlich alles von vorne. So 10 Meilen vor Laeso wurde der Wind dann schwächer. Reff wieder raus, damit die Fleur auch die Wellen hoch kommt. Und 5 Meilen vor Laeso dann quasi null und Regen. Motor an. 2 Minuten gefahren, dann flappen die Segel so komisch. Ich schaue hoch auf den Windex – Rückenwind!? Gerade noch gegen an, jetzt Rückenwind. Da geht auch schon der Wind-Shift-Alarm los. Und dann kommt ganz dicke so 25 Knoten Wind von hinten links. Die Fleur steuert voll dagegen, Motor brummt. Kurs kann nicht gehalten werden. Piep Piep Piep geht der Alarm. Erst mal die Fock einrollen. Dann wird die Fleur fast auf die Seite gelegt. Innen scheppert wieder mal alles durcheinander. Autopilot auf Standby, Ruder rum und in den Wind. Das Groß fällt. Puh. Es schaukelt wie Sau, aber der Druck ist erst mal raus. Die Wellen kommen noch aus Nord, der Wind jetzt aus Süd. Alles sehr chaotisch. Autopilot wieder ein und in Richtung Hafen, um die Rusmandsbanke (gefährlich seicht). Erst mal Segel fixieren, Fender bereit, etc. Im Hafen wieder alles unter Kontrolle. Wollte was Essen gehen zur Belohnung, leider haben die heute alle schon um 20:00 zu. Schade. Dann halt so ein Bierchen.

Hallo Schweden - May 20, 2014

Von Laeso nach Schweden. Wohin genau? Mal schaun wie der Wind weht. Lust auf Gegenwind habe ich gerade gar keine ;-) Aber der Herr ist gändig und schickt 13 Knoten Wind aus Süd-Ost. Allerdings nur bis 12:00, dann ist Flaute und Abends Gewitter vorhergesagt. Um 07:00 sind die Leinen in Laeso los. Unter vollen Segeln nach Nord-Osten. 7-8 Knoten fahrt. Noch durch die Wasserstraße der Frachter, die nicht durch den NOK fahren, sondern um DK herum in die Ostsee. Auf einmal wird alles eng. Drei Schiffe die auf mich zuhalten. Mittlerweile an diesen Verkehr gewohnt, halte ich erst mal Kurs. Mal sehen was passiert. Das AIS zeigt an, einen fischenden Fischer (dem muß ich ausweichen), einen Tanker (dem will ich ausweichen) und ein Passagierschiff (der ist wohl mit feiern beschäftigt). Es geht sich dann alles aus und ich sehe mal wieder ein paar große Schiffe aus nächster Nähe ;-)

Dann "Land in Sicht". Der Leuchtturm "St. Poelsan". Ich bin in Schweden. IKEA. Hot-Dogs für 1 Euro. Ich bekomme Hunger. Die Marstrand Marina könnte ein Ziel sein. Auf dem Weg noch die Bucht in Ussholmen, Karlsh und Vaxh anschauen. In Schweden legt man an Heckankern und mit der Nase zum Fels an. So was habe ich noch nie gemacht und will das in einer ruhigen Bucht üben. Um 12:00 ist dann auch pünktlich der Wind weg. Mit Motor durch die Schären, an Robben und Vogelinseln vorbei zur ersten [Bucht Ussholmen](#).

Mit dem Fernglas schaue ich. Wo ist die Bucht. Immer näher komme ich. Da! Dass soll eine Bucht sein? Die Einfahrt 1-2 Schiffslängen breit und die Bucht vielleicht 3-5 Längen tief. Ganz, ganz langsam tuckere ich da rein. den Tiefenmesser im Augenwinkel. 17m, 15m, 4m, 3,5m. Stopp. Felsen rechts und links. Kein Windhauch. Mit dem Fernglas suche ich die Felsen nach den Haken ab. Gefunden. Aber wie jetzt fest machen? Langsam rückwärts wiedern raus. Im "freien" hole ich zum ersten mal das Beiboot raus. Aufpumpen und ... es schwimmt. Leinen klar machen. Mit dem Beiboot im Schlepp wieder langsam in die Bucht. In der Mitte aufstoppen, der Diesel tuckert im Leerlauf, die Möwen kreischen den Eindringling an. Mit dem Beiboot bringe ich die Leinen an Land, vertaue die Fleur quer über die "Bucht". Es wird wohl keiner mehr vorbei kommen. Diesel aus und die Stille genießen. Ein MaiTai auf Schweden und den Abschluß der Etappe "Ostee & Dänemark".

Marstrand - May 22, 2014

Die ersten Segelmeilen in den Schären von Schweden. Das ist wie Kroatien. Nur das Wasser ist kälter und dunkler, die Luft frischer. Am Morgen sind die Farben satt. Der Himmel leuchtet indigoblau. Wie Blumen, die bunten Häuschen am Ufer. Die Festung von [Marstrand](#) ist schon von weitem zu sehen.

Smögen - May 25, 2014

Bier für 7 Euro. Auf Helgoland habe ich da eine ganze Palette bekommen. Dafür schmecken die Fish&Chips hervorragend.



So ein schöner Tag. Sonne, zackiger Wind. Aber leider mal wieder ein echter Disaster- Day. Irgendwie hatte ich gestern Nacht schlecht geschlafen. Windig, Gewittrig, Regenschauer, Beim vorbereiten zum Anlegen bei Gullholmen ging ein Fender über Board ([Video dazu](#)). Dem hinter her gefahren und gerade noch erwischt, bevor er in den Schären verloren ging. Natürlich alles vor Publikum. Ok. Anlegen hat dann geklappt, auch gegen Wind und Strömung (ca. 1 Kn in dem Kanal). Ablegen war dann ein Drama. Gegen 20 kn Wind von der Seite, der das Boot auf den Pier drückt und dann noch Strömung von schräg vorne. Oh Mann. Taktik. Achterleine belegen, Gas geben, Ruder einschlagen. Boot sollte dann von der Pier weg drehen. War vielleicht 20cm weg vom Pier, dann Windböe und voll ran, an das Holz. Die Fender hat's nach oben raus gedrückt und jetzt ist ein langer Kratzer von fast ganz vorn bis hinten im Lack. So ein großer Mist. Beim zweiten Anlauf hat's dann geklappt.

Mit 20kn Wind ca. 12 Meilen nach [Smögen](#), dem nächsten Ort. Das Groß lasse ich drin, dafür das Code Zero. Keine Gute Idee, bzw. es ging ganz gut mit 7 – 8 Sachen dahin. Vor Smögen dann abfallen, dadurch Druck aus dem Segel, und das Code Zero einrollen. So der Plan. Leider hat sich das Code Zero verheddert und verdreht und eine Sanduhr hat sich gebildet. Oh je. In den Wind drehen, Motor volle Kraft voraus. Kaum ein Chance, der Wind greift in das Segel und drückt die Fleur einfach rum. Lasse das Code Zero neben dem Boot in's Wasser fallen. Hölle viel Arbeit das zu bergen. Jetzt erst mal ein großer Berg Segeltuch auf dem Vorschiff. Sieht Klasse aus und es wurden bestimmt viele Fotos gemacht. Grrrr. War nur froh, dass keine Leine in die Schraube gekommen ist, das hätte noch gefehlt.

Smögen ist ein netter Touri Ort. Im Sommer bestimmt die Hölle los. Viele Cafés, Bars, Restaurants. Leider noch Vorsaison und alles geschlossen. Dafür kostet der Hafen heute nix. Eigentlich wollte ich weiter fahren, bin aber im Kopf gerade so fertig, ich bleibe jetzt einfach.

Am Samstag war ich dann ne Runde um Smögen joggen. Tat gut die Bewegung. Über Stock und Stein, auf wilden Pfaden quer über eine der Schären. An den Felsen "genagelte" Stege. Klasse Ausblicke. Zum Baden geht

man hier an Badefelsen, was wo anders der Beach ist. Nichts anderes als eine Leiter oder Treppe in's Meer. Ab und an ist da sogar ein Sprungturm hin gebaut.

Koster & Trossoe Nature Reserve - May 25, 2014

In Smögen noch kurz getankt (nein, den Fischer habe ich nicht versenkt!), dann ging es los nach ... so weit es halt Spass macht heute.

Wind aus Süd-West, also fast genau von hinten. Freie Fahrt nach Nord. Leider hat der Wind aus Südwestlicher Richtung einen langen "fetch" (Angriffsfläche auf's Wasser) so dass sich vor den Schären eine gewaltige Dünung aufgebaut hat. Ein irres Geschaukel, das echt an die Nerven geht. (Und ich habe mir bei dem Geschaukel auch mächtig den Schädel am Baum angehauen. Dass hat gescheppert. Mir brummt immer noch der Kopf.) Also, rein in die Schären, geschützt vor den Wellen, leider aber auch vor dem Wind. Nur mit dem Groß und ohne Fock, mit guter Sicht nach vorne, immer sehr konzentriert am

Navigieren. Anstrengend. Es geht langsam voran, dafür gibt es viel zu sehen.

Abends mache ich dann bei der Insel Trossoe an einer Boje fest. Dinghi ins Wasser und ein kurzer Ausflug auf Trossoe. In der Abendsonne die Fleur an der Boje und ein grandioser Blick über die Schären.

Die (berühmten) [Koster Inseln](#) am nördlichen Ende West-Schwedens. Naturschutzgebiet mit sehr mildem Klima. Hier wachsen auch Orchideen, (obwohl ich keine gesehen habe). Dafür ein Schwan, Ziegentransport, Sonnenuntergang, Robben, Spatzen, Ein lohnendes Ziel, die Koster Inseln.



Norwegen

Um's Eck! - June 3, 2014

Mal wieder um's Eck! Vom Skagerrak geht es nun wieder in die Nordsee, um [Lindesnes](#) in Richtung Bergen.

Die letzten Tage hatte ich doch wenig Lust zu schreiben. Einige Personal Matters haben mir schlaflose Nächte bereitet (und tun das noch immer).

Aber die Fleur fährt weiter gen Norden. Was bisher geschah: Von Schweden, den Koster Inseln, ging es gute 60 Meilen quer über das Skagerrak nach Norwegen. Erster Halt war nahe Risør, beim "Risør Motorboot Club" am Pier. Norwegen ist wie Schweden, nur sind die Schären höher, bewaldet und die Ufer steiler. Und Quallen ohne Ende. Ganze Quallen-Teppiche habe ich durchpflügt.

Weiter entlang der Küste und durch die norwegischen Schären nach [Arendal](#). Am Morgen wunderte ich mich über die vielen Motorbootfahrer. Väter mit Kindern. Ganze Familien die auf Felsen, am Strand Picknick machten. Mitten unter der Woche. Die Norweger haben wohl ein entspanntes Leben. Je weiter ich nach Arendal komme, um so wilder wird das Treiben. Jetskifahrer, Rennbootfahrer, ... schneller und lauter ist besser. Vorfahrtsregeln gelten wohl auch nicht. In Arendal am Hafen dann voll die Party. Life Musik und Halli Galli. Da muss doch was los sein! Und wie ein Licht am Horizont, Bea hatte es zwar erwähnt, fällt mir jetzt erst wieder ein. Donnerstag ist Christi Himmelfahrt und die Norweger haben ein langes Wochenende. Oh je. Wenn das die ganzen nächsten Tage so geht, dann wird's kein Spaß. Ruhiges, idyllisches Norwegen – aber nur wenn die Norweger keinen Urlaub haben.

Noch kurz am Geldautomaten ein paar NOK gezogen. Der Geldautomat heißt hier "Minibanken", kann man sich gut merken.

Morgen ganz früh weiter. Nur raus aus dem Molloch Arendal. Ich cruise auf dem Weg aus den Schären noch am Segelclub vorbei. Biege um einen Felsen,

sehe Rote und Grüne Markierungen. Bei uns ist das eine Fahrstraße, man hält sich zwischen Grün und Rot. Blöd war, dass Rot hier einen Unterwasserfelsen anzeigte. Kabong, rumpelt die Kiste. Volltreffer. Ich schrabbe über den Felsen, das Geschirr klirrt, der Mast wackelt. Schreck und Puls 500. Das Boot fährt noch.

Wasser ist keines in der Bilge zu sehen. Schraube, Motor und Ruder sind unbeschadet. Am Kiel weiß ich noch nicht. Hilft aber auch nichts, da ist im Moment wenig zu machen. Also erst mal weiter segeln. Jetzt in ganz großen Bogen um alle Auffälligkeiten.

Bei Lillesand finde ich eine nette Bucht. Ich bin früh, um 13:00 Uhr sind noch zwei andere Boote mit mir da. Anlegen mit Heckanker. Das wird spannend. Hatte ich bisher immer vermieden. Voller Mut auf den Felshaken zu fahren, 2,5 Bootslängen vor der Felswand den Anker hinten raus. Etwas straff ziehen, dass der sich eingräbt. Weiter auf die Felswand zu, bis der Bug einen halben Meter Abstand hat (schwer einzuschätzen wenn man hinten am Ruder steht. Aufstoppen. Vorsprinten. Festmachleine schnappen und an Land springen. Boot anleinen. Zurück an Bord und den Heckanker straff durchsetzen. Geschafft. Ich geh ne Runde schlafen. 2 Stunden später ist die Bucht voll mit Norwegern. Kinder spielen, Boote knattern um die Wette. Die Grills rauchen und überall ist Getue. Vorbei mit Idylle. Mit der GoPro checke ich den Kiel. Scheint so weit OK. Ein paar Schrammen an der Seite. Habe den Felsen wohl mitten in der Kurve seitlich mit dem Kiel erwischt. Glück im Unglück, dass alles andere heil geblieben ist.

Wieder früh los, weg aus dieser lauten Höllenbucht. Bis morgens um 01:00 sind Motorboote rumgesaust. Als ob man direkt am Nürburgring übernachtet. Muss man wollen. Bei Kristiansand wieder ein schöne Bucht, nahe der Stadt. Ich befürchte wieder schlimmes für die Nacht. Es kommen dann auch eine Menge Boote, aber die bleiben nur für ein BBQ am Abend und fahren dann wieder weg. Die Nacht ist fast schon erholsam.





Sonntag dann weiter nach Mandal, gemütliches cruisen durch die Schären. Wind aus der richtigen Richtung. Alles smooth und easy. Der Kiel ist auch noch dran. Beruhigt. Mandal selbst ist nicht wirklich erwähnenswert, aber der Hafen war ruhig und angenehm, da noch geschlossen. Die machen erst ab dem 16.06. auf und am 16.08. wieder zu. Mir graust jetzt schon, wenn ich daran denke, was in den zwei Monaten auf dem Wasser los sein wird.

