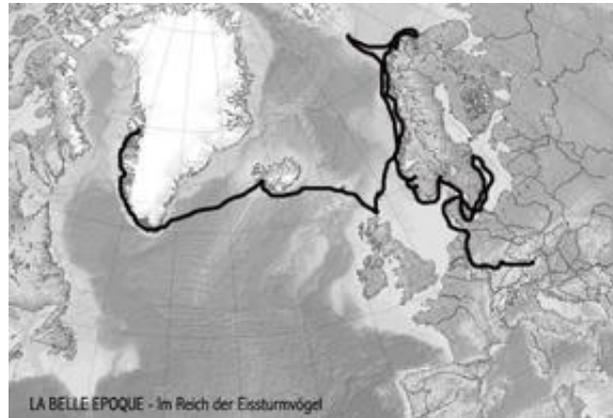


# Im Reich der Eissturmvögel

von Claudia Kirchberger



für Jürgen

© Claudia Kirchberger

2. Auflage, 2020

[www.fortgeblasen.at](http://www.fortgeblasen.at)

[www.blauwassersegeln.at](http://www.blauwassersegeln.at)

## Inhaltsverzeichnis

Prolog	3
Fluss des Lebens	6
Der Ruf der Flussnixe	17
Salz auf unserer Haut	25
Dänemark	31
Schweden	40
Ostseewinter	63
Wo das Meer die Berge küsst	78
Das Gold der Lofoten	99
Über den Tanzboden des Teufels	107
Vom Nordkap an die russische Grenze	112
Abschied von der Sonne	126
Aufbruch im akritschen Frühling	144
Entlang der Wikingeroute über den Nordatlantik	160
Grönland	191
Lieber Leser	220
LA BELLE EPOQUE	221
Über Claudia	227
Eiszeit	230
Mit dem Segelboot durch die Arktis	230
Segeln im Feuerring	231
Die magische Anziehungskraft des schwer Erreichbaren	232

# Prolog



„Ein bisserl verrückt ist das ja schon!“, ging es der alten Rosa durch den Kopf, während sie eine kurze Erholung vom Unkrautjäten auf der klapprigen Holzbank im Schatten der wild wuchernden Brombeersträucher suchte. „Ausgerechnet ein Schiff. Wie man bloß auf den Gedanken kommt, hier ein Schiff hinstellen zu wollen. Aber macht ja nix. Die Jungen sollen auch ihre Wünsche haben. Und fleißig sind sie. Ein wenig eigensinnig, aber fleißig. Was hätt' das Mütterl da gesagt wenn sie gewusst hätte, dass zwischen Gemüsegarten und Stadel einmal ein Schiff stehen soll. Puuh, und der Gedanke, darauf übers Meer zu fahren. Gott steh ihnen bei! Da brauchen sie ja alle Schutzengel, die sie haben können!“

Aufgeregtes Schnattern reißt Oma Rosa aus ihren Gedanken. Die Enten wollen nach Hause zu ihrer Hütte. Rosa zieht die breite Krempe ihres Strohhuts ein klein wenig die Stirn runter und ihre blassblauen Augen verschwinden in dessen Schatten. Langsam erhebt sie sich und umrundet - auf Opas alten Gehstock gestützt - das frisch lackierte Ungetüm, das so deplatziert am Bauernhof wirkt wie ein Luftschiff im U-Bahn-Schacht. Langsam geht sie die Enten holen. Denn seit das Schiff den Platz

zwischen Entenhütte und dem kleinen Waldbach eingenommen hat, wagen sich die Enten nicht mehr unbegleitet ihre gewohnte Badetour zu gehen. Anfangs merkte Oma Rosa nichts von den Problemen der kleinen Herde. Nicht, dass sie nicht beobachtet hätte, dass die Enten seit neuestem rund ums Haus liefen. Doch da sie ja auch auf diesem Weg den Wald mit dem kleinen Bach erreichen könnten, vermutete Rosa vorerst, dass den Laufenten der kaum sichtbare Entenpfad wohl zu langweilig geworden war. Vielleicht war ihnen ja auch ein Marder oder gar eine Schlange begegnet. Bei diesem Gedanken schüttelte es Oma Rosa, nie hatte sie sich mit diesen Kreaturen - und seien es noch so harmlose Nattern - anfreunden können. Damals, als die halb durchtrennte Schlange mit letzter Kraft aus dem frisch geschnittenen Gras kam, nur um sie beinahe zu Tode zu erschrecken ... doch Halt - die Enten warten!

Tja, nichts also hatte sich Oma Rosa dabei gedacht, dass die Enten die andere Richtung zum Bach laufen wollten, bis zu dem Tage, als ihr Sohn Fritz, der sich ein schönes neues Haus neben den Bauernhof gebaut hatte, mit zornverzehrter Miene angelaufen kam. Wo hat's denn so was schon gegeben, Omas Enten waren nicht mehr zum Waldbach spaziert - nein, die drehten ihre Runden im neuen Swimmingpool! „Na, weil heutzutage braucht man ja einen „Pool“. Weil heutzutage verbringen nicht nur die Enten ihre Zeit beim Baden, auch die Leute müssen ihre freie Zeit im Wasser aufweichen. Und schon hat man das Malheur! Weil mitten am Bauernhof, mitten im Alpenvorland, wo weit und breit kein Meer zu finden ist, ein Schiff den Entenweg zum Bach versperrt, baden die kleinen, fröhlichen Gesellen plötzlich in einem Swimmingpool.“ Deshalb hat sich Oma Rosa angewöhnt, frühmorgens die Enten ums Schiff zu begleiten und am späten Nachmittag die kleine, gefiederte Horde wieder vorm Schiff abzuholen.

Und jetzt, wo die Enten nach Hause kommen, hört man wie gewohnt bereits die Enkel fleißig im Inneren ihres Bootes arbeiten. Als es hier ankam, machte es nicht den Eindruck, dass das Schiff jemals wieder schwimmen sollte. So wie es ausgesehen hatte. Zuerst musste der große Kranwagen die Einfahrt bis hinters Haus schaffen, dann kam der mit dem Schiff schwer beladene Tieflader. Er passte fast nicht durch die Einfahrt. Jürgen musste dazumal ja sogar die Motorsäge starten und die vielen Ahornbäume stutzen, damit dieses Ungetüm mit seiner eigenartigen Fracht bis hinter den Schuppen gelangte.

Oh, die schönen Ahornbäume, es war ja fast ein Glück, dass Vater Hermann nicht im Land war und diesen wilden Baumschnitt an seinen selbst gepflanzten Bäumen nicht mit ansehen musste! Schon stand das rostige Boot auf den Platz und das viele Gehämmer, die Schleiferei und die Schweißarbeiten begannen.

Selbst für die Nachbarn, die alle der Reihe nach vorbeischaute, um den eigenartigen Neuerwerb zu inspizieren, dachten insgeheim, dass dieser Stahlkoloss, von dem die alte, blaue Farbe längst abgeblättert war und der Rost traurige Tränen weinte, hier wohl seine letzte Ruhestätte gefunden hatte.

Anfänglich war das alte Boot schon etwas Besonderes - außergewöhnlich und eigenartig. Viele Menschen kamen vorbei. Sogar die Polizei fuhr einmal die Auffahrt hoch, nur um zu fragen, ob auch sie das Boot am Hügel einmal ansehen dürften. Die meisten allerdings gingen mit Kopfschütteln. Schon alleine die Vorstellung war unfassbar, so viel Arbeit und sicherlich auch Geld in den rostigen Rumpf zu stecken, nur um damit einmal den Elementen ausgeliefert zu sein!

Doch nach und nach änderte sich das Erscheinungsbild der Yacht. Zugegeben, zu Beginn wurde es immer schlimmer. Die beiden neuen Schiffseigner hämmerten wie wild an den letzten Resten Lack, der in großen Blättern absprang. Es wurde geflext und geschweißt, immer mehr Rost kam zum Vorschein. Alles, was noch ein bisschen schön am Schifferl aussah, wurde abmontiert, überholt und fein säuberlich auf Lager gelegt. Der Rest - wahrscheinlich der Großteil von allem - ging zum Sperrmüll. Zurück blieb ein nackter Stahlrumpf und schon bald schien es unvorstellbar, dass dieser den weiten Weg bis in sein Element, dem Meerwasser, je schaffen würde. Zumindest dachten so viele Nachbarn und Besucher.

Zeitweise machte sich selbst Oma Rosa ein wenig Sorgen: Bei dieser Verbissenheit, mit der die Enkel an dem alten Schifferl arbeiteten, bezweifelte sie nie, dass die beiden auch tatsächlich ihren Plan umsetzen wollten. Nicht, dass sich Oma Rosa darum kümmerte, ob das Schiff jemals wieder flott und schön wurde, aber insgeheim wünschte sie sich doch, dass es die beiden nie ins fremde Meer bringen würde.

Aber was half es, Vernunft war ihnen so und so nicht näher zu bringen und außerdem kümmerten sie sich ja auch ordentlich um den Hof. Sie würden also nicht alles hinten lassen und auch den kleinen Betrieb, den Oma Rosa von ganzen Herzen liebte und ein Leben lang mit all ihrem Geschick gepflegt hatte, nicht einfach verwahrlosen lassen. „Außerdem haben sie ja versprochen, sich um mich zu kümmern. So schnell werden sie schon nicht ablegen“, schoss es ihr durch den Kopf, während sie den Schrot für die Entenfütterung aus der Tonne schöpfte. „Ja, meine Lüppeln, da brauch't's keine Angst zu haben. Wir müssen nicht weg von hier, solange wir hier sind, bleiben auch die Jungen mitsamt ihrem Boot da!“ Und während Oma Rosa mit ihrem Federvieh beschäftigt war, schlich sich die etwas zu gut gefütterte Hündin Ari, die am Holzmeierhof ihre wohl verdienten Pensionsjahre verbrachte, in Richtung Nachbarhäuser davon, um nachzusehen, ob es wohl dort ein Stückchen Wurst zu holen gab.



# Fluss des Lebens



Angenehm ruhig schnurrt der Diesel unter uns und mit störrischer Selbstverständlichkeit gleitet LA BELLE EPOQUE durch das grüne Nass der Donau. Abgelegt. Verabschiedet. Auf Fahrt. Ein Gefühl, wieder zum Wesentlichen zurückgefunden zu haben. Hineinkatapultiert ins Leben eines Reisenden. Weg vom Alltag des Landlebens, verabschiedet von der Welt der Selbstdarstellung, Telekommunikation und der Sonderangebote.

Und doch eigentlich mitten drin! Kaum zu glauben, hier, mitten im Herzen Europas, mitten in dem hoch entwickelten Land mit geschäftigem Treiben an beiden Uferseiten, öffnet sich uns eine andere Welt. Geduldig sendet die Donau ihr Wasser in Richtung Schwarzes Meer und umgibt uns mit ihrer gleichmütigen Ruhe. Öffnet unsere Augen für ihre unbezwingbare Lebenslust, füllt unsere Köpfe mit herrlichen Eindrücken und unsere Herzen mit warmen Vergnügen. Schnell begreifen wir, dass sie mehr als nur eine Wasserstraße ist, mehr als nur Transportweg und Energiequelle. Der grün schimmernde Fluss zeigt sich als Quelle des Lebens, als süßes Versprechen von Natur und Gleichklang.

Über ein Jahr war bereits verstrichen, seit LA BELLE EPOQUE zurück in ihr Element, dem Wasser, kam. Ein Jahr, seit unsere sieben Sachen vom Haus ins Boot gewandert waren, sorgfältig aussortiert auf unverzichtbare Dinge und in Schachteln verpackt, was zuhause bleiben konnte. Ein Jahr, seit am Hof für unsere Mieter Platz gemacht war, und in dessen Verlauf wir früher oder später unsere Jobs an den Nagel gehängt haben. Viel hat sich geändert seit dieser Zeit und irgendwann schafften es auch unsere Seelen, vom Stress, der arbeitsreichen Hektik und der nicht zu stoppenden Uhr der letzten Jahre an Land, Abstand zu finden und sich zu erholen. Jahre, die uns viel abverlangten, die uns aber auch einiges lehrten und die wir intensiv zur Gestaltung unserer Zukunft nutzten.

Schon zur Zeit unserer ersten Segelreise an Bord von IRISH MIST war uns klar geworden, dass wir nicht zu den Menschen gehören, die sich selbst als Aussteiger betrachten. Zwar lag uns nichts weiter entfernt, als der Gedanke, ein bürgerliches Leben mit Job, Karriere und Eigenheim aufzubauen, doch rein von der Hand in den Mund zu leben und ständig bei Null anzufangen, drückende Geldsorgen und ein unveränderliches Leben als Streuner am Meer, so stellten wir uns unser Dasein nun einmal auch nicht vor. Klar war, dass nur ein Segelboot, welches in allen Gewässern zuhause sein konnte, unseren Ansprüchen genügen würde. Und so waren wir vor knapp zehn Jahren an Land gegangen, mit der fixen Idee im Kopf, ein kleines Zuhause und damit eine winzige, wirtschaftliche Existenzgrundlage aufzubauen und ein starkes Schifferl auszurüsten, welches uns keine Grenzen setzten würde.

Doch nach unseren wilden und freien Jahren an Bord der IRISH MIST lernten wir bald mit aller Brutalität des Alltags, dass wir schon viel zu viele Schritte in Richtung selbstbestimmtes Leben gegangen waren. Der Einstieg in die Wirtschaftswelt fiel bei weitem schwieriger aus als angenommen. Es wurde eine große Herausforderung, den Alltag zu überstehen, ohne dabei die Phantasie im Kopf zu verlieren, ohne dabei die ungezwungene Lebensfreude und die Leichtigkeit des Seins zu vergessen.

In neue Kleidung gezwängt ging ich von einem Vorstellungsgespräch zum Nächsten, um mit eigenartigen Fragen immer wieder aufs Neue vor den Kopf gestoßen zu werden. Fragen, weshalb ich denn unbedingt in dieser Firma arbeiten wollte, warum ich dachte, dass ich die richtige Wahl sei, oder ob ich gut für den

Konzern sein würde. Verwundert musterte ich jedes Mal mein Gegenüber: Einen farblos aussehenden Personalvertreter, einen grauen Abteilungsleiter in unbequemem Sakko, oder einen strengen Firmenchef, der aussah, als hätten er vergessen, wozu Spaß im Leben gut war.

Unstabil sei ich, nicht angepasst, ohne umfassende Arbeitszeugnisse oder ausreichender Berufserfahrung, wurde mir verkündet. Und woher wollte ich denn überhaupt wissen, dass ich der Aufgabe gewachsen sei?

Waren die trocken gebrachten Fragen, weshalb man unbedingt Büroangestellte, Assistentin oder Sachbearbeiterin werden wollte, ernst gemeint? War der Zwang zur Lüge wirklich schon Alltagsangelegenheit? Klar, hab´ ja schon als Kind davon geträumt! Kleine Claudia, was möchtest du mal werden, wenn du groß bist? Sekretärin! Schon meine Barbiepuppen hab ich Büroangestellte sein lassen und nicht - wie alle anderen Mädels auch - als Prinzessinnen, Reiterinnen oder Familien verkleidet! Ja klar, wer´s glaubt! Wozu die Fragen, die doch jeder normale Mensch nicht ernst nehmen konnte. Fragen, deren Antworten jeder bei Schulungen über „Richtig Bewerben“ auswendig lernen konnte!

So eilte ich von einem Termin zum nächsten und von allen Seiten wurde mir geraten, ich müsste „mich nur richtig verkaufen“, während ich selbst immer deutlicher spürte, dass ich in dieser Arbeitswelt viel mehr darauf achten müsste, ich selbst zu bleiben, um nicht zu einem billigen Angebot des Kapitalismus zu mutieren.

Frauen, die vermutlich am Morgen eine Stunde vor dem Spiegel verbrachten, um mit einer Fassade aus Make-up ihre Selbstsicherheit aufzutragen, die vielleicht Angst vor Spinnen und wer weiß welche Neurosen hatten, erklären mir, dass mir die geheimnisvollen Fähigkeiten ihrer Berufswelt fehlten. Oder dass ich das Vorhandensein dieser Fähigkeiten zumindest nicht beweisen durfte.

Und während Jürgen sich damit abmühte, seinen freiheitsliebenden Geist nicht von sturen und kleinkarierten Vorgesetzten einschränken zu lassen, wurde mir bald bewusst, dass ich niemals zum Aussteiger werden bräuchte, nachdem ich es doch nicht übers Herz brachte, jemals richtig einzusteigen.

So blieb ich dabei, auch weiterhin nur zu „jobben“. Ich gab auf verschiedensten Arbeitsplätzen mein Bestes, ohne mich dabei auf eine spezielle „Karriere“ einzulassen. Und das war gut so. Arbeitsplätze blieben ohnehin nur selten länger als ein oder zwei Jahre interessant: Sie endeten in Eintönigkeit und dem Gefühl, alles gelernt zu haben, was es hier zu lernen gab. Es wurde mir viel interessanter, in den verschiedensten Arbeitsfeldern einzutauchen, herausgefordert zu werden, etwas Neues und mir bisher unbekanntes zu lernen, die Menschen an den jeweiligen Arbeitsplätzen zu erleben und ihre Weltanschauungen kennen zu lernen. Ich wurde unter anderem zur Kellnerin, zur Sozialarbeiterin und zur Radladerfahrerin in einer Sandgrube.

Jürgen und ich durchlebten eine Art Trennung durch die vielen Stunden, die wir nicht mehr gemeinsam verbringen konnten. Umso wichtiger wurde es für uns beide, die gemeinsame Zeit nicht zu vergeuden, sondern gezielt an unserer Zukunft am Wasser zu arbeiten. Immer wieder wunderten sich Menschen, wie wir es während unserer ersten Segelreise „ausgehalten“ hatten, über Jahre ohne große Streitigkeiten auf dem engen Raum eines Bootes zusammenzuleben, doch unsere Wirklichkeit war genau umgekehrt: Ein gemeinsames Leben zu teilen war viel einfacher, als zwei getrennte Leben unter einen Hut zu bringen.

So arbeiteten wir an dem gemeinsamen Ziel: Wir renovierten die Wohnung im leerstehenden Bauernhaus meiner Eltern, kauften mit dem ersten gesparten Geld ein altes, stählernes Flussboot und restaurierten es. Als Pilotprojekt, sozusagen. Noch war nicht genug Geld für das erträumte Segelboot am Konto. Der Fernseher, mit seinem idiotischen Programm und stumpfsinnigen Serien, flog alsbald wieder aus der Wohnung und wir drehten jeden Euro um, bevor wir ihn ausgaben. Schließlich stand IRISH MIST und EISBÄR, das Flussboot, zum Verkauf. Längst schon beobachteten wir den Bootsmark. Es kam der Tag, an dem wir LA BELLE EPOQUE entdeckten. Ein Segelboot, das zwar in ziemlich verwaarlostem Zustand war, aber unseren Vorstellungen von einem starken Schiff für die Hochsee sehr nahe kam und dabei unsere bescheidenen Finanzen nicht überforderte.

Nach eingehenden Besichtigungen, kurzen Verhandlungen und einem denkwürdigen Transport stand der rostige Rumpf hinterm Haus und schon schienen die arbeitsreichen Tage nicht mehr enden zu wollen.

Doch die Jahre in Österreich brachten mehr als nur Arbeit. Sie brachten einen stetig wachsenden Freundeskreis und sie schenkten uns Zeit für die Familie. Vor allem die Pflege von Oma Rosa ließ einen Stolz in mir wachsen – eine Freude, in dieser guten Seele meine Wurzeln zu wissen und eine Ahnung, woher ich meine Selbstsicherheit und meine Eigenwilligkeit habe.

Es lag uns fern, die Landjahre einzig alleine der Zukunft zu widmen, auch in Zeiten der Arbeit und der Vorbereitung verlangt der aufgeweckte Geist neue Eindrücke und der geschundene Körper Erholung.

So packten wir oft genug die Fahrräder auf die Jolle und zogen den beladenen Anhänger mal zu diesem und mal zu jenem See, um dort fröhliche Campingtage zu verbringen. Immer wieder sah man uns im Burgenland auftauchen und an den Tagen, an denen der frische Wind die Surfer aus ihren Verstecken lockte, war auch ab und zu unsere Jolle in ihrer Mitte.

Wir unternahmen Abstecher in den Motorsport und jagten ein altes Auto bei kleinen Veranstaltungen den Berg hoch, bei einem Slalom über einen Parkplatz oder auch mal auf einem Ring entlang. Doch freilich blieb es dabei nur beim Spaß.

Wir freuten uns der jungen Kunst und Kultur im alten Österreich, besuchten Konzerte und Veranstaltungen und verbrachten den einen oder anderen kalten

Abend im Kunstkino. So oft als möglich packten wir Zahnputzzeug und Unterwäsche in einen Rucksack und besuchten so viele alte Städte wie wir konnten.

Wir trafen Bootsbauer und Lebenskünstler und verbrachten Abende in lustiger Gesellschaft. Wir lobten unser Obst und Gemüse aus Eigenproduktion und freuten uns, einem alten, aber liebenswerten Hund, ein letztes Zuhause geben zu können.

Und dann, nach über acht Jahren an Land, war es so weit: LA BELLE EPOQUE glitt - strahlend im neuen Lackkleid und bereit für lange Törns über Flüsse und Meere - sanft zurück ins Wasser. Wenn es auch vorerst nur das Wasser der Donau war. Selbst wenn das Schiff fertig zum Auslaufen war, es dauerte doch noch ein Jahr, bis auch alle Dinge an Land erledigt und alle Vorbereitungen getroffen waren.

Das Loslösen von Haus und Wohnung fiel leicht, die leeren Räume alleine machten kein Zuhause aus und alles, was diese Räume durch uns gefüllt hatte, war längst verschwunden. Oma Rosa und die alte Hündin Ari waren schon vor Jahren verstorben, der Obst- und Gemüsegarten war unserem Mieter zum Opfer gefallen. Das fruchtbare Fleckchen Grün war nach seinem Geschmack zum Wohngarten umgestaltet worden. Die vielen Bücher unserer Bibliothek lagen sorgfältig in Schachteln verpackt, das Haus war erfüllt mit dem Leben fremder Menschen. Fremde Autos parkten in der Einfahrt und das Getreide des Pächters wuchs bereits auf den wenigen Feldern. Die Hühner und Enten waren verschwunden, die Katzen waren verräterisch zu unserem Mieter übergewechselt. Nein, hier fühlte sich nichts mehr nach einem Zuhause für uns an und mit leichtem Herzen und fröhlicher Erwartung auf Kommendes überließen wir den Hof seinem neuen Leben. Denn der Hof war versorgt, die Menschen dort liebten ihr neues Daheim und ein wichtiger Schritt in unsere Zukunft war vorerst erledigt.

Langsam breitete sich eine tiefe Ruhe und Befriedigung in unsere Herzen aus, als wir begriffen, dass wir wieder dort unser Leben aufgenommen hatten, wo es am lebenswertesten für uns schien. Dort, wo es vor zehn Jahren von einem Sturm abrupt geändert worden war.

Und nach dem ersten Frühjahrshochwasser war es Mitte April 2010 endlich so weit: Ausgiebig verabschiedeten wir uns von Freunden und Familie. Unsere kleine Feier am Flussufer wurde zum schönen, großen Fest, bei dem LA BELLE EPOQUE fast zum Bersten mit Abschiedsgeschenken gefüllt wurde. Ohne viel Aufhebens zu machen stand auch schon James mit seinem Autokran bereit, zog unsere Masten und legte sie auf Deck der grünen Lady, um sie endgültig für ihre lange Fahrt über Flüsse und Wasserstraßen in Richtung Norden zu schicken.

Wir durften nicht länger warten. Bald würde die Frühjahrssonne genügend Kraft haben, um die letzten Schneedecken der Berge zu schmelzen, und das Wasser in reißenden Bächen ins Tal schicken. Weitere, größere Hochwasser würden die Flüsse heimsuchen, starke Strömung bringen und ausgerissene Bäume und Äste zu Tal schwemmen.

Nur wenn wir in den Norden aufbrachen und die Donau hinter uns ließen, blieben wir davon verschont. Warteten wir allerdings lange genug, um die Hochwasser des Frühlings im sicheren Hafen von Landshaag auszuharren, würden wir anschließend vielleicht nicht genug Wasser finden, um unsere tief gehende Yacht durch die seichten Gebiete zu bringen. Gerade die Donaustrecke bei Vilshofen ist nie gebaggert worden. Speisen die Zuläufe der Donau den Fluss während eines trockenen Sommers nur mit wenig Wasser, sinkt der Wasserspiegel schnell und wir würden nicht mehr weiter kommen.

Die fröhliche SANTA ROBERTA begleitete uns das erste Wegstück mit einem verrückten Haufen lieb gewordener Freunde auf ihrem Deck. Auch an Bord von LA BELLE EPOQUE war die Stimmung heiter, Freunde und Familie waren gekommen, um auf der ersten kurzen Etappe durch die herrliche Schlögener Schlinge dabei zu sein. Bereitwillig wurden wir in Aschach geschleust und mit einem herzlichen Gruß auf unseren langen Weg zum Ozean geschickt.

Ein kurzer, letzter Abschied in Schlögen - von hier an ging's alleine weiter. Begleitet von strahlendem Sonnenschein schipperten wir durch das blühende Frühlingsland. Freundlich winkten die Schleusenarbeiter, während LA BELLE EPOQUE zügig ein „Stockwerk“ gehoben wurde. Auch diese Schleuse - die zweite und letzte in Österreich - empfing uns prompt und unkompliziert. Und während wir die letzten Kilometer unseres Geburtslands hinter uns ließen, stoppte sogar das Polizeiboot seine Motoren, um eine gute Reise zu wünschen.

Jetzt flattert die deutsche Nationale am Bug, doch unsere Flussreise wird früher als erwartet unterbrochen. Die Schleuse Kachlet in Passau meldet Sperre für drei Tage. Daher also der fehlende Gegenverkehr! Der Anker gräbt sich dicht hinter zwei sauberen, holländischen Flussfrachtern in den Schlick der Donau: So ist es eben am Fluss. Hier gibt's für uns keine Termine mehr, nur grobe Zeitvorstellungen. Tage laufen dahin, Stress und Eile würden daran auch nichts ändern. Im Gegenteil: Je mehr Zeit zur Verfügung steht, desto weniger Langeweile breitet sich aus. Die Sinne werden geschult, erneut die vielen Details der Umgebung wahrzunehmen. Wir schlendern durch Passau, brausen mit dem Dingi im Fluss und füttern die Enten ums Boot. Endlich ist genug Zeit vorhanden, die vielen Geschenke unserer Freunde ordentlich zu verstauen, ein oder zwei Glas Wein im Sonnenuntergang zu trinken und die Gedanken schweifen zu lassen. Nahezu fremd scheint die Vorstellung, gerade in diesem Moment dort drüben auf der Uferstraße im Berufsverkehr zu stecken, anstelle hier an Deck den lauen Abendhimmel zu bewundern.

Nach zwei Tagen vor Anker fehlen morgens plötzlich die holländischen Frachter. Sofort funken wir die Schleuse an: Tatsächlich, der Schaden ist behoben und der zweite Holländer fährt gerade in die Schleuse ein. „Beeilt euch, dann könnt ihr auch noch mit!“

In Windeseile windet Jürgen unseren Anker hoch. Ich gebe Gas, die Berufsschiffahrt will nicht von uns aufgehalten werden. Wir haben noch nicht festgemacht, schließen sich bereits die Tore hinter uns.

Neugierig winken wir dem holländischen Kapitän aus seinem Steuerstand, denn wir wissen noch immer nicht, ob wir die Flusstrecke vor uns überhaupt passieren können, ob die Donau zur Zeit genug Wasser führt, damit wir mit unseren zwei Metern Tiefgang sicher vorankommen. Doch der junge Kapitän der JANA MARIA beruhigt: "Zwei Meter - da habt ihr kein Problem, der Wasserstand steht bei Zwei Meter Zwanzig - ich muss gleich nach der Schleuse einen Teil der Ladung löschen, sonst fahr ich nirgends hin! Mein Vater liegt mit dem zweiten Frachter schon am Pier, wo ein Teil seiner Ladung auf LKWs verteilt wird. Wir haben auch ein Segelboot, im IJsselmeer - schönes Segeln dort. Wo geht's bei euch hin?"

Wir tratschen noch eine Weile und schmunzeln: Manche Menschen werden dem Wasser wohl nie überdrüssig, da lebt diese holländische Familie aufgeteilt auf zwei Frachtschiffen, um das ganze Jahr über Güter die Flüsse rauf und runter zu transportieren, und wo vertreiben sie sich wohl ihre Freizeit: Am Wasser und unter Segel!

Zentimeter für Zentimeter hebt uns die Schleuse Kachlet, während ich die Trosse am Bug und Jürgen eine Trosse am Heck von einem Poller in der Wand zum nächsten umlege. Nach sehr langsamer Höhenfahrt gibt die Schleuse endlich den Blick über ihre schmutzigen Mauern frei. Wir vertäuen unser Boot auf den obersten Klampen. Bald öffnet sich das Tor und wir haben grünes Licht, um hinter JANA MARIA ins Oberwasser entlassen zu werden. Doch vorerst lassen wir unsere Festmacher belegt: Erst wenn JANA MARIA aus der Schleuse ausgelaufen ist, werden wir ablegen. So kommen wir nicht zu nahe an ihr Schraubenwasser. Mehr Abstand zum Schiff hilft außerdem, in schneller Fahrt aus der Schleuse fahren zu können, um in gerader Linie durch die Verwirbelungen am Schleusentor zu kommen und nicht aus dem Kurs geworfen zu werden.

Langsam arbeitet LA BELLE EPOQUE gegen den stärker werdenden Strom. Viele Kilometer bleibt ein deutscher Frachter hinter uns. Dann machen wir Platz: Für den restlichen Tag folgen wir nun dem Frachter. Hier kann keiner Beschleunigen, die Strecke ist eng, seicht und mit starkem Gegenstrom. Doch schön, ja sehr schön sogar, ist es hier. Anfänglich verzauberte das Land mit sanften Hügeln und satten Weiden. Bald wird es flach. Laubwälder zieren das Ufer und zu beiden Seiten tummeln sich Radfahrer, Fischer, Camper und Spaziergänger. Ausgelassen kläffende Hunde spielen im Schotter. Hier und da werden Grills aufgebaut oder Lagerfeuer entzündet. Es „riecht“ förmlich nach Sonnenschein und Badespaß, doch freilich vertreibt das frühlinghaft kalte Donauwasser schnell alle Badefreuden. Zähne zusammenbeißen und durch: Zeit für die erste Dusche an Deck!

Verständlich, warum die Anrainer so unermüdlich um die Erhaltung dieses schönen Naturgebiets stritten. Denn hier teilen sich ja bekanntlich die Meinungen: Naturliebhaber und Umweltschützer kämpfen gegen den Ausbau der Wasserstraße – Handelsleute und Schiffer stößt dieses Thema sauer auf. Das ist durchaus nachvollziehbar: Sie können nur mit weniger Ladung durch die seichte Flusstrecke navigieren, bergauf verbrennen sie ein Vielfaches an Diesel, da durch künstlich geschaffene Verengungen starke Strömungen herrschen. Und sie leben mit der Gefahr, schon bei dem kleinsten Steuerfehler – oder einfach nur durch einen in die Fahrrinne gerollten Felsbrocken – Schiff und Ladung zu riskieren.

Ob nun die ganze Problematik und Streiterei wirklich und langfristig eine Investition in die Umwelt war, kann freilich nur schwer bezeugt werden. Eigentlich bekommt man hier fast das Gefühl, als werden Naturschutzprobleme nur von einer Seite auf die andere verlagert – aus den Augen, aus dem Sinn! Aber wer will schon daran denken, dass einzig und allein die eigene Einschränkung des Konsums auch den Transport mit allen seinen Problemen vermindern kann. Die vielen nichtsnutzigen Güter, die täglich über die Ladentische gehen und bald darauf im Müll landen, haben oft viele tausend Kilometer hinter sich, zu Wasser und über Land. Und wenn es zum Schutz der Brutplätze entlang der Donau unmöglich ist, eine tiefe Fahrrinne zu graben, so werden eben die Schiffe halb entladen und unzählige LKWs verbrennen tonnenweise extra Diesel, verstopfen die Straßen und erzeugen anderswo Umweltprobleme.

Während unserer Donautage gewöhnen wir uns an den neuen Lebensrhythmus: Zehn bis zwölf Stunden laufen wir täglich gegen den Strom, passieren ein oder zwei Schleusen und ankern in einem ruhigen Flusstück. Nach einem Abendspaziergang fallen wir müde in die Koje.

Bereits nach wenigen Tagen verlassen wir das grüne Wasser der Donau und finden uns im ersten Kanal unserer Reise wieder – dem Main-Donau-Kanal, das jüngste und zugleich älteste Kanalbau-Projekt Deutschlands.

Ein Kanal, in dem unser Weiterkommen abermals gebremst wird und der uns gemächlich durch die ruhigen Gewässer der hübschen Altmühl leitet. Wir staunen über die liebevolle Landschaft. Sanft breitet sich das Land mit seinen grünen Weiden aus und auf felsigen Hügeln thronen Burgen und Schlösser.

Erhaltene Teile des alten Ludwig-Donau-Main-Kanals zeugen von der verworrenen Geschichte dieser Wasserstraße, dem Verbindungsstück zwischen Nordsee und Schwarzem Meer. Bereits Karl der Große bemühte sich 793 im Bau einer Kanalstrecke bis Regensburg, um seine Kriegsflotte an beiden Seiten seines Reiches einsetzen zu können.

Doch ein derartiges Bauvorhaben war zur damaligen Zeit schwierig und brachte kaum überwindbare Probleme. Zu Beginn noch schien der Erfolg auf der Seite des Großherren: Die Ingenieure fanden tatsächlich jene Stelle, an der die Wasserscheide

zwischen Main und Donau nur ganze zehn Meter über der Altmühl lag. An dieser Stelle lag die, in den Main mündende, Rezat nur knapp vier Kilometer entfernt. Dann allerdings wehrte sich die Natur gegen die vielen Spaten und Schaufeln, die in mühevoller Arbeit den Boden für den Kanal aufreißen sollten. Ein besonders nasser Herbst und der feste Lehmboden erschwerten die Arbeit, dazu kamen große Versorgungsprobleme der vielen Grubenarbeiter. Schließlich musste der Bau eingestellt werden und für das nächste Jahrtausend geriet das Kanalbau-Projekt beinahe in Vergessenheit.

Erst 1846 und nach neun Baujahren eröffnete König Ludwig I. den für den Handel gebauten Ludwig-Donau-Main-Kanal. Zu dieser Zeit allerdings fuhr bereits die Eisenbahn, weshalb der Kanal lange Zeit seine enormen Baukosten nicht erwirtschaften konnte. Nach einer kurzen Hochblüte erzielten bald die gepflanzten Obstbäume entlang der Kanalufer die einzig nennenswerten Erträge. Erst der Zweite Weltkrieg beendete schließlich die Kanalmisere: Durch seine unrettbare Zerstörung!

Nach langer Planung wurde 1992 ein neuer Kanal, der Main-Donau-Kanal, eröffnet. Auf über 171 Flusskilometern verband dieser neue Kanal den Main über die Regnitz und die Altmühl mit der Donau. Im Zuge der Bauarbeiten wurde viel über Umweltschutz gestritten. So zieren nun vor allem im Bereich der Altmühl - jener Strecke also, die wir jetzt erleben - unzählige Naturprojekte und Altarme des Gewässers.

Über insgesamt 15 Sparschleusen werden heute die Schiffe auf 409 Meter über die Nordsee gehoben und wieder gesenkt. Wir befahren den Kanal in beide „Richtungen“: zu Berg und zu Tal.

Zu den üblichen Schifffahrtsregeln treten im Kanal zusätzliche Bestimmungen in Kraft: Zum Schutz des Kanalbettes ist die Benützung des eigenen Ankers strengstens verboten. Und es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 11 bis 13 km/h. Es herrscht durchgehendes Segelverbot und auch Sportboote durften nicht unbemannt Stillliegen, eine Bestimmung, die wir freilich großmütig ignorierten.

Mit vier Meter Breite und - durch die an Deck verzurrten Masten - achtzehn Meter Länge, aber vor allem durch ihre zwei Meter Tiefgang, sprengt LA BELLE EPOQUE die gängige Größe der Sportboote. So passt sie weder durch die eigens angelegten Sportbootschleusen, noch in einen der vielen Yachthäfen des Kanals.

Die Schleusenwärter hier kennen die Probleme der vereinzelt durchlaufenden Segelyachten. Sie sind daran gewöhnt, Segelyachten mit den Frachtschiffen zu schleusen, ihnen Plätze in ihrem Schleusenvorhafen zuzuteilen, oder sie an einen Poller oder Arbeitssteg zu ordern. Schön, dass hier alles so freundlich und unkompliziert verläuft: Sorglos können wir den Kanal, das Land und die vielen hübschen Ortschaften auskundschaften.

Auch wenn es nur langsam vorangeht. Lediglich wenige Kilometer legen wir täglich per Boot zurück. Es bleibt genug Zeit, um mit den Fahrrädern das weite Umfeld zu

erkunden. Jeden zweiten Tag dürfen wir eine Schleuse weiter reisen, während der Frachtschiffsverkehr bereits zum Stillstand gekommen ist. Am Kanal wird eine Schleuse repariert und bis zur Fertigstellung liegt der Kanal still.

Was macht es schon aus, ist doch ein bayrisches Dorf schöner als das andere! Die Sonne lacht vom Himmel, während wir auf den einen oder anderen Marktplatz die Fahrräder an eine Hausmauer lehnen und die Füße unter einen Wirtshaustisch strecken. Bei frisch gebrautem Weizenbier und deftiger Brettljause - oder sollte ich sagen: Weißbier und Brotzeit - loben wir das bayrische Land.



Entspannt erreichen wir den Main. Trotzdem sind wir froh, die anstrengenden Sparschleusen des Kanals hinter uns zu lassen. Mittlerweile blühen nicht nur die Obstbäume: Leuchtend gelb streckt sich der Raps auf den Feldern hinterm Ufergehölz dem Himmel entgegen. Nur das Wetter will nicht mitspielen - seit Tagen bleibt der Himmel grau verhangen. Kein Sonnenstrahl schafft es durch die dicke Wolkendecke und immer wieder jagen Regenschauer übers Land.

„Bei uns treibt ein Sportboot vorbei“, meldet sich ein empörter Frachtschiffskapitän am Funk. Unser Handfunkgerät läuft täglich auf Kanal 10, dem Schiff zu Schiff Kanal

der Flussfahrt. Der Kapitän hat wohl nur unser leeres Cockpit gesehen und nicht beobachtet, dass wir uns ins gemütliche Steuerhäuschen zurückgezogen haben.

Die Frachtschiffe, Schubverbände und Kabinenschiffe gehören zum Flussalltag. Wir fahren hinter ihnen in die Schleusen und machen ihnen bei Begegnungen Platz. Nur Sportboote lassen sich hier selten außerhalb ihrer Häfen blicken. Vermutlich hat die Saison noch nicht recht begonnen.

Die Schleusenarbeit ist Routine geworden. Jeder von uns kennt die nötigen Handgriffe. Anfängliche Hopplas sind überstanden, die schwierigsten Schleusen liegen im Kielwasser. Der sanfte Main schiebt uns gemütlich weiter, seine vielen Wendungen und Kurven senden uns auf Umwegen durchs Land.

Nur gute Ankerplätze, die gibt es hier kaum und in den Schleusenvorhäfen gibt es keinen Platz mehr für stillliegende Sportboote. Die Ufer sind flach und mit Unterwasserbuhnen versehen, welche weder in den dürftigen Karten verzeichnet, noch im trüben Wasser rechtzeitig zu entdecken sind. Wiederholt bohrt sich LA BELLEs Kiel in einen im Wasser verborgenen Schotterhügel, sobald wir das Fahrwasser auf der Suche nach einem Ankerplatz verlassen. Aber wenn wir zu dicht an der Fahrrinne ankern, besteht Gefahr, vom Schraubensog eines nahenden Schiffes zu weit in den Fluss gezogen zu werden.

Bald sind wir froh, den Main hinter uns zu lassen und vorm Bug das Wasser des imposanten Rheins zu teilen, ohne zu ahnen, welche Probleme uns in diesem unbändigen Fluss noch erwarten.

## Der Ruf der Flussnixe



Es ist bereits später Nachmittag geworden - Zeit, einen guten Ankerplatz für die Nacht zu finden. Morgen würden wir die Loreley grüßen, am Geißbrücken vorbeiziehen und die aufgewühlten Wasser der Gebirgsstrecke des Rheins durchkreuzen.

Eine Strecke, die einst bei Flussschiffen berüchtigt war: Nicht nur die starke Strömung konnte - und kann bis heute - ein Schiff in ernsthafte Probleme stürzen, mischt sich zu allem Übel Loreley, die wunderschöne Flussnixe, ein, konnte es doch leicht zur Unachtsamkeit und damit zum tragischen Schiffsunglück kommen.

Dort, „wo das Stromtal des Rheins unterhalb Kaub am engsten sich zusammendrängte, starren schroff und steil zu beiden Seiten eckoreiche Felswände von Schiefergestein schwarz und unheimlich hoch empor.“ So erzählt es die Sage. „Nicht geheuer ist es in dieser Schlucht; die schöne Nixe des Rheins, die gefährliche Loreley ist in den Felsen gebannt. Doch erscheint sie oft den Schiffen, strahlt mit goldenem Kamme ihr langes, flachsenes Haar und singt dazu ein süß betörendes

Lied. Mancher, der davon sich locken ließ, fand seinen Tod in den Wellenwirbel". Rheinauf, rheinab ist keine Sage so in aller Munde, als die der Loreley.

Es wird bereits spät Nachmittag, doch in diesem verhexten Fluss einen Ankerplatz zu finden, ist leichter gesagt als getan. Immer wieder finden wir nicht genug Wasser an den ausgesuchten Plätzen und in der stärker werdenden Strömung werden Grundberührungen gefährlich.

Wir ziehen weiter, näher und näher rücken wir der berüchtigten Gebirgsstrecke, der Himmel verdunkelt sich und düstere schwarze Wolken geben dem Abendhimmel einen bedrohlichen Eindruck. Dort drüben, hinter der Halbinsel in Lohr, dort - ein Hafen mit größeren Booten! Hier müssen auch wir Platz finden. Aber Vorsicht, die Karte zeigt einen nicht markierten Felsen, dem dürfen wir nicht zu nahe kommen!

In weitem Bogen dampfen wir gegen die Strömung den sicheren Hafen entgegen. Plötzlich kracht es. Wieder und wieder donnert LA BELLE EPOQUE hart gegen die Steine. Wie ein verletztes Tier torkelt das Segelboot über die Felsen, ohne Chance, aus eigener Kraft frei zu kommen. Die Strömung reißt uns immer weiter - weiter auf die Untiefen. Es kracht und knirscht, die auf Deck verzurrten Masten schlingern über unseren Köpfen. Machtlos sehen wir unser schwimmendes Heim immer weiter über die Felsen treiben und können doch nichts tun, um ihr zu helfen. Bis LA BELLE EPOQUE sich endlich ein klein wenig über neigt und auf einem der vielen Unterwasserfelsen hängen bleibt. Wir atmen durch. Nun schnell, alles überprüfen. Das Ruder: Es funktioniert, doch wir hängen offensichtlich mit der Ruderharke am Felsen, das Ruder ist in Gefahr. Die Bilge: kein Problem, alles trocken. Der starke Rumpf hat die schweren Schläge einstecken können. Doch was nun?

Eine große Autofähre hält Kurs auf uns, ein Mann schwingt eine dicke Trosse an ihrem Bug. Mit weniger als einem Drittel unseres Tiefgangs kann sie bis an unserem Bug manövrieren und schon fliegt die Trosse auf unser Deck. „Habt ihr einen starken Poller? Ist das Boot noch dicht? Dann zieh ich euch runter. Aber belegt die Trosse gut!“

Es dröhnt der starke Dieselmotor der Fähre, während LA BELLE EPOQUE erneut hart über die vielen Felsen schrammt. Sie muss den ganzen Weg, den sie über die Untiefen gekommen war, auch wieder zurück durchhalten. „Nein, nein. Zwei Meter Tiefgang. Für ein so tiefes Boot gibt's hier nirgends einen Platz. Ihr müsst die Nacht draußen im Strom bleiben! Versucht es lieber gar nicht, ans Ufer zu kommen. Hier liegen überall noch die Felsen herum, die aus der Fahrrinne gesprengt wurden. Hier gibt's keine tiefen Ankerplätze oder Häfen!“

Mir wird schlecht. Draußen im Strom bleiben? Bei Nacht und im trüben Regenwetter ausgerechnet durch die Loreley, die gefährlichste Strecke der deutschen Wasserstraßen? Ohne Flussradar, ohne Mondschein und ohne Ortskenntnisse durch das dunkle Fahrwasser des Rheins, vorbei am Geißbrücken,

entlang von spitzen Felsen und gefährlichen Untiefen? Unmöglich, das kann nur ein Scherz sein. Deprimiert und eingeschüchtert fahren wir weiter. Im Halbdunkel kreuzt erneut eine Fähre unseren Kurs. Unsere Chance! Schon hänge ich am Funkgerät, um vom Fährmann die Hafentiefe in der Pfalz zu erfragen. Doch am Funk bleibt es still und wir wagen nicht, ohne Infos zur Wassertiefe den Hafen der Pfalz anzulaufen.

Ich gebe nicht auf. Das gibt's doch nicht. Alle Schiffe am Fluss waren bisher auf Kanal 10, warum dieser Fährmann nicht? Will er vielleicht nicht mit uns sprechen? „Ruft die Revierzentrale auf Kanal 16, die wissen, wo ihr hin könnt!“ Ein Güterschiff kommt näher und antwortet unseren Rufen.

Gesagt, getan. Die Revierzentrale meldet sich prompt auf meinen Anruf: „Fahrt weiter bis zur Loreley, der Schutzhafen dort ist für die Großschifffahrt und hat überall mindestens vier Meter Wassertiefe. Dort könnt ihr gefahrlos rein und so lange Anker, wie ihr wollt. Dort könnt ihr auch tauchen und das Boot auf mögliche Schäden kontrollieren. Keine Sorgen, wir haben euch bald am Radar, wir können euch helfen, durch die Engstellen zu finden, auch wenn es dunkel wird!“

Hagel prasselt auf unser Deck und LA BELLE EPOQUE fliegt - getrieben von unglaublicher Strömung - durch die Loreley. Zerknirscht, unterkühlt und völlig fertig erreichen wir endlich den schützenden Hafen. Wie versprochen begleitet uns der freundliche Diensthabende der Revierzentrale über Funk.

Der Anker ist schon längst im Schlamm vergraben, bevor wir uns langsam etwas entspannen. Mindestens einen Tag Pause wollen wir, bevor wir uns erneut in das unbequeme Fahrwasser des Rheins wagen.

Es ist laut hier. Züge an beiden Uferseiten rauben diesem beeindruckenden Land seinen Gleichmut. Unser Schifferl hat den Vorfall schadlos überstanden. Beim Tauchgang überzeugt sich Jürgen, dass sie mit einer Delle und einigen Kratzern im Lack davongekommen ist. Ein gutes Gefühl, ein starkes Boot zu haben. Mit Erschrecken wird uns klar, dass wohl bereits hier, noch weit entfernt vom Meer, unser Abenteuer zu Ende gewesen wäre, hätten wir auf eine leichtere Yacht gesetzt. Undenkbar, hätten wir hier Schiffbruch erlitten!

Wir haben uns eine Auszeit verdient und während LA BELLE sicher im Schutzhafen der Loreley liegt, wandern wir über die Hänge. Wir wollen die Gebirgsstrecke von oben bewundern. Wir wandern auf die Loreley und staunen über den Ausblick. Unbeschreiblich, wie die Talfahrer sich um die enge Kehre drehen. Froh, gestern keinem dieser Schiffe begegnet zu sein, beobachten wir noch lange ihre Fahrt. Noch immer ist das Wetter trübe und das Tal streckt sich finster und bedrohlich unter uns.

Bei der Weiterfahrt lassen wir das Gebirge rasch hinter uns. Mit der Landschaft ändert sich auch der Schiffsverkehr. Hier am Rhein ist wirklich was los: Zehn Schiffe

zähle ich um uns. Wir sind erstaunt, dass alle so reibungslos nebeneinander Platz finden. Irgendwie schaffen wir es durch das dichte Verkehrsaufkommen. Die Wellen der Frachter und Kabinenschiffe gaukeln uns eine Nähe vom Meer vor. Doch das ist noch viele Flusskilometer entfernt.

Eigentlich wollte ich im schönen Köln, das mir von meinem letzten Besuch in so guter Erinnerung geblieben war, einen Abend verbringen. Doch der Tag ist noch nicht zu Ende, LA BELLE EPOQUE teilt unermüdlich das trübe Wasser vor ihrem Bug und wir lassen Köln in unserem Kielwasser liegen. Wir fahren weiter bis Düsseldorf, eine Stadt, die wir beide noch nie besucht hatten. Eine gute Entscheidung, finden wir doch einen Liegeplatz im freundlichen Yachthafen der Stadtwerke.

Heute gibt's was zu feiern: Wir haben ein sensationelles Etmal von 188 Kilometern in zehn Stunden geschafft. Zugegeben, da wahr die Rheinströmung dran beteiligt! Nicht nur wir sind in Feierstimmung: Heute ist Vatertag und im „Vereinshaus“ - einem umgebauten ostdeutschen Flussfrachter - geht's bereits lustig zu. Das Altbier fließt in Strömen und schon bald mischt sich guter, alter, österreichischer Zwetschgenschnaps dazu!

Nach einem halben Tag Fahrt verlassen wir den Rhein. Es wird wieder ruhiger. Der Rhein-Herne Kanal lässt unseren Puls verlangsamen. Gemütlich fahren wir durchs Land, um schon bald den Dortmund-Ems Kanal zu erreichen. Nach den vielen Städten und großen Häfen finden wir uns plötzlich und unverhofft mitten im schönen norddeutschen Land.

Bei wenig Verkehr passieren wir Kuhweiden und Baumalleen, Bauernhäusern aus roten Backsteinen und an kleinen Ortschaften. Immer mehr Sportboote begegnen uns. Obwohl manche Streckenabschnitte etwas eintönig verlaufen, sind wir doch glücklich, diesen Kanal als einfach und unkompliziert zu erleben. So finden wir an den Kanalwänden immer wieder kostenfreie Liegeplätze, extra ausgewiesen für Sportboote und so befestigt, dass die Bordwand nicht durch raue Eisenpfähle beschädigt wird. Herrlich!

Abseits in einem Seitenarm finden wir einen besonders schönen Platz, mit Feuerstelle und kleinem Wald im Hintergrund. Lange sitzen wir diesen lauen Abend vor dem kleinen Lagerfeuer, in dessen warmem Lichtschein wir unser schwimmendes Zuhause betrachten.

Eigentlich spannend, wie sich die Dinge entwickeln, solange man nicht allzu engmaschigen Plänen nachläuft. Zwar hatten wir schon lange eine grundlegende Vorstellung, wie wir einige Jahre unseres Lebens verbringen wollten, doch stand diese Flussreise, die wir nun erleben, nicht direkt am Plan.

Viele Fahrtensegler planen noch vor der Abfahrt ihre ganze Reise durch: Eine Weltumsegelung in drei Jahren, rund um den Nordatlantik über eine Segelsaison.

Wir haben beschlossen, unsere Reisen nicht über tausende Seemeilen und etliche Jahre im Voraus festzulegen. Wie sollen wir auch wissen, welche Erfahrungen vor uns liegen und wie wir uns selbst weiterentwickeln werden. Wie sollen wir vorab bereits entscheiden, in welche Gebiete wir uns verlieben werden und wo wir länger segeln wollen. Wie können wir für einen Zeitraum von mehreren Jahren planen: Welche Reisegeschwindigkeit halten wir durch, oder welche Länder faszinieren uns? Wie viel Zeit müssen wir für Gebiete einplanen, die uns noch fremd sind?

Schon an Bord unseres ersten Segelbootes planten wir unsere Reiserouten nur für überschaubare Zeiträume: Für die Saison, oder die Zeit, für die vermutlich unser Ersparnis noch reichen würde. Maximal Planungszeitraum aber war immer nur ein Jahr. Vielleicht liegt diese Besonnenheit, nicht zu lange Strecken vor auszuplanen einfach nur daran, dass wir nicht für eine festgelegte Zeit vom Berufsalltag ausgestiegen waren.

Das Reisen ist zu unserem Lebensstil gewachsen. Deshalb liegen unsere Planungen nicht nur rationellen Überlegungen zugrunde. Viel mehr lassen wir vorerst unsere Phantasie fliegen und sammeln Ideen. Manchmal entstehen Reisepläne aber auch aus praktischen Gründen. So wussten wir, dass wir die Restaurierung unseres Stahlschifferls nur zuhause schaffen würden. Uns war klar, dass wir ein reparaturbedürftiges Boot nicht auf einem weit entfernten Trockendock in Europa stehen lassen durften. Die Zeit im Urlaub hätte niemals gereicht, eine so umfangreiche Arbeit fertigzustellen. Die Kosten für die Stehzeiten auf einem Werftgelände hätten die Restaurationskosten unüberschaubar in die Höhe getrieben. Unsere Möglichkeiten wären eingeschränkt gewesen, hätten uns doch auf fremdem Gelände etliche Maschinen und Werkzeuge gefehlt, die wir zuhause in Jürgens Werkstätte herumstehen haben.

Doch wie hätten wir Drehbank, Tischkreissäge oder andere Werkzeuge zum Boot transportiert, wäre es im Ausland in einem Werftgelände gestanden? Nein, es war besonders wichtig, ein Boot zu finden, das wir bis Österreich transportieren lassen konnten, um es direkt hinterm Haus aufzustellen. So konnten wir trotz Transport viel Geld sparen und jede freie Minute daran arbeiten.

Ein Schritt ergibt den nächsten, eine Entscheidung führt zur anderen. Bald reifte der Gedanke in uns, unsere zukünftige Reise nicht erst an einer fremden Küste zu beginnen, sondern die Flüsse zu nützen. Anstelle der Kosten eines Überlandtransportes wollten wir das Geld in Diesel stecken, um auf eigenen Kiel von zuhause aus abzulegen. Die Donau hinunter, ins Schwarze Meer und weiter ins Mittelmeer, eine Reise, die einige Freunde bereits gemacht hatten.

Die Donau hinunter? Aber... ja gäbe es das Wörtchen „aber“ nicht! Aber, wir träumten doch eigentlich gar nicht vom Mittelmeer. Komisch eigentlich, sicher ist

Griechenland, die Türkei, aber auch Süditalien und Frankreich traumhaft schön, dennoch machte die Idee, ins Mittelmeer zu reisen, uns keine rechte Freude.

Unbestimmt war noch das Gefühl, dass der Norden lockte. Die dänische Inselwelt, die schwedischen Schären, oder die norwegische Küste. Hatten wir denn nicht schon lange unsere Begeisterung für norddeutsche Städte erkannt? Waren wir denn nicht wiederholt nach Holland gereist, um dieses flache Land mit seinen vielen Kanälen genauer zu betrachten? Wie schön wäre es eigentlich, diese Küsten einmal mit dem Boot zu bereisen?

So hatten sich die vagen Pläne, auf eigenem Kiel die Donau hinunter zu reisen, geändert: Die Donau hinauf! Ja, hinauf wollten wir und der Blick auf die Landkarten bestätigte uns: Wir würden nicht lange gegen den Strom arbeiten müssen. Nur ein kurzes Stück auf der Donau wäre zu Berg. Das Wasser im Kanal lag still und den Main würden wir bereits bergab bereisen. Wir bestellten Flusskarten und schmökerten in Büchern: Alles schiffbar bis Norddeutschland – und mit welcher Auswahl! Wir würden für unseren Tiefgang genug Wasser finden und die Durchfahrtshöhen passten gut genug. Einzig der Mittellandkanal würde uns mit seinen niedrigen Durchfahrtshöhen begrenzen, doch wenn wir den Mast direkt aufs Steuerhaus legen, würden wir auch unter den Brücken des Mittellandkanals durch passen.

Aber wohin? Über den Rhein nach Holland? Nein, Rotterdam muss wirklich stressig sein, mit seinem riesigen Hafen und dem massiven Schiffsverkehr. Das Ijsselmeer? Aber dort segelten wir doch schon einmal. Und überhaupt – haben wir dort nicht eher teure Häfen und wohl doch ein sehr kleines Meer gefunden?

Also Deutschland. Sollen wir gleich in die Ostsee fahren? Über die Kanäle bis Lübeck? Das klingt verlockend, über Kanäle und Flüsse direkt in die schöne und sanfte Ostsee. Einfach, um unser Boot in ruhigen Gewässer genauer kennen zu lernen und uns selbst wieder an den Segelalltag zu gewöhnen. Aber ... hm, wir kennen uns. Sicherlich wollen wir nicht so weit unter Motor reisen, wenn wir doch auch wissen, dass wir früher schon Meerwasser erreichen könnten, um LA BELLE EPOQUE mit dem Wind ziehen zu lassen.

Also die Nordsee. Klingt spannend: ein anspruchsvolles Seegebiet mit dem Versprechen, viele neue Erfahrungen zu sammeln. Die Nordsee – ein Seegebiet mit Tidenströmen, Wattgebieten, mit enormer Schifffahrt und unzähligen Häfen. Ein Seegebiet mit schönen Inseln und interessanten Küsten. Und mit drei Möglichkeiten, dort hinzukommen: der Ems, der Weser und der Elbe. Ene, mene, muh... Halt, ganz einfach: Uns hat doch Bremen gut gefallen – also ab in die Weser.

So wuchsen die Pläne und mit ihnen auch die Lust, weiter in den Norden zu fahren. Wie weit, das werden wir noch sehen.

Nun sitzen wir am Ufer und merken, dass unsere Entscheidung die richtige war. Die anfänglichen Sorgen, bald schon der vielen Motorstunden überdrüssig zu werden, sind verflogen. Flussreisen hat was! Klar, wir freuen uns schon darauf, bald den Motor

abstellen zu können, um unter Segel ferne Küsten zu erreichen, doch sind wir froh, nicht den LKW gewählt zu haben, um LA BELLE EPOQUE an die Küste zu bringen.

Und nun, am Lagerfeuer stellen wir fest, dass die Flussfahrt noch schöner ist, als wir erhofft hatten. Oft waren wir mit Auto oder Zug quer durch Deutschland gezogen, ohne dabei zu bemerken, wie schön dieses Land eigentlich ist. Schade eigentlich, dass man viel zu oft die Urlaube weit weg im Ausland verbringt, ohne dabei die nähere Umgebung genauer zu kennen.

Aber egal, das kann man ändern. Jetzt befinden wir uns ja mitten in einer langen Fahrt quer durch Deutschland und später werden wir auch noch seine Küsten bereisen. „Was hältst du davon: wenn der Tag kommen sollte, an dem wir nicht mehr Segeln wollen oder können, dann kaufen wir uns ein Flussboot und sehen uns noch viele Kanäle und Flüsse Europas an. Wir könnten Frankreich bereisen, Holland und natürlich doch auch einmal die Donau bis ins Schwarze Meer fahren“. Mir gefällt Jürgens Idee und verträumt beobachte ich, wie das Licht des Feuers übers Schiff tanzt.

Nur noch wenige Schleusen warten auf uns, wir passieren das „Nasse Dreieck“ – die Kreuzung in den Mittellandkanal. Wir bleiben im Dortmund-Ems Kanal und werden als letzte Wasserstraße in die Weser den Küstenkanal nehmen. Vereinzelt Frachter ziehen langsam ihren Weg durch den schmalen Kanal.

Wir haben keine Eile und fahren gemächlich einem Frachtschiff hinterher. Wenn bloß seine Abgase nicht so stinken würden. Schnurgerade verläuft das Fahrwasser durch das flache Land. Wir bleiben ohne Gegenverkehr, soweit das Auge reicht. Schon gibt Jürgen Gas, ist ja auch einmal etwas anderes, einen Frachter zu überholen, anstelle umgekehrt!