Montag dann fleißig aufkreuzen nach Lindesnes, dem südlichsten Gipfel Norwegens. Und rum um's Eck. Und schon hat es auch wieder Strömungen und Gezeiten. Geringe, aber immerhin schiebt es mich mit einem Knoten nach Norden. Das war schon Klasse in der Ostsee. Lossegeln wenn es passt, nicht wann es der Tidenkalender vorgibt. Nahe Farsund dann eine nette Bucht gefunden. Grillen und Feierabend.

Rogaland Stavanger - June 6, 2014

Heute wäre ich doch beinahe aus dem Boot gefallen. Von Mandal nach Egersund, mit mehr als 20 Knoten Wind genau von hinten. Dazu ordentliche Dünung (wohl ein Sturm irgendwo auf der Nordsee). Mit 7-8 Knoten geht's dahin. Den "Berg runter" auf einer Welle, kommt die Fleur fast schon ins gleiten. Das Groß ist schön weit draußen und mit einem Seil gegen umschlagen gesichert (Bullenstander). ich fahre etwas schräge vor dem Wind, damit's nicht ganz so schlingert und rollt. Eine Halse steht an. Also wie gelernt, das Groß ganz dicht holen. Dazu muss natürlich der Bullenstander los gemacht werden, um den dann nachher auf der anderen Seite wieder anzubringen. Genau in dem Moment schiebt eine Welle und eine Böe kommt etwas aus einer anderen Richtung. Zack, schlägt das Groß rüber. Schneller als man schauen kann, und vor allem schneller als ich reagieren kann. Ich stehe der Großschot im Weg. Die schleudert mich mit massiver Wucht aus dem Cockpit gegen die Seereling. War erst mal da gelegen und habe blöd geschaut. Gute Seereling. Habe zwar ein paar blaue Flecken mehr und ein paar Abschürfungen, bin aber an Bord geblieben.

Weiter nach [Stavanger](#). Erst wenig Wind, dann gar kein Wind, dann um 180° von der anderen Seite, dann 12 Knoten von vorn, 12 Knoten von hinten. Verrückt war das heute. Aber mit Geduld bin ich nun doch in der Nähe von Stavanger angekommen. Es ist unter der Woche und sonnig. Da will ich nicht gleich in die Metropole. Die Finnasandbukta (59.100973 5.611419) mit dem Kloster [Kloster Utstein](#) ist der erste Anlaufpunkt. Traumhaft schön. Die Hohen Berge quasi in Sichtweite. Vom Boot aus habe ich sogar Schnee gesehen!

Es wird hier gar nicht mehr dunkel. So um 23:xx verschwindet zwar die Sonne, aber es ist die ganze Nacht hell. Ich habe mich noch nicht daran gewöhnt. Jeden Tag schaue ich, dass ich um 19:00 einen Liegeplatz finde, mache schnell was zu essen, noch ein Spaziergang vor dem Dunkel werden ... und es ist immer noch hell.

Noch halb im Schlaf höre ich es draußen regnen. Das macht so gar keine Lust zu losfahren. Hilft nix. Der Wind bläst genau auf die Fleur und drückt Sie gegen den Kai. Das fühlt sich nicht gut an. Denke wir müssen weiter. Regenklamotten an und los geht's. Nach 3 Stunden lege ich bei der kleinen Insel Lindoy am Steg an. Noch 2 andere Segler sind da. Olaf ist Pensionist und wird wohl in Richtung Mittelmeer aufbrechen um dort den Winter zu verbringen. Sehr nett. Ich kopiere mir noch ein Buch über die Buchten der Region. Norwegisch muss ich jetzt halt noch lernen. Später kam noch ein "Ölbohrer" dazu (also einer der Offshore auf einer Bohrinsel arbeitet). Öl ist was die Region wirtschaftlich wohlhabend macht. Zwei Wochen arbeiten, dann 4 Tage Urlaub. In den Tagen wird alles nachgeholt. Alkohol, Frauen, ... Es wird gezeigt was man hat. Power Boot, Porsche, Hund, Haus am Meer. Egal, Hauptsache die vier Tage "leben". Dann wird alles wieder für zwei Wochen eingepackt.

Wochenende ist angesagt. Mir schwant böses, was die Anzahl der Motorboote angeht, die raus ins Fjord fahren. Ich mache die Fleur Freitag Mittag in Tau fest – quasi fest verTaut. Am Nachmittag noch einen Ausflug nach Stavanger, der viert größten Stadt Norwegens. Am Steg treffe ich noch zwei aufgeregte Engländerinnen. Die haben auf dem Rückweg vom PulpitRock die Fähre nach Stavanger verpasst. Ihr Cruise Ship fährt in einer Stunde dort ab. Aber da kommt auch schon die nächste Fähre. Alles wird gut.

Stavanger. Schon irre. Von der gemütlichen Bucht, dem Boot, Olaf dem Pensionist, in die Metropole. Konsum überall. Es geht um Geld ausgeben und "wichtig" sein. Show halt. Wird einem so richtig bewusst, wenn man in zwei Wochen in Norwegen 50 Euro ausgegeben hat. Hier kostet der Kaffee schon mal 45 NOK (knapp 6 Euro). Alles scheint so um die 50 NOK zu kosten. Die Fähre, der Bus, das Eis, der Mac. Eine Dose Bier im Supermarkt kostet 28 NOK (3,5 Euro).

Morgen geht's auf den Preikestolen am Lysefjord. Den "Predigtstuhl", den gibt's auch bei Mittenwald. Mittlere, alpine Kletterei. Da ging mir damals kurz vor Ende die Kamera aus der Hand. Die Einzelteile hatte ich später rund 300 Meter tiefer wieder eingesammelt.

Preikestolen 604m Gravity - June 8, 2014

Samstag. Um 11:17 geht der Bus von Tau zum Preikestolen. Mit der Fähre von Stavanger füllt sich der Bus bis zum letzten Platz. Ich ahne schon, eine einsame Wanderung wird das nicht. (Überhaupt, dieses Image von Norwegen mit Natur, Einsamkeit, Ruhe,... die müssen gute Marketing Leute haben!).

Es geht zu wie am Parkplatz der Zugspitze. Karawanen von Autos die einen Parkplatz suchen (100 NOK) und Reisebusse mit Asiaten. Der Preikestolen ist wohl ein "Muß" auf jeder Norwegen Reise. 2 Stunden sind es vom Parkplatz zum Preikestolen, dem Predigtstuhl. Eine Plattform, von der es 604m senkrecht nach unten in den Lysefjord geht. Hoch und runter, über Stock und Stein. Man kommt in's schwitzen. Aber es lohnt sich. Der Ausblick ist grandios! Die Mutigen lassen die Beine über die Kante baumeln, die meisten genießen einfach den Ausblick. Der echte Norweger hat seinen Grill dabei und macht erst mal ein BBQ. Picknickstimmung auf dem Berg.

Es geht noch ein paar Meter weiter hinauf, zum Gipfel des Preikestolen. Rundumsicht von Stanvanger, den Lysefjord entlang bis in die entfernten Berge mit Schneeresten. Auf dem Runterweg noch ein Einsatz der Luftrettung. Eine Asiatin ist gefallen und hat sich wohl was getan. Blut war keines zu sehen, aber eine mächtige Aufregung um das Ganze. Der Heli im Schwebeflug einen halben Meter über dem Felsen hat den Arzt abgesetzt. Beeindruckend.

Hagel bei Haugesund - June 11, 2014

Heute Morgen hat es gehagelt. Hatte in Haugesund gerade alles klar zum Ablegen gemacht, Motor läuft, noch die Heckleine an der Pier. Da lässt es einen Blitz und Donnerschlag und es Hagelt und schüttet wie Hölle. Schnell wieder die Leinen an Land fest gemacht. Nach 5 Minuten total durchnässt in die Kabine und erst mal einen Kaffee gemacht. Das Wetter in Norwegen ist doch sehr abwechslungsreich.

Nach dem Gewitter habe ich etwas Bammel ob noch mal so was kommt. Innen durch die Fjorde ist es sicherer, aber sehr langsam und oft nicht zum Segeln. Außen rum kommt der Wind auflandig aus SW über die Nordsee. Sehr wellig und wenn was schief geht liege ich auf den Felsen. Die ersten 10 Meilen nach Haugesund sind als gefährliches Seegebiet ausgewiesen. Die Dünung der Nordsee trifft auf flaches Gebiet und Strömungen tief unten ergeben eine wilde und schwierige See. Da muss ich erst mal durch.

Also, zweites Reff im Groß und alles ganz locker, pirsche ich mich aus dem Schutz Haugesund's raus. Über 20 Knoten Wind und eine Mächtige Dünung. Aber es geht. Die Fleur fährt gut, mit Wind von schräg hinten. Immer den Blick zum Himmel, ob da noch mal so ein Unwetter heranzieht. Nach 1.5 Stunden bin ich durch das gefährliche Gebiet durch. Entspannen und planen wie die nächsten 20 Meilen zu machen sind. Innen rum oder außen vorbei? Mit etwas flauem Gefühl entscheide ich mich für außen rum.

Jetzt, 4 Stunden später, geht es entlang der Insel Boemlo in Richtung Bergen. 15 Knoten Wind aus SüdWest und Sonnenschein.

Überlege nun wie weiter. Eventuell noch bis zum Geiranger Fjord? Oder doch rüber nach Schottland? Oder beides? Oder wieder in Richtung Süden. Aber jetzt wo ich schon mal hier bin, noch ein bisschen nach Norden geht schon und vielleicht sind die da nicht ganz so Irre mit dem Mittsommerdingsen.



Minirock und Gummistiefel

Sommer ist Sommer. Da kennen die Norweger nix. Es regnet, hat gerade mal 13 Grad und die Mädels sind im Minirock mit Gummistiefel unterwegs.

Bergen. Eine nette Stadt. Ungewohnt viel los. Der Hafen ist überfüllt und teuer (200 Fürs Boot, 75 Strom. Keine Dusche). Für die Kohle werde ich heute die ganze Nacht durchheizen. Ha! Das wird kuschelig warm. Leider schüttet es heute wie aus Kübeln. Habe keine richtige Lust auf Stadtbummel und sitze nun im Starbucks mit einem Kaffee und Blueberry Muffin. Morgen noch Diesel auffüllen, dann gehts weiter. Nördlich von Bergen nimmt der Trubel vielleicht ab.

Auf dem Weg nach Bergen habe ich ein U-boot gesehen! Die hatten kein AIS. Bei Nacht hätte ich die wohl getroffen und versenkt. Man sieht übrigens alleweil Bunker und Festungen aus dem WW2. Etwas weiter nördlich von Bergen war wohl auch eine deutsche Stellung.

Ein Fischer hat mir im Vorbeifahren Krabben angeboten. Wüsste ich wie man die Zubereitet, wäre bestimmt günstig und lecker gewesen. Beim nächsten Mal nehme ich so ein Teil. Wird schon was werden.

Die Norweger sind ein recht entspanntes Volk. Man braucht bei allem etwas Geduld. Der Kaffee bei Starbucks hat fast 10 Minuten gebraucht. Mit 4 Leuten hinter der Theke! Bei MacD habe ich in Stavanger auch fast 10 Minuten auf den Burger gewartet. Fast schon südländisch, halt ohne Süd und mit Nord. Viel draußen sein, BBQ, Strassenkaffees, Kneipen, Sport, ...

Die können das Leben schon genießen, auch wenn die Tube Zahnpasta 4 Euro kostet und eine 250 Gramm Schale Erdbeeren stolze 5 Euro. Hatte heute Mittag Fish&cChips auf dem Bergener Fischmarkt, quasi frisch vom Kutter. Lecker. Allerdings für knapp 20 Euro.

Sognefjord - June 14, 2014

Mit Zug, Mountainbike und Hurtigboot (norwegisch für Schnellboot. Die fahren auch nicht langsam hier, sondern sakte. Man kann das norwegische schon deuten).

Von Bergen mit dem Zug nach Myrdal. Ein winziger Ort auf einem 866,8 m (ja, Komma acht Meter) Pass. Viele Asiaten im Zug. Je höher wir kommen, je unbewohnter und schneeiger wird das Land. Einiger Wanderer steigen unterwegs aus. Macht Lust was zu unternehmen. Ahs und Ohs der asiatischen Mitreisenden bei jedem Blick aus dem Fenster. In Myrdal leihe ich mir ein MTB und radle die 22 km nach Flaem. Beeindruckende Landschaft. Wasserfälle, schneebedeckte Gipfel, grüne Wiesen, kleine Dörfer. In Flaem geht es dann mit dem Hurtigboot durch den Sognefjord zurück nach Bergen. Wie mit einem Düsenjet brutzelt der Kat mit 30 Knoten dahin. Unglaublich, dass manche Segelboote noch schneller sind. Vorne am Bug peitscht einem der Wind brutal entgegen. Ich kann mir gar nicht vorstellen, wie man sich da auf einem Segelboot mit 40 Knoten noch bewegen soll.

So, jetzt habe ich auch mal einen Fjord gesehen, und kann mir vorstellen, wie das ungefähr im Geiranger Fjord werden könnte. Auf gehts.

Bergen to Shetland? - June 16, 2014

Hat jemand Interesse am "Bergen to Shetland Race" mit zu machen? Von Bergen geht's am 25.06. los. Minimum Crew ist Double Handed (also zu zweit). Details unter shetland-race.no. Bei Interesse Mail an bergen-shetland@doingXpedition.com.

Ich habe keine Ambitionen auf Sieg, sondern sehe das als sichere und interessante Überquerung zu den Shetlands mit ca. 40 anderen Booten. Die Fleur würde dann auf den Shetlands bleiben, d.h. nur die Strecke von Bergen nach Lerwick mit segeln. Wer zurück nach Bergen will, könnte eventuell auf einem anderen Boot mitfahren. Oder mit mir noch auf den Shetlands bleiben und dann weiter nach ...?



“The start signal for the race Bergen Shetland will be signalled at 1100 UTC (1300 local Norwegian time) on Wednesday 25nd June 2014. The start of the race will be in Korsfjorden, south of Bergen, Norway and the finish will be in Lerwick Harbour, Shetland. The race is a 194 nautical mile passage race.”