Doch wehe uns! Meter für Meter arbeiten wir uns vor, entlang seiner langen Bordwand, vorbei am Heck und Fahnenmast, vorbei an seinen Wohnaufbauten und am Steuerhaus. LA BELLE EPOQUE wird trotz gleichbleibender Drehzahl immer langsamer.

„Die Schraube des Frachters zieht uns an. Wir schaffen es nicht vorbei!“ Jürgen gibt Gas. Vollgas. Nichts ändert sich. „Der Frachter zieht uns das Wasser davon. Da schau nur, direkt neben uns sieht man schon den Grund. Mist, wenn wir nicht bald vorbeikommen sitzen wir auch noch auf!“

Grinsend beobachtet uns der Frachtschiff-Kapitän von seinem Steuerhaus. „Claudia, hohl Trossen und Fender raus, ich lege bei ihm an, wenn er uns nicht vorbeilassen will.“ Gute Idee. So laufen wir wenigstens nicht mehr Gefahr, auf Grund zu laufen, und schon bereite ich die Trossen vor. Entgeistert beobachtet der Kapitän unser Treiben.

„Er geht vom Gas! Er lässt uns vorbei. Ha, das war ihm wohl nicht ganz geheuer.“ Langsam aber sicher schiebt sich LA BELLE EPOQUE knapp an der Bordwand des „Schwarzen“ vorbei, während uns der Kapitän grinsend nachwinkt. Danke, wir haben es gelernt: Das war mit Sicherheit unser letzter Überholversuch eines Frachters!

Die Aufregung sollte für diesen Tag noch nicht genug sein. In einem kleinen Seitenarm suchen wir einen Anlegeplatz, im großen Yachthafen dort liegt auch eine mastlose Segelyacht - da wird es schon tief genug sein. Auf der Wiese dahinter feiern die Clubmitglieder gerade ein Grillfest. Verständlich, bei diesem schönen Wochenendwetter. Langsam, ganz langsam fahren wir in den Flussarm, während vereinzelt Yachtclubmitglieder ans Ufer kommen und uns zusehen. Komisch, die sehen aber unfreundlich drein - und keiner erwidert meine Grüße. „Wie tief ist es hier?“ Rufe ich hinüber. Obwohl ich sicher bin, dass die Menschen am Ufer mich hören können, bekomme ich keine Antwort. „Wir haben zwei Meter Tiefgang, können wir hier herein?“ Versuche ich es erneut. Nichts, keine Antwort. Nur finster dreinsehende Gesichter. Das Echolot fängt zu piepsen an, doch zu spät: LA BELLE EPOQUE bleibt im Schlick stecken. Nur gut, dass wir so langsam waren. „Blöder Yachtclub! Sehen uns da zu, wie wir auf Grund laufen. Was für ein unhöflicher Haufen!“ Ärgere ich mich, während Jürgen am Steuer arbeitet, um LA BELLE aus dem Schlamm zu bekommen. Jetzt grinsen doch ein paar unserer Zuseher.

Zurück im Kanal rümpfe ich die Nase. Dieser Gestank nach Abgasen, den kennen wir doch?! Was für ein Tag, erneut haben wir den stinkenden Frachter vor uns, den wir mit so viel Aufwand überholt hatten!

Auch solche Tage vergehen und bald lassen wir den DEK - den Dortmund-Ems-Kanal - hinter uns, um den letzten und langweiligsten Kanal zu fahren. Wir folgen dem riesigen, gelben Schild: Küstenkanal. Irgendwann sind sogar die paar Häuser, die zwischen den monotonen Alleen stehen, eine willkommene Abwechslung. Der Küstenkanal verläuft schnurgerade durchs flache Land. Eine letzte Nacht verbringen wir in Oldenburg, machen im Schleusenvorhafen fest. Morgen durchkreuzen wir die letzte Schleuse. Morgen werden wir den Atem des Meers erreichen. Morgen sind wir im Tidengewässer!

## Salz auf unserer Haut



„ffff ffff ffff“ Langsam drehen die großen Windgeneratoren am Ufe. Unter ihnen weiden große Schafherden. Fast an der Küste passieren wir die letzte feste Brücke. Nun können wir die Masten stellen und LA BELLE EPOQUE endlich zum Segelboot machen. Wir sind gespannt: Haben wir doch so viel Arbeit in unser Boot gesteckt, ohne bisher die Chance zu haben, sie unter Segel zu erleben. Abgesehen von einem wirklich kurzen Versuch in Aschach auf der Donau. Bald schon werden wir erfahren, ob sich die viele Arbeit gelohnt hat, ob LA BELLE EPOQUE so gut segelt, wie es uns ihr schöner Rumpf heimlich versprochen hat.

Es war eine gute Entscheidung, von zuhause aus zu starten.

1425 Flusskilometer liegen hinter uns, 75 Schleusen haben LA BELLE EPOQUE über Deutschland gehoben und endlich bis zur Nordsee wieder gesenkt. Schleusen, die von einem knappen Meter bis zu 25 Meter Hub reichten. Historisch schöne Bauwerke wie etwa die Schleuse in Würzburg, die uns durch ihr Tor unter der alten

Brücke auf unseren Weg entließ - und hochmoderne Sparschleusen, die ihre Arbeit in kürzester Zeit verrichteten und uns bequem am Schwimmpoller hoben und senkten.

Einige Schleusungen waren aufregend, wie etwa im Donau-Main-Kanal, als wir LA BELLE EPOQUE nicht gegen den Druck des seitlich einlaufenden Wassers halten konnten. Der wachsame Schleusenwart unterbrach die Schleusung, damit wir unser Boot erneut verholen konnten. Oder in einem anderen Kanal, als ein Schleusenwart uns hinter zwei Frachter einfahren ließ, ohne daran zu denken, dass seine Schleuse nicht lange genug für uns drei war. Es war kein Poller mehr für uns frei. Noch bevor wir versuchen konnten, rückwärts aus der Schleuse zu entkommen, schloss dieser Schleusenwart sein Tor. Wie froh waren wir, als beim ablaufenden Wasser ein Poller in der Schleusenwand sichtbar wurde.

Einen knappen Monat lang waren wir durch das schöne deutsche Land gefahren, bis wir die herbe Küste der Nordsee erreichten. Neunundzwanzig Tage, in denen wir mehr von unserem Nachbarland gesehen haben, als jemals zuvor. Unsere Reise ging durchs sanfte Hügelland von Bayern, vorbei an unzähligen kleinen Dörfern - davon eines schöner als das andere. Wir segelten mitten durch das deutsche Weingebiet am Main und staunten über das wilde Land des Rheingebietes. Entlang von Weiden und Parks fuhren wir und durch namhafte Städte bis zu den weitläufigen Landwirtschaften im Norden, die mit ihren so charakteristischen roten Backsteinscheunen die flache Landschaft zieren.

Nicht nur reizvoll und aufregend war unsere Flussreise, auch hat sich LA BELLE EPOQUE sehr gut geschlagen. Zuverlässig und, ohne auch nur einmal zu stottern, arbeitete ihr Dieselmotor Tag für Tag. Dabei staunten wir über seinen niedrigen Verbrauch: nur zweieinhalb Liter Diesel per Stunde.

Nirgends mussten wir für den Liegeplatz bezahlen und so blieben die Kosten für diese Wegstrecke überschaubar: Ein Transport über Straßen wäre nicht fürs selbe Geld realisierbar gewesen.

In Elsflöth angekommen radeln wir zum Yachthafen. Hier soll es einen Mastkran geben. Doch leider kann uns der Elsflöther Yachthafen nicht weiterhelfen: LA BELLE EPOQUE ist zu groß, sie passt nicht in die Schleuse, die den Weg in den Hafen öffnet.

Es bleibt die Werft: „Maststellen, kein Problem. Macht gleich dort drüben an der Mauer fest. Ja, dort hinter der GORCH FOCK, es kommt bald ein Arbeiter mit dem Autokran vorbei. Aber seht zu, dass ihr bei einer Leiter festmacht. Das Wasser fällt hier vier Meter, sonst kommt ihr bei Niedrigwasser nicht mehr aufs Boot!“

Gesagt, getan. Nach kurzen Arbeiten schwimmt hinter dem „Stolz Deutschlands“ unser ganzer Stolz: LA BELLE EPOQUE glänzt unter ihren beiden Masten. Es dauert noch, bis wir Segel hissen können - die Bäume gehören montiert, das Rigg durchgesetzt. Die Segel müssen angeschlagen werden und die Schoten eingeschoren. Dafür allerdings brauchen wir keine Hilfe der Werft. Norddeutsche

Segler heißen uns willkommen und laden uns ein, die restlichen Arbeiten an den gepflegten Steganlagen des Wassersportvereins Motzen zu erledigen.

Nicht nur die Montage des Riggs muss fertiggestellt werden, auch am Rumpf gibt es was zu tun. Wir haben uns in den Flüssen eine Angelleine „eingefangen“, die sich fest um die Antriebswelle bis in die Lagerung hinein gewickelt hatte. Seither knattert die Antriebswelle, sobald wir den Gang einlegen. Außerdem leckt die Dichtung am Stevenrohr ein wenig. LA BELLE EPOQUE ist mit einer Gleitringdichtung ausgestattet, kein Grund also für Wasser im Schiff!

Im Gezeitenrevier der Nordsee ist es einfach, Arbeiten am Rumpf zu erledigen: einmal hoch und trocken gibt's hier umsonst! Die Mauer vom Clubhaus Motzen fällt trocken, der Boden dort ist gerade und nicht allzu schlammig. Dort lässt sich's gut am Unterwasserschiff arbeiten. Die gute Nachricht: Das Wasser kommt bestimmt wieder. Ist ja auch ganz normal hier, ab und zu am Schlick zu stehen!

Zeitig um zwei Uhr morgens legen wir ab, um bei Hochwasser bis an die Betonmauer zu segeln. Wir vertäuen LA BELLE EPOQUE gewissenhaft an der Mauer. Damit auch nichts schief geht, verlängert Jürgen ein Fall und spannt das Boot über den Masttop leicht Richtung Land. Nur für den Fall, dass LA BELLE EPOQUE es sich anders überlegt und, anstelle sich zur Mauer zu lehnen, auf die andere Seite umfallen will. Sicher ist sicher.

Dann heißt es warten. Ein bisschen mulmig fühlt es sich an, wenn das Boot zum ersten Mal im Schlick sitzen bleibt und sich langsam neigt, während das Wasser verschwindet. Und da sie einen gemäßigten Langkiel hat, will LA BELLE EPOQUE sogleich auf „die Nase fallen“ - sie kippt vorne über, bis die dicke Bugtrosse wie eine Gitarrenseite spannt. Knut vom Club leistet uns Gesellschaft und gibt uns ein sicheres Gefühl. Für ihn zählt das Trockenfallen zu den normalsten Dingen der Welt. Schon alleine deshalb, weil seine selbst gebaute Stahlyacht problemlos auf ihren beiden Kielen im Schlick stehen kann. Amüsiert schmunzelt er über unsere „Sorgleine“ vom Masttop zum Baum, welche wir nach und nach dicht holen, bis sich LA BELLE EPOQUE fest gegen die Mauer gelehnt hat.

Während Jürgen innen am Schaft arbeitet, mache ich mich in meinen knallgelben Gummistiefeln auf den Weg unters Schifferl, um die Antriebswelle frei zu schneiden. Der Gezeitenkalender stimmt und bald nach getaner Arbeit schwimmt LA BELLE EPOQUE wieder - schnell, schnell, zurück an den tiefen Steg: Nicht, dass wir nochmal trockenfallen. Morgen geht's in die Nordsee!

Früh morgens herrscht geschäftiges Treiben am Steg, Alfred und Anton packen die letzten Dinge in KILUHA, während wir von den vielen Vereinsmitgliedern überrascht werden, die bei uns vorbei sehen, um uns zu verabschieden. Und weil sich hier im Flussdelta alles um den Gezeitenstrom dreht, legen wir in KILUHAs Kielwasser bei ablaufender Tide ab. Der Wind will nicht mitspielen. Wir bleiben vorerst unter Motor,

während die flachen Küstenstreifen der Weser an uns vorbeiziehen. Nur ein kurzer Schlag ist es bis Bremerhaven, wo die Nordsee noch einmal unsere Geduld wünscht: Erst mit dem morgigen Ebbstrom können wir das weite Flussdelta im Wattenmeer durchkreuzen. Doch freuen wir uns über diesen Abend am Steg von Bremerhaven: bis spät in die Nacht lauschen wir bei Rotwein den salzigen Nordsee-Geschichten von Alfred und Anton und genießen wieder einmal die unkomplizierte Freundschaft zwischen Fahrtenseglern.

Mit ihren zwei Metern Tiefgang ist LA BELLE EPOQUE das falsche Boot fürs Wattenmeer: Unser erster Segelschlag soll nach Helgoland gehen - weg von dieser seichten Küste!

So schnell allerdings will uns die Weser nicht ausspucken. Der Wetterbericht hat zwar keine Warnungen herausgegeben, doch hält sich der Wind nicht immer an die Vorgaben! Wild fauchen uns Böen bis 8 Beaufort ins Gesicht, peitschen das auslaufende Wasser der Weser auf und schicken weiß schäumende Wellen über den Bug. Unter ihren großen Segeln schiebt LA BELLE EPOQUE ordentlich Lage.

Schnell ist die Entscheidung gefallen, zurück nach Bremerhaven zu laufen. Bei trostlosem, wolkenverhangenem Himmel und kräftigem Wind fällt es nicht schwer, gleich nach dem Ablegen schon wieder umzudrehen. Nein, so soll unser erster Segelschlag mit LA BELLE EPOQUE wirklich nicht verlaufen: Die großen Flussdeltas der Deutschen Bucht können bei Starkwind gegen Storm viel zu gefährlich für eine kleine Crew werden, die weder das Seegebiet noch ihre Yacht gut kennt. Noch fehlt uns das Gefühl für LA BELLE, noch haben wir keine Übung im Umgang mit ihr und im Reffen ihrer Segel.

Der Aufschub ist nur kurz, am folgenden Morgen geht's zeitig um drei Uhr früh aus den Federn: Langsam verblasst die Sternenpracht am klaren Nachthimmel und das glühende Licht der Morgensonne vertreibt die Schatten der Nacht, während wir die Trossen lösen und den Bug in Richtung Nordsee drehen. Helgoland, wir kommen!

Rot leuchten die vollen Segel im blutenden Schein der morgendlichen Sonne, in einer kleinen Parade aus Segelbooten ziehen wir am morgendlichen Treiben des hell beleuchteten Verladepiers von Bremerhaven vorbei.

Heute ist uns das Nordseewetter wohl gesonnen, heute werden wir einen schönen ersten Segeltag erfahren. Herrlich, endlich wieder unter Segel und die offene See vorm Bug. Aber muss denn eine derart kurze und hohe Welle gegen uns stehen? Bald schon lässt Jürgen den Horizont nicht mehr aus den Augen, um nicht endgültig seekrank zu werden. Verwöhnt - denn bisher bin ich von diesem Schrecken aller Seefahrer verschont geblieben - denke ich nicht daran, vorsichtig zu sein: Ich springe im Boot herum, ordne unsere sieben Sachen in die Schapps ein und spiele mich mit den elektronischen Seekarten am Laptop. Als ich wieder nach draußen schlüpfte, läuft mir die Farbe aus dem Gesicht. Oh, so fühlt sich das also an! Aus dem Weg - schon halte ich mich an der Reling fest und überbringe mein Opfer. Die Übelkeit verfliegt so

schnell, wie sie gekommen ist. Doch ein Unbehagen bleibt: Soll ich wirklich von nun an seekrank werden? Stunden später laufen wir etwas gerädert im Hafen von Helgoland ein.

Am frühen Abend schon verkriechen wir uns in die Koje, der Tag war aufregend und als die Sonne endgültig hinterm Horizont verschwindet, kommt ein Boot längsseits. Verschlafen freuen wir uns, KILUHA neben uns zu wissen.



Die kleine Hochseeinsel gefällt uns. Wir bunkern Zollfrei-Rum und Diesel, um anschließend über die rote, geschichtsträchtige Insel zu spazieren. Selbst die österreichische Monarchie hatte hier Geschichte geschrieben: Bei einer Seeschlacht gegen Dänemark hat sie die heiß umkämpfte Insel im Namen der Preußen gewonnen. Und weil die Menschheit schon immer dumm genug war, die See für ihre sinnlosen Massaker zu nützen, sollte die Insel während der schrecklichen Naziherrschaft zu einem riesigen Kriegshafen ausgebaut werden. „Projekt Hummerschere“ wurde für die Helgoländer eine Misere: In einem gigantischen Bombenangriff wurde die Insel zerstört.

Zu Kriegsende ging das Landrecht an die Briten, die sogleich alle Helgoländer nach Deutschland deportierten, um die gesamte Insel im Meer zu versenken. Der „Big Bang“ sollte die Insel von der Erdoberfläche löschen, damit der schöne Fleck

Erde nie mehr als gefährlicher Militärstützpunkt inmitten der Nordsee wird. Tonnen von Sprengstoff wurde auf Helgoland geschafft - und auch gezündet. Die Natur hielt stand, nur ein Teil der roten Klippen versank für immer in der Nordsee.

Das ungeliebte Kind der Briten ging an Deutschland zurück, die Helgoländer konnten von ihrer Insel erneut Besitz nehmen. Mit Sorgfalt bauten sie ihre in Trümmern liegende Heimat zu einem Kurort aus, um von nun an ein Ort der Ruhe und des Friedens zu werden. Und auch wenn die Insel vermutlich ihre besten Touristentage hinter sich hat - oder vielleicht gerade deshalb - sind wir von dem roten Land, den belebten Vogelfelsen und dem hübschen kleinen Städtchen begeistert.

Auf Helgoland beschließen wir, unseren Weg nicht durch den Nord-Ostsee-Kanal zu wählen, sondern gemeinsam mit KILUHA die Nordseeküste hochzusegeln, um den Limfjord quer durch Dänemark zu erforschen. Trotz Nordwind erleben wir einen traumhaften Segeltag an die Küste von Sylt. Die See glitzert im tiefen Blau und hüllt die Luft in ihren Duft nach Salzwasser und Fisch. LA BELLE EPOQUE arbeitet sich unter Besan, Groß und Genua die Nordsee hoch, segelt ausgeglichen und kursstabil. Sie durchbricht die kurzen Wellen unbeeindruckt und ohne Hast.

Uns tanzt das Herz. Wir haben eine gute Wahl getroffen, schon jetzt, an unseren ersten Segeltagen an Bord, fühlen wir Vertrauen zum Boot, zu seiner Seegängigkeit und seinen Segeleigenschaften.

## Dänemark



Legen zeitig bei Hochwasser in Sylt ab und laufen anfangs unter Genua und Groß am Wind, fallen leicht ab und hissen den Besan, LA BELLE fährt mit 4 bis 5 Knoten. Bei abnehmendem Wind setzen wir zusätzlich die Fock und können einen knappen Knoten gewinnen.

Wie gewohnt mache ich meine Eintragungen ins Logbuch. Nach und nach lernen wir unser Schifferl genauer kennen. Und üben, mit bis zu vier Segel gleichzeitig zu arbeiten. Bisher waren wir eine kleine und leichte Slup gewöhnt und wir müssen lernen, dieses schwere und komfortable Schifferl effizient zu segeln.

Wir üben uns, erneut auf Seebeinen zu stehen und schärfen unser Gespür, Situationen richtig einzuschätzen, schnelle Entscheidungen zu treffen. Und zwischendurch müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass sich auf der Nordsee alles um Gezeiten und die damit verbundenen Strömungen dreht. Danach müssen auch die eigenen Wünsche gerichtet werden.

Das bringt leider einen großen Nachteil mit sich: Nimmt der Wind ab oder läuft die Yacht zu langsam, muss der Motor helfen, um den - durch Tide vorgegebenen - Zeitplan einzuhalten. Daran müssen wir uns erst gewöhnen! Deshalb dümpeln wir auch viel zu lange in der Nordsee herum und erreichen Esbjerg erst mitten in der Nacht. Wir haben uns in der Nordsee zu viel Zeit gelassen und die lange Einfahrt nach Esbjerg erst bei ablaufendem Wasser erreicht. Die halbe Nacht mussten wir im Schneckentempo gegen die auslaufende Strömung segeln. Beinahe hätten wir auf die Nacht vor Anker verzichtet. Doch vor uns liegt Horns Reef und außerdem wartet KILUHA bereits in Esbjerg.

Vorbei an den Windparks von Horns Reef pflügen wir durch aufgepeitschtes Wasser. Obwohl die Segel ziehen, haben wir den Motor gestartet und lassen ihn mitarbeiten. Die Strömung legt weiter zu und LA BELLE EPOQUE tanzt in der aufgewühlten See von Horns Reef. Was für eine ungemütliche Ecke, in der sich die Nordsee mit wilder Kraft zwischen dem südwestlichen Kap Dänemarks und der großen, flachen Sandbank davor durchdrückt. Obwohl das Land flach ist, folgt der Wind dem Küstenverlauf und versucht nun, uns die Fahrt durch den Kanal zu verderben. Doch noch ziehen die Segel, wenn wir auch ordentlich Lage schieben, um den Kurs durch die Untiefen hart am Wind halten zu können. Die steilen und ruppigen Wellen, die nicht richtig zur Windrichtung passen, haben unsere Laune an Bord längst verdorben. Trotz der 5 Beaufort Wind gegen uns haben wir noch alle Segel oben, um das Boot so stabil wie möglich zu halten und unsere Mägen nicht mit zusätzlichen Rollbewegungen zu belasten.

Der Kanal zwischen den Untiefen ist leicht zu entdecken, nicht nur, dass uns die vielen großen roten und grünen Tonnen den Weg weisen, auch können wir die unzähligen Windgeneratoren auf den Untiefen von Weitem erkennen. Die Dänen nutzen diese windige Ecke in der Nordsee, indem sie in das teilweise nur einen Meter tiefe Wasser riesige Windparks gebaut haben.

Wir sind alleine im Kanal und haben KILUHA längst aus den Augen verloren. Nur ein Wartungsboot kreuzt unseren Kurs. Wir können es noch lange beobachten, wie es von einem Generator zum nächsten fährt und Arbeiter bringt und holt.

Nachdem wir die letzten Windgeneratoren und die letzten Tonnen hinter uns gelassen haben, bleiben wir noch ein Stück weit mit laufendem Motor hart am Wind. Wir wollen so viel West als möglich machen, wünschen uns eine Nacht auf See und wollen bis Thyborøn segeln. Nur wenn wir so weit als möglich von der flachen Küste frei kommen, können wir die kommende Nacht den Nordkurs unter Segel halten.

Das Meer hier ist eigenwillig, anders, als wir die See bisher gewöhnt waren. Die Wellen sind kurz und reagieren prompt auf den Wind. Die kleinste Winddrehung wirft ungemütliche Kreuzsee auf. Ein Blick auf die Seekarten lässt uns verstehen, woran das liegt. Obwohl wir die Sandbänke des Horns hinter uns gelassen haben, haben wir

kein tiefes Wasser erreicht. Hier in der Nordsee vor der dänischen Küste sind es nur stellenweise mehr als 20 Meter Wasser unter dem Kiel. Die Seekarten zeigen, dass wir uns einem wahren Schiffsfriedhof nähern. Kein Wunder, entfesseln doch immer wieder Herbst und Winterstürme die furiose Kraft der seichten Nordsee. Sie peitschen Brecher auf, die kein Schiff überstehen kann, das es wagt, zur falschen Zeit hier zu verweilen. Kaum zu verdenken, dass die Nordsee von vielen Seeleuten hier einen makaberen Spitznamen bekommen hat: Mordsee!

Bis heute hat die Nordsee viel von ihrem Schrecken verloren, gibt es doch mittlerweile detaillierte Wetterberichte, auf die man in jedem Hafen der Küste zugreifen kann und die uns helfen, unsere Reise gut zu planen. Und wie der Wetterbericht uns prophezeit hat, dreht der Wind langsam weiter Richtung West, bleibt auf 5 Beaufort und bringt eine konstante und gleichmäßige See mit sich. Dankbar für diesen herrlichen Halbwind haben wir längst den Motor abgestellt und segeln in den sonnigen Nachmittag.



Die Tage sind bereits lange, die Nächte nicht mehr ganz dunkel. Wir nehmen Kurs auf den einzigen Hafen an dieser abweisenden und sandigen Küste Dänemarks: Thyborøn. Frischer, salziger Wind streicht mir übers Gesicht und füllt meine Lungen

mit kaltem Sauerstoff. Das Rauschen der Bugwelle mischt sich mit der leisen Musik von Xavier Rudd, die aus den Lautsprechern im Schiffsinnen summt.

Ich schwimme in einer Welt aus Blau. Die Nordsee unter uns reicht bis an den Horizont und glitzert im Sonnenschein schöner als alles Gold der Welt. Der Himmel ist tiefblau. Einzelne Wolkenfetzen weit über mir geben ein Gefühl der endlosen Weite. Nur dort, wo der Himmel das Meer küsst, ändert er seine Farbe in ein dunstiges Weiß. Kein Land ist in Sicht, wir haben den Kurs weit raus gewählt, um eine ruhige Nacht zu erleben.

Ich sitze im Cockpit am Steuer von LA BELLE EPOQUE und halte sie mit einer Hand auf 10 Grad Nord. Mit der kleinen Kreuzfock und dem Großsegel läuft sie ausgeglichen den Wellen entgegen und verlangt nur hier und da eine kleine Kurskorrektur. Neben mir schläft Jürgen - in zwei Decken eingewickelt und die Haube bis ins Gesicht gezogen. Eine friedliche Ruhe füllt meine Seele. Meine Wünsche sind erfüllt und meine Zukunft liegt vielversprechend vor mir. Denn ich habe alles, wovon ich träumen kann: Eine Beziehung, von welcher manche Menschen möglicherweise nicht mal wissen, dass sie in solcher Intensität möglich ist; soviel Zeit wie ich brauche, damit mein Herzschlag mit dem Takt der Natur in Gleichklang schlägt; die Freiheit, die jedes Individuum braucht, um sich ungehindert entfalten zu können; die Lust und den Mut, diese Freiheit auch mit beiden Händen zu packen und das Privileg, für die eigenen Entscheidungen auch Verantwortung übernehmen zu können.

Ich habe nicht nur ein trockenes Dach über dem Kopf, sondern auch einen dichten Rumpf unter den Füßen! Ich habe den Horizont vor den Augen und den Wind im Gesicht. Ich bin sicher, dass Menschen, die es wagen, sich auf ihren Instinkt und ihre Gefühle einzulassen, eine schöne Zukunft vor sich haben. Ich bin sicher, dass das Leben in fast allen Situationen eine positive Wendung nehmen kann, auch wenn man harte Zeiten erlebt. Auch fühle ich, dass die Angst vor einer ungesicherten Zukunft nicht zu einer besseren Zukunft hilft. Was nützt es schon, gut vorzusorgen und sich gegen alle möglichen und unmöglichen Eventualitäten abzusichern, vergisst man doch dabei viel zu leicht, seinen Träumen zuzuhören und die eigene Natur zu leben. Was nützt es, wenn man dabei einsam ist, oder wenn man seine eigenen Gefühle hinter eine hohe Mauer an Missmut und Unverständnis gesperrt hat.

Und die schöne Nordsee unter mir wiegt mich - fast als sei es eine Bestätigung meiner Gedanken - sanft und immer weiter dem Horizont entgegen, während Xavier Rudd mir eine schöne Reise wünscht: „I know you are strong, may your journey be long and I wish you the best of luck“.

Der Morgen begrüßt uns mit türkis schimmerndem Wasser. Verschwunden ist das tiefe Blau der Nordsee und wir überprüfen ungläubig die Seekarten, überwältigt vom schlechten Gewissen, ins seichte Wasser geraten zu sein. Doch stimmt unser Kurs, noch immer haben wir zwanzig bis fünfundzwanzig Meter Wassertiefe und LA BELLE

EPOQUE zieht sicher weiter. Schließlich erreichen wir den Thyborøn Kanal und segeln zwischen Sanddünen, Windgeneratoren und himmelblauen Fischerbooten in den Limfjord. Um uns: gelbe Sandstrände, saftig grüne Hügel, feuerrote Backsteinhäuschen und überall blühende Wildrosen in kräftigem Rosa - Dänemarks anmutige Natur. Und, kaum zu glauben: Unsere Reise steht noch immer im Zeichen des gelb blühenden Raps.

Wir spielen im Limfjord herum: segeln zur Insel Fur, dösen am Strand und wandern durch die Kiefernwälder. Genießen ein Picknick im warmen Sand und zittern vor Kälte bei der abendlichen Seewasserdusche auf Deck. Düsen im Dingi herum und „verarzten“, - der besser gesagt lackieren - ein paar Kratzer, die LA BELLE EPOQUE von ihren vielen Schleusenfahrten in den deutschen Wasserstraßen davongetragen hat. Wir verbringen einige Abende an Bord KILUHA's und lassen uns von einem Platz zum nächsten treiben, bis irgendwann Ostseewasser unterm Kiel rauscht, der Abschied von Alfred gekommen war und wir wieder alleine unseres Weges ziehen.

Es dauert nicht lange und wir biegen in den nächsten Fjord ein: Der Mariagerfjord ist ein tiefer Einschnitt ins dänische Festland, der uns in eine wahre Zauberwelt entführt. Dichte Wälder, idyllische Bauernhöfe, mittelalterliche Dörfer und überwucherte Bauwerke längst vergangener Tage tragen uns fort in eine andere Zeit. Geschlungen und mit unzähligen Bojen markiert windet sich das Fahrwasser tief ins Land. Bald schlummert LA BELLE EPOQUE friedlich vor Anker, während wir unsere Fahrräder ausgepackt haben und quer durch Kuhweiden und Laubwälder, vorbei an Bauernhöfen und entlang von Roggenfeldern bis Fyrad fahren.

Fyrad ist eine ehemalige Festung der Wikinger. Zwar sind nur noch wenige historische Andenken erhalten, doch versetzt uns das Freilichtmuseum mit einem nachgebauten Wikinger-Gutshof und einem massiven Langhaus ins Staunen. Nicht nur Geschichte zum Anfassen gibt es hier, sondern auch interessante Erzählungen über dänische Wikinger. Und diese Wikinger müssen wirklich zum Fürchten gewesen sein!

Eine Geschichte erzählt von knapp zweitausend Booten, vollbesetzt mit Kriegern. Sie hatten sich im Limfjord versammelt, um unter ihrem König Knud dem Heiligen gegen England zu ziehen. Eine Flotte so groß, wie sie in Europa noch nie gesehen worden war. Doch der König wurde aufgehalten: Es gab Probleme in Schleswig Holstein, wo man sich partout nicht unter der Krone von Knud dem Heiligen fügen wollte.

Dem riesigen Heer im Limfjord wurde es langweilig, auf den König und seinen Kriegszug zur Eroberung Englands auszuharren. Immerhin waren die Wikinger Bauern, sie wurden von ihre Familien zuhause sehlichst erwartet. Während die Männer auf den Aufbruch nach England warteten, drohte ihre Ernte zuhause auf den Feldern zu verrotten. So zogen die wilden Bauernkrieger ab, enttäuscht, ohne Beute

nach Hause zu müssen. Alleine die verbündeten Norweger blieben - geduldig wartend - im Aggersund zurück.

Als der König gen Norden kam, war er erzürnt über die untreuen Dänen. Er verhängte schwere Sanktionen: Zusätzliche Steuern sollten die Untreuen bezahlen. Erneut entflammte der Unmut der Bauernkrieger. Die stolzen und selbstsicheren Wikinger duldeten die Ungerechtigkeit des Königs nicht: Sie kamen zurück, brannten die Burg Aggersborg bis auf ihre Grundfesten nieder und setzten dem flüchtenden König nach, bis sie ihn - in der Kirche von Odenes - schließlich erschlugen! Die Politik hat dem Volk zu dienen und nicht umgekehrt - so befanden die kriegerischen Bauern.



Wir radeln zurück ins hübsche Dorf Hobro, verspeisen unsere eingepackten Brote in der Sonne und haben Lust auf mehr Museum.

Das Limfjordmuseum stellt sich als ein Museum „zum Angreifen“ heraus. Das schöne Hafengebäude, gefüllt mit Holzyachten vergangener Tage, lädt nicht nur zum Besichtigen ein, sondern auch zum Reingehen, Daraufstellen, Darunterkriechen und eben zum Angreifen. Mit Holzstufen wird der Weg in die aufgebockten Boote und Yachten erleichtert und mit offenen Mündern bestaunen wir jeden Winkel der traditionellen Yacht SILVANA. So macht Museum Spaß. Doch die Dänen stellen ihre liebevoll gepflegten Holzyachten nicht nur im Museum aus: Immer wieder treffen wir

elegante Gaffelschoner, selbstsichere Traditionsfischerboote, liebevoll gepflegte Folkeboote oder erhabene Dreimaster am Wasser und unter Segel.

Der Mariagerfjord ist schön, aber leider nicht perfekt: Der leichte Muschelschlick am Boden bietet dem Anker zu wenig Widerstand und immer wieder begibt sich LA BELLE EPOQUE auf ungeplante Wanderschaft. Klassische „Pyjamamanöver“ folgen: Der Ankeralarm piepst um vier Uhr morgens, wir springen aus dem Bett, streifen die Jacke über. Jürgen pumpt mit der Ankerwinde den Anker hoch, ich tuckere zurück auf den Ankerplatz und runter rauscht der Anker. Man kann halt nicht alles haben.

In Hasund am Fjordausgang verbringen wir einen Abend an Bord der TIMO, schlürfen Sangria, brüten mit Bernd über Seekarten und tratschen über die Ostsee, in die uns der schöne Mariagerfjord bald entlässt. Nächster Hafen: Ebeltoft, die kleine Stadt in Djursland, mit schiefen Fachwerkhäusern und schönen Dorfplätzen, mit ihrer liebevoll restaurierten Fregatte JYLLAND und dem Museumshafen.

Bald entdecken wir, dass uns die Geschichte der JYLLAND schon einmal auf dieser Reise begegnet war: In Helgoland, wo sie sich, gemeinsam mit weiteren dänischen Fregatten dem Seekampf gegen die österreichische RADEZKI und die SCHWARZENBERG, unter Admiral Tegetoffs Kommando, stellte.

Trotz allem lassen wir das Kriegsschiffmuseum aus, der Tag ist sonnig und mild und so schlendern wir durch die - mit Steinen gepflasterten - alten Gassen, anstelle uns Mord und Totschlag aus vergangenen Tagen anzusehen. Im Tourismusbüro decken wir uns reichlich mit Broschüren über die dänische Inselwelt ein, und bald schmieden wir erneut Pläne.

Vor dem Wind laufen wir die erste dänische Ostseeinsel an: Fünen - und finden einen traumhaften Ankerplatz in Korshavn: Ankeridylle, Badespaß vom Boot aus und unbegrenzter Sonnenschein, süßes Obst und Getränke an den vielen Selbstbedienungsständen entlang der kleinen Bauernhäuser, ein langer Spaziergang am Abend und Mittsommernachtsfest im kleinen Hafen.

Wie praktisch doch die Dänen sind und wie einfach sie kleine Probleme lösen. So ist der Radweg gleichzeitig ein Reitweg, gegen wilde Campingfeuer im Wald gibt's überall öffentliche Grills an schönen Plätzen, die vielen Mülltonnen, die auch entleert werden, halten die Natur sauber. Selbst an Hundebesitzer wurde gedacht. Anstelle der ewigen Streitigkeiten über leinenlose Hunde und ihre Häufchen haben die Dänen eine sehr einfache Lösung: Eigens beschilderte Hundewälder, in denen die Leute ihre Hunde ohne Leine laufen lassen können und wo es keinen Jäger der Welt gibt, der mit dem Abschuss der herumtobenden Vierbeiner droht.

Auch die kleine Insel Omø, die wir, nach passieren der Großen Belt Brücke, ansteuern, zeugt von dänischer Freundlichkeit. 2006 wurde die winzige Insel von

einer großen Sturmflut heimgesucht. Viele Menschen verloren ihr Zuhause an die Wassermassen. Die Versicherungen jedoch deckten die Schäden nicht. So musste die Bevölkerung die Kosten und Arbeiten der Hausrenovierungen selbst bestreiten. Direkt am Hafen stand aber das kleine Häuschen von Mille, einer 80-jährigen Dänin. Die Sturmflut hatte Milles Zuhause dem Erdboden gleich gemacht. Doch Mille hatte weder das Geld noch die Kraft, ihr Häuschen neu aufzubauen. Sie stand vor dem Ruin. So kamen die Handwerker und Nachbarn von Omø zusammen und jeder half mit, Mille's Haus neu aufzubauen. Die Frauen schaufelten den Sand aus Milles Garten und pflanzten Blumen und Gemüse, während ihre Männer ein feines, neues Häuschen der alten Dorfbewohnerin schenkten. Noch heute zeigt ein kleines Schild mit der Aufschrift „Milles Hus“ ihre Dankbarkeit an das Dorf.

In der Nacht frischt der Wind auf und bei einer steifen Brise verlassen wir zeitig am Morgen die kleine Insel. Jürgen ist in Hochstimmung. Heute will er wissen, was unsere grüne Lady so drauf hat. Schon fliegen wir unter vollem Großsegel, Besan und gesetzter Genua bei Halbwind über die beinahe glatte Ostsee. Der Westwind bläst böig mit sechs Windstärken und ich halte mich an der Reling fest, während der Wind weiter zunimmt. Mit Sorge blicke ich der Südspitze der Insel Langeland entgegen. Wer weiß, wie dort unten der Wind pfeifen wird.

Tja, meine Ungestümheit beim Segeln hab ich offensichtlich noch nicht ganz wiedergewonnen. Nachdem sich LA BELLE EPOQUE bis zu ihrem Schanzkleid überlegt und das GPS über acht Knoten Fahrt über Grund anzeigt, wird's mir zu bunt. „Reeffeeennnn...“ Sapperlot, schon dümpeln wir nur noch dahin. Der befürchtete Kapeffekt an Langelands Südspitze bleibt aus und ich stehe wie ein Idiot da! Jürgen hat recht behalten, also wieder hoch mit der Genua!

Langsam gewöhne ich mich an die Rauschefahrt und beginne Spaß daran zu haben. Wahrscheinlich nicht zuletzt auch deshalb, weil endlich der wolkenverhangene Himmel aufreißt und ein paar Sonnenstrahlen das Deck aufwärmen. Die letzte Stunde bis Æro müssen wir allerdings wieder einmal unser „Eisernes Segel“ anwerfen, denn der Wind bläst uns platt auf die Nase. Am Ankerplatz bei Marstal angekommen, brausen wir mit dem Dingi in die alte Stadt der Seefahrer, bringen die Fahrräder an Land und erleben sonnige Tage voller Schönheit.

Während dieser Tage radeln wir bis Æroskøbbing und entdecken eine Ankerbucht mit „Südsee-Flair“ am Westufer des verschlafenen Dorfes: Türkis leuchtendes Meer auf weißem Sandstrand, der weit hinterm Ufer in träge im Wind wehendem Schilfgras ausläuft. Ein paar bunte Badehütten verzieren den verlassen Strand und zwei Segelboote wiegen sich gemächlich vor Anker. Bei so viel Schönheit, wie diese dänischen Inseln ausstrahlen, steht schon bald ein neuer Beschluss: Wir bleiben noch ein bisschen in der „Dänischen Südsee“, wir segeln noch nicht zurück ans deutsche Festland!

Vor dem Wind können wir den schmalen Kanal von Marstal besegeln, um endgültig in die herrliche Inselwelt einzutauchen. Nach einem Tag vor Anker in der schönen Bucht dreht der Wind. Wir wollen noch in Æroskøbbing verweilen und gehen östlich des kleinen Hafens vor Anker.

Auch wenn die gemütlich kleinen Häfen hier nur kleine Gebühren von besuchenden Yachten fordern, wir leben prächtig vor Anker und sehen keinen Grund, in einem Hafen festzumachen. Spielend erzeugen die fest aufs Deckshaus montierten Solarpaneele das bisschen Strom, das wir verbrauchen. Unser Wasserverbrauch ist so gering, dass wir nur hin und wieder zum Bunkern anlegen müssen. Hin und wieder wollen wir außerdem die Ruhe und Abgeschiedenheit vor Anker genießen. Kein Wunder also, dass wir so manche Tage auch einfach an Bord verbringen, ohne großer Lust, an Land zu gehen.

Und gerade an so einem faulen Tag vor Anker bemerke ich ein hübsches deutsches Holzboot, das unweit von uns vor Anker gegangen war. Lust, fremde Segler kennen zu lernen, schlage ich Jürgen vor, hinüber zu rudern, sobald die Crew der MOODJE wieder an Bord ist. Doch so lange müssen wir nicht warten, um die Yacht zu betreten. Bemerkten wir doch noch rechtzeitig, dass sie auf Drift gegangen war. Wir packen unseren kleinsten, für die Holzyacht allerdings doch viel zu schweren, Ersatzanker samt Kette und Trosse ins Beiboot und fahren zur MOODJE, um sie von ihrem Alleingang zu stoppen. An Bord stecken wir erst etwas mehr ihrer eigenen Ankertrosse, doch als das nichts nützt, helfen wir ihr mit unserem schweren Ersatzanker nach und verankern MOODJE neu. Eine einfache, kleine Rettungsaktion, die uns nicht nur mit neuen Freunden belohnt, sondern auch mit schönen gemeinsamen Abenden auf Ærø und Liø.

## Schweden



Daran gewöhnt, tun und lassen zu können, was wir wollen, müssen wir uns dennoch irgendwann auch an Pläne halten, um wieder ein Stück weiter zu kommen. So verabschieden wir uns mit etwas gedämpfter Stimmung von der uns lieb gewordenen „Dänischen Südsee“ und drehen LA BELLE EPOQUEs Bug wieder in Richtung Deutschland. Als wolle uns die Ostsee nicht weiter lassen, stirbt langsam der Wind, bald schon ist kein Hauch mehr zu spüren und während das Boot träge Richtung Flensburger Fjorde treibt, brennt die lachende Sonne aufs Deck.

Wir sind nicht alleine. Das schöne Sommerwochenende hatte unzählige Segler aus den vielen Häfen der deutschen Ostseeküste gelockt, bald schon arbeitet sich eine

regelrechte Prozession an Segelbooten die Fjorde hoch in Richtung der hübschen Hafenstadt.

Endlich kommt wieder etwas Wind auf. Rund um uns beginnt ein Wettlauf an Segel-Setzen, Trimmen und Navigieren. Spinnacker fliegen in die Höhe, Genuas werden ausgerollt, Großsegel flattern im Wind und Kommandos hallen über die Bucht. Schon zeigt auch LA BELLE EPOQUE stolz ihr weißes Tuch und amüsiert suchen wir eine Yacht passenden Formats, mit der wir eine kleine Wettfahrt aufnehmen können, solange uns der Wind treu bleibt.

Die Flensburger Fjorde wird enger und es gibt viel zu sehen: Das Zollboot sucht vergeblich nach Menschenschmugglern und Steuerhinterziehern; einige Yachten ankern hinter einer Untiefe oder im Lee der kleinen Inseln. Sattgrün leuchten die Ufer in der Sonne und hier und da zieht der Duft von Gegrilltem über das Wasser. Einige liebevoll gepflegte Holzkutter lenken die Blicke auf sich, während die Crews von modernen, säuberlich polierten Yachten daran arbeiten, den kleinsten Windhauch mit ihren bunten Leichtwindsegeln einzufangen.

Vor den Stadtmauern, am Ufer des Ostseebads, fällt schließlich LA BELLEs Anker, die Segel verschwinden unter ihren weinroten Abdeckungen und mit einem Platsch geht das Dingi baden.

Im quallenverseuchten Ostseewasser frisch gewaschen und landfein gemacht, düsen wir in den sauberen Hafen im Zentrum von Flensburg. Und was für eine Begrüßung erwartet uns dort! Halb benommen vom Trubel der alten Hafenstadt wandern wir durch ihre Gassen. Unglaublich, wie schnell wir uns an die ruhigen und beschaulichen Dörfer Dänemarks gewöhnt hatten. Wochenendtrubel und lautstarkes Feiern hatte es dort nicht gegeben.

Die fröhliche Stimmung reißt uns mit ihrer guten Laune mit. Hier in Flensburg wird ausgelassen gefeiert, getrunken, gegrölt, gesungen und gejubelt, durch die Altstadt gelaufen und entlang des Hafens geschunkelt. Aus den Pubs, Wirtshäusern und Gastgärten schreien die Live-Übertragungen eines Fußballspiels und später dessen Wiederholungen.

Deutschland feiert. Offensichtlich hat Deutschland heute ein wichtiges Spiel gewonnen und die schwarz-rot-gelb geschmückten Menschen können fast nicht genug davon sehen. Und auch wenn wir weder an Ballsport interessiert sind, noch wissen, wer eigentlich gegen Deutschland gespielt hat, stürzen wir uns in das fröhliche Treiben und lassen uns von der Welle an Begeisterung forttragen. Wie herrlich ist es doch, wenn das Leben pulsiert!

Und da wir die deutschen Wasserschutzgesetze nicht so genau kennen, fragen wir nicht lange nach. Es kümmert uns kaum, dass für eine ankernde Yacht dieselben Alkoholregeln wie unter Fahrt gelten. So brausen wir irgendwann mitten in der Nacht mit einem Dingi voll Bierflaschen zurück zu unserem geduldig wartenden, schwimmenden Zuhause vor dem Stadthafen.

Verschlafen - und vielleicht auch etwas verkaterert - bestaunen wir am folgenden Tag den Museumshafen, schlendern durch die schöne Altstadt und treiben uns im Yachthafen herum. Die Stadt zeigt sich von ihrer besten Seite. Die Sonne brennt auf die schönen Fachwerkhäuser und die Flensburger genießen ihren Sonntag an der Flaniermeile am Hafen. Die liebevoll gepflegten Holzschiffe im Museumshafen glänzen mit den schnittigen, klassischen Yachten in ihrem Nachbarverein um die Wette. Flensburg gefällt und beeindruckt, wir reden mit dem Hafenmeister und melden uns an, um für den Winter einen Liegeplatz zu bekommen. Ja, wir haben einen guten Platz gefunden, einen schönen Hafen für den Winter und gleichzeitig einen guten Ausgangspunkt für den kommenden Frühling - für weitere nördlichere Reiseziele.

Ohne genau zu wissen, wo wir eigentlich hinwollen - Richtung Schweden, so viel steht zumindest fest - setzen wir erneut die Segel und ziehen bei 6 Windstärken aus der Förde. Eine rasante Fahrt, werden wir doch von einer schönen Slup verfolgt und segeln unter Vollzeug vor dem Wind dahin. Konzentriert stehe ich am Steuer, jetzt bloß kein Fehler! Doch zu blöd, die rasante Fahrt kostet uns unser schönes Leichtwindsegel. Das alte Foliensegel fängt an, sich aufzulösen. So fällt am Ausgang der Förde, wieder an der dänischen Seite, erneut der Anker.

Genug vom städtischen Trubel streichen wir Kiel von unserer Reisezielliste. Schon um fünf Uhr morgens brechen wir auf, um noch bei Tageslicht im knapp 60 Seemeilen entfernten Städtchen Heiligenhafen anzukommen. Die Eile wäre nicht nötig gewesen, denn der deutsche Seewetterbericht erzählt von Nordwestwind 5, mit Böen bis 7 Beaufort, Gewittern und Schauern und wir jagen regelrecht über die Ostsee, wenn auch ohne die vorgewarnten 7 Beaufort. Die nächsten Tage vergehen mit der Verproviantierung unserer LA BELLE EPOQUE. Etliche Male schleppen wir unsere Rucksäcke, beladen mit Obst, Gemüse und weiteren Vorräten vom Supermarkt zurück zu unserem Ankerplatz. Wir werden nicht länger an Deutschlands Küste verweilen, wir wollen endlich in den Norden. Und da in Schweden sämtliche Lebensmittel teurer sein sollen, können wir hoffentlich mit reichlich Proviant aus Deutschland etwas Geld sparen. Auch LA BELLE EPOQUE gönnen wir volle Tanks, im Yachthafen wird Diesel und Wasser gebunkert. Noch schnell ein wenig Backfisch schmausen und schon herrscht Aufbruchstimmung!

Ratsch, ratsch, ratsch... pumpt Jürgen die Ankerkette mit der manuell getriebenen Winde aus dem Wasser und mit quälender Langsamkeit bei kaum spürbarer Brise passieren wir die Brücke zwischen Fehmarn und dem deutschen Festland.

Zu schade, dass wir auf der Insel keine ansprechenden Ankerplätze gefunden haben, denn die Insel der eigensinnigen Bauern hat uns doch neugierig gemacht. Immerhin blickt Fehmarn auf eine berüchtigte Vergangenheit zurück - eine

Vergangenheit ohne Adel, aber reich an Seeräuberei und Piraterie. Denn die Schifffahrt war schon immer auf die Leuchttfeuer dieser Insel angewiesen und man konnte sich dennoch nicht darauf verlassen. Mit Hilfe von Irrfeuern wurden viele Schiffe direkt auf den Strand geleitet, wo sie, nach der nächtlichen Strandung, abgewrackt und ihre Seeleute erschlagen wurden. Zumindest hört man noch heute Geschichten über das Volk der Fehmarner, die manns genug waren, keine Gutsherren über sich zu dulden und als freie Bauern ihr Land bestellten.



Unser nächster Stop allerdings soll die Insel Rügen werden. Wir lassen uns den Plan noch offen, ob wir auch einen Abstecher nach Greifswald machen werden. Doch Rügen enttäuscht. Oder besser gesagt, der von uns gewählte Ankerplatz zeigt Rügen von seiner uninteressantesten Seite. Nichts als Hitze, Badestrand und Eisbuden! Zwar ist das Wasser hier schön klar und wir Schnorcheln unterm Schifferl herum, doch zeigt sich der Meeresboden genauso langweilig wie das Stückchen Land, vor dem LA BELLE EPOQUE um ihren Anker schwoit. Kein schönes Dorf, keine anmutende Landschaft, nur Strand und in der Sonne bratende Touristen.

Sicher, ganz Rügen kann wohl nicht so aussehen, doch ist unser Ankerplatz vor Glowe ein so schöner Ausgangspunkt nach Bornholm, alle Schapps am Schifferl sind gefüllt und alle Tanks voll. Selbst Vernunft hätte uns nicht weiter hier halten können,

und so segelt LA BELLE schon bald im goldenen Licht des Sonnenaufganges, getrieben vom Halbwind und mit zwei verschlafenen Alpenländern an Bord, auf die Ostsee hinaus!

„Nachdem Gott Skandinavien geschaffen hatte, war von dem schönen Naturbausteinen des Nordens noch eine bunte Mischung übrig geblieben. Er nahm diese in die Hand und warf sie in die Ostsee, sodass Bornholm entstand“ lese ich Jürgen vor, während LA BELLE EPOQUE durch die Ostsee pflügt. Das klingt ja vielversprechend! Auch wenn wir uns eigentlich beide noch kein richtiges Bild darüber machen können, wie wir uns die Schönheit der übrigen skandinavischen Länder überhaupt vorstellen sollen, es scheint doch so, als wäre diese Insel, diese „Perle der Ostsee“, wie Bornholm liebevoll von ihren Bewunderern genannt wird, ein lohnender Beginn für unsere Reise in den Norden.

Es herrscht Hochstimmung an Bord, die Sonne verwandelt die Wasserwelt in ein funkelndes und glitzerndes Lichtmeer, es gurgelt und schäumt an der Bordwand entlang und die Segel sind gefüllt mit der Kraft des Windes. Aus unseren Lautsprechern dröhnt Musik von den Ärzten und lachend halten wir uns im schiefen Cockpit fest. Schade nur, dass die Ostsee so wenig Leben in sich verbirgt, es würde so gut zu unsrem Tag und der tollen Stimmung passen, wenn auch noch Delfine in unserer Bugwelle springen würden!

„Kling, kling, kling“, ertönt unsere Schiffsglocke: „LAAANNDDDD IINN SSIIICHTTT!!!“ Jürgen ist für heute der bessere Ausguck. Bornholm voraus. Der Wind hat zugenommen und die See zeigt kleine weiße Gischtkronen. Doch LA BELLE segelt ausgeglichen, noch lassen wir alle Segel oben, während die Insel immer deutlicher Gestalt annimmt. „Eigenartig, dort drüben - ein Frachter - sitzt der vielleicht auf Grund, kann das denn sein?“ Jürgen wundert sich und macht mich auf das KüMo knapp vor Land aufmerksam. „Nee, da drüben ist doch die Stadt Rønne, der Frachter liegt doch sicher dort vor Reede und die zwei Boote um ihn löschen einfach nur seine Ladung.“ Darüber bin ich mir fast sicher, aber, obwohl... irgendwie sieht das alles doch etwas eigenartig aus, deutet der Bug des Schiffes doch ganz klar Richtung Insel, da wir aber vor dem Wind auf die Insel zu segeln, müsste das Schiff doch eigentlich andersrum vor Anker liegen...

Na egal, wir halten gut Abstand und schon geht's weiter zur kleinen Bucht von Hammerhavn. Dort, an der Nordspitze der Insel und unter der größten Burgruine Nordeuropas wollen wir unseren Anker werfen. Erst viel später sollen wir erfahren, dass der Frachter vor Rønne wirklich auf Grund gesessen ist: „Der besoffene Steuermann hat sich ganz einfach dazu entschieden, seinen Rausch am Ausguck auszuschlafen!“, erzählen uns Wochen später die zwei deutschen Trimaran-Segler Elke und Knud beim gemeinsamen Glas Wein an einem schwedischen Ankerplatz.



Die kleine Bucht von Hammerhavn ist noch viel winziger, als wir erwarten. Zu allem Überfluss zeigt die elektronische Seekarte an, dass sie total versandet sein sollte, mit nur einen Meter Wassertiefe hinter dem Wellenbrecher.

Zum Glück verlassen wir uns nicht nur auf elektronische Navigationshilfen, die Papierkarte gibt grünes Licht, überall 2,5 bis 3 Meter Wassertiefe. Wir werden sehen. Etwas nervöse steuere ich LA BELLE EPOQUE unter Vollgas durch die enge Einfahrt, während Jürgen am Bug steht und den Kurs mit Handzeichen dirigiert. Die Einfahrt ist schmal und die Welle steht schon recht hoch hier draußen, um unbeschadet in den kleinen Hafen zu kommen, müssen wir flink sein. Hinter der Hafentmole stoppe ich sofort ab, jetzt heißt's langsam vortasten.

Doch unsere Papierkarten haben recht, überall tiefes Wasser und wir haben auch nahe am Land noch über einen Meter Wasser unterm Kiel. Der schmucke Ankerplatz ist so klein, dass wir befürchten, hier nicht ungehindert vor Anker schwojen zu können. Wir verholen LA BELLEs Heck an einen Dalben, nachdem wir den Buganker eingefahren haben. So können wir unser schwimmendes Zuhause unbekümmert alleine lassen und uns ganz auf die Landgänge über die wundersame Insel konzentrieren. Doch heute nicht mehr, wenn's auch erst drei Uhr nachmittags ist, heute wollen wir baden und bis zum Abend nur noch faul sein!

Direkt am Ankerplatz führt ein Wanderweg vorbei. Und was für einer! Bewaffnet mit Hollundersaft, Müsliriegel, Äpfel und Fotoapparat spazieren wir durch den Wald und über Klippen zur „Hammerhus Slotruin“, der alten Burgruine über der Küste Bornholms. Uns Oberösterreicher aus dem Donaubecken kann die Burgruine nicht wirklich in ihrer Größe beeindrucken - die Ruine Schaunberg, die grad mal wenige hundert Meter durch den Wald von unsrem Haus daheim entfernt liegt, ist größer und besser erhalten als die Hammerhus Slotruin. Dennoch, die Lage der Burgruine ist allemal atemberaubend. Wir sitzen auf der Burgmauer und überblicken die Ostsee, deren Wellen zweiundsiebzig Meter unter uns gegen die Felsen schlagen. Erfreut stelle ich fest: „Vom Meer werde ich mich nie sattsehen, soviel ist klar!“

Quer über Schafweiden, durch eine beinahe verlassene Ferienanlage entlang von Klippen und durch Schatten spendenden Laubwald wandern wir weiter. Vor uns liegt der Opalsee, ein kreisrunder See, der künstlich erschaffen wurde. Hier wurde einst Granit abgebaut, welcher zum Bau des Nord-Ostsee-Kanals benötigt wurde. Ich habe Jahre lang in einem Schotterwerk gearbeitet und eigentlich geglaubt, ich könne keine Steinbrüche mehr sehen. Doch der Opalsee mit seinen steinigen Hängen bringt selbst mich ins Staunen: Atemberaubend und beinahe mystisch wirkt der Platz, an dem sich die Natur das von Menschenhand geschaffene Loch wieder zurückerobert und mit ihrer Pracht ausgefüllt hat. Hoch oben entlang der Steinklippen kreischen die Möwen, die hier einen Platz zum Nisten gefunden haben, während zehn Meter unter uns der dunkelblaue See in der Sonne glitzert.

Wir baden im Hammersee, laufen nach Solvig, bestaunen den Leuchtturm Hammerodde Fyr und kühlen uns in der Ostsee ab. Wieder durchqueren wir Schafweiden und kommen schließlich zur Ruine der Salomons Kapelle, wandern keuchend die steilen Wege zum zweiten Leuchtturm der Küste hinauf und finden uns irgendwann hoch oben auf den Klippen über den Opalsee wieder. Auf den Felsen hoch in den Lüften bläst uns der Wind um die Ohren und wir können nur ahnen, wie erhaben sich die Möwen fühlen müssen, die in diesem Höhenwind gleiten, ohne mit den Flügeln schlagen zu müssen.

Erschöpft erreichen wir LA BELLE EPOQUE im Hafen, unsere Köpfe sind gefüllt mit Eindrücken, unsere Kehlen brennen vor Durst und verschwitzt springen wir noch einmal in die Ostsee und schwimmen zum Boot - das Dingi mit unsren Kleidern und dem Rucksack im Schlepp. Für den Abend packen wir den Einweggrill, Würste, Salat und Bier in den Rucksack und lassen die mystische Umgebung des Opalsees noch einmal auf uns wirken - diesmal bei Sonnenuntergang und ohne Touristen, die schon lange wieder zu ihren Hotels, Ferienhütten oder Booten zurückgewandert sind. Nur die Möwen beobachten uns - und vor allem unsere Lebensmittel - genau.

Den nächsten Morgen beginnen wir am Amateurfunkgerät. Dieses kleine Wunderding offenbart nach und nach seine vielen Fähigkeiten und ich bin froh, noch in Österreich die Zeit gefunden zu haben, Kurs und Prüfung zur Amateurfunkerin gemacht zu haben. So starte ich den Laptop und das Programm Airmail, mit dem ich über Winlink die neuesten Wetterdaten und die Mails der engsten Freunde und Familie herunterlade. Eine Aufgabe, die mittlerweile zur Routine geworden ist.

Und nicht nur mit exakten Wind- und Wetterkarten werden wir versorgt, ich freue mich ganz besonders, wenn das Programm eine ganz bestimmte Adresse am Bildschirm anzeigt: Mail von Eltern Fuchsmeier, Roseville Farm! Uns war beim Kauf der Anlage nicht bewusst, wie toll es sein würde, überall Kontakt mit Zuhause bekommen zu können. Nicht nur, dass wir mit Eltern und Freunden einfacher Kontakt halten können. Nein, meine Mum hat sich zu der tollsten Reisebegleiterin herausgestellt. Ab sofort haben wir alle nötigen Reisedaten zur Hand, alles, was das Internet so hergibt: Mum durchforstet Wikipedia und Co, stellt Interessantes und Sehenswürdigkeiten unserer einzelnen Destinationen zusammen, schaut bei Google Earth rein und berichtet von den schönen Plätzen, die sie - interaktiv - entdeckt hat. So wird unsere Reise beinahe eine kleine Familienreise und wir spüren, dass sich die Familien mit uns freuen und interessiert unser Vorankommen verfolgen. Und ja, da sitze ich am Rechner und lese in Mums mail über die Nordostküste Bornholms, über den weiten Klippenwanderweg und die schönen Buchten von Helligdomsklipperne und Gudhjem.