Måløy - June 19, 2014

Kurz vor Bergen den 60ten Breitengrad überschritten. [Bergen](#) selbst als Stadt ist sehr schön. Kleine, verwinkelte Sträßchen. Kaffees und Läden. Der Hafen im Zentrum dagegen ist nicht der Hit. Laut, mit Verkehr und Kneipen drum rum. Dazu dauernd Schwell von den Fähren und Booten.

Flaute. Von Bergen also erst mal mit Motor durch die Fjorde bis zum offenen Meer. Dort hat es hoffentlich wieder etwas Wind und es ist Platz zum Kreuzen. Nicht sehr weit, dann kommt schon wieder ein enger Fjord. Der Wind hat auf über 20 Knoten zu genommen und für die Nacht und die nächsten Tage ist noch mehr vorhergesagt. In der Viking Bucht lege ich mich vor Anker. 10 m Tiefe mit Schlammgrund, gut zum ankern. Die Nacht liege ich gut, der Anker hält. Die Bucht ist aber relativ groß und der Wind pfeift ganz schön.



Am nächsten Tag, lege ich das Boot mit Buganker und Heckleine an das nördliche Ufer. Ein ganz schöner Aufwand alleine. Mit dem Dingi zum Ufer, eine lange Leine (30m, sind ca. 2-3 Bootslängen) am Felsen fest machen. Am anderen Ende ein Fender. Mit dem Dingi die Leine mit Fender möglichst weit vom Ufer platzieren, der Wind hilft da mit. Zurück zur Fleur. Anker hoch. Rückwärts in Richtung Fender. 3 Bootslängen vorher den Anker fallen lassen

(7m Tiefe). Weiter zurück bis zum Fender, dabei Kette geben. Fender aufnehmen und Boot sichern. Alles stramm ziehen und noch eine zweite Leine zum Ufer ausbringen. Eine Stunde Arbeit, aber der Wind weht nun über das Boot und es ist deutlich ruhiger.

Im Norden ist das Wetter sehr unbeständig. Kühler und viel Regen. Innerhalb von 8 Stunden von mehr als 25 Knoten Wind zu totaler Flaute, von Handschuhwetter mit Regen und Hagel zu T-Shirt Wetter bei Sonnenschein und blauem Himmel. Ob das hier immer so ist, oder nur die aktuelle Wetterlage? Auch die Karten werden immer ungenauer: "This area surveyed before 1960 should be considered incomplete, and uncharted features may exist within this area. Great care should therefore be exercised when navigating in these waters".

Weiter nach Bulandet, ein kleines Archipel mit vielen kleinen Inselchen. Dazu sind die gefährlichen Seegebiete #15 und #14 zu durchqueren. Die #15 umschiffe ich westlich und weiter durch den Steinsundet.

Am Ende des Sundes lässt der Wind nach, bis zur kompletten Flaute. Die letzten 10 Meilen unter Motor durch die #14. Deutlich zu spüren, die Unterwasserströmungen. Wellen bis 2-3m Höhe, obwohl es keinen Windhauch gibt. Die Wassertiefe schwankt zwischen 180m und 7m. Die steilen Unterwasserberge- und -täler reflektieren die Wellen, lassen Strömungen in verschiedene Richtungen laufen. Ich lasse die Segel oben, damit es nicht ganz so heftig rollt und schaukelt. In der Ferne ragt der 418m hohe Norske Hesken (Norwegisches Pferd) in den wolkenverhangenen Himmel. 2 Stunden durch die enge Einfahrt an der Insel Hovden vorbei, Untiefenmarkierung auf Steuerbord lassen und an der Gjestebrygge (Pier) des Kiosk-Besitzer Nikooeyna anlegen. Leider zu müde um viel zu unternehmen. Für einen kleinen Spaziergang reicht es dann doch. Blöd, dass natürlich genau am weitesten Punkt der Regen anfängt. Wind dazu. Es ist kühl mit gefühlten 5 Grad. Die Hände werden klamm und können kaum den Regenschirm im Wind halten. Naja, nix neues hier oben im Norden. Gewöhnen tue ich mich da aber nicht dran. Als Belohnung gibt es eine heiße Dusche. Voll auf heiß, bis es schmerzt. Das tut sooooo gut!

Mit Ziel [Måløy](#) (ca. 40nm nach Norden), ist für heute ein komischer Wind vorhergesagt (aber zumindest trocken bis zum Abend). Die Windströmung eines Hoch über England trifft hier aus West kommend auf das Festland. Ein Teil der Strömung wird nach Norden, der andere nach Süden abgelenkt. In der Mitte ist Flaute. Das ist da, wo ich bin. Also erst mal mit Motor, mal wieder, nach Norden bis ich die nördliche Windströmung erreiche.

Die Küste hier ist "verseucht" mit Untiefen. 10 Meilen vom Festland nur Wasser um einen. Der Blick in die Seekarte zeigt aber, dass es um einen viele Stellen mit 0 bis 5m Tiefe hat, dazwischen bis 300-400m tiefe Täler. Wehe dem, der hier unaufmerksam oder unkontrolliert unterwegs ist.

Im Norden wird das Wasser immer klarer und grüner. In der Biscaya war es blau, in der Nordsee bräunlich trüb, in der Ostsee dunkel grau und im Skagerak fast schon schwarz. Nördlich von Bergen ist das Wasser dunkel, grünlich und kristallklar. Wenn es beim Segeln rau wird, dann sagt der Norweger "Das Grün kommt über den Bug".

Seit 4 Stunden bei nahezu Flaute mit Motor unterwegs. Auf halber Strecke begegnet mir "Heidi" ;-). Jetzt hat auch der Wind auf West

gedreht. Ich lasse den Motor noch etwas mit laufen, damit wir vorwärts kommen. Am Abend soll es regnen, da will ich vorher da sein.

Der Wind hat auf West und dann Süd-West gedreht und kommt mit 10-13 Knoten. Dünung von 2-3 manchmal 4 Metern. Es rollt und schaukelt. Auf und ab. Die Fleur verschwindet fast in den Tälern. Und es hat angefangen zu regnen. Das Land am Horizont verschwindet im Regen. Alles wird grau in grau. Man fühlt sich auf einmal sehr alleine hier draußen.

Später hat der Wind mal wieder auf über 20 Knoten aufgefrischt. Und Dünung, 4m waren das bestimmt. Um 20:30 war ich dann in Maloy. Erst mal den Ofen an, trockene Sachen und was zu essen.



Morgen soll es den ganzen Tag regnen, kühler Wind aus Nord mit 2-5°C. Brrrrrr.

Das einzige andere Boot im Hafen ist eine holländische Bavaria 37 "Enivest". Unglaublicherweise, hat er mich vor eineinhalb Monaten in Vlieland / Holland im Hafen gesehen. Die waren gerade im Nordfjorden und sind wieder auf dem Weg nach Süden.

Brurahornet (604m) - June 19, 2014

Eine nette Wanderung auf den [Brurahornet \(604m\)](#) über Maloy. Leider hat es ja den ganzen Tag geregnet, so dass der Weg doch recht schlammig und nass war. Dafür gab's oben beeindruckende Bilder. Sonnenstrahlen die durch Löcher in der Wolkendecke auf das Meer scheinen. Fast schon surreal.

Stadlandet - June 23, 2014

Heute ging's mal wieder um's Eck. Das berühmte [Stadlandet](#). Der äußere westliche Felsen wird "Westkap" genannt. (Das Stadlandet ist [die Insel am nächsten gelegene Stelle](#) des europäischen Festlandes. Der westlichste Punkt Norwegens ist dagegen Vardetangen)

Das Gebiet um Stadlandet ist bekannt als eines der Gebiete mit dem härtesten Wetter entlang der norwegischen Küste. Wellen reflektieren und addieren sich an rießigen Unterwassergebiegen. Dünung und kreuzende Wellen ergeben ein chaotisches Bild. das gefährliche Seegebiet #13 (Den-Norske-Los). Je nach Tidenstand und Wind kommen zu den Wellen auch noch Strömungen von 2-4 Knoten dazu. Das ganze entlang einer unzugänglichen, felsigen Steilküste. Wer Fehler macht, vom falschen Wetter überrascht oder einen Defekt am Boot hat kann hier leicht alles verlieren. Im Sommer fährt ein Rettungskreuzer wohl regelmäßig Eskorte für Touristenboote. Da selbst Fischer und Hurtigruten Boote oft Probleme haben, wird sogar über den Bau eines Tunnel für Boote zwischen Moldefjorden und Kjødspollen nachgedacht.

Nach dem ich nun in Silda 3 Tage auf etwas ruhigeres Wetter gewartet habe, geht's heute los – um 06:00 bei Regen und 3°C Kälte. 12 Knoten Wind, leider immer aus Nord oder Nord-Ost. Also erst mal aus der Bucht motoren und dann fleißig kreuzen. Um Statt ist es dann

auch tatsächlich recht holprig. Im "Keller" geht der Schrank mit den Töpfen auf. Monster geschepper, aber nix kaputt. Wenig später geht noch der Kleiderschrank auf. Chaos. Aus 25 Meilen Luftline werden beim kreuzen 49 Meilen. Um 16:30 bin ich dann endlich in Runde. Kleiner, netter Hafen. 150 NOK inklusive Strom ist fair.

Morgen ist wandern und Vogelbeobachten angesagt. [Runde](#) ist die südlichste Vogelinsel Norwegens, mit (je nach Lektüre) 200 – 500 tausend Vögeln. Vor allem die Papageientaucher sind wohl interessant. Bekannt wurde Runde auch als Schatzinsel, denn 1972 wurden beträchtliche Mengen an Gold- und Silbermünzen des holländischen Ostindienseglers "Akerendam" geborgen, der im Jahr 1725 im Sturm an den Klippen der Insel zerschellt und gesunken ist.

Runde, die Vogelinsel - June 24, 2014

Die berühmte Vogelinsel "Runde". Eine tolle Wanderung habe ich gemacht, leider nicht wirklich viele Vögel gesehen. Helgoland war da schon was anderes. Vielleicht bin ich ja in der falschen Jahreszeit unterwegs? Oder habe ein zu kleines Tele? Macht nichts, die Wanderung war Klasse. Tolle Ausblicke in die Berge mit Schneebedeckten Gipfeln, Stadlandet ist im Südwesten zu sehen, Alesund im Nordosten. Da will ich morgen hin. Allerdings fetzt es gerade wie Hölle. Der Windmesser sagt 22 Knoten – im Hafen! Der Hafen ist klein, aber es baut sich sogar im Hafen ein Welle auf. Wenn das so weiter geht morgen, überlege ich mir das noch mal.

Am Campingplatz, wie solle es anders sein, im wesentlichen Holländer und Deutsche. Dazwischen ein paar Schweden. Die Holländer im T-Shirt mit kurzen Hosen, die Deutschen in Vollausstattung wie für eine Expedition. Die Saison in Norwegen fängt zumindest auf dem Land jetzt wohl an.

Alesund und Geiranger - June 27, 2014

Die Aida hat angelegt. 2000 Deutsche stürmen den Geiranger Fjord. Es schwäbelt, bayert und norddeutsch. Ich fühle mich wie in Little Germany. Morgen legt wahrscheinlich ein amerikanisches Schiff an, dann wird der Hans aus D gegen Steve aus Texas getauscht und der ganze Touri Zirkus geht von vorne los. Oder England, dann wird es McDermit aus Manchester.

Der Kollege in der Sjolade Fabrik spricht deutsch. Sehr nett. Die haben wilde Sachen gemacht. BlueCheese und Oliven Schokolade. Schmeckt gar nicht so schlecht. Die Saison ist von Mai bis September, dazwischen ist der Laden geschlossen.

Heute regnet es in Strömen. Mich hat's natürlich voll erwischt auf der Wanderung. Sogar ein paar Hagelkörner waren dabei. Es ist frisch ohne Sonne. Die Heizung wird wieder voll aufgedreht heute Abend.

17:30. Die Passagiere der Cruise Ships gehen zurück an Bord. Die Camper sind auf dem Campingplatz. Im Geiranger wird es ruhiger. Im Café Olé belohne ich mich. Eine Flasche lokal gebräutes Bier für 22 Euro. Kaffee und Kuchen für 12 Euro. Was soll's.

Von Runde ging es vorgestern um 06:00 in der Früh gegen 22 Knoten Wind und 2-3m Welle nach Alesund. 20 Meilen Kampf. Die Fleur bohrte sich in die Wellen, warf Gischt bis zur halben Masthöhe. Die sofort vom Wind waagerecht als feiner Sprüh weggeweht wurde. So heftig war es bisher noch nicht. Ich war echt froh als ich dann in Alesund angelegt hatte.







Alesund selbst ist eine nette Stadt. Starbucks gibt es keinen. Um die lokalen Geschäfte zu schützen, wurde mir gesagt. Kurze Wanderung auf einen Aussichtspunkt und durch das Jugendstilviertel. Ich wollte eine Sightseeing Tour mit dem Bus machen. Die fahren aber nur, wenn ein Cruise Ship anlegt. Das heutige ist gerade abgefahren, und schon machen die meisten Geschäfte zu – um 14:30 Nachmittags. Hier regelt der Kunde die Öffnungszeiten ;-)

Von Alesund dann in den Geiranger Fjord. Erst 6 Stunden aufkreuzen gegen den NE Wind, dann 4 Stunden Wirbel und Flaute. Am Nachmittag baute sich dann im Fjord ein thermischer Wind auf der entlang des Fjords ins Landesinnere bläst. Mit 6 Windstärken. Zackig ging's so mit Rückenwind zum Fjordende. Vorbei an den „Sieben Schwestern“ (Wasserfälle). Nach 14 Stunden und 63 Meilen dann am Geiranger angelegt. Puh, das war ein langer Tag.

Ein kleiner Ausflug. Mit dem Bus auf den 1500m Hohen [Dalsnibba](#). Grandiose Aussichten!

Hochgebirge - June 30, 2014

Gespensische Stille. Im Fjord spiegeln sich die Berge und eine Wolkenschicht verleiht dem ganzen einen unwirklichen Zauber. Wasserfälle stürzen 500 Meter in die Tiefe, das Rauschen hallt von den steilen Felswänden. Eine fantastische Kulisse.

Gestern Abend hatte ich mich mit ein paar netten Motorbootfahrern unterhalten. Die waren schon in Bergen neben mir gelegen. Die „Stör“ vom MotorBootClub Karlsruhe. Schon 2400 Meilen sind die unterwegs und haben mindesten genauso viele Geschichten erlebt wie ich.