Nach einem Tag Entspannung beim Jazzfestival in Allinge brechen wir daher erneut zum Fußmarsch auf. Mit dem Bus geht's bis Helligdom, wo wir über den Klippenpfad wandern und auch dem Schild zum „höchsten Wasserfall Dänemarks“ folgen. Landeinwärts wandern wir durch den Wald, atmen den Duft von Bärlauch und kühlen uns im Schatten der Laubbäume. Auch wenn wir nur einen kleinen Wasserfall erwarten - wir haben das Bächlein an seiner Mündung ins Meer gesehen und wissen, wie wenig Wasser es führt - als wir den „Wasserfall“ endlich entdecken müssen wir lachen: Der Wasserfall ist derartig klein, dass wir zwei deutsche Touristen fragen müssen, um auch sicher zu gehen, dass wir vor dem höchsten Wasserfall Dänemarks stehen. Die Antwort: „Ja, das hier ist der Wasserfall auf Dänisch, für Alpenländer natürlich eher lachhaft!“

Noch am selben Abend verabschieden wir uns von einer der schönsten Inseln unserer bisherigen Reise. Wer weiß, vielleicht kommen wir ja eines Tages hierher zurück! Jetzt aber arbeitet sich LA BELLE EPOQUE - hoch am Wind und ordentlich Lage schiebend - in den Norden. Unser Ziel: Gotland, Schweden. Nach der „Perle der Ostsee“ wollen wir noch eine Insel besuchen: Das „Mallorca des Nordens“!

Wie immer leben wir auf See unseren „Dreistunden-Rhythmus“. Einzig, dass es hier im Norden zunehmend schwieriger wird - wer hätte das gedacht. Eigentlich sollten die knappen drei Stunden Dunkelheit eine Erleichterung der Wache bringen, doch

weit gefehlt: Das Einschlafen der Freiwache wird fast unmöglich und betäubende Übermüdung macht sich an Bord breit. Mit Decken und Handtüchern verdunkeln wir die Luken der Koje, nur mit dem Erfolg, stickige Luft im Schiffsbauch zu finden! Zu allem Überdruß schwappt plötzlich etwas Diesel in der Bilge herum und verbreitet seinen Gestank im Schifferl. Die Zuleitung zum Tagestank hat sich gelockert und so verbringt Jürgen eine Zeit im Motorraum unserer Ketsch. Nach stinkender Arbeit ist der Schlamassel in einem alten Kanister aufgefangen, die Leitung fixiert und die Bilge wieder weiß.

42 Stunden später liegt LA BELLE EPOQUE sicher verholt längsseits einer beeindruckenden schwedischen Stahlyacht im Hafen von Visby. Todmüde und beinahe an einem Hitzekoller dahinscheidend, machen wir es uns im Cockpit gemütlich. Die Sonne brennt auf unser Deck und verbreitet mehr Sommer, als wir uns in Schweden vorgestellt haben. Nur schwer können wir uns aufraffen, endlich wieder auf Schwung zu kommen und die alte Hansestadt auf der schwedischen Partyinsel abzulaufen.

Gesellig wirken die Schweden auf uns. Jeder hier spricht Englisch und wirklich keiner zeigt Scheu, sich mit einem Fremden zu unterhalten. Noch im Hafen tratschen wir mit den Eignern der roten Stahlyacht neben uns. Eifrig bereiten sie das schwere Schiff für ihren Urlaubstörn vor, der morgen losgehen soll. Wohin? Na, Bornholm!

Visby beeindruckt. Die bunten Häuser drängen sich dicht aneinandergerückt den Hügel hinauf, umgeben von der alten Stadtmauer, die zum Großteil noch erhalten ist. Die Stadt der Rosen und Ruinen zeigt stolz ihre vielen Kirchenruinen, die an die reiche Geschichte unter der Führung der Hanse erinnern und in den vielen Kämpfen um die begehrte Insel dran glauben mussten. Als bevorzugte Urlaubsinsel der Schweden quillt die Stadt nahezu über vor Menschen, die Straßen sind gefüllt mit Cafés und Bars, Diskotheken und Ramschgeschäften. Und der Yachthafen tobt vor Leben. Gerade heute hat sich ein großer Club aus glänzenden Motoryachten im Hafen breitgemacht und es wird lautstark gefeiert. Ausgelassen tanzen die Schweden über die Stege, während eine drittklassige Liveband alte Rocklieder zum Besten gibt. Verstimmt jodeln sie Bruce Springsteen und Co über die Bucht. Ich bin froh, als der talentlose Sänger endlich sein Mikro aussteckt und die Musik im Hafen nur noch aus den Lautsprechern verschiedener Motorboot-Musikanlagen brüllt. Bei so viel Treiben im Hafen wollen auch wir den lauen Abend nicht in einer Bar verbringen, setzen uns an den Steg und genießen den Trubel.

Noch rechtzeitig vor der Gewitterfront laufen wir am folgenden Tag aus dem Hafen. Wir wollen keine weiteren Tage bezahlen und nehmen unbequemes Wetter in Kauf. Hinter der Front wird der Wind auf Nordwest drehen und uns womöglich tagelang am Auslaufen hindern. Um dem zu entgehen, nehmen wir eine Gewitterfront in Kauf -

was sind schon ein paar Böen für LA BELLE EPOQUE? Es dauert nicht lange und die Front jagt uns mit schwarzem Himmel hinterher. Die Ostsee füllt sich mit weißen Kronen - als für kurze Zeit der Wind wieder abflaut. „Zeit zum Reffen, denn gleich kommt's dick!“ Jürgen behält recht, sobald er LA BELLEs Segelfläche verkleinert hat, bläst der Sturm zum Auftakt!

Eine Walze aus schwarzen Wolken hat sich über den Himmel gespannt und verdunkelt den Horizont, das Meer wird weiß. Gischt fliegt meterhoch über seiner Oberfläche. Doch LA BELLE EPOQUE scheint ihren Spaß zu haben. Der Wind hat das Meer glatt gebügelt und füllt die kleinen Segel unserer schweren Yacht mit seiner Kraft. Wir haben es uns im Steuerhaus bequem gemacht, genießen regelrecht das Schauspiel um uns. Auch wenn stürmischer Wind über uns dahinjagt, hat der Sturm nichts beängstigendes, nichts gefährliches. Das Meer hat nicht genug Zeit sich wild aufzutürmen, segeln wir doch auf der Leeseite der großen Insel.

Bald ist die erste aufregende Böenwalze durch und wir starten die Maschine, um den Bug in den Wind zu drehen und die Nordspitze von Væsterbys zu umrunden, auf unserem Weg zur ausgewählten Ankerbucht vor Blaese.

Dort angekommen enttäuscht uns der Ankerplatz: Im losen Schottergrund will der Anker einfach nicht halten. Wir schaffen es nicht, den Anker so zu setzen, dass unsere grüne Lady sicher liegt. Der alte Hafen vom aufgelassenen Kalkwerk ist versandet. Mittlerweile hat der Wind leicht auf Nordost gedreht und wir suchen an der östlichen Außenseite der Betonmole nach einem Platz, der tief genug für unsere Kielyacht ist und genügend Schutz vor der See bietet. Auch wenn LA BELLE EPOQUE hier vom Wind gegen die Mole gedrückt wird und sich in der leichten Dünung wiegt, das Land liegt nahe genug, dass sich bei dieser Windrichtung kein gefährlicher Seegang aufbauen wird. Wir wissen, dass wir hier sicherer liegen werden als draußen in der Bucht. Sollte der Wind allerdings auf Süd-Ost drehen, werden wir den Wellen in der großen Bucht ausgeliefert sein. Doch auch dann werden wir kein Problem haben, um von der langen Mole wieder frei zu kommen, sind wir doch das einzige Schifferl im alten Hafen. So haben wir sicherlich genügend Platz, auch bei starkem Wind sicher ablegen zu können. Kaum verholt, verdunkelt sich der Himmel erneut und wieder marschiert eine bedrohlich finstere Böenwalze über den Himmel.

Welch beeindruckendes Spektakel führt uns die Natur hier vor. Selbst die Hochzeitsgäste, die in einem umfunktionierten Gebäude des Kalkwerkes feiern, treibt das Schauspiel ins Freie. Offensichtlich war der Ort von der letzten Front verschont geblieben. Die Hochzeitsgäste bringen hektisch die bunten, wild im Wind schlagenden Flaggen, die Tische und die Stühle ins Innere des Festsaals, während ein Hochzeitsgast im schwarzen Anzug den Pier entlang wandert. Vorbei an LA BELLE EPOQUE, die vom Wind fest gegen die großen Reifen am Pier gedrückt wird und deren Fallen im Wind klappern.

Auch wir wollen nicht an Bord bleiben, die Luft wirkt rein und klar, der Wind peitscht die Haare in die Augen und das anrollende Gewitter scheint bereits die Luft

geladen zu haben. Als riesige dunkle Walze rasen die Wolken über den Horizont und rauben dem Tag das Licht. Abrupt und unheimlich kommt die Nacht, auch wenn es erst Mittag ist. Und während der Himmel schwarz wird, färbt sich das Meer weiß, weiß vor Gischt.



Plötzlich zucken Blitze über den Himmel, erleuchten dicke Wolken. Im Augenblick des Lichtscheins zeigt sich düster und deutlich die heranrasende Regenwand. Schnell, schnell, zurück ins Boot, vielleicht kommt ja Hagel anstelle des Regens. Jetzt läuft auch der Hochzeitsgast, während sein Sakko im Wind fliegt. Schnell, die Luke zu, schon hämmert schwerer Regen aufs Deck. Der Himmel hat seine Schleusen geöffnet und wäscht allen Schmutz von LA BELLEs Deck. Kein Hagel, gut so! Wir sitzen im Steuerhaus und bestaunen das Wasser - der Regen hat es glatt gefegt.

Irgendwann ist es Abend, die Nacht kommt und alle Bilder vor den Luken verschwinden, lösen sich auf in undurchsichtige Finsternis. Im Boot ist es gemütlich, der Wind bleibt aus nordöstlicher Richtung und entspannt wissen wir uns in Sicherheit. LA BELLE EPOQUE liegt gut geschützt in der Abdeckung der Küste.

Wir wachen langsam auf, vertreiben den Schlaf und lesen ein paar Seiten, als ein Hubschrauber am Gelände des einstigen Kalkwerkes landet. Neugierig spähe ich aus

der Luke und bin erschrocken: „Was will die Seenotrettung hier?“ Nicht wissend, was los ist, springen wir in unsere Kleidung und an den Pier. Jürgen entdeckt noch vor mir den Masten hinterm hohen Pier: „Da ist eine Yacht in der Einfahrt des versandeten Hafens aufgelaufen, die sitzen fest!“ Kurz wundern wir uns, weshalb ein Hubschrauber zu so einer Lappalie gerufen wird, wir können doch die Yacht mit LA BELLE ohne großen Aufwand frei schleppen.

Doch eigenartig, da wartet doch ein Sanitäter gemeinsam mit den Seenotrettern am Pier. „Nein, die haben einen Verletzten an Bord, schau, da liegt ein Kind im Cockpit!“ Jetzt wird auch klar, warum die Eltern so hektisch und ungeschickt an den Segeln reißen. Wir bieten der Rettungsmannschaft an, mit LA BELLE die Yacht von der Sandbank zu ziehen, oder zumindest den Sanitäter mit unserem Beiboot überzusetzen.

Der Teamleiter zögert, in der Zwischenzeit kommt die Yacht frei. Wir werden angewiesen, beim Festmachen zu helfen. Schon wird der leise stöhnende Sohn der geschockten Familie zum Hubschrauber getragen, die kreidebleiche Mutter läuft hinterher, die Türen werden geschlossen und das Triebwerk ändert sein Geräusch. Es ist kaum Zeit vergangen - ist der Hubschrauber nur noch ein kleiner Punkt im Himmel, der schnell in Richtung Stockholm verschwindet.

Monoton und einsilbig erzählt uns der Vater den Horror seiner letzten Stunden. Kraftvoll hatten die 6 Windstärken heute Morgen die Yacht vor sich hergetrieben, als sich ein kleiner Steuerfehler einschlich. Die Yacht halste, der Bullenstander brach und der Baum flog über die Köpfe der Familie. Schon schien es, als wäre das Unglück nur mit leichten Schäden ausgegangen, als der Großschottraveler den Druck des Windes im back stehenden Segel nicht mehr standhielt und ein Block brach. Der Baum schnellte den restlichen Weg nach Steuerbord und riss die Talje hinter sich her.

Doch gerade jetzt lag der Junge dort, direkt neben der Talje. Er hatte bei der Patenthalse sein Gleichgewicht verloren, flog auf die Cockpitbank und landete mit seinem Kopf zu allem Übel direkt auf der Travelerschiene. Mit der ganzen Kraft des Segels schoss im selben Moment der schwere Block des Travelers gegen den Kopf des Jungen, quetschte ihn zwischen Cockpitsüll und Großschot ein.

Eine gefühlte Ewigkeit lag der Junge bewusstlos im Cockpit „Wir dachten, er ist tot!“ Erzählte der geschockte Vater zitternd. Das kleine Mädchen im Cockpit ist kreidebleich und mucksmäuschenstill, selbst der Hund wirkte niedergeschlagen.

Doch der Horror der Familie ist noch nicht zu Ende. Eine knappe Stunde später kommt der Vater erneut zu LA BELLE und bringt einen Sack voll Lebensmittel. Was als schöner Familienausflug begonnen hatte, endete mit akuter Lebensgefahr: Sein Sohn liegt mit schwerer Gehirnblutung in der Intensivstation im Stockholmer Krankenhaus. Als der Rest der Familie mit dem Taxi aufbricht, ist der Zustand des Jungen immer noch kritisch. Niemand kann sagen, ob er es schaffen wird, ob er schwere

Gehirnschäden davon tragen wird. Unbeholfen können wir nichts weiter machen, als dem Vater unsere besten Wünsche mit auf den Weg zu geben!

Wir spazieren über die Insel. Noch lange bleiben die Gedanken am Unfall und Schock der Familie hängen, während wir über eigenwillige runde Kalksteine wandern und am Ufer eines hübschen Sees die Beine ausstrecken. Auch wenn wir selbst ja gar nicht betroffen sind, so bewegt uns der tragische Morgen. Die gleichmäßige Einöde der schwedischen Insel und der grau verhangene Himmel helfen auch nicht, die Stimmung zu heben und schon bald wollen wir diesen Ort verlassen.

Gereifte Segel ziehen LA BELLE EPOQUE weiter zur Insel Farø, in die helle Sandbucht an der Nordspitze Gotlands. Hier wollen wir ein paar Tage bleiben, die Fahrräder an Land schaffen und die kleine Insel unsicher machen. Leichter gesagt als getan, denn zum ersten Mal seit Reisebeginn sehen wir uns in ernsthaften „Navigationsproblemen“! Straßen wie hier auf Farø gibt's vermutlich sonst nirgends: Sie münden ohne Vorwarnung in Waldwege, hinter der nächsten Kurve stehen wir plötzlich vor der Einfahrt zu einem Haus, trotz Straßenschilder führt der Weg auf Rinderkoppeln und dann wieder in eine Sackgasse in den Wald. Wir enden auf Wegen, die offensichtlich die Schafe ausgetreten haben und stehen irgendwann in einer Bucht vor einem Steg voll Fischerbooten. Keine Ahnung, wie die Fischer zu ihren Booten kommen, finden wir doch ausschließlich Schafwege.

Doch wie im Jedermannsrecht verankert ist hier jede Koppel zugänglich. Wo es keine aufgeschlossenen Tore gibt, helfen eigens gezimmerte Holztreppen über die Zäune. Erst am Nachmittag erreichen wir die Raukas, bizarren Kalksteinsäulen, die von der Ostsee geformt wurden. Wir lassen uns von ihrem Anblick verzaubern. Klein-Osterinseln, nur eben von der Ostsee und nicht von Menschenhand geformt!

Wieder, wie auch schon in Blaese, hinterlässt die Insel dennoch einen farblosen Eindruck. Die kahlen Steinböden machen es der Vegetation schwer, sich auszubreiten. Das Land wirkt mit seinen grau geputzten Häusern fahl und leblos. Am verschlungenen Weg zurück zum Boot kommen wir an Heidelbeersträuchern vorbei und so zieht abends der Duft frisch gebackener Heidelbeer-Muffins über die Bucht!

Die Insel kann uns nicht halten. Selbst als sich der Wind sich schüchtern und zurückhaltend zeigt, verlassen wir frühmorgens die Ankerbucht und drehen LA BELLE EPOQUEs langen Bugspriet Richtung schwedisches Festland – oder besser gesagt: Richtung Schären! Wir freuen uns auf die vielversprechende Welt der unzähligen, vorgelagerten Inseln und Felsbrocken der schwedischen Küste: der Schären.

Der Hauch an Wind bleibt uns nicht treu und bald schon schnurrt unser Diesel: Wir machen unter Motorkraft unsere erste Bekanntschaft mit diesem erhabenen Küstenstreifen.

Froh, endlich anzukommen, staunen wir über die sattgrünen Inseln und rundgeschliffenen Granitfelsen, während sich der Anker in einer kleinen Bucht der Insel Ranö in den Sand gräbt.



Was für eine eigenwillige Welt, in der wir uns wiederfinden. So stellt man sich die Küste Schwedens vor: Kleine Kiefern, Gestrüpp und Moosteppiche versuchen auf den Granitbuckeln Halt zu finden. Dazwischen reicht der Mischwald bis ans Ufer, macht nur stellenweise Platz für kleine Sandstränden oder Schilfteppichen. Das tiefe Wasser in der Bucht leuchtet in dunklen Grüntönen und spiegelt die Vegetation der Küste wider.

Vereinzelt stehen rote Holzhäuser zwischen den Bäumen, dafür gibt es umso mehr Boote hier. In jedem möglichen Felsspalt hängt ein Boot verzurrt, es herrscht Hochsaison im Bootsurlaub. Uns stört das nicht weiter, die schwedischen Schären bieten genug Platz für jeden und die Anzahl der Ankerbuchten sprengen jedes Vorstellungsvermögen!

Wir wandern über die bewaldeten Felshänge, bestaunen die kleinen Buchten. Bald schon verlassen wir den Kieselweg durch das Naturschutzgebiet der Insel, denn der spitze Granitbruch schmerzt unter unseren baren Fußsohlen und der Marsch über die wuchtigen Steinformationen ist interessanter. Die Bäuche voll wilder Heidelbeeren hüpfen wir von Stein zu Stein - und vermiesen einer Schlange ihr Mittagssmahl. Geschockt durch unser Erscheinen lässt sie kurz von dem Frosch ab, der schon halb in ihrem Maul steckt. Benommen, aber frei, verschwindet der im nächsten Tümpel: Des einen Glück, des anderen Leid!

Nur noch kurze Segelschläge liegen vor uns, Ankerbuchten gibt es hier am laufenden Band. Klar, wir wollen unsere neu erworbenen Schärennägel ausprobieren. Schärennägel? Die Granitwände der Inseln sind teilweise so steil, dass tiefes Wasser bis ans Land heranreicht. Anstelle des Ankers machen die schwedischen Segler ihre Boote einfach direkt am Felsen fest.

Natürlich muss so etwas auch von uns versucht werden, wenn wir schon einmal in Schweden sind. Nach einem kurzen Segelschlag ist ein Prachtexemplar an Granitfels gefunden und vorsichtig tuckere ich geradewegs auf das graue Ungetüm zu. Jürgen steht am Bugspriet und hält Ausschau - dieses Mal jedoch nicht nach vorne, sondern nach unten! Mit dem Handlot versichert er sich über die Wassertiefe, bis unser Bugspriet direkt über den Granitblock ragt. Er springt von Bord, schlägt den Schärennagel in eine Felsspalte und verzurrt LA BELLE EPOQUE, während ich den Heckanker dicht hole. Am warmen Fels sitzend überblicken wir die Bucht: Es ist schon eigenwillig, mit unserem tiefen Kiel direkt an Land fahren zu können! Gut, dass ich daran gedacht habe, die Moskitonetze rauszuholen, so dicht am Land begleitet uns ihr Summen um die Luken noch bis spät in die Nacht.

Der Wind bläst uns böig ins Gesicht und bei wolkenverhangenem Himmel arbeiten wir uns zur Halbinsel von Dalarø vor, wir wollen ein paar frische Lebensmittel einkaufen und durch die kleine Urlaubsstadt der Schweden schlendern.

Aufgeregt braust das rot-gelbe Schiff der Seenotretter zwischen den vielen Yachten an uns vorbei und hinter der nächsten Schäre entdecken wir den Grund für die Hektik: Gemeinsam mit dem SAR-Boot versucht die mehrköpfige Crew einer Segelyacht ihren gebrochenen Mast an Deck zu verholen. Vor Monaten, im Hafen von Helgoland, wurden wir, bei ähnlich wenig spektakulären Windbedingungen, Zeugen eines Mastbruches von einer Yacht desselben Herstellers. Und auch wenn die Crews dieser Yachten vermutlich weder die Werft noch den Rigg-Hersteller für ihre Mastbrüche verantwortlich machen können, so wundern wir uns doch ein wenig darüber, warum Riggs mit gefeilten Salingen und nur einem Want so gerne auf modernen Fahrtenyachten verbaut werden.

Nach faulen Regentagen in Dalarø segeln wir langsam Richtung Stockholm. Es scheint, wir haben den Sommer bereits hinter uns gelassen. 16 Grad Celsius, Wolkendecke und stellenweise Regen stehen auf der Tagesordnung, die Ostsee ist mittlerweile kalt genug, um in einem Fach der Bilge eine praktische Kühlmöglichkeit zu finden. Und das Waschen in der kalten Ostsee bereitet keine Freude mehr.

Doch was macht es schon, durch kalte, graue Tage zu segeln, irgendwann wird die Sonne wieder hervorkommen. Die Welt der Schären, mit ihren vielen kleinen Kanälen und versteckten Buchten, mit ihren unzähligen Steinbuckeln und Leuchtfuern ist auch im trüben Wetter sehenswert und fordert volle Aufmerksamkeit beim Navigieren. Durch den engen Kanal von Baggens-Stæke muss langsam unter Motor gefahren werden. Das tiefe Wasser ist sehr gut betonnt und die Yachten ziehen in Reih und Glied an den Bojen vorüber, um durch diesen Schleichweg die imposante Hauptstadt der Schweden zu erreichen.

Nur vorübergehend machen wir im Vasa-Yachthafen in Stockholms Zentrum fest: Überhöhte Preise und die niemals endenden Wellen der vielen Fähren überzeugen uns sofort davon, dass hier kein Platz für LA BELLE EPOQUE ist. Bald fällt der Anker in der offenen Bucht neben einem weiteren Yachthafen Stockholms. Den kleinen Anleger neben der Museumswerft nehmen wir kurzerhand für unser Dingi in Beschlag und machen uns auf, diese Stadt der Inseln zu erleben.



Stockholm begrüßt uns mit seinem sympathischen Flair. Die vielen Fähren brausen zwischen den bebauten Inseln und an den Wasserfronten herrscht buntes Treiben. Der riesige Park in Djurgardan liegt hinter unserem Ankerplatz und neben dem Vasa-Museum verlockt ein alter, gut gepflegter Eisbrecher zum Bestaunen.

Auch das alte Kriegsschiff nebenan steht offen für Besichtigungen, doch wir schlendern lieber an der Wasserfront entlang. Vorbei an den vielen Traditionsschiffen der „Weißen Flotte“. Die mehr oder weniger gut erhaltenen Holzkutter werden offensichtlich von Künstlern als extravagante Wohnungen verwendet.

Unser Weg führt vorbei an den stattlichen Hausfassaden, den Restaurantschiffen und den vielen Besichtigungsbooten. Entlang der sauberlich gepflegten Parkwege und durch die engen Gassen von Gamla Stan, einer Altstadt, die sich über eine ganze Insel erstreckt und Ihresgleichen sucht. Wir spazieren durch den Innenhof des schwedischen Königsschlosses, an dessen Pforten die königliche Leibgarde sich für die vielen Touristen und ihre Fotoapparate die Füße in den Bauch steht.

Wie in allen großen Städten glitzert auch in Stockholm die Fußgängerzone der Neustadt als teure - und dennoch wertlose - Einkaufswelt. Wie überall wird viel des angebotenen Ramsches sicherlich seinen Wert verlieren, sobald er gutbezahlt über die Ladentische gewandert ist und wahrscheinlich schon bald darauf auf den Müll wandern.

Es muss schwierig sein, sich bei so vielen Menschen, die diese Großstadt bevölkern, als Individualist zu behaupten. Es muss schwierig sein, nicht in der Masse unterzugehen. Stielrichtungen müssen erhalten, so laufen aufgetakelte Snobs neben übrig gebliebenen Neuhippies, feine Damen und Herren neben sportlichen Weltenbummlern und kameragezückten Touristen neben alternativen Jungfamilien und turtelnden Schwulenpärchen an uns vorbei. Sie alle zusammen ergeben das bunte und witzige Bild der Großstadt. Nur Straßenpenner sehen wir hier in Stockholm keine. Keine Ahnung, ob das Sozialsystem der Schweden so gut funktioniert, die teuren Alkoholpreise ihre Wirkung tun oder einfach die strengen Winter zu kalt für Obdachlose sind.

Stockholm will auch zu Wasser bestaunt werden. Wir füllen den Tank des Außenborders und düsen mit dem Beiboot um die Stadtinseln. Der ruhige Kanal von Djurgardan verleitet zum Trödeln, das aufgewühlte Hafengewässer mit seinen vielen Kreuzfahrtschiffen vor Gamla Stan und Södermalm treiben zur schnellen Durchfahrt. Der einstige Handelshafen von Stockholm ist heute Zentrum moderner Wohn- und Büroanlagen. Vor der Klappbrücke warten die vielen Segelboote der Stadt auf deren Öffnung.

Kreuzende Besichtigungsboote werfen zwischen den Steinwänden der Hafeneinfahrt wahre Monsterwellen auf. Zumindest fühlt es sich im Dingi so an. Es

wird unmöglich, trocken zu bleiben, während die Wellen zwischen den hohen Betonfundamenten der Brücke vor und zurück reflektieren. Mitten zwischen den neuen Wohnbauten blieben Hügel mit alten Arbeiterhäuschen von der Neuzeit verschont. Noch heute leben die Menschen dort teilweise wie früher: ohne Strom und Leitungswasser. Wir machen Pause in einem kleinen Park über den Dächern von Sødermalm. Und während wir im Gras sitzen füllt sich der Park. Offensichtlich ist einigen Studenten und Jugendlichen ein Barbesuch hier viel zu teuer. Kein Wunder, haben wir doch satte dreizehn Euro für zwei kleine Bier in der Innenstadt bezahlt. Die Atmosphäre ist entspannt und gemütlich, nur ein paar Straßenmusiker fehlen.

Wieder holt uns Regen ein - ein wunderbarer Tag fürs Museum! Wir stehen vorm gehobenen Schiffswrack und denken: „Die muss ja gekentert sein!“ Und genau das tat dieses Prunkstück auch prompt bei ihrer Jungfernfahrt. Doch nicht nur die VASA selbst beeindruckt. Auch die einstige Bergung des Wracks interessiert: Über dreihundert Jahre nach ihrem schändlichen Untergang wurde die VASA gefunden, gehoben und zu ihrer Erhaltung präpariert. Erst viel später sollten wir lesen, dass genau dieses Präparieren des Wracks zu dessen Erhaltung es womöglich ernsthaft gefährden. Nach ihrer Bergung wurde die VASA aufwändig mit Chemikalien imprägniert, von denen man heute vermutet, dass sie die Verrottung beschleunigen, anstatt zu bremsen. Bis in den frühen Nachmittag verweilen wir im Museum, auch wenn uns das kühle Klima im Bauwerk bald an die Knochen geht.

Zurück am Ankerplatz dreht der Wind und frischt auf. Der Ankerplatz bietet keinen Schutz mehr. LA BELLE EPOQUE noch einen Tag alleine zu lassen kommt nicht in Frage. Es wird Zeit, wieder ruhigere Plätze zu suchen und die Großstadt in unsrem Kielwasser zu lassen.

Die Böen jagen zwischen den Inseln hindurch. Unter Fock alleine zieht unsere Stahllady mit sieben Knoten Fahrt aus dem Hafen. Nur wenige Yachten haben noch Segel gesetzt, trotzdem macht es Spaß, durch das unruhige Wasser zu pflügen.

Bereits in einem Vorort von Stockholm, dem hübschen Sødergarn, fällt der Anker erneut. Noch einmal kaufen wir frische Lebensmittel und füllen im freundlichen Yachthafen unsere Wassertanks, wir wollen für die kommende Zeit in den Schären gerüstet sein!

Und wir nehmen uns viel Zeit für diese wunderbare Inselwelt. Längst ist uns klar geworden, dass wir die schwedischen Schären intensiv erleben wollen. Wir wollen die vielen Wasserstraßen zwischen den Steinbuckeln erkunden, die kleinsten Ankerbuchten entdecken und durch das Ufergestrüpp streichen. Anstelle schnell weiter zu segeln, um möglichst weit zu reisen und viele Seemeilen in der Ostsee zu laufen, wollen wir den Sommer von Schweden langsam erleben, die Uhr zurückstellen und den Duft der moosverwachsenen Kiefernwälder einatmen.

Bald haben wir uns hier eingewöhnt. Eine Art Segelalltag stellt sich ein und wir fühlen uns beinahe als wären wir in Urlaub. Jürgen hüpfte an Deck herum, zieht hier an einer Schot und macht dort ein Segel etwas auf. Er lässt die Genua fallen und hisst die Fock, refft das Groß aus oder setzt den Besan. Er ist immer am Schaffen, LA BELLE EPOQUE wieder und wieder zu flinken Fahrten zu bewegen.

Ich hingegen bin schon fast mit unserem Steuerhaus verwachsen. Bequem halte ich die grüne Yacht auf Kurs, navigiere zwischen den vielen Inseln und Felsen umher und halte die vielen Boote und ihre Kurse im Auge. Auch wenn die manchmal sehr engen Fahrwasser zwischen den unzähligen Schären gut betont sind, so muss ich dennoch aufmerksam bleiben und die Karten immer wieder neu interpretieren. Die vielen Spieren und der rege Verkehr können sehr verwirrend sein.

Hier ist die Windsteueranlage an LA BELLE EPOQUEs Heck unnütz geworden und nach und nach merke ich, dass mir das Steuern zwischen den Schären ohnehin lustig ist. Anders als früher wird mir am Rad nicht langweilig und ich freue mich, den Überblick über das Seegebiet zu behalten, indem ich die Karten vor Augen habe. Außerdem haben die vielen Fähren kein Erbarmen mit langsam dahingleitenden Segelyachten und ich muss aufmerksam bleiben.

Schon reißt mich ein offensichtlich verrückt gewordener Fährmann aus meiner Urlaubsstimmung. Langsam und unter voller Besegelung manövriere ich LA BELLE EPOQUE gerade durch das enge Fahrwasser zwischen zwei kleine Schären, als dieser Fährmann mit seinem dicken Schiff plötzlich direkt Anlauf auf uns nimmt.

Rundum seichtes Wasser, es gibt keinen Weg vorbei. Das Herz fällt mir in die Hose und pocht doch bis zum Hals, das Echolot schreit und die Spiere steht auch noch im Weg. Jürgen brüllt auf Deck „nach Steuerbord“ und ich reiße das Ruder herum. Mit weichen Knien sitze ich im Steuerhaus, während wir mit schlagenden Segeln nur wenige Meter an der Bordwand der Fähre vorbeitreiben. Kaum zu glauben, musste doch der Kapitän dieses Ungetüms schon von Weitem gesehen haben, dass wir bereits mitten im engen Kanal waren. Aber anstatt seine Fahrt zu drosseln und kurz zu warten, nahm er doch lieber das Risiko einer Kollision in Kauf! Noch lange werde ich diesen stressigen Fähren nicht über den Weg trauen!

Die Tage laufen ineinander, die Zeit scheint stehen geblieben zu sein. Täglich bewegen wir uns wenige Seemeilen weiter über das glatte Wasser zwischen den Inseln, erleben aufregenden Segelspaß mit allen Windverhältnissen: Segel wie auf einem Gebirgssee. Von Flaute bis Starkwindböen reicht die Palette, von Sonnenschein bis Nebel und Regen. Die vielen Naturreservate werden zu unseren liebsten Zielen. Wir freuen uns, dass keine Insel wie die andere aussieht.

Selbst in der Hauptsaison finden wir genug Platz zum Ankern und hin und wieder machen wir direkt an einer Felswand fest. Fast täglich laben wir uns an frischen

Heidelbeeren, entdecken kleine Sandstrände und schöne Feuerstellen für die Abende. Wir lassen uns auf den aufgeheizten Steinen von der Sonne wärmen und sammeln Pilze für das Abendessen. Unser Kielwasser beschreibt einen großen Kreis um Stockholms Schären und Ende August fällt unser Anker erneut auf den bereits erprobten Platz vor der schwedischen Hauptstadt. In einem kleinen Vorort haben wir den Proviant aufgestockt, LA BELLE EPOQUE auf Vordermann gebracht und die Vorkojen ausgeräumt, wir sind gerüstet für unsere Freunde.

Endlich gibt's das große Hallo am Busbahnhof und nach einem Tag in der Stadt geht's zu viert an Bord wieder raus in die Inselwelt wo neben Segeltagen, Felsenliegen und Inselwandern die Saunagänge und lustige Abende zum Highlight werden. Die Woche vergeht wie im Flug und nach einer Abschlussfeier am Lagerfeuer und dem letzten Abend in der Stadt sind wir wieder alleine an Bord.

Die Schären als Urlaubsrevier für Segelneulinge zu wählen war eine gute Entscheidung, kurze Segeletappen ohne nennenswerten Seegang, schöne Inseln und laue Abende haben für abwechslungsreiche Tage gesorgt und die gemeinsame Zeit für alle angenehm gemacht.

Mittlerweile haben wir Anfang September und es wird Zeit, in den Süden aufzubrechen. In den Schären ist es ruhig geworden, die Feriensaison ist vorüber, die Ankerplätze sind fast leer. Die ersten Herbststürme jagen über die Küste. Die Yachthäfen beginnen, fürs heurige Jahr dicht zu machen. Doch noch sind wir nicht die letzte ausländische Yacht in Schweden und bald begegnen wir Louis. An Bord seines fast sechzig Jahre alten, hölzernen und winzigen Pilot-Kutters segelt Louis gen Norden, um seinen mitgebrachten Schlittenhund wieder an die Kälte zu gewöhnen.

Nur einen Abend können wir gemeinsam verbringen, denn die Zeit drängt und unser Aufbruch in den Süden will nicht aufgeschoben werden. Außerdem muss Louis dringend nach Stockholm, um dort Arbeit zu finden. Bei ihm an Bord gibt es schon lange Zeit nur noch Reis und frisch gefangenen Fisch und so wird der fruchtige Weißwein zur Käsejause an Bord von LA BELLE EPOQUE beinahe zu Louis verfrühten Weihnachtsfest. Doch so kurz die Begegnung auch bleibt, beidseitig hinterlassen wir einen tiefen Eindruck auf das Gegenüber und der Wunsch, unsere Kurse mögen sich wieder kreuzen, wird noch erfüllt werden.

Aufmerksam studieren wir täglich die Wetterdaten. Stramme Winde blasen uns weiter, während die Sonne auch Mittags nur noch tief am Himmel steht. Starke Südwinde zwingen uns zu tagelangen Pausen, immer öfter segeln wir unter schweren Regenwolken und jagen unter gerefften Segeln durch die Inselwelt.

Wir halten uns an die Fahrwasser und steuern LA BELLE EPOQUE den ganzen Weg von Hand. Doch führen auch die verwinkelten Wasserwege zwischen den Schären immer wieder an die offene Küste. Nachdem wir Trosa hinter uns gelassen haben,

erleben wir etliche aufregende Etappen. Oft genug wirft steifer Ostwind schweren Seegang gegen die unendlich vielen Felsen der Küste, an denen unser Kurs beängstigend knapp vorbei führt. Schade, dass der Sommer in den Schären nicht ewig dauern konnte!

Auf der Insel Øland angekommen zwingt uns stürmisches Wetter abermals zum Verweilen. Unsanft und widerwillig zerrt LA BELLE EPOQUE an ihren Fesseln,. Steifer Südwestwind faucht in ihre Masten, drückt das grüne Schifferl mit Schräglage gegen den groben Betonsteg.

Hin und wieder ziehen Regenschauer über uns hinweg und verwischen endgültig die letzten Spuren des Sommers. Wie mit einem Paukenschlag ist der Herbst übers Land gekommen und hat seinen duftenden Schleier ausgebreitet. Schön ist er, der die roten Äpfel an den Bäumen glänzen lässt und den Boden unter unseren Füßen mit bunten Blättern zierte. Wilde Teppiche aus Pilzen decken den ausgedehnten Waldboden der Insel und füllen die Luft mit intensiven Geruch.

Niemand treibt sich mehr in den bunten Wäldern herum, die Ferienorte sind ausgestorben und die Touristen heimgekehrt. LA BELLE EPOQUE liegt sicher wie in Abrahams Schoß am großen Fährsteg vertäut, für heuer wird keine Fähre mehr diese Insel anlaufen und uns von ihrem Steg vertreiben. Außer unserem grünen Schiffchen ist weit und breit nur ein einziges Fischerboot zu sehen.

Uns wird nicht langweilig. Wir sammeln Pilze und die vielen Hechte, die uns der Fischer als Willkommen-Geschenk an Deck geworfen hat, wollen eingekocht werden. Mit den gepflückten kleinen Schlehen und den sauren Äpfeln, welche wir entlang der Koppeln sammeln, füllen wir erneut unsere leeren Saftflaschen, während der Dieselofen geduldig die geputzten Waldchampions und Steinpilze trocknet. Und so belohnt der goldene Herbst selbst uns Segler mit seinem Reichtum. Skandinaiviens Vielfalt lässt mich vergessen, wie viel Obst wohl von den Bäumen unseres kleinen Bauernhofs zuhause in Österreich am Boden gerade verfault.

Immer wieder vertreibt die Sonne trübe Wolkenfelder und bringt die Wellen der Ostsee zum Glänzen, während sie mit weißen Schaumkronen in den Norden jagen. Das Wetter fordert Geduld. Es bestimmt, wann unsere Reise in den Süden weiter geht und die Wartezeit zu Ende ist.

Doch es ist nicht leicht, über eine Woche untätig zu bleiben, und wir versuchen, gegen den steifen Herbstwind anzukommen. Stunden später reißen wir gereizt und ausgekühlt das Steuer herum, navigieren vorbei am Leuchtturm „Langer Erik“ zurück zum Steg.

Irgendwann ist aber auch diese Wartezeit vorbei, die Wetterdaten zeigen westliche Winde zwischen Øland und Schweden und erneut versuchen wir, hoch am Wind den

Kalmarsund zu bezwingen. Sturmböen jagen immer noch aus Südwest übers Deck und mit gerefften Segeln und Motorunterstützung poltern wir Kalmar entgegen.

Die Wellen schicken Wasserfontänen übers Deck. Wieder freue ich mich über unser Deckhaus: Es hält die ganze Scheußlichkeit, Kälte und Nässe von uns fern und nimmt dem Segeln auch in diesen Bedingungen die Ungemütlichkeit.

Mit der Seekarte neben mir und dem Laptop gegenüber, dem Steuer fest in der einen Hand, einen Becher Tee in der anderen, eine flauschige Decke über die Füße geworfen und beschallt mit fröhlicher Musik, ist selbst das Segeln in Sturmböen leicht geworden. Es macht Spaß, die schwere Yacht Arbeiten zu sehen. LA BELLE EPOQUE teilt das Wasser unbeeindruckt vor ihrem Bug, stampft trotz laufendem Motor niemals hart ein.

Nur kurz können wir die hübsche Stadt Kalmar genießen. Neben Stadtbesuch und Burgspaziergang, ausgiebigem Duschen und Saunagang im Hafen wartet Arbeit auf uns: Proviant muss gebunkert werden, die Wassertanks gehören gespült und gefüllt, ein Berg Wäsche will gewaschen und das Schifferl geputzt werden. Die Zeit drängt, denn der Wind weht böig, aber günstig, aus Westen.

Bald jagen wir wieder dicht unter der Küste in den Süden. Bei halbem Wind und im Landschutz ohne Wellen ist LA BELLE fast nicht mehr zu stoppen. Noch einmal lassen wir die offene Ostsee hinter uns: Wir tauchen in die Welt der Schären im Süden Schwedens ein. Südlich von Karlskrona fällt der Anker in fünf Meter Wasser und wir staunen über das prächtige Farbenspiel, mit dem sich die Herbstsonne für diesen Abend von uns verabschiedet.

Weidende Kühe nehmen den vielen Militärbunkern und Verteidigungsanlagen hoch auf den kleinen Inseln ihren Schrecken und geben den Kriegsschauplätzen ein klein wenig Natürlichkeit zurück. Schmunzeln müssen wir über das Schild an der Landungsbrücke: In deutscher Sprache wird erklärt, dass der Steg hier im militärischen Übungsgelände jederzeit und kostenlos benützt werden darf. Deshalb also die vielen kleinen Lagerfeuerstellen am Ufer!

Noch einmal erleben wir herrliche Segelstunden zwischen den Inseln, mit drei bis vier Beaufort füllen die achterlichen Winde unsere Segel und stolz trägt LA BELLE EPOQUE ihr Vollkleid. Der Altweibersommer hat begonnen.

Die Sonne hat nicht mehr genug Kraft, um den Morgentau aufzutrocknen. So wandern wir in unseren Gummistiefel über das Land. Auch die Salzwasserdusche an Deck ist bereits mehr als erfrischend und es kostet Überwindung, sich zwölf Grad kaltes Wasser über den Kopf zu schütten.

Tærnø wird unser letzter schwedischer Hafen. Das Dorf zeigt sich von seiner besten Seite. Der kostenlose Gästesteg ist beinahe leer, der schön angelegte Grillplatz glänzt

in seiner Sauberkeit. Kleine rote Holzhäuser leuchten im warmen Licht der tief stehenden Mittagssonne. Nur die südliche Ostsee trübt das schöne Bild: Zu groß sind ihre Probleme. Die vielen abgestorbenen Algen hinterlassen einen jaucheähnlichen Gestank und unzählige Quallen bevölkern das Wasser.

Ohne einen letzten Blick auf das Land zu erhaschen, lassen wir Schweden in unserem Kielwasser, während LA BELLE EPOQUEs Bug durch die bleierne See in Richtung Dänemark sticht. Dichter Nebel umhüllt uns, abwechselnd beobachten wir das Echo am Radarbildschirm. Das Radar erzählt von den vielen Schiffen, die hier ihrem geschäftigen Treiben nachgehen, der Nebel hat die Sicht fast vollständig verschluckt. Er hat uns in eine Welt aus Grautönen gehüllt. Erst gegen Mitternacht hebt sich der undurchdringliche Schleier und Wind kommt auf. Es dauert nicht lange, hat sich der Ostwind bald zu kräftigen acht Beaufort gesteigert, um uns mit aller Kraft nach Kopenhagen zu treiben.



## Ostseewinter



Soviel Land wie sie in einem vollen Tage und einer vollen Nacht pflügen kann, ja, genauso viel Land sollte sie auch bekommen. Dieses Versprechen, das die Göttin Gefion vom schwedischen König Gylfe bekommen hatte, sollte die Dänen in grauer Vorzeit zu ihrer schönen Insel Seeland verholfen haben. Denn Gefion verwandelte ihre vier Söhne zu Ochsen und spannte sie von den Pflug. Sie pflügte, arbeitete einen Tag und eine Nacht lang ohne Unterbrechung und brach die Erde auf.

Sodann riss das gepflügte Land aus der schwedischen Erde und wurde ins Meer geschleudert, wo es die Insel Seeland formte. Zu aller großen Freude: Nicht nur Gefion besaß nun viel fruchtbares Land, auch Schweden wurde durch den herrlichen See der Mælearen belohnt. Bis heute kann man sich überzeugen, dass der See annähernd die Größe und Form der Insel Seeland widerspiegelt.

Zum Dank für den schönen Mythos ziert heute der Gefion-Brunnen die lebenslustige, dänische Metropole auf Seeland: Kopenhagen. Eine Stadt, an der man

nicht vorbeisegeln kann. Eine Stadt, die von Anfang an auf unseren Reiseplänen stand.

Nach einem ereignisreichen Sommer in Schweden machen wir nun LA BELLE EPOQUE im netten Hafen von Brøndby Strand fest. Unser Unwille, gegen Wind und See direkt bis Kopenhagen zu steuern, hat unseren Bug in den Yachthafen des Kopenhagener Vorortes gelenkt. Hoch am Wind konnten wir diesen Hafen gerade noch erreichen.

Schon beim Einlaufen wecken die - teilweise unorthodoxen - Segelboote und Motoryachten unser Interesse. Kein Einerlei an modernen Serienyachten empfängt uns hier: Die Stege sind, neben Bavaria und Co, gefüllt mit extravaganten Einzelbauten in den verschiedensten Zuständen. Von gepflegt bis abenteuerlich.

Die Yachten wecken unsere Neugierde und verleiten zu abendlichen Fotospaziergängen entlang der Stege. Eines haben fast alle schwimmenden Eigenbauten gemein: Anstelle von nur unzureichend funktionierendem Krempel aus dem Zubehörkatalog packen Selbstbauer und Restaurateure stets eigene Ideen und Lösungsansätze auf ihre Boote. Mit einer Portion gesunder Neugierde kann man sich die eine oder andere Problemlösung anschauen. Wir bestaunen handfeste, für harte Einsätze gebaute Arbeitsyachten, schmucke Holzschönheiten und wilde Eigenkonstruktionen, rätseln über dieses oder jenes Deckzubehör und entdecken einige gute Ideen.

Während wir durch den Hafen schlendern und uns von den Schiffen inspirieren lassen, muss ich an die vielen Bootsbauer zurückdenken, die wir während der arbeitsreichen Restaurierungsjahre unseres Bootes kennen gelernt haben. Sie erweitern seither unseren Freundeskreis. Viele Nächte lang diskutierten wir in fröhlichen Runden über das eine oder andere Problem. Gegenseitig bewunderten wir die Fortschritte der verschiedenen Yachtprojekte. Jedes Bootsprojekt in unserer Umgebung - und davon gab es in Oberösterreich, Niederösterreich und Bayern mehr als vermutet - erwies sich als ein Unikat.

Die Beweggründe für den Yachtbau, die Herangehensweise und die Zielsetzung der einzelnen Boote waren bei jedem einzelnen unserer Freunde individuell. Manche fanden im Bau und nicht in der Fertigstellung ihre Berufung. Andere bauten an Projekten, die in dieser Form einfach nicht am Markt erhältlich waren. Sie experimentierten mit unkonventionellen Antrieben oder erfüllten sich den Traum von soliden Yachten. Geräumige Hausboote, Katamarane, elegante Holzyachten, Stahlschiffe, Segelyachten aus Ferozement, handfeste Aluyachten, ins Detail schön gebaute Kajaks und selbstentworfenen Holzruderboote, mitten im Binnenland. Wo auch immer wir hinsahen, versteckte sich doch das eine oder andere Bauprojekt in der nächsten Halle, am Donauufer oder unterm Planenzelt am Waldrand.

Kopenhagen enttäuscht uns nicht. Ausgestattet mit Stadtplänen vom Touristenbüro lassen wir uns durch die Straßen treiben und schlendern entlang der Hafenbecken. Die dänische Metropole wirkt wie eine fröhliche Mischung aus den besten Teilen der uns bekannten, europäischen Städte. Wir entdecken Schlemmer-Gassen wie in Brüssel, kleine Cafés wie in Paris, Wasserwege und junges Leben wie in Amsterdam und Altstadtteile wie in Stockholm. Pubs - wie frisch aus London importiert - säumen manche Straßen, der Ausblick in den Hafen lässt uns an Hamburg denken und prunkvolle Gebäude muten an, als befänden wir uns in Wien oder Prag.

Bunt gemischt aus Tradition und Moderne reihen sich die Stadtteile nahtlos aneinander: Historische Hafenbecken, moderne Architektur, quirlige Fahrradwege, urbane Einkaufsmeilen, saubere Parkanlagen, königliche Schlosswächter- schon wieder - und Herrenhäuser hinterlassen einen stimmigen Eindruck.



Natürlich wollen auch wir einen Tag lang mit unseren Mountainbikes diese erste offizielle „Bike City“ erkunden. Wir staunen, wie gut die Stadtplaner zu Gunsten der vielen Radfahrer gearbeitet haben. Nicht nur die S-Bahn überzeugt mit einem eigenen Zugabteil, in dem die Räder kostenlos Platz finden. Die ununterbrochenen Fahrradwege bringen uns sicher und schnell durch die Stadt.

Und diese Mühen der Stadtpolitik wurden dankbar angenommen: Heute bewegen sich ganze 36 Prozent des gesamten Stadtverkehrs mit Strampelkraft. Undenkbar, welche Verkehrsstaus entstehen würden, wenn all diese Radfahrer auf Autos umsatteln würden.

Damit nicht genug: Diese Metropole arbeitet weiter daran, das Fahrrad populär zu halten. So gibt's hier Gratis-Stadträder zum Ausleihen und es werden große Konferenzen gehalten, bei der Stadtplaner aus der ganzen Welt zusammenkommen, um am Thema „Urbanes Fahrradfahren“ zu arbeiten.

Uns treibt es in den Hafen, um die berühmte kleine Meerjungfrau zu grüßen und meinem Faible für hübsche Statuen genüge zu tun. Seit über 96 Jahren sitzt die kleine Schwester der Loreley auf einem Stein in der Hafeneinfahrt und begrüßt die einlaufenden Seeleute. Ob sie wohl ein Nachbild der „Rose von Seeland“ sein sollte, wundere ich mich.

Rose, die Tochter eines einfachen Fischers, war es, die als das schönste Mädchen Dänemarks galt und deren Schönheit sogar den wilden Riesen vom Sund betörte. Ein gefürchteter Bursche. Ein Wassergott, der sein Unwesen im Sund zwischen Seeland und Schweden trieb und stets die Fischer und Schiffer mit seinen hohen Wellen bedrohte. UDem Mädchen wurde ihre eigene Schönheit zum Verhängnis und sie war für immer in den Fluten der Ostsee verschollen.

„Aber wenn das glühende Morgenrot im klaren Himmel sich auf die Meeresflut legt, dann hüpfen die flüchtigen Wellen auf und nieder und auf ihren schäumbedeckten Rücken tanzt die Rose von Seeland und sendet ihre guten Wünsche an all die fleißigen Schiffer, die durch den Sund kreuzen.“

Wir kommen zu spät: Die dänische Nixe ist ausgeflogen, auf Weltreise gegangen. Anstelle der Statue der kleinen Meerjungfrau finden wir eine digitale Leinwand vor Ort. Ein wenig verloren sieht die kleine Meerjungfrau auf den Bildern aus, die zeigen, dass die Statue auf der World Expo in China steht. Na, vielleicht ein anderes Mal, denn China ist uns doch für heuer ein wenig zu weit weg!

Ich freue mich über den großen Gefion-Brunnen, wir genießen die Atmosphäre zwischen den herrlichen Traditionsschiffen im schönen Stadtteil Nyhavn und verabschieden uns bald wieder von dieser schönen Stadt.

Stürmischer Ostwind jagt LA BELLE EPOQUE über die aufgewühlte See entlang der Küste Seelands. Bald kommen die imposanten Klippen von Møn in Sicht. Nur selten leuchtet die Sonne durch dichte Wolkenfelder und taucht die Welt in Farbe. Dann lässt sie die aufgewühlte See unter uns grün schimmern, die Klippen gelb reflektieren und das Wasser an der Küste türkis strahlen.

Während wir unter gerefften Segeln leichtfüßig Mønsklint runden, kommen andere Segler in Sicht. Wir sind nicht alleine hier draußen, auch wenn nur noch wenige Yachten den Herbst für größere Ausflüge nutzen.

Nur schade, dass die Insel bei diesen Winden keinen geschützten Ankerplatz bietet, gäbe es doch gerade hier so viel zu entdecken. Es hilft nicht, wenn wir die Insel sehen wollen, müssen wir in den Yachthafen und unser Erspartes strapazieren. So halten wir auf das türkis gefärbte Wasser vor der Hafeneinfahrt zu. Doppelt und dreifach überprüfen wir die Karte, die uns aber immer wieder bestätigt, dass das Wasser vor uns vier bis sechs Meter tief sein muss.

Trotzdem halten wir uns beide am Schiff fest, um nicht bei Grundberührung von den Füßen gehoben zu werden, so unglaublich türkis wie das Wasser hier schimmert! Da schlüpft die grüne Stahllady ohne das geringste Problem in den sicheren Hafen. Die Karte hatte recht!

Bis auf zwei verzurte Yachten ist der Hafen leer. Wir haben freie Platzwahl und gehen hinter der hübschen Engländerin EABORA - einer liebevoll gepflegten Holzyacht - längsseits an den Steg. Drei weitere Boote laufen in den Hafen ein und unser Aufenthalt in Møn wird weniger von der schönen Natur geprägt, als von den kameradschaftlichen Begegnungen im Hafen. Wir genießen das nette Kennenlernen der tschechischen Chartercrew als Steg-Nachbarn und erfahren von ihnen, dass uns satte acht Windstärken in den Hafen geblasen haben. Lange tratschen wir mit Jim von der EABORA übers Flussfahren und Reisen. Nach fünf Jahren Atlantik, Nord- und Ostsee spielt er mit der Idee, Inland zu gehen. Vorausgesetzt, er kann seine, vom Heimweh geplagte, Frau davon überzeugen.

Beim abendlichen Spaziergang rupfen wir einen Holunderstrauch und sind für den Abend mit Einkoch-Arbeit eingedeckt. Zu schade, dass man aus dem einen oder anderen Garten nicht auch ein wenig frisches Obst pflücken kann, verfault es doch ohnehin bei so manchen Ferienhäuschen. Zu sehr haben wir uns die letzten Jahre in Österreich an das frische und schmackhafte Obst aus eigener Produktion gewöhnt, um noch großen Gefallen an der geschmacklosen Variante aus europäischen Supermärkten zu finden. Zu unserem Glück verkauft so mancher Däne an kleinen Straßenständen vor den Häusern frisches Obst aus seinem Garten. Wir nützen jede Gelegenheit, uns mit Frischzeug einzudecken.

Die Marina in Møn ist kein guter Platz für uns und unsere Bordkasse, ist sie doch die teuerste Marina seit Start unserer Reise. Schon am folgenden Tag setzten wir erneut die Segel.

Schlagartig beruhigt sich die See, nachdem wir die Einfahrt in den Grønsund passiert haben und die offene Ostsee hinter uns liegt. Erneut erleben wir herrliches Inselfegeln bei steifem Wind aus Achtern. Die Sonne hat endlich wieder die Vorherrschaft über den Himmel gewonnen und rings um uns gibt's viel zu sehen.

Unter zweifach gerefftem Großsegel brausen wir mit 7 bis 8 Knoten Fahrt dahin und sind fast enttäuscht, als der Anker rasselnd vor Stubbekøbing fällt. Wir laben uns an der Einsamkeit vor Anker und finden keine Lust für Landbesuche. Wie schon seit Tagen heult noch immer der Wind in unseren Wanten. Dank der guten Wetterinfos über Amateurfunk wissen wir, dass es in den kommenden Tagen auch so bleiben wird.

Da ist es nicht ratsam, LA BELLE alleine an diesem kaum geschützten Ankerplatz zu lassen. Denn die Wetterkarten über den Atlantik haben gezeigt, dass die schwachen Ausläufer eines karibischen Hurrikans ihren Weg bis an die Küste Europas gefunden haben und sich für die kommenden Tage hier auswehen werden. Doch während die Wetterberichte von Sturm mit neun Beaufort in der Nordsee warnen, wird uns in den geschützten Gewässern von Dänemark nur das ununterbrochene Heulen und Klappern in den Wanten den Schlaf beeinträchtigen.

Auch wenn wir kein stürmischeres Wetter als während der letzten Tage erwarten, alleine gute Seemannschaft verlangt, einen besser geschützten Ankerplatz zu finden. So sitzen wir über den Karten und Handbüchern und wiegen unsere Möglichkeiten ab. Der beste Platz wäre mit Sicherheit Thurø Bund, die geschützte Bucht bei Svenborg, die schon von jeher bekannt für ihren perfekten Ankergrund ist. Doch wäre es nicht zu schade, quer durch Smalands Fahrwasser zu jagen und die vielen Inseln bei Loland ungeachtet zu passieren? Unsere Finger rutschen nach Omø, auch hier gebe es einen geschützten Platz, doch ausgerechnet die einzige Insel der Gegend anlaufen, die wir bereits kennen? Nein, auch das ist keine Option für uns.

Wir suchen weiter und überlegen die Insel Femø nach einer geeigneten Ankerbucht abzusuchen. Das kleine Afrika - die Insel ist in ihrer Form eine richtige Mini-Ausgabe vom Schwarzen Kontinent - reizt. Notfalls liegen Alternativen in ihrer Nähe.

Wieder rauschen wir mit wilder Fahrt dahin, die Arbeitsfock genügt, um unsere alte Lady übers Wasser zu stauben. Wir lassen die beiden hohen Brücken vor Störstrom hinter uns und drehen den Bug am Ende des betonnten Kanals in den Westen.

Bald taucht die Insel vor uns auf, doch hier werden wir keinen ruhigen Liegeplatz finden. Die See ist durch die Abdeckung der Insel ruhiger und kurz entschlossen ändern wir den Kurs, um zur Nachbarinsel Fejø zu gelangen.

Dort zeigen die Seekarten eine sehr gut geschützte Bucht, einzig und alleine zwei Probleme verlangen von uns eine schnelle Entscheidung: Um von unserer Position aus in die Bucht zu gelangen, müssen wir über das seichte Wasser von Shallebakken gelangen. Hier soll die tiefste Fahrrinne gerade mal zweieinhalb Meter Wassertiefe haben. Bei LA BELLEs Tiefgang von zwei Metern und unseren alten Seekarten kein sicherer Kurs! Das zweite Problem liegt in dem seichten Ankergrund selbst, nur sehr flach fällt das Land hier in das Wasser und so ist die Bucht alles andere als tief.

Der Laptop wird angeknipst und ausgestattet mit der elektronischen Seekarte wagen wir das Abenteuer unter langsamer Motorfahrt. Jürgen lässt das Segel auf Deck fallen, gespannt halte ich Echolot und GPS im Auge.

Ich warte vergeblich darauf, dass LA BELLE endlich ihre Geschwindigkeit drosselt. Auch ohne Segel schiebt uns der Wind mit 3 Knoten Fahrt voran und ich lasse den Motor im Leerlauf, bis wir ins Lee der Insel kommen. Schon meldet sich das Echolot mit Tiefenalarm und mir bleibt das Herz stehen, nur noch 20cm unterm Kiel. Doch der Grund unter uns ist Sand und wir wissen, dass LA BELLE EPOQUE keinen Schaden nehmen wird, sollte sie auf Grund laufen. Die banger Minuten gehen vorüber, die Zahlen am Echolot klettern in die Höhe. Geschafft!

Gut geschützt und in der Gesellschaft schlafender Schwäne schwoit LA BELLE EPOQUE vor Anker in der weitläufigen Bucht. Den majestätischen Tieren scheint ebenfalls der Südostwind zu stark zu blasen. Sie schlafen für Tage neben uns und heben nur ab und zu ihre Köpfe unter den Flügeln hervor, um nach dem Wetter zu sehen oder im Wasser nach Nahrung zu suchen. Mit Bewunderung bestaunen wir die weißen Vögel, die so ruhig im Wasser treiben und auf ihrem Weg in den Süden doch einen unbegreiflichen Gewaltmarsch vor sich haben.