Die anderen Nachbarn, die Norweger Edelgard und Lars, mit der Bavaria „Bris“ sind gestern Nacht schon gefahren. Jetzt ist die Fleur das einzige Boot mit Mast von den ca. 10 Gastbooten.

Vorgestern hatte ich Lust auf was Besonderes und hatte mir Shrimps gekauft. Die gibt's relativ günstig. Das Boot riecht immer noch nach den Dingen. Nächstes Mal mache ich die auf dem Grill.

Im Supermarkt kaufe ich noch ein paar Sachen für die weitere Reise ein. Auch heute am Sonntag haben hier die Läden geöffnet. Die meisten 24/7 und 7/23. Nur Alkohol gibt's Sonntags keinen, wie ich lernen musste. Das ist blöd, denn die letzten 5 Dosen Bier werden wohl nicht allzu lange halten.

Heute, Montagmorgen, um 06:00 aufgebrochen vom Geiranger Fjord. Die ersten 4 – 5 Stunden in spiegelglattem Wasser unter Motor

– da gehöre ich nun trotz Mast zu den Motorbootlern. Die zweite Hälfte des Wegs mit 12 Knoten Wind, wie soll es anders sein, genau von vorne. 6 Stunden aufkreuzen, bis ich um 16:30 in Saetre etwas Müde in den Hafen einlaufe. Und da liegt sie wieder, die „Stör“. Freundliche Begrüßung und wir wollen heute Abend zusammen WM schauen. Leider geht jetzt das Bier zu neige ;-)

Runde Zwei - July 2, 2014

Dies mal mit Papageitauchern ;-). Und Seeadler habe ich auch gesehen. Und noch ganz viele andere Vögel.

Sturmmöwen, Mantelmöwen, Silbermöwen, Austernfischer sowie Eiderenten und Brandgänse sind Brutvögel auf Runde und zahlreich anzutreffen. Nach einer Erhebung der Norsk Ornitologisk Forening aus dem Jahr 1990 wurden auf Runde 221 Vogelarten beobachtet. Davon brüten 77 Vogelarten nachweislich auf Runde.

Pünktlich um 20:00 war ich oben am wolkenverhangenen Vogelfelsen. Die ersten Paparazzi waren schon in Position. Mit meinem kleinen Tele und der orangenen Regenjacke kam ich mir etwas „underdressed“ vor. So ein Tele muss mindestens 1m lang sein. Und Tarnklamotten sind wohl auch Trend bei den Vogelexperten. Egal. In Quitscheorange setze ich mich dazu und harre der Dinge. Weiter weg sind Möwen zu sehen, unten kreist der Seeadler. Da

kommen auch die ersten Papageitaucher. Flink halten die auf die Felsen zu, drehen kurz vor der Landung wieder ab als ob die erst mal den Landeplatz checken wollten. Ein paar landen dann. Witzige Burschen. Orange Füße, weißer Bauch, schwarzer Rücken und Flügel und natürlich der Papageischnabel. Leider zu weit weg um ein Bild zu machen.

Stellungswechsel zu den Felsen oberhalb der Vögel. Die Sonne ist nun auch raus gekommen. In Norwegen ändert sich halt das Wetter doch rasch. Von oben gibt's auch ein paar Fotos. Der Wind weht kräftig. Es wird bitter kalt wenn man sich nicht bewegt und nur rumsitzt und schaut. Apropos schauen, es kommen immer mehr Leute. Nicht die Experten, aber die "gemeinen" Touristen. Bunte Sportklamotten und Sportschuhe. Kompaktkameras und Sandwichtüten. Ferngläser (eine gute Idee). Ein toller Blick über die Fjordlandschaft. Wasser, Berge, Wolken, in den Lücken Sonnenstrahlen auf bunte Häuser und wilde Landschaft.

Das ganze Meer vor der Insel ist voller Vögel. Von oben, vom Vogelfelsen, sieht das aus wie viele tausende kleiner weißer Punkte. Ich nehme an Möwen, die sich im Wasser ausruhen oder sich dort für die Nacht niedergelassen haben. Fährt man da mit dem Boot durch, braucht man wohl keinen Guano mehr bei Obi einkaufen ;-)

Um Neun-Uhr-Dreißig mache ich mich wieder auf den Heimweg. In der Forschungsstation, dem Runde Miljøsentet, gehe ich noch duschen. Heißes Wasser für 10 NOK / 3 Minuten.

Für Wanderfreunde habe ich hier noch einen guten Link gefunden. Die [Gipfel der Region Herøy](#), von 661m bis 68m.

Bug nach Süden July 2, 2014

So, ab jetzt geht's wieder in Richtung Süden. Den Geiranger Fjord habe ich ersegelt, die Papageitaucher auf Runde gesehen, Stattlandet umrundet und Alesund besucht. Es ist immer noch kühl hier oben am 62ten Breitengrad. Immerhin die gleiche Höhe wie die Südspitze von Grönland.

Silda - July 6, 2014

Ein lustiger und unterhaltsamer Abend mit Edelgard und Lars in Oersta / Volda. Schön war's! Wieder einiges über Norwegen und die Norweger gelernt. Verstehe nun, warum es hier so viele Tesla (Elektroautos) gibt. Elektro Autos werden unterstützt, keine Steuer, keine Parkgebühren und keine Maut. Zudem ist der Strom in Norwegen relativ günstig (Häuser werden auch meist Elektro geheizt).

In dem Fjord zwischen Runde nach Orsta habe ich einen Schweinswal gesehen. Und gleich drauf einen Seeadler mit Fisch, verfolgt von 3 Möwen. In der Früh beim Ablegen ist gleich nach der Hafeneinfahrt ein Tümmeler aufgetaucht. Wildlife in Norwegen!

Aktuell hat es warme (20°C), schwüle Luft aus Süd. Das bedeutet leider auch Nebel und Regen. Gerade in den Fjorden verhängen sich die tiefen, schweren Wolken. Dann noch mal um Stattlandet, dem berühmten Kap, und weiter nach Silda.

Heute den ganzen Tag Pieselregen und kein Windhauch. Dieselsegeln. Dafür kuschelige 13°C.

Kalvaag - July 7, 2014

Pieselwetter heute. Auf segeln habe ich da keine Lust. Lieber gemütlich bei einem heißen Kaffee das Wetter draußen beobachten.

Zum Frühstück gab's dann echte Münchner Weißwürste! Ja. Abschiedsgeschenk von Holger und Katrin. Lecker. Klasse!

Am Nachmittag hat die Superyacht "[Serene](#)" angelegt. Mit 134 Meter die [Nummer 12](#) der größten Yachten der Welt. Überraschenderweise eine Charterschiff. Leute, dass wäre was für einen Kroatienurlaub ;-)



Shetland, Orkney, Hebrides, Scotland

Shetlands - July 10, 2014

Als mir Autos auf der falschen Seite, nur mit Beifahrer, entgegenkamen. Als ich auf den Geldscheinen Gewichtsangaben und die Queen erblickte. Da war ich sicher, dass ich auf den Shetlands angekommen bin. Balta Sound, auf der nördlichen Insel Unst.

Was ein Höllenritt. In 26 Stunden über den Nordatlantik. Das hat sogar die Norweger und Franzosen, die neben mir liegen, beeindruckt. Norwegen hat mich sonnig verabschiedet, dazu das Meer spiegelglatt und dunkel. Wie durch Öl hat sich die Fleur gemotort. Dann kam etwas Wind auf. 7, 10, 12, 15 Knoten. T-Shirt und kurze Hosen. Segeln wie im Passatwind. 2 Stunden später war das vorbei.

Dichte Wolken ziehen auf. Der Wind frischt auf 20 Knoten auf. Kühl wird es. Ich verschanze mich hinter der Sprayhood. Laut GRIB Infos soll der Wind die nächsten 48 Stunden aus Nord blasen, mit 15-25 Knoten. 180 Meilen bis zu den Shetlands, raumschots. Die Fleur macht 8,9, ab und zu im Surf die Wellen runter 10 Knoten. Die Wellen türmen sich gewaltig auf. Im Tal kann ich kaum über die Welle schauen. Ich schaue mir die Strecke noch mal genauer an. Was ist das auf halben Weg? Die norwegischen und englischen Ölfelder liegen exakt auf der Route. Oh Mann. Bestimmt 20 – 30 Bohrinseln. Restricted Areas. Tanker, Versorger und viele andere Boote. Da muss ich nun durch. Mit dem Speed werde ich leider genau um Mitternacht in der Gegend sein. Das verspricht eine schlaflose Nacht zu werden.

Mitterweile hat es auch noch angefangen zu regnen. Dunst und Nebel verhängen alles in einen grauen Schleier. 10°C hat es noch. Brrrrrr. Draußen ist zu kalt und ich verziehe mich unter Deck und schaue alle 15-20 Minuten mal raus. Die Wellen sind heftiger geworden. Die Fleur pflügt mit 9.x Knoten durch die Nordsee. Gischt und Spray überspülen das Boot. Es rauscht, rattert, wummert. Es geht den Berg runter, der Bug bohrt sich in die nächste Welle. Der ganze Bug taucht ein, Wasserschwall schwappt über das Vorschiff. Durch

das bremsen nimmt der Winddruck im Segel zu. Die Fleur legt sich auf die Seite. So schräg war's selten.

Im Boot ist die Steuerbordseite nun schön aufgeräumt. Alles was nicht fest war liegt nun auf der Backbordseite. So geht das nun schon Stunden. Unter Deck ist das Navigieren schwierig. Mich festhalten, den Laptop festhalten. Und gegen die Übelkeit kämpfen. Das hatte ich bisher noch nicht, dass mir übel wurde. Hilft nix. Im Dunst sehe ich die erste Bohrinsel. 3 Meilen Backbord. Genau auf meinem Weg liegt ein Baggerschiff. In 5 Meilen Abstand bekomme ich einen Funkanruf, dass ich doch bitte mit mindestens einer Meile Sicherheitsabstand vorbei fahren soll. Weiter zwischen weiteren Bohrinseln und Booten im ZickZack. Das ganze bei satten 20 Knoten Wind um Mitternacht. Der Regen und Spray prasseln auf das Boot. Um 09:15 kommt Land in Sicht. Um 10:30, nach 26 Stunden speedsegeln, lege ich mich am Balta Sound an ein norwegisches Boot. (Eigentlich sollte es ein Pier geben. Der ging aber wohl im Winter kaputt.) Kurzer Schnack, dann liege ich samt Segelklamotten im Bett.

2 Stunden später werde ich vom Hafenmeister geweckt. 11,50 Pfund kostet das hier. Für 1 – 4 Tage. Fair. Im Balta Sound gibt es kein Netz. Internet im Pub. Leider die USB Kabel vergessen, Bilder kommen später ;-). So richtiges Englisch ist das auch nicht, was die hier sprechen. Erinnert mich etwas an Irish. Dafür kostet ein Bier im Pub so viel wie eine Dose im norwegischen Supermarkt.

Die Barlady hat nun gerade Irish Music aufgelegt. Mit dem Pub, dem Wetter draußen – ich fühle mich "back home" in Ireland. (In Irland hatte ich in den 1990ern 6 Monate ein Praktikum gemacht.)

Es regnet. Egal. Ich mache einen kleinen Inselausflug. Lade das Rad in das Dingi und fahre rüber zum Pier. Wind, Regen und kalt. Shetland Ponies und Schafe. Eine einsame Telefonzelle und der berühmte Unst Bus Sheleter, als Nelson Mandela eingerichtet. Nach 1 Stunde gebe ich auf. Klatschnass und bitter kalt.



Die heiße Dusche im Clubhaus tut gut. Im Boot dann die Heizung auf voller Leistung. Leider ist es so trübe, dass die Solarpanels nicht genug Strom zum Laden hergeben und ich muss eine halbe Stunde den Motor laufen lassen, damit zumindest die Heizung startet. Langsam gehen aber auch dem Laptop die Batterien leer. Morgen werde ich wohl ein paar Stunden mit dem Motor fahren.

Im Pub sind gerade 8 Franzosen eingetroffen. Vor denen ist man nirgends sicher ;-)

Lerwick - July 13, 2014

Nebel, Sonne, Regen, Flaute, Sturm, Wellen, Strömung, ... segeln in den Shetland ist nicht langweilig. Gerade warm eingepackt, kommt die Sonne raus. Das Reff eingezogen und die Flaute setzt ein.

Es beginnt als Kaffeefahrt mit Sonne und flachem Wasser, später dann bei 20 Knoten Wind und mit 4 Knoten Strömung und 8 Knoten Fahrt in den Nordkanal von Lerwick eingelaufen. Vom Morgen auf den Abend zu schließen ist vergebene Mühe. Als trainierter, deutscher Skipper suche ich eine Route aus, definiere mir Ausweichhäfen, die Gezeiten und Strömungen schaue ich mir an – und wundere mich, dass doch alles anders kommt. Strömung bilden "BackEddies" (Rückströmungen) um Felsen und Landzungen, das Wetter ändert sich und der Wind wird von Land und Wasser abgelenkt. Die Leute hier scheinen alles lockerer zu nehmen. Fahren los und werden ankommen. Ungefähr da halt, wo es hin gehen sollte. Betonung auf ungefähr.

Auf dem Weg [Puffin's](#) (Papageitaucher) gesehen. Erst dachte ich es sind Pinguine, von denen ich bisher aber nichts in Bezug auf die Shetlands gelesen hatte.

[Basstölpel](#) bei der Jagd nach Hering. In 10-20m Höhe kreisen die Vögel auf der Suche nach Fischen, um dann im Sturzflug und angeklappten Flügeln wie ein Speer ins Wasser zu schießen. Beeindruckend.