Wir leben in einer Welt des Windes gefangen. Sein Heulen ist uns zum ständigen Begleiter geworden. LA BELLE zerrt an ihrem Anker und nach zwei Tagen am Schiff entfliehen wir dem Tosen und Heulen und wandern über die verschlafene Insel der Apfelbäume. Bis heute wird jedes Jahr an der Tradition festgehalten, zur Apfelernte einen voll beladenen traditionellen Frachtsegler auf den Weg nach Kopenhagen zu senden, um dort die Äpfel von Fejø auf dem Markt zu verkaufen. Ein schöner Brauch.

Wieder verzaubert uns die Dänische Südsee mit ihrer ruhigen Schönheit und noch ist es nicht nötig, zurück nach Deutschland zu segeln. Wir nutzen die Zeit in der Ankerbucht von Thurøbund, um kleine Reparaturen am Schiff und Segel durchzuführen. Außerdem erwandern wir die Insel, unternehmen Dingiausflüge nach Svendborg und Trønsø und verbringen einen geselligen Abend an Bord des Katamaran LEKA.

Bei einem Spaziergang zum Schloss Valemarsslot lernen wir einen sechsundneunzigjährigen Dänen kennen, der als Kind vor dem Zweiten Weltkrieg Deutsch lernte und unsere Muttersprache immer noch fließend beherrscht. Er erzählt uns Geschichten über sein Leben und den Inseln Dänemarks.

Vor uns liegen Inseln mit vielversprechenden Namen wie Avernakø, oder mit lustigen Geschichten wie jene von Drejø, deren Einwohner behaupten, im Mittelpunkt der Welt zu leben.

Und während der Herbst in Dänemark zu Ende geht, wird uns bewusst, dass wir uns Skandinavien mit seinem Land und seinen Leuten tief beeindruckt hat. Während wir letzte Ankerplätze anlaufen und über herbstliches Laub über Inseln spazieren, formt

sich in unseren Köpfen der Plan für eine kommende, ausgedehnte Reise ins Nordmeer.

Irgendwann holen wir ein letztes Mal für dieses Jahr unseren Anker aus dem sandigen Grund, hissen die Segel, lassen die Inselwelt hinter uns und bereiten die Festmacher an Deck vor, während wir den Bug in Richtung Flensburger Hafen drehen. Rechtzeitig zum Apfelfest gleitet LA BELLE EPOQUE an den in der Sonne glänzenden Traditionssegelschiffen des Museumshafens vorbei. Wir sind angekommen. Wir sehen dem kommenden Winter entgegen. Es wird der zweite Winter, den wir an Bord unseres Segelbootes verbringen werden.

Es dauert nicht lange und der Winter ist in Flensburg eingetroffen. Es wird ruhig im Yachthafen. Eine dünne Eisschicht verdeckt das Hafenwasser. Die abendlichen Straßen sind mit Weihnachtsbeleuchtung erhellt und wir schlendern durch den Weihnachtsmarkt.

Wir fühlen uns wohl in Flensburg und nützen dennoch die Zugverbindung nach Österreich. So pendeln wir zwischen Schiff und Heimat hin und her, verbringen Weihnachten im Kreis der Familie und feiern Silvester im Hafen von Flensburg. Anfang des neuen Jahres sind alle Erledigungen zuhause gemacht, viele Freunde besucht und es wird Zeit für uns, den restlichen Winter an Bord zu verbringen. Wir wollen ein paar neue Erfahrungen sammeln. Und so hissen wir, mitten im Winter die Segel und brechen uns den Weg durchs Eis.

Eiskalt bläst der Nordostwind und lässt die Gischt an Deck gefrieren. Kleine Eiszapfen schmücken den Bugkorb und am Vordeck gibt es keinen sicheren Platz mehr, da das Eis seine durchsichtige Decke auf dem rutschfesten Anstrich ausgebreitet hat. Kleine ruppige Wellen haben sich in der Fjorde gebildet und weit und breit ist kein weiterer Mast zu sehen. Nur ein hellblaues Fischerboot verrichtet seine Arbeit und die Herren vom Zoll und von der Küstenwache rätseln über unsere Erscheinung. Wir haben Besuch an Bord und es macht Spaß, unseren ersten Wintertörn gemeinsam zu segeln. Nur eine kleine Tour ist geplant, das Wetter ist zu unstabil, um größere Schläge zu machen. Kurze Zeit segelt LA BELLE EPOQUE unter voller Besegelung, dann müssen wir zwei Reffs einlegen und die kleine Arbeitsfock setzen. Herrlich, wieder das Schiff im Wind arbeiten zu sehen und unsere Neuerungen zu testen.

Den bisherigen Winter haben wir dazu genützt, einige Vorbereitungen für die kommende Reise zu machen. Zum Beispiel im Punkt Stromversorgung: Da wir den kommenden Winter in den hohen Breiten verbringen wollen, wird die Solaranlage nicht reichen. Immerhin hoffen wir einige Monate in der nördlichen Dunkelheit erleben zu können. Ein Windgenerator musste her. Und auch wenn wir nicht das Geld hatten, uns eine leistungsstarke aber teure Anlage aus dem Katalog zu kaufen,

wurden wir doch im Internet fündig. Seither nervt uns der kleine Flatterer mit seinem Geheule am Besanmast!

Aber was soll's, wir werden uns schon daran gewöhnen und unser Bootsnachbar versichert uns, den kleinen Stromerzeuger wenigstens in seiner Yacht nicht hören zu können. So wird der Windgenerator vorerst einige Zeit am Mast bleiben, auch wenn er vermutlich im Laufe der Polarnacht hin und wieder Unterstützung vom Benzingenerator brauchen wird. Schon alleine deshalb, weil unser Stromverbrauch fürs kommende Jahr vermutlich ansteigen wird. Öfter wird das kleine Netbook mit den elektronischen Seekarten mitlaufen müssen, wenn wir den Weg durch die zerklüfteten Küstengewässer Norwegens suchen werden. Weshalb auch auf das kleine Wunderding verzichten, haben wir doch vergangenen Sommer in Schweden gelernt, wie einfach „Navigieren auf elektronisch“ geworden ist.

Dennoch - zum großen Dank an die erfahrene Crew der MAGELLAN - sind wir mit norwegische Seekarten in allen Maßstäben ausgerüstet. Wir werden diese neben der elektronischen Navigation benützen. Nicht nur mit ihren Seekarten versorgten uns Claudia und Fritz beim gemütlichen Treffen an Bord, und später in Wien, erzählten sie von ihren Erfahrungen und beeindruckten mit Norwegen- und Spitzbergenfotos. Wir werden praktisch in ihrem Kielwasser reisen. Lustig, wenn man weit gereiste Fahrtensegler aus Österreich im Winterhafen trifft.

Neben der Elektrik und Navigation an Bord vervollständigen wir während der ruhigen Tage in Flensburg auch unsere Segelgarderobe. Der vergangene Herbst in der Ostsee hat uns deutlich gezeigt, nicht mit genügend Vorsegeln ausgerüstet zu sein. Während unser Blister seinen Platz an Bord eines Nachbarschiffes findet, repariert und verbessert Jürgen in tagelanger Arbeit das alte Leichtwindsegel.

Unsere schwere Genua wird vom Segelmacher fachgerecht mit einer Reffreihe versehen, auch wenn wir lange unschlüssig bleiben, ob ein reffbares Vorsegel die richtige Entscheidung ist. Aus Hamburg kommt unsere neue Fock II - mit ihren achtundzwanzig Quadratmetern ist sie ein kleines, schweres Arbeitssegel für windige Tage. Das traditionell aus rotem Tuch und mit schweren Stagreitern versehene Segel war ursprünglich als Innenklüver für ein holländisches Traditionsschiff genäht worden. Doch über Jahre wurde das Segel nicht abgeholt und so hatten wir das Glück, das hochwertige Segel als Gebrauchtsegel zu bekommen.

Eine neue Orkanfock rundet unsere Segelgarderobe ab. Schon lange sprachen wir davon, dass uns die fünfzehn Quadratmeter große Sturmfock doch ziemlich groß für wirklich schweres Wetter erschien. Und auch wenn wir hoffen, die neue acht Quadratmeter kleine Orkanfock nie verwenden zu müssen, ist es doch ein besseres Gefühl, gut ausgestattet in den hohen Norden zu segeln.

So verfliegt der Winter. Die ersten warmen Sonnenstrahlen vertreiben Schnee und Eis. Es wird Zeit, sich von Flensburg zu verabschieden. An Bord herrscht Aufbruchstimmung.

Noch ist das Wetter wechselhaft, doch wir haben eine weite Reise vor uns und wollen jeden möglichen Segeltag nützen, um viel Zeit in Norwegen verbringen zu können. Mitte März 2011 verabschieden wir uns von Deutschland, lösen unsere Trossen und durchqueren ein letztes Mal den vertraut gewordenen Hafen.

Noch sind die Häfen entlang unseres Kurses leer, die vielen Boote stehen hoch und trocken an Land und warten, bis ihre Eigner die neue Saison begrüßen. Da und dort beobachten wir frühlingshaftes, fleißiges Treiben: Unterwasserfarbe wird gepinselt und neue Persenninge werden angepasst. Jeder freut sich, bald wieder ins Wasser zu kommen und den Sommer willkommen zu heißen, doch gesegelt wird noch nicht.

Schade eigentlich, erleben wir doch so wunderschöne Segeltage hier im dänischen Frühling, seit wir unsere Reise aus dem Winterquartier in Flensburg verlassen haben: Nach zwei Tagen steifen Nordwinds in der Flensburger Förde meint es das Wetter endlich gut mit uns. Der trübe Himmel reißt auf und ein sanfter Westwind bläst auch den letzten Wolkenschleier außer Sicht. Unter strahlend blauen Himmel segeln wir unter Leichtwindsegel durch den Alsford, laufen als erste Yacht in der hübschen Bucht von Dyvig ein. Wir spazieren über das Land, während LA BELLE EPOQUE einsam in der großen Ankerbucht schaukelt. Beim Picknick am Ufer müssen wir uns eingestehen, dass wir das „Land des Biers“ wieder hinter uns gelassen haben. Die Dänen produzieren zwar viele Spezialitäten, doch die Braukunst ist und bleibt eine deutsche Kunst! Macht nichts, der warme Schwarztee aus der Thermoskanne ist zurzeit ohnehin der Renner an Bord.

Obwohl wir die hügelige Landschaft um Dyvig genießen, treibt es uns bald weiter. Das Wetter ist herrlich und wir wollen raus aufs Wasser. Wieder schiebt der achterliche Südwestwind LA BELLE EPOQUE mit rauschender Fahrt vor sich her.

Die Sonne ist bereits so stark, dass wir unseren Diesellofen abstellen können und unsere warmen Overalls getrost verstauen. Ach wie herrlich endlich wieder die Luken öffnen zu können, um die frische Brise durchs Schiff blasen zu lassen. Unsere neu installierte Selbststeueranlage übernimmt die Arbeit des Rudergängers und wir tanzen im Frühlingsrausch an Deck herum.

Durch den Aarø Sund übernehme ich das Ruder, stelle die Selbststeueranlage ab und mache es mir im Steuerhaus bequem. LA BELLE rauscht durchs Wasser, doch das GPS zeigt nur drei Knoten Fahrt über Grund. Starke Strömung setzt am südlichen Eingang des Sundes gegen uns und hinterlässt mir ein Gefühl am Rad, als ob das Steuer jemand anderer übernommen hätte. Spaziergänger am Ufer des Sunds bleiben stehen und betrachten unser grünes Segelboot, wie sie mit voller

Besegelung durch den Sund pflügt, ohne recht weiter zu kommen. Jetzt wissen auch sie, dass der Frühling unaufhaltsam kommt, mit unseren geblähten weißen Segeln fühlen wir uns wie erste Frühlingsboten.

So schnell die Strömung gegen uns gekommen war, löst sie sich auch wieder in Nichts auf. Bald sausen wir mit acht Knoten Fahrt durchs Wasser. Den geplanten Ankerstop auf Bågø streichen wir, zu schön ist es hier draußen im Kleinen Belt, um schon für den restlichen Tag vor Anker zu liegen.

Wenige Stunden später erreichen wir die kleine Insel Fenø, in deren Windschatten Jürgen unseren Anker ausrauschen lässt. Für den Abend feuern wir noch einmal unseren Diesellofen an und wärmen unsere Glieder.

Obwohl das alte Küstenhandbuch Middelfart als nicht besonders sehenswert beschreibt, begeben wir uns auf die nasse Dingifahrt über den Fænø-Sund und machen einen Landausflug. Und siehe da, Middelfart entpuppt sich als hübsche Hafenstadt, mit Geschmack wurden die Löcher zwischen den alten Häusern mit modernen Bauten gefüllt - die Stadt vermittelt ein Flair von Urlaub und Sommer. Cafés und Parkanlagen säumen die Wasserfront und kleine Läden zeigen ihre Frühlingskollektionen.

Schon ist unser Anker wieder gelichtet, langsam segeln wir unter den beiden Brücken von Middelfart durch in den Norden. Der Wind frischt auf und wir wechseln das Leichtwindsegel gegen die schwere Genua. Ohne Besan legt sich LA BELLE EPOQUE mit sieben Knoten Fahrt ins Zeug. „Hm, könnten wir es vielleicht sogar heute noch bis zur Insel Samsø schaffen?“, überlege ich laut und schon gesteht Jürgen, dass auch er keine Lust mehr hat, schon in Æbelø zu stoppen.

Kurz nach 5 Uhr abends fällt der Anker vor Ballen, Samsø, doch nach einer unruhigen Nacht am rolligen Ankerplatz verlegen wir uns in die beliebte Bucht von Langør im Norden der Insel. Ein Platz, der zum Verweilen einlädt. Und einige Tage wollen wir ohnehin hier bleiben, denn die Wetterdaten über Funk zeigen stärkere Winde aus Nord und Nordwest, es wird dauern, bis wieder konstanter Südwest einsetzt. Südwestwind, den wir für unsere Überfahrt über das Kattegat nach Westschweden nutzen werden. Und so stecken wir die Füße in den weißen Sandstrand und warten, während LA BELLE EPOQUE an ihrem Anker zieht.

Das trockene Schilf am Ufersaum raschelt im frischen Westwind und es klingt, als würde man Sand auf eine Steinfläche rieseln lassen. Im Hintergrund mischt sich das unauslöschliche Geräusch der Brandung zum Pfeifen des Windes und den lockenden Rufen der Möwen, die über der blauen Wasserfläche scheinbar im Wind stehen. Der steife Wind hält die kleine Inselwelt fest in seinem Griff, doch die Sonne gewinnt

täglich an Kraft und nimmt mit ihren warmen Strahlen selbst dem Westwind seine Kälte.



Wir wandern über die sanfte Landschaft von Samsø und sind beinahe erstaunt, wie unwahrscheinlich schnell der Frühling die Herrschaft übernommen hat. Unter dem dünnen Gestrüpp der Wildrosen blühen die ersten Frühlingsboten und schmücken das Land mit ihrer bunten Pracht. Frische grüne Triebe zeigen sich zwischen den braunen Grasflächen und kräftige Sonnenstrahlen wärmen die Haut. Die Insel selbst zeigt sich ruhig und einsam. Noch sind keine Sommergäste unterwegs. Die kleinen Ferienhäuschen stehen leer und die Buchten sind verlassen. Nur Fähren und Frachter sind am Horizont auszumachen. Die vielen kleinen weißen Dreiecke, die im Sommer den Horizont verzieren, sind nirgends zu entdecken.

Doch die Ruhe und Sicherheit der schönen Ankerbucht trägt und wir haben es einzig und alleine einem glücklichen Zufall zu verdanken, als wir am dritten Tag rechtzeitig vom Landausflug zurückkommen, um LA BELLE EPOQUE gerade noch davor zu bewahren, im steifen Nordwind auf die ausgedehnte Sandbank in der Bucht zu treiben: Just im selben Augenblick, als wir unser Beiboot am Heck festzurren, lehnt sich LA BELLE EPOQUE in einer heftigen Böe über, reißt dabei ihren schweren Anker aus dem Sand und geht auf Drift.

Wir können es kaum glauben, nach drei Tagen im steifen Wind so plötzlich zu treiben und schaffen es gerade noch, den Niedergang aufzusperren, den Motor zu starten und zurück ins tiefe Wasser zu motoren! Die kommenden Tage wird LA BELLE besser vor zwei Anker warten müssen.

Endlich zieht die Genua! Sofort stellen wir den Diesel ab und nutzen den auffrischenden Nordwestwind. LA BELLE EPOQUE zieht unter vollen Segeln los, während die Abendsonne den Himmel über uns mit ihrer Farbenpracht schmückt. Schon bald frischt der Wind auf. Im letzten Licht des Tages wechseln wir die Genua gegen die kleinere Arbeitsfock. Bis 7 Beaufort sind gemeldet, wir werden unter dem kleineren Arbeitssegel zügig vorankommen.

Der Leuchtturm nördlich Grenå leuchtet uns einen letzten Abschied vom dänischen Festland. Es ist nicht so kalt wie befürchtet, trotzdem bin ich froh um meinen dicken Overall, in den ich gut eingepackt hinterm Steuer sitze. Ich habe den Autopiloten wieder abgestellt. Es ist schön der Nacht entgegen zu segeln und dabei das Boot zu führen. Doch bald schon werde ich von Jürgen abgelöst, es ist Zeit, ein wenig die Kräfte zu schonen. Wir werden noch im Laufe der Nacht Schweden erreichen und uns in der Finsternis einen Weg durch die zerklüfteten Schären suchen müssen. Müdigkeit kann dann gefährlich werden.

Ich bin froh, draußen zu sein. Unser letzter Aufenthalt in Dänemark war etwas frustrierend. Um noch ein paar Erledigungen zu machen und einen guten Ausgangspunkt für unseren Segelschlag quer über das Kattegatt zu haben, sind wir im Yachthafen von Grenå eingelaufen. Ein Hafen, der nicht nur teurer als erwartet war, sondern auch noch einiges weniger bot als gewöhnlich. Offsaison eben! Keine funktionierenden Duschen, einen defekten Trockner (was uns die gute Dame im Büro allerdings nicht verraten hat, als ich sie nach Waschmaschine und Trockner fragte) und eine leere Dieselpumpe. Die schluckte zwar unser Geld, gab dafür aber keinen Diesel her. Dazu noch eine Wettermeldung, welche die versprochenen leichten Südwestwinde für den kommenden Tag in ungemütliche und auffrischende Nordwest änderte.

In der Dunkelheit passieren wir Anhold. Eigenartig, die Insel bleibt finster. Nirgends ist das Leuchtfeuer zu sehen. Egal, die elektronischen Seekarten geben Sicherheit, dass der Fehler beim Leuchtturm liegt und nicht in unserer Navigation.

Später öffnet sich vor uns ein Feld von Navigationslichtern. „Wie werden wir jemals durch dieses Gedränge an Schiffen durchfinden?“, mache ich mir noch Sorgen. Die ersten Fischtrawler ziehen bereits bei uns vorbei. Schneller als gedacht lassen wir die Schifffahrtlinie hinter uns. Wir segeln mitten in die Untiefen der schwedischen Schären. Hierher verirren sich keine Schiffe in dieser finsternen Nachtstunde, erneut sind wir alleine. Der Wind frischt immer weiter auf. Die vielen Richtfeuer und

Leuchtbojen weisen uns den sicheren Weg durch die Felsenriffe. Fast zu schnell erreichen wir die Ankerbucht. Unter geblähten Segel rauschen wir mit voller Fahrt in die seichte Bucht.

Der Anker fällt und während sich mein Blutdruck beruhigt, verraucht meine Wut. Wut auf Jürgen, der wieder einmal meine Bitte, die Segel früher fallen zu lassen, großzügig ignoriert hat und mir so keine Chance gab, LA BELLE EPOQUE langsam und unter Obacht in die dunkle Bucht zu steuern. Doch er kennt mich haargenau - fielen die Segel doch just in der Sekunde auf Deck, in der ich mich zur Wende entschlossen hatte.

Unsere Rast sollte nicht lange dauern, schon nach wenigen Stunden in der Bucht meldet sich der Ankeralarm. LA BELLE EPOQUE hat sich losgerissen und treibt Richtung Küste und ein klassischer Pyjamatörn steht am Programm! Also ab an Deck, Anker einholen und einen neuen Platz suchen!



Nach zwei Tagen verlassen wir Skalla Hamn und kreuzen zwischen den Inseln nach Göteborg. Was für eine eigenartige Schärenwelt wir hier gefunden haben. Den Kopf gefüllt mit den Eindrücken von der schwedischen Ostküste hatten wir bewaldete Inseln, herrlich grüne Natur und schöne Vegetation erwartet. Fast enttäuschend sind jedoch diese nackten Steinbuckel, die wir hier finden. Kein Baum zielt die

Granithänge, ein letzter Rest Schnee hängt zwischen den Felsen, ein paar Vögel surfen über den Wellen und weit und breit ist keine wuchernde Vegetation zu finden.

Göteborg empfängt uns mehr als freundlich. Im Hafen von Hinsholmen ist LA BELLE EPOQUE willkommen und gut aufgehoben. Neben dem kostenlosen Liegeplatz dürfen wir auch den Mastenkran des Segelclubs verwenden, um endlich das lärmende Kabel im Großmast auszutauschen. Gesagt, getan, und schon liegt der Mast am Steg. Doch keine zwei Stunden später glänzt LA BELLE EPOQUE wieder als stolze Segelyacht, während wir uns damit herumschlagen, das Rigg erneut richtig durchzusetzen.

Das Wetter will einfach nicht länger mitspielen. Nachdem wir das Warten auf besseres Wetter überdrüssig sind, verlassen wir Göteborg im diesigen Wolkenschleier. Es dauert nicht lange, da zieht dichter Nebel auf, keine Schiffslänge Sicht haben wir mehr, ausgerechnet in den Schären von Göteborg. Aber macht nichts, ein wenig Wind ist ja noch zu spüren und langsam steuere ich durch den grauen Schleier, während Jürgen am Bug Ausschau hält. Aus dem Nichts taucht plötzlich der gelbe Rumpf einer Fähre direkt an unserem Backbordbug auf. Mir bleibt fast das Herz stehen, mit voller Fahrt hält sie auf uns zu. Jürgen ruft am Bug, auch er konnte das Ungetüm nicht früher entdecken und schon reiße ich am Ruder herum. Leise schimpfe ich in mich hinein, als die Fähre nur wenige Meter neben unserer Bordwand ihren Weg zieht und wieder im Nebel verschwindet. Langsam werden die schwedischen Fähren wirklich zu meinem größten Feind! Aber ganz kann ich dem Fährmann kaum schuld geben. Immerhin habe ich trotz des dicken Nebels und des vorsichtigen Ausschauhaltens ganz vergessen, das Radar einzuschalten!

Irgendwann verschwindet der Nebel und wir setzen gemütlich unseren Weg in den Norden fort. Wer hätte das gedacht: Die schwedischen Westschären können mehr erzählen, als wir anfänglich dachten. Die zerklüftete Inselwelt wird bunter. Kleine Dörfer aus weißen und roten Holzhäusern hängen an Hügeln, welche mit ihrem roten Granit das Meer küssen. Fruchtbare Land finden wir, kleine Farmen, Wälder und wunderschöne Sandstrände. Die Felswände werden höher und auch hier beginnt die Vegetation den Winter zu vertreiben. Ein Land oder eine Küste sollte man eben nicht zu voreilig beurteilen! Nur schade, dass wir diese Küste nicht im Sommer erleben können, aber wir müssen weiter: Auf nach Norwegen!

## Wo das Meer die Berge küsst



„Skål“, mit der letzten Dose schwedischem „Øl“ stoßen wir an. Wir haben das Seegebiet von Schweden hinter uns gelassen. Unter Selbststeuerung läuft LA BELLE EPOQUE gemächlich vor der leichten Brise dem Oslofjord entgegen. Das Schifferl glänzt in ihrem neuen „Nordkleid“, denn wir haben die letzten Tage in Strømstad genützt, unsere hellen Decksaufbauten neu zu pinseln. Schon längst ist uns dieses unendlich einfallslose Weiß an Deck ein Dorn im Auge gewesen und: Wozu auch! Wir segeln in den Norden. LA BELLE EPOQUE wird das kommende Jahr keine hellen Flächen an Deck brauchen, um ihr Inneres kühl zu halte. Im Gegenteil: Wir freuen uns über jedes bisschen Wärme, das wir bekommen können. Außerdem sind die Häfen ohnehin überfüllt mit langweilig weißen Yachten! Nein, mindestens bis in die Tropen darf LA BELLE EPOQUE im bunten Kleid strahlen. Und bis dahin ist’s noch weit,

haben wir uns doch in den Kopf gesetzt, den hohen Norden Europas zu erkunden und den Arktischen Ozean zu erleben.

Bald schon zwingt uns das konstante Hoch, in dem wir langsam Richtung Oslofjord dümpeln, den Diesel zu starten. Schade, aber bei spiegelglatter See helfen selbst die höchsten Masten der Welt nicht. Aber was soll's! Es kann ja nicht mehr lange dauern, bis wieder Wind aufkommt. Aus unseren Beobachtungen der letzten Segeltage wissen wir, dass hier erst am späten Nachmittag mit konstantem Wind zu rechnen ist.

Im Oslofjord nimmt uns die norwegische Küstenwache unter die Lupe. Und während die NORNEN dicht neben uns Kurs hält, kommen zwei Offiziere per Beiboot an Bord. Freundlich und höflich werden uns ein paar Fragen über das „Woher“ und „Wohin“ gestellt, ganz nebenbei die Pässe und Schiffspapiere in Augenschein genommen und beinahe entschuldigend erzählt man uns, dass unsere Landesflagge hinterm Segel versteckt war. Der Grund, weshalb uns überhaupt der Besuch erteilt wurde.

Nach einem freundschaftlichen Plausch, einem herzlichen Willkommen in Norwegen und guten Wünschen für unsere Reise in den Norden sind wir wieder alleine, die NORNEN verschwindet zwischen den Schären. Endlich bläht der erwartete Abendwind unsere Segel und schon bald fällt der Anker in der hübschen Bucht von Evjesundet. Doch wir bleiben nicht lange. Südwind treibt uns weiter und nach kurzen bangen Momenten vor der Festung Oscarsborg, wo der Meeresspiegel so abrupt ansteigt, dass die Wasseroberfläche brodelt, erreichen wir die Hauptstadt Norwegens.

Wie gewöhnlich beschreiben die Küstenhandbücher an den Ufern einer Großstadt nur die Gästehäfen. Zu dumm, denn gerade bei Großstädten sind Yachthäfen ein teurer Spaß. Kurzentschlossen helfen wir uns selbst und halten Ausschau nach einem möglichen Ankerplatz. Bei so vielen Buchten muss man nicht lange suchen und bald gräbt sich unser Anker in den dicken Schlick hinter den Stegen des Yachtclubs bei Bygdøy. Nachdem wir uns versichert haben, dass der Anker auch hält und LA BELLE EPOQUE sicher liegt, geht das Dingi über Bord und wir rudern - landfein herausgeputzt - an Land.

Die Stadt ist schön. Gepflegt, europäisch sauber und mit architektonisch stilvollen Stadtteilen. Doch eines merken wir schon beim ersten, abendlichen Spaziergang durch die Einkaufstraßen von Oslo: Das bunte Bild, zusammengesetzt aus verschiedenen Stilrichtungen, Gruppen und Kulturen fehlt hier irgendwie. Die Stadt - oder besser die Stadtteile, in denen wir herum schlendern - wirken, als ob alle Menschen nur nach einem Streben: „Reich und Schön“ zu sein. Doch wen wundert das schon, immerhin heißt es, dass wir uns in der „teuersten Stadt der Welt“ aufhalten, nachdem Oslo vor kurzem Tokio diesen Titel abgerungen haben soll.



Wir allerdings freuen uns auf zwei besondere Sehenswürdigkeiten, die uns Oslo zu bieten hat: Die FRAM und die KON TIKI! Zwei gegensätzliche Gefährte, wie sie nicht verschiedener sein könnten.

Während uns die FRAM in ihrer ganzen Pracht beeindruckt, finden wir es doch ein bisschen schade, dass ihr Museum im Moment offensichtlich nicht besonders gut geführt wird. Schon an der Kasse werden wir unfreundlich empfangen, nirgends im Museum sind Daten vom Schiff zu finden und an Bord der hoch und trocken stehenden FRAM liegen Sessel, Glühbirnen, Tischtücher und anderes Gerümpel herum. Eine dicke Staubschicht hat sich über den ausgestellten Büchern und Kleinteilen in den Glasvitrinen gebildet. Die Besonderheiten des Schiffes werden in keinem Wort erklärt. Schade, hätten wir doch gerne mehr erfahren über das winzige und einziehbare Ruder, über die massive Bauweise oder über die Gründe, weshalb sie nach ihrer ersten, erfolgreichen Arktis Expedition mit einem weiteren Deck versehen wurde.

Einzig die beeindruckende Lebensgeschichte ihres Auftraggebers, Fridtjof Nansen, wird im FRAM-Museum gut berichtet. Ein Mann, der nicht nur Arktis und Abenteuer in sich hatte, sondern der durch seine Taten auch zu den wirklich großen Humanisten dieser Welt zählt und uns damit sehr beeindruckt.

Und hier auf Bygdøy, der kleinen Halbinsel vor Oslo, trennen nur wenige Schritte von Abenteuer in der Arktis zu Forschung in der Südsee. Auch wenn wir das Buch Thor Heyerdahls von seinen Erlebnissen an Bord des Balsafloßes KON TIKI längst gelesen hatten, wirken seine Reisen doch fast unmöglich und außerordentlich mutig, wenn man vor dem kleinen Floß und dem primitiven Schilfboot seiner zweiten Reise, der RA, steht. Niemals hätte ich mich auf einem dieser Boote in See stechen gewagt und die Leistungen der Crew wirken halsbrecherisch. Doch bewies der Norweger mit seinen Reisen, dass die Weiten des Pazifiks durchaus schon längst erkundet worden waren, bevor der Europäer, der sich doch so gerne mit dem Titel von Erstentdeckungen schmückt, überhaupt wusste, dass es einen Pazifik gibt.