Ich habe wieder den Nautical Almanac rausgeholt, wir sind wieder in Gezeitenzonen. Es ist gerade Vollmond. Das ergibt ausgeprägte [Gezeiten](#) (also besonders niedriges Niedrigwasser und hohes Hochwasser), die sogenannte "Spring Tide". Zur Spring Tide sind die meisten Häfen für die Fleur bei Niedrigwasser leider zu flach. [Ankern](#) ist angesagt. In MidYell klappt das wunderbar. Der Anker hält wie

fest betoniert, selbst bei den zackigen Böen rührt sich nix. In Vidlin, wo ich in den Hafen wollte der sich aber wie gesagt als zu flach erwies, hatte ich wohl 3 mal den Anker geworfen um nur ein Bündel Seegras zu ernten, aber keinen Halt zu finden. Nach ungefähr 10 mal in der Bucht kreisen, um eine sandige Stelle in 3 m Tiefe zu finden, hat dann der Anker auch gehalten. Alles nicht so einfach wenn man alleine ist. Stelle finden, merken, im weitem Bogen gegen den Wind hin fahren, aufstoppen, an den Bug eilen, warten bis das Boot langsam zurück driftet, Anker raus lassen und die sandige 2 qm große Stelle treffen, 20 m Kette raus lassen, nach hinten, Boot in den Wind ausrichten, mit Rückwärtsfahrt den Anker eingraben, wieder vor, 5 m Kette wieder einholen um den Schwojkeis zu reduzieren (die Bucht war klein), Kettenhaken fest machen, nach hinten noch mal Rückwärtsgas und checken ob alles hält, Motor aus, GPS Ankeralarm einschalten. Geschafft. Dann nur noch Boot klar machen, Segel ordentlich auftuchen, etc. Anlegerbier und Abendessen. Und immer das GPS im Auge behalten!

Strömungen bis 6 kn, 4kn sind "normal" und 1-2 Knoten werden als "light" bezeichnet.

Jeder einzelne Stein und jede Untiefe sind benannt. Vor allem mit lustigen Namen wie "The Hogo Baas", "South Hill of Luna", "Dragon Ness", "Muckle Fladicap", "Green Holm" und viele mehr. Oft bezeichnend nach dem Erscheinen oder der geografischen Gegebenheiten. Ein Holm ist eine Insel, ein Voe eine Bucht, ein Head eine Landecke, ein Mouth ist eine Einfahrt in ein Voe oder ein Fjord. Damit machen dann Namen wie "East Voe of Quariff" Sinn – die östliche Bucht von Quariff.



Birds & Seals - July 17, 2014

Ein fantastischer Ausflug auf die Insel Noss, ca. 10km vor Lerwick. Bei Sonnenschein durch den South Mouth, am Leuchtturm vorbei zu den Vogelfelsen. Basstölpel und Papeigetaucher und viele andere.

Ganz nah mit dem Boot an den Felsen. Der Skipper fängt noch geschwind ein paar Fische (Leine mit 3-4 Haken ins Wasser, 1 Minute warten, aufholen, 3-4 Fische) und lockt noch ein paar Vögel mit den Ködern. Weiter zu einer Höhle. Mit einem kleinen Tauchroboter und Video Kamera erforschen wir die Unterwasserwelt. Fische, Robben, tauchende Vögel, Pflanzen. Unter einem Mikroskop schauen wir uns Plankton und Pflanzen an. Im Norden der Insel Noss finden wir eine Robbenkolonie. Ein echt Klasse Ausflug!. (Infos [Noss Tours](#))

Shetland ist stolz auf die vielen Touristen: "More than 500 yachts a year call at Lerwick, with many of the crews from the UK, Scandinavia, the Continent and further a-field exploring Shetland's 900 miles of coastline.". 500 Yachten! Pro Jahr! Eine einzige Marina in Kroatien, Italien oder Spanien hat mehr als 500 Liegeplätze.

Orkney - July 17, 2014

Bei Fair Isle bin ich regelrecht durch ganze Puffin Schwärme durchgefahren. Leider sind die, so bald die mich entdeckt hatten, dann jedesmal weggefliegen oder abgetaucht. Als ich in der Karibik, äh, Pierowall ankam schien die Sonne. türkisgrünes Wasser, Sandstrände und kuschelige 12°C. Wonderful!

Jetzt schüttet es gerade mit ganz großen Tropfen.

Es war eine lange Überfahrt. Schlechte Gezeiten und Strömungsplanung. Hatte quasi den ganzen Weg Strömung entgegen und musste 60 – 80° Vorhalten. Bug und Segel auf fast Vorwindkurs nach Norden und doch ging es mit 2-4 Knoten gegen Westen. Die Fleur war schnell durchs Wasser, mit 7 bis 8 Knoten, den Berg runter auch mit 11 Knoten. Aber die Strömung hat das

alles auf 3-4 Knoten über Grund reduziert. Das war heftiger als im Englischen Kanal. Hätte es nicht mit 20 Knoten gekachelt, ich glaube ich wäre rückwärts gefahren. Und es war so träge, ich habe gedacht ich komme gar nicht vorwärts.

Ja, hatte alles gut geplant! Nachdem sich aber die Strömung nicht so eingestellt hat wie vorhergesehen, habe ich noch mal genauer geschaut. Siehe da, ein kleiner Fehler. Die Gezeiten haben sich auf Lerwick bezogen, aber die Strömung auf Dover. Das hatte ich übersehen und bin nur von Lerwick ausgegangen. Blöd, da sind 5 Stunden dazwischen.

Ich hasse diese Gezeiten- und Strömungsgeschichten. Die sind hier aber alle ganz irre was diese Strömungen angeht. Sehen das mehr als ein Spiel. Von Pierowall nach Kirkwall an der Insel links, dann den "Back Eddy" nutzen und dicht unter Land durch die Enge, dann die andere Strömung von quer nutzen, ... man man man. Ich glaube da muss man hier aufgewachsen sein, um damit umgehen zu können.

Mit Sicherheit amüsieren sich die Locals ;-)) Schauen wahrscheinlich bei einem Bierchen aus dem Pub-Fenster und denken sich "Da kommt schon wieder so ein Depp!"

Am Schluss im "North Sund" ging dann keine oder nur eine ganz leichte Strömung und die Fleur ist ganz normal mit 7-9 Knoten nach Pierowall gezischt, bei Sonnenschein und 15 Knoten Wind. Phantastisch!

Eine super nette Marina. Garry, der Marinero, ist gleich angekommen und hat beim Festmachen geholfen. Duschen da, Semmel dort, Internet im Dorf und am Pier kann ich mir morgen frische Krabben oder Lobster kaufen. Wow. Morgen gibt's Lobster. Ich fühle mich essenstechnisch seit den Shetlands wie im Schlaraffenland – obwohl England sicher nicht auf der Top-Liste der kulinarischen Raffinesse steht. Auf der Fahrt rüber habe ich mir Tandori Chicheln gemacht. Heute Abend gab's frischen Salat. Für morgen habe ich chinesisches Gemüse und Hähnchen (den Lobster gibt's dann abends).

Dann habe ich noch mit einem Iren geschnackt, der 10 Minuten vor mir eingelaufen war. Der Kerl sieht wie 80 aus (ist er wahrscheinlich auch) und segelt in der Gegend schon sein Leben lang. Sein Boot hat er vor 15 Jahren für ein paar Pfund gekauft und seit dem segelt er damit. Der will auch nach Cape Wrath.

Schottland - July 20, 2014

Eine heftige Überfahrt von den Orkneys nach Schottland. Ordentlich Wind und Wellen. Das hat so geschaukelt und gerollt. Das erste Mal seit der ganzen Reise war mir so übel, dass ich kurz nach Cape Warth meinen Mageninhalt dem Kollegen Neptun übergeben habe.

Wir sind wieder in Gezeitenegend. Aufbruch mit Hochwasser morgens um 02:10. Der Mond spiegelt sich im Heckwasser, vor dem Bug geht langsam die Sonne auf. Die Küste ist von Nebelschwaden überzogen, der Leuchtturm "Noup Head" sendet sein weißes Licht aus. Wunderschön. Fünf Stunden später frischt der Wind auf über 20 Knoten auf. Leider gegen die Strömung, so dass eine steile und hohe See entsteht. Die Fleur rollt, stampft, schaukelt. Der Wind pfeift. Mit 11 Knoten den Berg runter bis sich der Bug in der nächste Welle bohrt. Das bremst bis auf 4 Knoten runter und die Fleur kämpft sich den Wellenberg hoch. Und alles geht wieder von vorne los. Als nach weiteren 8 Stunden Cape Wrath in Sicht kommt ist mir übel.

Delphine sind auf einmal da und spielen mit der Fleur Wettschwimmen. Unter dem Boot durch, vorne am Bug vorbei. Neugierige Blicke von der Seite. Den Delphinen scheinen die Wellen Spaß zu machen, surfen diese regelrecht ab.

Als das Wasser nach Cape Wrath ruhiger wird, geht der Mageninhalt über Bord. Noch 3 Stunden bis nach Kinlochbervie, mein Zielhafen für heute. Ich war so froh, als ich da war. Samt Segelklamotten bin ich eingeschlafen.

Am nächsten Morgen ist alles wieder gut. Schönes Sudelwetter ist angesagt und ich breche um 06:30 auf. Sonnenschein und easy cruising. Allerdings bläst der Wind von Osten über das Festland, so dass es sehr böig ist. Lasse Stoer

Head und die Felssäule Papa Stoer backbord liegen. Vor dem Vogelfelsen beobachte ich Papageitaucher und Basstölpel bei der

Fischjagt. Klasse. Es läuft gut, so dass ich am Hafen Loch Inver vorbei in Richtung Ullapool fahre.

Dann zieht das Wetter zu, bewölkt sich. Eine erste starke Böe greift sich die Fleur. Ich ziehe mal sicherheitshalber das zweite Reff ein. Gut so. Der Wind pfeift nun mit 25 – 30 Knoten entgegen. Wind, Wellen, Schräglage. Gischt die vom Wind in Wasserstaub zerfetzt wird. Zwei Teller gingen zu Bruch als sich das Geschirr der Schwerkraft nicht mehr entziehen konnte und die Pfanne hat nun eine ordentliche Delle. Das Segel hat auch was abbekommen. Beim Anlegen in Ullapool ist wieder komplette Flaute, als ob nie was gewesen wäre.

Zum Frühstück gibt es French Toast – Toast mit Ahornsirup, Ei, Bacon und Pilzen. Die Schotten haben einen komischen Geschmack.

Treat me (myself) like a (scottish) King - July 23, 2014

Epic sailing in den schottischen Gewässern rüber zu den Outer Hebrides. Leichter Wind, 5 Knoten Fahrt, Sonnenschein, 22°C, T-Shirt & kurze Hose und die malerischen Berge im Hintergrund. Seals,

Papageitaucher, Möwen. Ein Delphin schaut neugierig vorbei. Vielleicht taucht noch ein Orca auf? So könnte es nun weiter gehen!

Gestern Abend bin ich mit dem Dingi rüber zum Restaurant Badachro gefahren. Vension Burger und ein Pint Bier, auf der Sonnterrasse mit Blick über die Ankerbucht. Erste Klasse. Im Vergleich zu Norwegen ist das wie im Schlaraffenland hier, obwohl England wohl nicht zu kulinarischen, sonnenverwöhnten und billigen Zielen gehört. Aber ein gutes Bier für 4-5 Euro, ein handgemachter Burger mit lokalen Zutaten für 8 Euro, im Supermarkt frisches Gemüse und eine riesige Auswahl, das macht einfach Spass.



Ich stehe gerade in der Küche, da höre ich draußen ein lautes “Pfhuuu”. Delphin? Noch ein “Pfhuuu”. Eile die Treppe hoch, schaue raus. Ein riesiger Delphin 20 m vom Boot entfernt. Die Kamera gegriffen. Batterie alle. Andere Kamera, aber da war der Große auch schon 150m im Kielwasser entfernt. Wende. Verfolgungskurs. Leider ist er dann nicht mehr aufgetaucht. Coole Sache!

Über den “Little Minch” zu den Äußeren Hebriden, nach Loch Stockinish. Der Little Minch ist die Meerenge zwischen der Insel Skye und South Harris. Der Yachtsman Pilot schreibt dazu “... is a dangerous area of sea in bad weather conditions. The effect of wind, tidal streams and the nature of the sea bottom results in steep waves...”. Nun, als ich da rüber bin, war es quasi “dead flat”. Kein Windhauch, geschweige denn die befürchteten steilen Wellen. In Loch Stockinish habe ich dann einen schönen Ankerplatz gefunden. Ruhig, einsam und eine Wahnsinns Landschaft.

Rund um Mull und Caledonian Canal - August 3, 2014

Bea war zu Besuch für eine Woche. Wir sind Rund um Mull gesegelt, die Hebriden quasi in komprimierter Form. Von Oban nach Tobermory, ein kurzes 25 Meilen Stückchen. Es ist kalt und regnerisch. Immer mal wieder ein Schauer. Verschanzen hinter der Sprayhood und ein warmer Tee. Wind und Flaute wechseln sich ab. Dafür Delphine und Seals gesehen und in Tobermory im Cafe&Fish lecker zu Abend gegessen.

Der Tag darauf ist recht wenig Wind vorhergesagt. Wir planen eine kurze 20 Meilen Etappe zur kleinen Insel Staffa, in deren Nähe eine Ankerbucht verzeichnet ist. Staffa ist Klasse. Beeindruckende Felsformationen. Die Fleur fährt durch einen Schwarm Papageitaucher (Puffins), die aufgeregt das Weite suchen und abtauchen. Wir sind gut voran gekommen, der Wind weht nun doch mit 10 Knoten und wir entschließen uns, noch etwas weiter zu fahren. Wie’s kommt, lässt später leider der Wind nach und weit und breit keine Ankerbucht oder ein Hafen. Wir motoren weiter bis Oban, bzw. die kleine vorgelagerte Insel Heather Island, an der wir abends um kurz nach 22:00 anlegen. Ein langer Tag, über 14 Stunden unterwegs. Puh.



Noch mal Proviant besorgen, volltanken und auf geht’s in Richtung Fort William zum Kaledonischen Kanal. 29 Schleusen und einige Swing-Bridges sind quer durch Schottland zu überwinden, bis wir bei Inverness an der Nordsee ankommen. Um 11:00 sind wir an der ersten Schleuse. Aufregend. Was, wie, wohin, ... so viele Fragen und alles neu. Aber wir sind in Schottland und die Schotten sind ein nettes Volk. Geduldig warten wir erst mal bis der Schleuser Zeit für uns hat, bekommen dann die Abläufe erklärt und die Caledonian Canal Licence ausgestellt. 198 GBP kostet der Spaß. Dafür sind aber alle Duschen, Toiletten und Anlegestellen im Preis inbegriffen. Gar nicht so schlecht.

Der Kanal selbst ist schmal, vielleicht 20 m breit, und wird immer wieder von kleinen und größeren Seen unterbrochen. Loch Lochy, Loch Oich und natürlich auch das berühmte Loch Ness. Gleich am Anfang kommt das berühmte “Neptune’s Staircase”. 8 Schleusen am Stück. In die erste Schleuse fahren wir mit Motor ein, dann wird das Boot an den Tauen durch die einzelnen Becken gezogen. Schaulustige machen Fotos und fragen neugierig und etwas neidisch nach dem Woher und Wohin.



Bis Loch Oich schleusen wir bergauf, dann geht es wieder bergab. Loch Ness an sich ist eher langweilig. Ein großer See ohne besondere Attraktionen, bis auf eine verfallene Burg. Und es ist ja auch nicht sicher, dass man Nessie sieht.

Vor Inverness geht es noch mal 4 Schleusen nach unten, dann sind wir fast schon wieder auf Meereshöhe. Noch zwei Schleusen und eine Drehbrücke bis in die Nordsee. Bea muss nun leider schon wieder heim fliegen und ich werde das restliche Stück wie gewohnt "single handed" bewältigen.

Beruflich hat sich nun etwas entwickelt, so dass ich die Reise nicht ganz wie geplant fortsetzen kann. Ich werde im August wieder in Deutschland. Aber dazu muss ich erst noch mal "kurz" über die Nordsee. Je nach Ziel so zwischen 300 – 450 Meilen. Das sind gute 3-5 Tage am Stück. Etwas unheimlich ist mir da schon.



Nordsee, Limfjord, Grosser Belt

Bye Bye Scotland – Hello Continent! - August 7, 2014

Zum Abschied Delphine am Chanonry Point. Später dann noch Puffins und Basstölpel. Als ob Schottland noch mal zeigen will, was es alles zu bieten hat.

Abwechselnd 15-20 Knoten Wind und Flaute im Moray Firth. Über Nacht um den Kinnaird Head mit wenig Wind und hohen Wellen. Ein unglaubliches geschaukel. Habe den Sitzsack zwischen Küche und Bad eingeklemmt um zumindest einigermaßen, ohne rumzukugeln, ausruhen zu können.

Es wird dunkel und fängt an leicht zu tröpfeln. Der Wecker klingelt alle 30 Minuten, um aufzufordern nach dem Rechten zu sehen. Passt der Wind noch? Stehen die Segel richtig? Ist was zu sehen in Fahrtrichtung? Instrumente OK? Nach fünf Minuten ist alles gescheckt und ich verkrümle mich wieder in meinen Sitzsack. Um 06:00 geht die Sonne auf. Die Segel sind rosa gefärbt, die Wolken am Himmel leuchten. Ein Festmahl der Lichter, an dem man sich nicht sattsehen kann.

In einem Flaute-Loch werde ich von einem riesigen Schwarm kleiner schwarzer Fliegen heimgesucht. Das ganze Boot und die Segel sind mit Millionen schwarzer, krabbelnder und fliegen Insekten überzogen. Ekelig. Alle Luken zu und ich verschanze mich unter Deck. Nach zwei Stunden wieder etwas Wind, der die Insekten wegweht. Zurück bleiben tausende Insektenleichen. Die Segel sind an einigen Stellen Blutverschmiert. Ekelig. Erst mal das Cockpit wieder begehbar säubern. Den Rest, da hoffe ich auf Regen und Wind.

Die zweite Nacht motore ich durch. Der Wind hat um 180° gedreht und weht nun, kaum spürbar, aus Nord. Am Morgen kommen die ersten Ölbohrinseln des „Jade Oilfield“ in Sicht. In respektvollem Abstand schlängle ich mich durch.

Gegen Mittag kommen noch mal 5 Delphine auf Besuch vorbei. Verspielt und neugierig schwimmen die am Bug vorbei, unter dem Boot durch. Ich setze mich vorne an den Bug und genieße das Schauspiel. So nah, würde ich die Hand ausstrecken, ich könnte die Rückenflosse berühren.

Die Sonne geht unter. Sundowner mit Blick auf einen feuerroten Himmel und viel Weite. Zeit zum Nachdenken und genießen. Der Mond geht auf, spiegelt sich im Wasser. Die Ölbohrinseln leuchten am Horizont. Eine Zauberwelt mitten in der Nordsee.

100 Meilen noch. Der Wind hat aufgefrischt auf 15-20 Knoten und eine ordentliche Welle hat sich gebildet. Zackig geht es nun zum Limfjord. Ich fahre einen großen Bogen nach Süden, da der Wetterbericht den Wind mehr aus Ost vorhergesagt hat. Das war vor drei Tagen. Sicher ist sicher und gegen 20 Knoten Wind will ich nicht kurz vor Ziel noch aufkreuzen müssen.

Eine Monsterwelle trifft die Fleur und der Wasserkessel fliegt durch die Kajüte. Nun hat auch der eine Delle. Ansonsten bleibt alles heile, kein Schrank geht auf oder Blumentöpfe fallen in die Toilettenschüssel. Mittlerweile bin ich doch gut darin, alles auf schlechtes Wetter vorzubereiten.

Der Verkehr hat wieder mächtig zugenommen. Alle paar Minuten geht der Kollisionsalarm los. Öltanker von und zu den Bohrsinseln, Containerschiffe, Frachter und Fischerboote. Habe gelernt cool zu bleiben und erst mal weiterfahren. Die Fleur ist wendig und ich kann auch noch eine halbe Meile vorher ausweichen. Ein paar wenige Male sind sogar Boote mir ausgewichen. Und soooo schlecht fahre ich ja gar nicht.

Einen anderen Segler habe ich die ganzen letzten 400 Meilen nicht gesehen.

Fast geschafft. 25 Meilen bis zur Einfahrt in den Limfjord. Das wird ca. 01:30 morgens sein. Das wird noch mal spannend Mitten in der Nacht.

Der Wind hat 10 Meilen vor der Küste auf genau West gedreht und weht immer noch mit 15 Knoten. Noch mal hart am Wind die letzten Meilen, dann die Fock einrollen und das Groß fallen lassen. Es ist stockfinster. Der Mond ist

schon wieder unter gegangen und alles andere Licht ist von dichten Wolken verdeckt. Sehe kaum die Hand vor den Augen und turne quasi nach Gefühl auf der Fleur herum, um die Segel ordentlich zu verstauen. Es leuchtet und blinkt überall am Horizont. Die grüne Boje ist mein Ziel, die Einfahrt in den Limfjord.

02:20, 07.08.2014. Nach 437 Meilen in 81 Stunden nun wieder zurück auf dem Kontinent!

4000 Meilen! - August 8, 2014

Ist man mit 4000 Meilen Singlehanded schon als Skipper zu bezeichnen? Als ich mir heute Morgen die Schuhe binden wollte, überlegte ich wie da einen Palstek zu machen ist – bis mir einfiel, dass eine Schleife der richtige Knoten ist. Im Kopf alles auf Segeln getrimmt ;-)

Flach, flacher – Limfjord - August 10, 2014

91 Meilen bis zur Ostsee, durch weite aber flache Gewässer, flussartige Abschnitte und mit insgesamt 5 Brücken – der Limfjord. Heute ist quasi Windstille. Die See ist platt wie eine Flunder. Die Meilen zahle ich heute wieder mal mit Diesel. 40 Meilen bis zu einer kleinen Bucht mit einer Boje. Warm ist es. Schon den ganzen Tag laufe ich in T-Shirt und kurzen Hosen rum. Endlich Sommer!

Samstag ist Wind vorhergesagt. Zackig, mit 20-25 Knoten. Genau da will ich durch die engen Abschnitte an Aalborg vorbei bis an die Ostsee kommen. Ich wache schon früh um 05:00 auf, weil das Boot an der Boje schaukelt und schlingert. Im Mast pfeift der Wind. Na, das kann lustig werden. Die ersten 11 Meilen kann ich segeln. Aufkreuzen im zweiten Reff, bis die erste Brücke kommt.

Ich setzte die Flagge „N“ als Zeichen die Brücke zu öffnen. 20 Minuten warte ich, fahre Kurven und kämpfe um die Fleur im Wind zu halten. Die Brücke öffnet sich, und husch durch. Dann mit Motor weiter einen ca. 10 Meilen langen flussartigen Abschnitt. Die Fleur kämpft gegen den starken Wind. Der

kleine 30 PS Motor schafft es gerade so die Fleur voran zu schieben. 1-2 Knoten Fahrt. Ein Fußgänger wäre schneller. Meter um Meter geht es voran. Der nächste Abschnitt hat auch enge Fahrwasser, führt aber durch ein weites Seegebiet. Kein Windschutz und eine ordentliche Windwelle baut sich auf. Der Motor kämpft. Eine Querströmung schiebt die Fleur auf die andere Seite des Fahrwassers. Vollgas und gegen den Wind. Zentimeterweise schieben wir aus der Strömung. Geschafft.

Kurz darauf verliert die Fleur plötzlich an Fahrt. Hat sich was in der Schraube verheddert? Schnell Ruder rum und Rückenwind, bevor wir aus dem Fahrwasser treiben. Vorwärtsgang, Rückwärtsgang. Immer abwechselnd. Es scheint wieder zu gehen. Ruder rum und weiter Richtung Aalborg. Langsam. Langsamer als normal? Ist der Wind einfach zu stark? Keine Ahnung. Wahrscheinlich ist der Motor einfach an seiner Leistungsgrenze.

Zwischendurch kann ich für ein paar Meilen die Fock setzen. Der Motor kann sich erholen. Dann noch einmal 1 Meile exakt gegen den Wind. Für die Meile brauche ich fast eine Stunde. 25 Knoten, in den Böen mehr, dagegen kommt die Fleur einfach nicht an. Muss ich Ruder legen um im Wind zu bleiben, wird die meiste Energie damit verbraucht und die Fleur steht erst mal mehr oder weniger auf der Stelle. Dann wieder ein paar Zentimeter weiter, bis die nächste Böe zum Einlenken zwingt.

5 Meilen vor Aalborg überrollt mich ein Gewitter. Regen in dicken Tropfen wird in Sturmböen um die Fleur gepeitscht. Dunkel ist es geworden. Sicht bis vielleicht 5-10 m vor die Fleur. Das iPad wird regelrecht eingeweicht. Aber ohne würde ich nicht wissen wohin. Schaue ich über die Sprayhood nach vorne, nageln die Regentropfen wie Schrotkugeln auf mich ein. Mit zugekniffenen Augen probiere ich irgendwas zu erkennen. Das iPad muss jetzt einfach durchhalten. Hoffentlich kommt keiner entgegen. Oder der Motor fällt aus. Oder der Blitz schlägt ein. Stehe am Steuer. Wind, Regen und Gischt toben. Bin klatschnass. Und mir geht so viel durch den Kopf. Aber alles egal, nur nicht die Richtung, die Kontrolle verlieren. Trocknen und aufräumen können wir später. Nach 15, 20 Minuten ist alles vorbei. Aufatmen.



2 Meilen vor dem Hafen ist dann die Gangschaltung defekt. Es lässt sich kein Gang mehr einlegen. Mist. Mist. Mist. Der Wind hat noch weiter aufgefrischt. Das Fahrwasser ist hier 50 Meter breit und rechts und links sind Sandbänke. Hektik. Runter, Motor und Getriebe checken. Scheint OK. Wieder hoch, Richtung kontrollieren. Wieder runter. Kann ich manuell schalten? Mit Gewalt geht der Rückwärtsgang rein. Schlecht. Die Fleur wird gebremst und driftet nun recht unkontrolliert. Motor ausmachen. Die Fock ist noch oben und wir fahren wieder. Wieder runter. Gang wieder raus drücken. So komme ich nicht in den Hafen, oder auch sonst wo hin! Demontiere mehr oder weniger gewaltsam den Handhebel der Gangschaltung. Ich schneide mir in den Finger. Blut fließt. Ich höre oben die Fock flappen. Ein leichtes Rucken. Das sollte nicht so sein. Schau raus. Keine Fahrt mehr. Wir sitzen auf Grund, gerade mal einen halben Meter neben dem Fahrwasser. Hölle Hölle. Der Wind drückt die Fleur auf die Seite. Runter. Rückwärtsgang und Vollgas. 2-3-4 Minuten, dann, ganz langsam kommt die Fleur wieder frei. Puhhhhhh. Jetzt fahren wir im Rückwärtsgang, das passt nicht zur noch gesetzten Fock und ich kann nicht in den Vorwärtsgang schalten. Würge und kicke den Hebel und die Mechanik. Hämmere darauf herum. Gewalt muss manchmal sein. Der Hebel gibt auf. Ich kann wieder schalten, auch wenn das Teil jetzt eher wie ein klumpen Schrott aussieht. Vor lauter Aktion hatte ich die Richtung aus den Augen verloren. Rucken und Flappen der Fock. Sch...se, wieder auf Grund. Ich rolle erst mal die Fock ein. Dann das bekannte Manöver. Rückwärtsgang. Vollgas. Das schaukeln und die Wellen helfen. Wir kommen wieder frei. Jetzt aber nix wie in den Hafen.

40 Meilen in 12 Stunden. Habe fertig für heute!

Für Montag ist Sturm vorhergesagt. "Berta" tobt sich mit 40+ Knoten aus. Sitze wohl erst mal bis Dienstag hier fest.

240 Meilen gegen den Wind - August 14, 2014

Boa. Das war eine anstrengende Fahrt nach Laboe. 240 Meilen gegen den Wind. Und das war richtig zackiger Wind mit bis zu 25-28 Knoten. Dazu Wellen, zwischendurch Regen und einmal ein Unwetter mit Blitz und Donner.

Bei Aalborg noch die letzte Brücke passiert, dann den Limfjord bis zur Ostsee entlang geschlängelt. Fast Flussartig geht die Fahrt dahin. Mit Wind aus Südwest musste ich alle Tricks und Kniffe anwenden um hart am Wind noch jeden Meter Höhe rauszuholen, um dann nach einer Kurve wieder gemütlich mit achterlichem Wind zu entspannen. Bei der Ausfahrt in die Ostsee sind vorgelagerte Sandbänke zu beachten. Starke Strömungen und der Südwestwind bewirken hohe Wellen, gegen die anzukämpfen ist. Es geht gerade so unter Segeln. Ein kleiner Winddreher, und ich würde nicht mehr dem 50 Meter breiten Fahrwasser folgen können. Ich lasse sicherheitshalber den Motor mitlaufen. Im Vorbeifahren sehe ich ein Wrack, von dem nur der Mast aus dem Wasser ragt. Das ist wohl in den Stürmen der letzten Tage aufgelaufen.

Nachts habe ich mich maximal für 10 Minuten ausgeruht, dann war wieder ein Wende, ein Ausweichmanöver oder eine Kurs und Segelkorrektur gefordert. In den engen Fahrwassern mit viel Verkehr und großen Frachtern war immer Aufmerksamkeit gefordert. Und es ist alles flach. Das Land bietet kaum Windschutz, über den Untiefen bildet sich schnell eine Grundsee (hohe und steile Wellen).

Nach der Durchfahrt der [Öresundbrücke](#), bei der man sich ordentlich per Funk anzumelden hat, ging es dann Nachts an Langeland entlang. Im Morgengrauen biege ich in die Kieler Bucht ein um noch mal die letzten 22 Meilen gegen Wind und Wellen aufzukreuzen. Um 10:00 kommt dann Laboe in Sicht und um 12:30 lege ich zum letzten Mal auf der Tour an.

Ein rauer Ritt über die Ostsee, bei dem alles von Skipper und Boot gefordert wurde. Die Ostsee von der wilden Seite.

Ende - August 15, 2014

4358 Meilen
891 Stunden unterwegs
4,89 Knoten im Schnitt
9 Länder (ES,F,B,NL,D,DK,S,N,GB)
67 Etappen
längste Etappe 538 Meilen in 99 Stunden von Hendaye nach L'AberWrach
schnellste Etappe 182 Meilen von Norwegen nach Shetland in 25:57 Stunden
31 Schleusen
188 Grib Files gezogen
1670 Mails geschrieben und gelesen
15518 Fotos (75,2 GB)
411 Filme (36,8 GB)
11 Bücher gelesen
52 Häfen angelaufen
22 an Bojen oder Geankert
498 Liter Diesel
128 Tage auf See (Segeltage 83, Hafentage 45)





Hanse 370

Specification Hanse 370

LOA	11.35 m 37'3"
Hull length	11.25 m 36'11"
LWL	10.05 m 33'
Beam	3.75 m 12'4"
Draft	1.95 m 6'5" (standard) 1.60 m 5'3" (option)
Displacement	approx. 7.2 t approx. 15,873 lb approx. 6.8 t approx. 14,991 lb (epoxy option)
Ballast	approx. 2280 kg approx. 5,045 lb
Engine	21.3 kW / 29 HP
Fresh water	approx. 300 l
Fuel tank	approx. 140 l
CE Certificate	A (ocean)

Mast length above WL	approx. 17.77 m approx. 58'3"
Total sail area	approx. 87.40 m ² approx. 941 sq ft
Main sail	approx. 42.50 m ² approx. 457,48 sq ft
Self-tacking jib	approx. 28.60 m ² approx. 308 sq ft
Genoa 140%	approx. 44.90 m ² approx. 483,32 sq ft (option)
Gennaker	approx. 100.00 m ² approx. 1,076 sq ft (option)

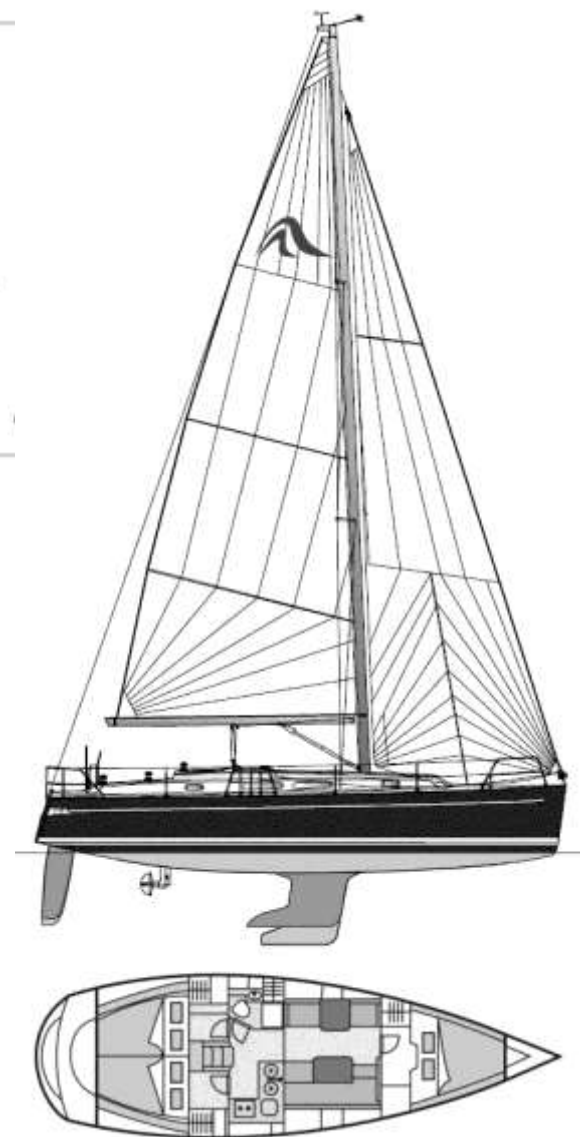
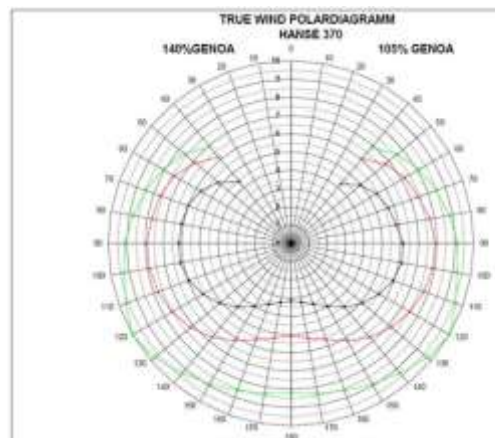
Rig	I	15.00 m 49'3"
	J	4.15 m 13'7"
	P	14.40 m 47'3"
	E	5.15 m 16'11"

Design	judel/vrolijk & co
Interior	HanseYachts Design



Germanischer Lloyd

The production of all HanseYachts is supervised by Germanischer Lloyd according to GL Yacht Plus.



Ausrüstung

Sicherheit

- AIS easyTRX2-IS Senden / Empfangen (CPA Berechnung (Kollisionswarnung), Ankeralarm)
- EPIRB SGE406II (GPS Kopplung)
- LifeRaft SeaSafe (6 Personen)
- Signalfuer für Offshore
- Radarreflektor
- Hauptanker, Delta 16kg, 50m Kette + 50m Seil
- Zweitanker, Delta 16kg, 5m Kette + 25m Seil
- Beiboot Bombard AX2 + Mecury 3.5 Außenborder

Kommunikation

- VHF DSC Standard Horizon Eclipse
- VHF Handgerät ICOM IC-M31
- Iridium 9555, Satelliten Telefon
- Laptop Lenovo X220, inkl GPS Antenne
- iPad Gen 4 / iPhone Gen4

Navigation

- OpenCPN inkl. elektr. Seekarten (auf Laptop)
- iNavX inkl. elektr. Seekarten (auf iPad / iPhone)
- qtVlm für GRIB files und Wetterrouting
- Navtex Clipper für Wetterdaten
- Seekarten der befahrenen reviere (NV Karten, Imray Karten, Navionics)
- Revierführer der Seegebiete (ca. 30 Bücher)

Energieversorgung

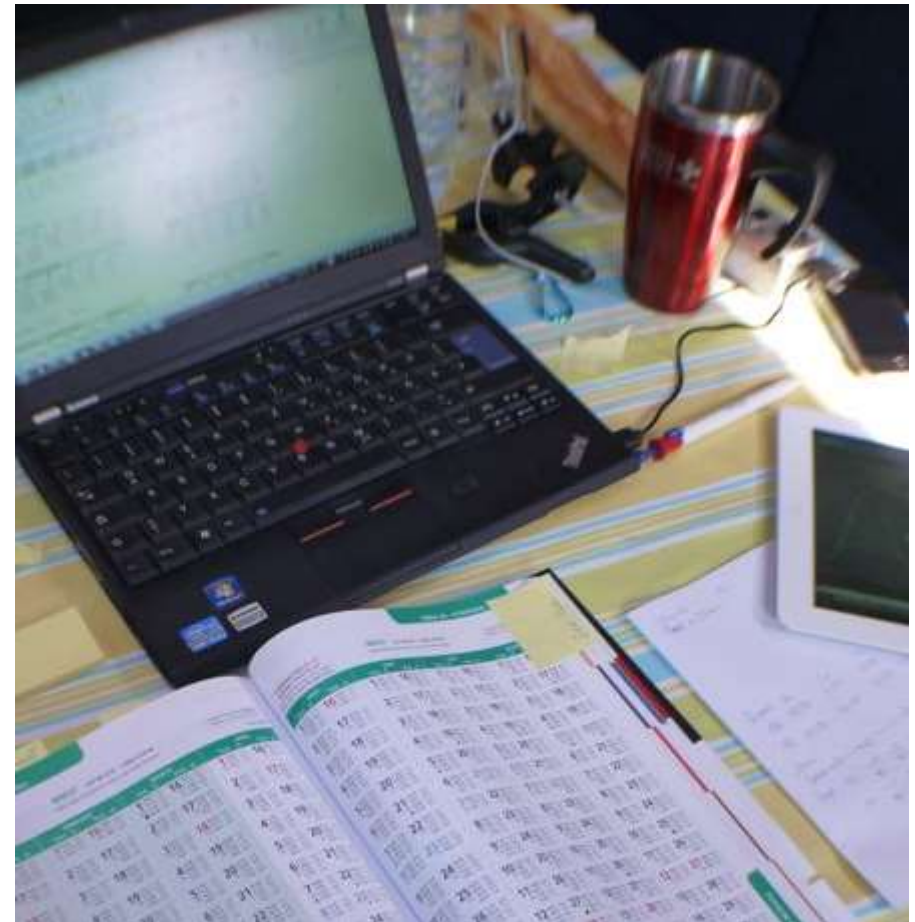
- Solarpanel 2x 95 Watt
- Manuelles Solarpanel 5 Watt (zum iPad aufladen)

- Motor, Generator 60A
- Batterien (2 x Service 95A, 1 x Ankerwinch 75A. 1 x Anlasser 75A)
- Gesamtes Boot auf LED umgerüstet

Komfort

- Standheizung
- Heiß-Wasser Boiler

Sitzsack



Skipper

Dirk Geiger, 1968, lebt in München

Certificates	Description	Status
SSS	Sportseeschifferschein	2013
	Praxis: Kroatien, Slowenien	2013
	Sportküstenschifferschein	2011
SKS	Praxis: Kroatien, Ostsee:	2011
LRC	Long Range Certificate	2013
SRC	Short Range Certificate	2011
UBI	UKW im Binnenbereich	2011
Pyroschein	Seenotsignalmittel	2013

Experience

Kroatien, Kornaten	Wind, Sun and Sail, Sun Odyssey 36i	2013
Slowenien, Portoroz	SSS Praxistörn	2013
Kroatien, Istrien	Speedweek, Elan 210	2012
Kroatien, Kvarner Bucht	Relaxed Cruising , GrandSoleil 39	2012
Italien, Lago Garda	Spinnaker Training, Blu26	2011
Kroatien, Kornaten	Single Handed, Seascape 18	2011
Bodensee, Bavaria 32	Skippertraining	2010
Ostsee	SKS Prüfungstörn	2009
Kroatien	Sail & Kite, Bavaria 44	2009
Italien, Lago Garda	Eigner "DifferntSights", Katamaran DartHawk F18	2004-2008 -



Resume

So far so good. Hier ein paar Erkenntnisse der bisherigen Reise:

1. Der organisatorische Aufwand ist enorm, kostet Zeit und Geld.
2. Nicht mehr ohne AIS
3. Unterwegs ist einfacher. Anlegen und Hafen ist Stress. Du wirst lazy im Hafen! Immer fahren, dann bist Du im flow.
4. Es geht nur mit den Gezeiten und Wind
5. Körperliche Anstrengung und mentale Herausforderung nicht unterschätzen
6. Ohne Baumbremse geht was kaputt
7. Heizlüfter und die Standheizung sind Gold wert
8. Warm und wärmere Klamotten einpacken.
9. Eieruhr, um den Takt der Routine auf längeren Etappen anzugeben.
10. Handwerkliches Geschick ist unabdingbar. Und man hat nie genug oder das richtige Werkzeug.
11. Stehhöhe im Boot ist für eine längere Tour wichtig. Würde ich wieder so machen.
12. Stauraum. Mehr ist besser. Da ist die Fleur leider nicht so gut. Es ist alles etwas verwinkelt. Durch den Serienbau werden auch viele Ecken und Räume nicht genutzt.
13. Selbstwendefock ist klasse. Alles was Arbeit vermeidet ist klasse (keine Fock Persening mehr). Weniger Justage und Trimmmöglichkeiten sind klasse.
14. Würde ich die Fleur noch mal kaufen? Für eine Tour in den Norden wäre ein fester Unterstand mein Wunsch (Deckshaus, Mittelcockpit). Steuermöglichkeit von unter Deck wäre klasse (Autopilot Fernbedienung). Blick nach vorne von unter Deck wäre klasse. Alles andere hat die Fleur hervorragend gemeistert.

Nun, da sitze ich in Faaborg (DK) auf meinem Boot. Es regnet und windet draußen, die Standheizung läuft. Kein einladendes Wetter für den nächsten Schlag. Aber ich habe ja auch keine Hektik und kann das Wetter mal aussitzen

(im Gegensatz zu den Charterbooten). Zeit um über die letzten 4 Wochen nachzudenken und ein paar Gedanken aufzuschreiben.

Wie war's bisher? Erfahrungen? Habe ich mich oder die Fleur unterschätzt oder überschätzt?

Aufbruch in der Biskaya am 15.04.. Aufbruchstimmung, Sonnenschein und gutes Segelwetter. Dass das VHF nach Martinique geschickt wurde hat mich dann auch nicht gejackt. Einfach ein neues gekauft um los zu kommen. Das EPIRB Satelliten EPIRB SAILOR SE406 II 8 Tage gedauert um wieder bei mir zu sein. Das hat genervt. Antipode, der Makler, hat mich aber immer tatkräftig unterstützt. Dank an Frederique!

Den Teil der Aktion hatte ich unterschätzt. Den formellen und organisatorischen Aufwand vor der Abreise. VHF, EPIRB, AIS müssen auf meine neue MMSI (Boots – Identifikationsnummer) umprogrammiert werden. Ich musste lernen, dass ich das nicht selbst machen kann, sondern die Geräte zum Hersteller eingeschickt werden müssen. Zum einen dauert das, zum anderen kostet das auch Geld (jeweils ca. 100 Euro). Beim EPIRB lohnt der Aufwand, beim VHF würde ich wohl einfach ein neues kaufen.

Der Support vom AIS Hersteller für das EasyTRX2 war klasse. Der hat sich remote in mein Bordnetz eingeloggt und das AIS neu programmiert. Null Zeit und keine Kosten. Benchmark! Um mein iPad zur Navigation zu verwenden, habe ich noch ein WiFi Sender eingebaut, der die NMEA Daten (die Schiffsaten wie Geschwindigkeit, Position und AIS) sendet. Dazu hatte ich das fertige Modul von vYacht eingebaut. Einfache installation und Anschluß an das AIS. Ein halbe Stunde später habe ich die NMEA Daten auf dem iPad.

AIS ist ein Muß, wenn ich wieder ein Boot kaufen würde und sollte Pflicht auf jedem Sport und Fischerboot sein. (Es gibt welche mit integrierterem WiFi, dann spart man sich noch zusätzlichen Aufwand). Nachts schalte ich die Kollisionswarnung ein und bin deutlich entspannter unterwegs. Oder vor

Cuxhaven, sehe ich mit dem AIS die Daten der anderen Schiffe und kann mir gezielter und sicherer eine Lücke im Verkehrsgeschehen suchen. Beim Ankern schalte ich den Ankeralarm ein, bin damit beruhigter und andere Schiffe (mit AIS Empfänger) sehen, dass ich da vor Anker liege. Einfach große Klasse!

Nun, endlich unterwegs geht's über die gefürchtete Biskaya. Rückblickend war das der einfacher Teil der Reise. Weit weg von Land und den kleinen, leicht zu übersehenden Fischerböten war es recht entspannt. Alle paar Stunden mal ein Schiff auf dem AIS gesichtet, dass in ein paar Meilen Abstand passiert. Biskaya war easy. Wenig Verkehr & viel Platz. Optisch waren die Schiffe selten zu entdecken. Der Horizont ist ca. 5km weg, alles dahinter ist nicht zu sehen. Man fühlt sich durchaus "alleine" da draußen. Das ist nicht weiter schlimm, so lange das Wetter angenehm ist. Wenn's aber mit 25 Knoten kachelt, fett regnet und stockdunkle Nacht ist und vielleicht noch ein bisschen neblig, und ich dann mit der Stirnlampe morgens um 02:00 bei 10°C ein Reff einziehen muß, dann machte ich mir durchaus mal einen Gedanken "Was, wenn ...?" und checke noch mal den Lifebelt. Ändern kann man eh nicht's weit draußen am Wetter. Einen Sturm kann man abwettern (Die Gefahr ist gering, da weit um einen kein Land ist und man genug Platz zum navigieren hat). Flaute muß man aussitzen.

Apropos Flaute. Die ist schlimmer als jeder Sturm. Nichts geht voran. Die Segel flappen mit dem Schaukeln des Bootes. Man kommt dem Ziel nicht näher. Die Strömung schiebt einen langsam irgendwo hin. Es ist langweilig. Man kann keinen Einfluss nehmen. Die Zeit vergeht quasi nutzlos. Einem Sturm kann ich aktiv begegnen. Mit Reffs den Druck aus den Segeln nehmen, einen sicheren Kurs einschlagen, einen Hafen erreichen oder einfach viel Strecke machen und aus dem Sturm raus fahren.

"Raz de Sein" und der "Chenal du Four" waren eine Herausforderung, die aber auch zu meistern war. Mit GPS, AIS und Autopilot sind solche Stellen

navigatorisch heute eine geringere Herausforderung, wenn auch nicht zu unterschätzen.

Alles ist schräg. Unter Segeln legt sich die Fleur auf die Seite bis das Gleichgewicht zwischen der Windkraft und dem aufrichtenden Moment erreicht ist. An Deck verarbeitet dies das Auge, orientiert sich am Horizont und der Körper gleicht die Schräglage quasi automatisch aus. Lustiger ist es dann unter Deck. Der Horizont wird durch die Struktur des Bootes ersetzt, also am Boden, Decke und Wänden, und der Körper denkt "Gerade stehen!". Zack, fällt man einfach um. So habe ich mir einige blaue Flecken geholt, oder halt mal, wie im Film, die Milch neben das Müsli geschüttet. Für Wasser hält man den Becher 10 cm neben den Wasserhahn. Aber man gewöhnt sich dran. Mittlerweile koche ich auch bei Schräglage.

Im englischen Kanal dann der erste Kontakt zu starker Gezeitenströmung und hohen Wellen. Das habe ich komplett unterschätzt. Als ich vor L'Aber Wrac'h mehrere Stunden gegen Wind und Wellen angekämpft habe und doch noch an der gleichen Stelle war, ja, da wurde mir klar dass ich nun Gezeiten studieren muß, um voran zu kommen. Und das macht den Kanal und die Nordsee so schwierig. Es sind nun mehrere Faktoren die das Vorankommen beeinflussen. Zum einen der Wind, der die Fahrtrichtung unterstützen sollte, zum anderen die Strömung, die alle 6 Stunden die Richtung ändert. Die Tiden haben eine geringere Rolle gespielt, sind aber auch zu berücksichtigen, da nur zu bestimmten Tidenständen manche Passagen zu machen sind (z.B. Hafeneinfahrten). Dazu noch die zu segelnde Entfernung, die unter Berücksichtigung von Wind und Strömung zeitlich abzuschätzen ist, damit man mit dem richtigen Strom und der richtigen Tidenhöhe in den Zielhafen einlaufen kann. Die ganze Planung quetscht sich in die 6-Stunden-Raster der Gezeiten. Das macht das "Vorankommen" im Kanal deutlich langsamer.

Im Kanal, aber vor allem entlang der Nordseeküste und an Rotterdam vorbei, da hatte ich Bammel vor den großen Pöten. Im Nachhinein war das gar nichts, und dennoch beeindruckend. Zum einen habe ich mich meist aus den

Verkehrsgebieten raus gehalten. Oder wenn doch dann mich ganz seitlich eingereiht. Mit dem AIS hatte ich alles im Blick. Gerade in der Einfahrt zur Elbe, vor Cuxhaven und in Richtung Hamburg ist gigantisch was los. Immer Funk abhören und AIS im Blick.

Schwieriger war für mich die Suche nach geeigneten Häfen. Viele der Häfen fallen trocken oder haben bei Ebbe nicht genug Wasser um mit der 1,95m tiefen Fleur dort zu bleiben. An Häfen mit Schleuse oder Schott habe ich mich nicht ran gewagt. Anfangs kam ich eh mit den Zeiten komplett durcheinander. Bordzeit, UTC, MESZ, UT, ... wenn auf einmal das GPS eine andere Zeit anzeigt als die Borduhr und im Tidenkalender von UT gesprochen wird. Uff. Da hatte ich mich schon das ein oder andere mal um ne Stunde vertan und habe noch gegen Strom anfahren müssen wo ich schon abfließendes Wasser geplant hatte. Also, immer eine (mechanische) Uhr die sich nicht automatisch verstellt an Bord haben und diese auf eine bestimmte Zeit (MESZ) einstellen. Ist dann ein Hafen gefunden, ist dieser dann meist doch nur mit einlaufendem Wasser zu erreichen (die Fleur würde bei 3-4 Knoten Gegenstrom kaum von der Stelle kommen), bzw. bei ablaufendem Wasser zu verlassen. In L'Aber Wrac'h hatte es einen 8m Tidenunterschied. Da wird aus dem langen schmalen Fjord ein mit 4 Knoten fließender Fluß. Im Hafen zerrt das Wasser am Boot, es gurgelt und bilden sich Strudel. Besser alle Leinen noch mal checken.

Ankern in Gezeitengewässern ist auch keine einfache Sache. Vor allem nicht, wenn auch noch ordentlicher Wind weht. Wenn Strom und Wind in die gleiche Richtung gehen ist alles OK. Es zieht zwar ordentlich am Ankergeschirr, aber es geht in eine Richtung. Steht aber Strom gegen Wind, dann wird alles kritisch und das Boot pendelt recht undefiniert umeinander. Eventuell dreht es den Anker aus dem Grund. Eine Ankerwache ist da ein absolutes Muss. Ist man alleine, dann viel Kaffee machen und auf eine lange Nacht freuen.

Alles in allem, anlegen empfinde ich eher als Stress. Das vorbereiten ist viel Arbeit. Segel bergen, Motor ein und Anfahrt peilen, Segel verstauen, Fender ausbringen, Leinen klar machen, nach anderen Schiffen ausschau halten, VHF

abhören, etc.. Dann in den Hafen, die Lage peilen. In engen Gassen nach einem freien Platz suchen. Drehen auf dem Teller oder wieder rückwärts raus. Platz gefunden, aber die Fender sind auf der falschen Seite. Noch mal umbauen alle. Puh. Hat man erst mal angelegt, dann ist alles gut, alles sicher. Nach dem Anlegerbierchen könnte ich fast immer direkt einschlafen. Auf den Ablegestress hat man dann gar keine Lust. Der Hafen macht faul!

Unterwegs zu sein ist mental eine geringere Anstrengung. Ich bin quasi im "flow". Die Bewegungen des Bootes werden vorausgeahnt, der Wind schon früh gesehen. Segel und Boot entsprechend ausgerichtet. Regelmäßig wird das AIS gecheckt und der Horizont mit dem Fernglas abgesucht. Kaffee machen, Essen zubereiten. Es ist ein kontinuierlicher Fluss der Abläufe, eingeteilt in 30 Minutenabstände. Tag und Nacht. Kopf und Körper entspannen in der Routine, kommen in einen andauernden Döszustand. Alles wird easy und die Gedanken verlieren sich.

Der Puls geht 10 Schläge schneller, wenn dann im AIS ein Fahrzeug angezeigt wird oder am Horizont ein Schiff auftaucht. Dann sind aber immer noch 30 Minuten Zeit um aus dem Weg zu gehen. Nach 10 Minuten ändert der andere seinen Kurs. Ein Fischer auf der Jagd. Der Puls geht wieder runter, der Flow setzt wieder ein.

Nachts habe ich mir eine Eieruhr gestellt. Die bimmelt alle 30 oder so Minuten richtig laut. AIS check, Horizont check, Boot check. Alles klar. Eieruhr auf 30 Minuten und weiter schlafen. Hat gut funktioniert. Geschlafen habe ich meist im Cockpit, im Schutz der Sprayhood. Dazu hatte ich mir eine Kühle im Sitzsack gemacht und mich in den Schlafsack eingemummelt. Bequem, warm und doch schnell da, wenn mal was sein sollte oder der Wind mal wieder dreht.

Unterschätzt habe ich jedoch die körperlichen Anforderungen. Das Setzen und Bergen der Segel ist anstrengend. Sind die Segel oben, kontinuierlich nachjustieren für eine optimale Windanströmung. Halsen und Wenden ist

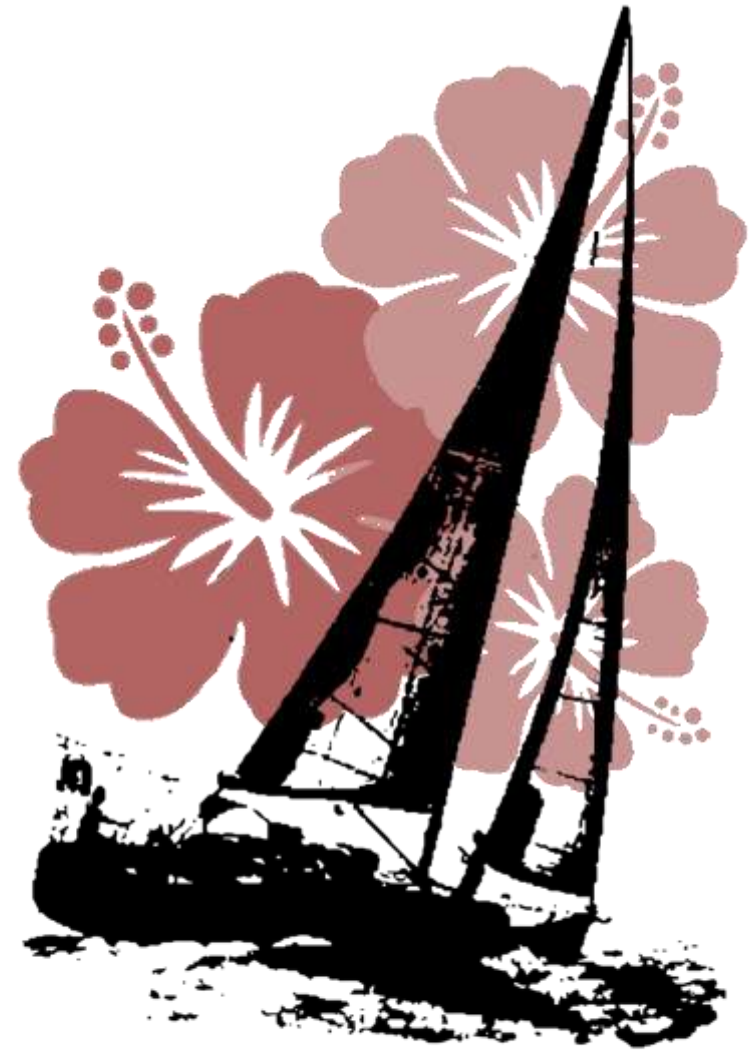
Arbeit. Auf Kreuzkursen gegen Wind und Welle ist die Fahrt ruppig und das Boot sehr schräg. Andauernd festhalten und abstützen. Kommt dann Regen und Kälte dazu, dann ist das eine echte körperliche Herausforderung. Die Bürohände sind abgenutzt, haben mittlerweile Hornhaut vom Winschen und Taue klar machen. In meinem nächsten Boot werde ich wohl elektrische Winschen einbauen.



4358 Meilen von Spanien in die Ostsee. 128 Tage war Skipper Dirk mit der „Fleur d'Océan“, einer Hanse 370 (11,25m, BJ 2007), unterwegs. Ablegen, Delphine, Sturm, Flaute, Puffins, Möwen, Schleusen, Regen, Sonne, Freude, Freunde, Stolz, lange Nächte, Nebel, Steine, enge Fahrwasser, Weite, Einsamkeit, Demut, Berge, Ankern, Buchten, Sandbänke, Ausflüge, Ankommen



<http://fleur.doingxpedition.com/>



Fleur d'Océan