Wir bleiben noch einige Tage in der Stadt am Fjord, laufen uns die Füße platt und bestaunen ihre Sehenswürdigkeiten. Doch bald schon merken wir: Der wahre Grund, weshalb wir in dieses Land gekommen sind, liegt in dessen unbändiger und rauen Natur. Wir freuen uns auf Norwegens Fjorde und Inseln, auf die wilde Küste des Nordmeers und die Geschichten und Mythen, die das weite Land der Nordmänner geprägt hat.

Frühling! Fast nirgendwo kommt er schneller, eindrucksvoller. Sind wir nicht gerade dem Winter entflohen? Kaum zu glauben, dass der fehlende Farbanstrich an der Wasserlinie vom Eis abgekratzt wurde. Hab ich nicht letzte Woche sehnsüchtig die winzigen und wenigen Knospen an den Büschen entdeckt. Als klägliche Booten des Frühlings.

Die Tage explodieren förmlich. 17 Stunden Licht am Tag. Sonne. Wärme. Licht und Schatten. Ein Meer, an dessen Oberfläche sich das Sonnenlicht spiegelt. Ein Land, das den Winter innerhalb einer Woche vergessen hat. Eine warme Brise, die uns sanft entlang der „Riviera Norwegens“ entlang treibt. Eine Küste, die blüht und feiert, feiert und blüht. Und Menschen, welche die Sonne verehren.

Wir haben den Oslofjord hinter uns gelassen. Nicht, weil er nicht schön genug wäre. Nein, wir freuen uns, seine Küste kennen gelernt und seine Wasser gekreuzt zu haben. Auch nicht, weil wir keine Zeit mehr haben und unseren Plänen hinterherhinken. Sondern einfach nur deshalb, weil das Wetter unser Vorankommen bestimmt. Und es ist uns wohl gestimmt. Denn der Wetterbericht erzählt von Ostwind. Von sanftem Ostwind und sonnigen Tagen. Von stabilen Hochdruckgebieten und ruhiger See. Der Wetterbericht schwärmt uns von einem Wetter vor, wie wir es uns nicht besser wünschen hätten können. Und LA BELLE EPOQUE ist bereit. Wir sind bereit. Das Abenteuer Nordatlantik kann beginnen!

Die Seiten des Logbuchs füllen sich mit den Aufzeichnungen von herrliche Segeltagen: Zur hübschen Stråholmbukta, wo wir beim Versuch, eine Abkürzung zu nehmen etwas unsanft den sandigen Grund berühren. Zu dem beinahe mediterran

anmutenden Städtchen Risør, wo wir wieder einen gemütlichen Ankerplatz an einem Steinbuckel gegenüber dem Dorf finden. Und vom anstrengenden Segelschlag durch dicken Nebel bis Lyngør, wo uns der Bierpreis im „Kro“ des Segelmachers halb ohnmächtig schlägt, das Dorf dafür aber mit seinem Idyll belohnt. Und endlich: Wir drehen LA BELLE EPOQUEs Bug hinaus in die offene Nordsee.

Denn auch wenn die Küste hier wunderschön ist und das Wetter zum Verweilen einlädt, die Nordsee flüstert uns mit ihren momentan sanften Wellen das süße Versprechen einer herrlichen Überfahrt. Und wir können nicht widerstehen. Während LA BELLE EPOQUE unter Genua immer weiter Richtung West-Süd-West gezogen wird und der Kuchen im Rohr duftet, wissen wir schon längst, dass wir heute Nacht kein Land finden wollen.

Eigenartige Stimmung erfüllt das Boot am späten Nachmittag. Die See ist spiegelglatt, Dunst verschleiert den Sonnenuntergang. Der Horizont verwischt sich im hellen Schein von leichtem Nebel und die Segel scheinen kaum zu stehen. Und dennoch: LA BELLE EPOQUE zieht wie von Geisterhand getrieben mit 4 Knoten Fahrt stetig Richtung Kristiansand. Und auch wenn der Untergang der Sonne nicht zu sehen war, taucht sie doch unsere Welt in ihren rosaroten Schleier und das Deck leuchtet in warmen Farben.

Langsam bereiten wir uns auf die kommende Nacht vor. Gemeinsam trinken wir unseren abendlichen Tee und beobachten, wie langsam das Licht verblasst und der Wind auffrischt. Es wird Zeit, die Genua zu streichen und an ihrer Stelle die kleine Fock zu setzen. Und schließlich sitze ich alleine im Steuerhaus, eingewickelt in eine warme Decke und mit einer Tasse Tee in der Hand. Doch bin ich nicht ganz alleine: Mercedes taucht auf, und ihre große Liebe, der Graf von Monte Christo. Ja, gibt es denn eine bessere Verwendung für Hörbücher, als zur nächtlichen Wache? Der Blick bleibt am Wasser, die Müdigkeit bekommt keine Chance, und während das Schiff die Wogen mit ihrem Bug teilt, bekommt die Phantasie Flügel.

Um halb Vier Uhr morgens steht Jürgen neben mir. „Ja, willst du denn nicht auch mal ins Bett?“ „Pst. Die Schlusszene!“ Außerdem - was steuert dieses dicke Schiff da auf uns zu! Monte Christo, jetzt musst du mit deinem Tod doch noch warten. Ich schicke ein „Securite“ über Funk hinaus. „Security, security, security. This is sailing vessel LA BELLE EPOQUE...“ Gut und deutlich sind wir zu sehen. „Kein Problem, wir“, so die Antwort des Passagierschiffs, „sind 0,6 Seemeilen von euch entfernt und werden euch Steuerbord passieren. Kein Problem, keine Sorgen und gute Reise!“

Wieder Sonnenschein. Der Wind frischt weiter auf und folgt uns um die Südküste Norwegens. Am späten Nachmittag haben wir genug. Bei diesem Wind fahren wir ja glatt an Stavanger vorbei, da ist's wohl besser, doch noch mal vor Anker durchzuschlafen. Wir steuern durch spitze Felseninseln, runden eine Landspitze, die

uns Schutz vor dem steifen Wind bieten wird und lassen den Anker samt Kette ausrauschen. Was für eine schöne Ankerbucht. Was für ein verzaubertes Land.

Tags darauf laufen wir in Stavanger ein, der Ölmetropole Norwegens. Doch weit gefehlt, wer sich hier nur große Versorgungsschiffe und triste Bürobauten vorstellt. Stavanger ist bunt und fröhlich. Überall stehen gepflegte, hölzerne Altstadthäuschen, geziert mit Frühlingsblumen und bis zu ihren Pforten mit altem Pflasterstein herausgeputzt. Die Stadt zeigt lebenswerte Wohngebiete, lebendige Wasserfront und ist bevölkert mit feiernden Norwegern.

Wie es aussieht, lieben die Südnorweger ein paar Dinge: Sonne, dunkelrote Ferienhäuschen, Boote und vor allem: Feste! Und wir? Wir liegen am Stadtpier und genießen den Trubel! Denn auch wenn wir uns die Lokale Norwegens nicht leisten können, hier ist man überall mitten drin und kann sich von der ausgelassenen Stimmung mitreißen lassen!

Immer steiler erheben sich die Felswände zu beiden Seiten. Was mit lieblichen grünen Hügeln, voll Nadelholz und dünnen Birken, roten Sommerhäuschen und in der Sonne glitzernden, ruhigen Buchten begonnen hat, ist mehr und mehr dem Eindruck von alpinem Hochgebirge gewichen.

Freilich, bei Höhen von 800 bis 1500 Metern kann kaum die Rede von alpinem Hochgebirge sein, doch Norwegen braucht keine schwindelerregenden Höhen, um schneebedeckte Bergwelt oberhalb der Baumgrenze zu zeigen. Um mit sich hinaufwindenden Klettersteigen zu atemberaubenden Aussichtspunkten zu locken. Oder um karge, ums Überleben kämpfende Vegetation großzügig mit in der Sonne glitzernde Wasserfälle und mächtige Gletscherarme präsentieren zu können. Denn hier gibt's das Ganze schon in Höhen, in denen man zuhause im Alpenland eher „bessere“ Hügel, saftige Koppeln und schöne Wälder findet.

Und, wie um nicht alle steilen Berghänge dem Auge der Menschen so einfach zugänglich zu machen, hat der böartige „Draug“ - Schrecken aller Fischer und Wiedergänger derer, die in den Fluten ertrunken sind - einen Teil der Täler mit seinen eiskalten Fluten gefüllt und Platz für seine Schützlinge unter der Wasseroberfläche geschaffen.

Der norwegische Troll der Meere ist uns gutmütig gestimmt und langsam schiebt sich LA BELLE EPOQUE bei strahlendem Sonnenschein dem Ende des Fjords entgegen, während der Salzgehalt um ihren Kiel stetig abnimmt und wir die vorüberziehende Kulisse bestaunen.

Ruhig ist es hier. Die Saison hat noch nicht begonnen. Kein hektisches Touristenboot kreuzt unseren Kurs und in freundlichem Gleichmut empfängt uns Lysebotn, wo sich das Leben um ein Kraftwerk dreht. Ein Wasserkraftwerk, das so geschickt in den Berg gebaut wurde, dass es der Schönheit des Tals nichts anhaben kann. Ruhig ist es hier, bis auf das Getöse des Wasserfalls, der, am östlichen Ende des Fjords, kaltes Schmelzwasser ins Tal rauschen lässt.

Wir liegen im duftenden Gras, blicken auf die steile Felswand über uns. Der Kjerag. Ein legendäres Felsplateau unter Basejumper und Extremsportler. Das Wetter soll stabil bleiben. Morgen wollen wir die Aussicht von oben genießen, mal sehen, ob wir den Weg hinauf finden, denn der Schnee hängt nach wie vor dicht in den Felsspalten und die Bergstraße ist immer noch gesperrt.

Ein Rucksack voll Tee und Jause, Windjacken und Trockenfrüchte zum Naschen, einen zweiten Rucksack für die Fotoausrüstung. Sonnencreme und Lippenbalsam aufgetragen, die Wanderschuhe an den Füßen und schon stapfen wir der kleinen, sich in die Höhe schraubenden, Bergstraße entlang.

Ein grober, in den Felsen gehauener, über ein Kilometer langer und nur eine Fahrspur breiter Tunnel, erstaunt uns. Wir hätten eine Taschenlampe mitbringen sollen, denn der Tunnel ist noch für Fahrzeuge gesperrt und damit unbeleuchtet. Trotzdem müssen wir durch und fühlen uns dabei, als würde uns der Berg vollkommen verschlucken. Eine schwarze Dunkelheit umfällt uns, als wären wir plötzlich blind geworden. Kein Fünkchen Licht dringt in den Tunnel. Langsam tasten wir uns einen Weg durch die Dunkelheit: Mit den Händen schützend und tastend vor den Körper und die Füße den Boden absuchend. Immer wider stoßen wir auf nackten und nassen Stein, unter den Schuhen knirschen lose Steine, die vom Fels gebrochen sind. Am oberen Tunnelausgang blendet uns das Tageslicht und wir müssen warten, bis wir wieder richtig sehen können.

Beim Cafe Øzsgardsstølen - noch immer zum Schutz gegen letzte Winterstürme mit Brettern vernagelt - machen wir einen ersten kleinen Stop. Eine Tasse warmen Tee aus der mitgebrachten Thermoskanne und eine Handvoll getrockneter Äpfel stärken, während wir unser winzig kleines Schifferl weit unter uns suchen. Ab hier gibt's keinen schönen Weg mehr, ein Kletterpfad - gekennzeichnet mit kleinen roten T's und unzähligen Steinpyramiden - wird uns zum Gipfel des Kjerags führen.

Doch der Weg ist noch weit. Über Schneefelder, durch vom Schmelzwasser sumpfige Ebenen arbeiten wir uns über zwei Bergrücken und durch zwei Täler vorwärts, bis wir endlich und mit schmerzenden Füßen auf den hohen, senkrechten Klippen über den Fjord stehen.

Ich stehe hoch über den Klippen und warte, bis mein Atem wieder in ruhigen Zügen geht, bis mein Herz in seinen gewohnten Takt zurückgefunden hat. Kein Lufthauch ist zu spüren und das raue Land liegt still und anmutig unter unseren Füßen. Tief unter uns spiegeln sich die einzelnen weißen Wölkchen im dunklen Blau des Fjords. An beiden Uferseiten des Fjordes ragen die Felswände steil in die Höhe.

Satte, grüne Teppiche aus Vegetation überspannen die Granithänge, deren Spitzen immer noch mit Schneeresten verziert sind.

Hier oben, am Gipfel des Kjerag, der höchsten Erhebung am Ende des Lysefjords, schafft es kein Gestrüpp und Birkengehölz mehr zu wachsen, nur noch Flechten und Moose bedecken das verwitterte Gestein, von dem das Schmelzwasser tropft.



Unglaublich weit entfernt wirkt die Zivilisation unserer Zeit. Am Kjerag scheint die Zeit einem anderen, alten Maßstab zu folgen. Geduldig und anmutig atmet das Land in seinem eigenen, langsamen Takt. Ein Takt, der Jahrtausende alt ist und in dem ein ganzes Jahr unserer Zeitrechnung wohl nur der Augenblick eines Atemzuges sein kann. Was sind für dieses alte Land, für diese verwitterten Felsen und ihre wild geformten Fjorde schon ein paar Jahrtausende? Wie wenige Augenblicke sind für die Welt vergangen, seit große Gletscher ihre Eismassen über das Land geschoben haben und ihren Weg durch die Felsen gezwungen haben. Wie winzig klein und unbedeutend muss für diese Größe, für diese Ewigkeit, ein Menschenleben sein?

Ein Gefühl von Vertrauen breitet sich in mir aus. Vertrauen darauf, dass diese allumfassende Natur ihren Gleichmut nicht verlieren kann, dass die Menschheit, welche doch erst die Zeitspanne eines Augenblickes hier verweilt, diesen Gleichmut nichts anhaben kann. Ein Vertrauen darauf, dass sich die Wissenschaft in der

Annahme, wir Menschen könnten diese Welt für immer zerstören, irrt. Selbst wenn wir noch so sehr die Energie dieser Erde anzapfen, ihre Ressourcen verschwenden. Wenn wir noch so wie Elefanten im Porzellanladen auf ihr herum trampeln und nicht verstehen wollen, welcher fein abgestimmter Mechanismen diese Natur fähig ist, um uns ein schönes Zuhause zu bieten. Um uns ein reiches Leben zu ermöglichen. Wie können wir so einfältig sein - so kleinkariert zu glauben, wir Menschen stünden am Gipfel der Dinge, die Erde sei uns untertan?

Vielleicht liegt es an unserer Kultur, an unserem anerzogenen Weltbild, an unserem Glauben, dass wir denken, wir haben die Macht über diese Erde, wir haben die Verantwortung über ihr Wohlergehen - oder über ihren Untergang. Vielleicht liegt es daran, weil wir es weit gebracht haben. Weil wir es geschafft haben, der Erde unseren Stempel aufzudrücken, weil wir es fertig gebracht haben, ihre Energie und ihre Physik zu nützen. Weil wir die Erde überbevölkern und nützen. Vielleicht liegt es aber auch nur daran, dass wir unsere eigene Psyche, unsere eigene Gedankenwelt, unsere eigene Dummheit immer noch nicht kennen und nicht sehen können, dass ein Weltuntergang durch unser Wirken und unsere Umweltverschmutzung nur menschliche Schwarzmalerei sein kann.

Und auch wenn ich unsere Schwendsucht, unsere Gier und unsere Lust an Verschmutzung nicht gut heiße, nicht als unbedenkliche Kleinigkeit abstempeln kann, so fühle ich doch unsere Winzigkeit im Angesicht dieser Natur. Nicht, dass ich mich vor der Verantwortung, ordentlich mit der Natur und dieser Welt umzugehen, drücken möchte. Doch während mein Blick über diese großartige Natur, diese unglaublich alten Felsen streicht und sich am fernen Horizont verliert, erfüllt sich mein Herz mit Freude. Und mit Vertrauen darauf, dass sich die Religion in der Annahme, der Mensch sei Gottes Ebenbild, der Mensch sei Herrscher über die Natur, ganz einfach irrt!

Segeln im Fjord kostet Geduld. Da, ein Windhauch - rauf mit der Genua - hinter der nächsten Biegung dreht er - halsen - oder nein, kreuzen, oder doch nicht? Nein, wieder kein Wind mehr. Raus mit der Angel! Aber nein, jetzt arbeitet Strömung gegen uns. Wir treiben rückwärts! Diesel starten, Angel einholen! Verfärbungen am Wasser: Dort kommt Wind. Sofort den knatternden Kameraden an Bord ausstellen. Segel rauf. Schnell, schnell. Herrlich. Unter Schmetterling durch das ruhige Wasser. Oh je, was ist jetzt schon wieder. Warum fällt die Genua zusammen. Nein, nicht schon wieder. Kein Wind. Angel raus. Nein, nein, vergiss mal das Angeln, stell den Diesel an, so kommen wir ja nie nach draußen! Die Tages-Etmale fallen in sich zusammen. 18 Seemeilen. 24 Seemeilen. Oh nein, gibt's denn hier nirgends einen Ankerplatz. Was? 56 Meter tief direkt an der Küste? OK, also wieder ein Steg. Na, wenigstens sind

die Norweger nicht auf Abzocke aus. 80 Kronen (10 Euro) für die Nacht, na, das bleibt ja selbst für Fahrtensegler bezahlbar.

Weiter geht's in den Hardangerfjord. Wo die Apfelbäume blühen und die Wasserfälle locken. Und wieder heißt es: Segel rauf, Segel runter, Motor ein, Motor aus. Langsam sehnen wir uns nach einer richtig langen Ozeanstrecke...

Blödsinn. Hier ist es wunderschön, die schneebedeckten Berge glänzen im Abendlicht, die Fjordpferde sehen uns neugierig bei unseren Wanderungen nach und in der Luft liegt der berauschende Duft von nassen Felsen und moosigen Weiden. Ja, wir bleiben noch ein bisschen. Tut uns ja gar nicht schlecht, uns auch die Füße mal ordentlich zu vertreten!



Wieder aus dem Hadangerfjord, lassen wir den Anker hinter Gjerdheimholmen ausrauschen. Die winzige Insel wird uns genug Schutz für die Nacht bieten. Der Ankerplatz ist eng und das Meer weit weg. Wir können heute nicht mehr weiter. Die Ebbe hat eingesetzt und drückt uns das Wasser durch den Lukksund entgegen. Wir würden es unter Segel nicht durch den engen Sund schaffen, solange uns die Ebbe entgegensteht. Und wozu auch eilen. Wir liegen im Cockpit und genießen den lauen Abend. Alle Luken im Schifferl stehen offen und der warme Föhnwind bläst seinen nach Meer und Kiefern duftenden Atem bis in den kleinsten Winkel. Das

Thermometer im Steuerhaus steht auf unglaublichen 26 Grad Celsius und die Sonne steht trotz der abendlichen Stunde noch immer hoch.

Ich beobachte ein paar Vögel, die sich faul auf der Wasseroberfläche treiben lassen. Immer öfter werden wir nun von Vögel begleitet: Eiderentenpärchen turteln im Sonnenschein, stolze Silber- und Heringsmöwen beobachten uns sorgfältig in der Hoffnung, wir würden endlich mit Fisch gefüllte Netze aus dem Meer ziehen.

Die kleinen, etwas plumpen Eissturmvögel allerdings sind für mich die wirklichen Akrobaten unter unseren gefiederten Freunden: Sie haben den größten Spaß, wenn steife Winde das Meer aufpeitschen. Wann immer LA BELLE EPOQUE ihren Bug durch den aufgewühlten Nordatlantik zwingt und die weiße Gischt aufspritzt, sprühen die kleinen Gesellen vor Leben und sind nicht weit. Dann vergessen sie ihre pummelige Figur und zeigen ihre wahren Künste, schweben über dem Wasser, ohne ein einziges Mal mit den Flügeln zu schlagen. Sie spielen mit den Wellen, indem sie ihre Flügelspitzen gerade eben über das Wasser streichen lassen. Unglaublich schnell und wendig brausen sie dicht über der Wasseroberfläche durch die Luft und schießen zu beiden Seiten von LA BELLE EPOQUE vorbei.

Doch haben die Eissturmvögel keine Freude am warmen und gemütlichen Abendwetter hier in Gjerdheimholmen und so fehlt von ihnen an diesem Abend jede Spur.

Sicherlich sind sie zurück auf Hochsee gekehrt. Und warum auch nicht, haben sie doch bei diesem schönen Wetter keine Arbeit: Kein Schiff muss vor aufkommenden Sturm an der Küste gewarnt werden und alle können beruhigt ihre Wege ziehen.

Einer alten Geschichte Norwegens nach sind die Vögel von einem Sohn des Meeres mit dem Zauber belegt worden. Seither sollen sie bei aufkommenden Sturm ihr Nest verlassen und auf die hohe See halten, um aufmerksame Schiffer vor der Gefahr zu warnen und das eine oder andere unschuldige Menschenleben zu retten.

Noch heute trägt die kleine felsige Insel vor Bergen, die einst die Heimat der Sturmvoegel war, ihren Namen: Fugløy - die Vogelinsel. Es soll eine Zeit gegeben haben, während der die enttäuschte Zauberin Cary die weisen Vögel auf Fugløy in Käfige gesperrt hielt, damit sie den Menschen keinen Dienst mehr leisten konnten. Cary hielt die Vögel eingesperrt, damit die treulosen Wikinger, denen der Krieg in der Ferne wichtiger war als ihre liebende Familie zuhause, nicht mehr gewarnt wurden. Doch dann verliebte sich Asla, die schöne Tochter Carys, ausgerechnet in Helgo, den wildesten dieser Kämpfer. Alles Hoffen und Flehen nutzte nicht, den kühnen Wikinger vom Landleben zu überzeugen. Wutentbrannt beschwor die alte Zauberin den heftigsten der Stürme hervor, die ganze Flotte Wikinger, mit der Helgo gen Süden zog um Alfred aus England Einhalt zu gebieten, sollte dem Sturm zum Opfer fallen. Aslas Liebe war jedoch stärker als die Bitterkeit ihrer Mutter und so stahl sie sich zu den Vogelkäfigen, öffnete die Türen und ließ die Vögel den Schiffen zur Warnung fliegen. Die Wikinger verstanden die Warnung und fanden Schutz vor dem

Sturm. Helgo allerdings fiel in der Schlacht mit den Engländern und so starb auch Asla und mit ihr Cary am gebrochenen Herzen.

Die Vögel, die von nun an frei waren, kehrten nicht mehr zurück nach Fugløy, sondern stoben in allen Richtungen auseinander, um von diesem Tag an sich auf den Meeren zu verteilen und weiterhin alle Schiffer vor aufkommenden Sturm zu warnen.

„CQ, Mike Mike, CQ, Mike Mike!“ („Ich rufe maritime Amateurfunker, ich rufe maritime Amateurfunker!“), tönt die Stimme, auf die wir schon gewartet haben, aus dem Lautsprecher. Super, heute haben wir wieder einmal einwandfreien Empfang. Die Amateurfunkanlage an Bord rauscht vor sich hin. Gespannt hören wir der Aussendung von Intermar zu. Doch vorerst Geduld – wie gewöhnt sind am Beginn die Segler im Mittelmeer dran. Der Wetterbericht für das Mittelmeer lässt uns höchstens schmunzeln, die „Armen“ da unten im Süden sitzen wieder mal in der Flaute und ich kann mir, eingepackt im isolierten Overall und mit rauschender Fahrt im steifen – und kalten – Wind, gut vorstellen, wie die Adria-Segler im Hafen liegen und bei einem Gläschen süßen Wein die warme Sonne genießen. Schon meldet sich ein Skipper aus Kroatien – nein, danke, er braucht keinen detaillierten Wetterbericht, er feiert einen entspannten Abend an der Boje.

Aber jetzt aufpassen. Der Wetterbericht für Nord- und Ostsee folgt. Und gleich mal die Sturmwarnungen: „In den nächsten vierundzwanzig Stunden ist in folgenden Seegebieten mit Starkwind oder Sturm zu rechnen: Deutsche Bucht, Fischer, Dogger, Forties, Utsire, Viking, Skagerrak.“ Oh je, also wieder mal die gesamte Nordsee – der ganze Süden unter uns. Mal sehen, ob da auch was zu uns rauf kommt. Immerhin haben wir die Nordsee bereits hinter uns gelassen.

„CQ, Mike Mike, CQ, Mike Mike, alle Stationen in der Ostsee, Nordsee und den nördlichen Seegebieten. CQ, Mike Mike!“ Soll heißen: „Ich rufe alle maritimen Amateurfunker in den nördlichen Seegebieten!“ Ich bin drann: „Oskar, Echo, 5, Yankee, Charly, Lima, Mike Mike!“, und hoffe, eine halbwegs klare Aussendung hinaus gebracht zu haben.

Verdammt, jetzt fängt auch noch das Vorsegel zu schlagen an. Muss denn der Wind ausgerechnet jetzt auffrischen und leicht drehen, ich hab doch jetzt keine Zeit für so was. Vor uns liegt das gefährliche Seegebiet von Statlandet und ein ausführlicher Wetterbericht ist nötig. Jürgen hat gehört, dass ich am Funk bin und eilt mir zur Hilfe. Er holt die Schoten dicht und schon ziehen die Segel wieder.

„Ja, Hallo OE5YCL, wo seit ihr gerade und wie sieht's bei euch aus? Braucht ihr einen Wetterbericht oder wie kann ich euch helfen?“ Wir empfangen Armin klar und deutlich und kurz darauf wissen wir unsere Wettervorhersagen für die kommenden Tage bestätigt. Noch ein kurzer Tratsch wies so läuft und schon haben wir uns verabschiedet.

Wir bleiben auf Kurs. Halten den Bug hinaus Richtung offenes Meer und wollen den Wind, der noch heute abnehmen wird, so gut wie möglich nutzen. Armin hat über

Funk bestätigt: Wir befinden uns am Nordost-Rand eines Sturmtiefs. Es wird südlich von uns vorbeiziehen und uns mit abnehmenden und Ost-drehenden Winden perfekte Bedingungen für das gefährliche Seegebiet bringen. Wir haben die rastlose und hübsche Stadt Bergen hinter uns gelassen und sind ihrem Regen entflohen.

Vor uns liegt Stattlandet, eine der gefährlichsten Seestücke entlang der norwegischen Küste. Dort gibt es kein von Inseln geschütztes Fahrwasser: Im offenen Küstenbereich von Stattlandet treffen die Strömungen aus dem Norden mit den Tidenströmungen aus den Fjorden zusammen und vereinen sich zu einem gefährlichen Seegang, selbst wenn kein Sturm grobe See aufgeworfen hat. Hier, an der nordwestlichsten Spitze Norwegens werfen Stürme regelmäßig Wellen mit fünfzehn Meter Höhe und mehr auf. Dazu kommen viele unmarkierte Felsen und Untiefen, die leichtfertige Schiffer gefährlich werden. So gilt Skjerbøen, der ein Meter hohe Felsen südlich des Leuchtfuers von Buholmen, als wahrer Schiffsfriedhof.

Mit uns aber hat es Meer und Wetter gut gemeint. Wir nützen die ruhige, wenn auch trübe Nacht, um das gefährliche Kap sorglos zu runden. Wie versprochen nimmt der Wind ab und dreht immer weiter nach Südosten. Wir kommen gut voran, bis der Wind fast einschläft. Nach Mitternacht müssen wir Mister Perkins starten. Wir wollen nicht mehr Zeit als nötig in dieser unfreundlichen Ecke verweilen und treiben LA BELLE EPOQUE mit Motorkraft voran, holen das Großsegel dicht und verzurren die Genua auf Deck.

Obwohl kein Wind mehr zu spüren ist, bleibt das Meer bewegt und kleine, ruppige See bringt leichte Übelkeit. Irgendwann übernimmt Jürgen die Schicht und ich drehe mich in der Koje in die Decke ein.

Erst als der Motor ausgeht und Jürgens leise Flüche durchs Schiff klingen, erwache ich aus meinem traumlosen Schlaf. Der Motor ist abgestellt, doch ich fühle, dass wir keine Fahrt unter Segel machen. Das Boot treibt seitlich ab. Es dampft im ganzen Boot und ich höre Jürgen im Motorraum schrauben. Sofort hüpfte ich aus der Koje und gehe Jürgen zur Hand. Ein Kühlschlauch ist gerissen und Jürgen hat den heiß gelaufenen Motor abgestellt, lässt LA BELLE EPOQUE treiben und arbeitet an der Reparatur. Da haben wir an der falschen Stelle gespart, wir hätten schon bei der Restaurierung unseres braven Schifferls neue Schläuche einbauen sollen! Zum Glück hat Jürgen den Anstieg der Motortemperatur früh bemerkt, ein Folgeschaden wegen Überhitzung ist uns erspart geblieben.

Der Schaden ist rasch behoben, mit frischem Kühlwasser in der Kielkühlung geht's bald weiter, während sich nun Jürgen eine Mütze voll Schlaf holt. Ich bleibe im Steuerhaus und steuere LA BELLE EPOQUE von Hand. Schon seit den Abendstunden begleiten uns drei Eissturmvögel, fliegen vor uns her und warten im Wasser, bis wir endlich nach kommen. Doch wollen sie uns weder Sturm noch Starkwind voraussagen, das Wetter bleibt mild und zurückhaltend.

Leichter Nebel zieht auf und verschwindet wieder. Irgendwann ragen die dunklen Felsen der Halbinsel Statlant in den diesigen Himmel.

Selbst die großen Seefahrer Norwegens, die Wikinger und Nordmannen wussten, wie gefährlich diese schwarzen Felsen sind. Um diese unwirtliche Küste zu meiden, habe sie keine Mühen gescheut: Sie haben ihre Boote über eine 200 Meter hohe Landbrücke zwischen Festland und der Halbinsel Statlant gezogen, anstelle die Fahrt ums Kap zu wagen.

Leichter Wind kommt auf. Im farblosen Zwielflicht des Morgens ziehe ich die Genua wieder hoch, trimme die Segel und stelle den Diesel ab. Doch der Wind ist launisch und für heute werden wir noch einige Male den Motor starten müssen, bis wir endlich den Weg in den Rovdefjord nördlich von Statlandet geschafft haben und den Anker hinter einer hübschen, kleinen Insel mit einem einzelnen Bauernhof und etlichen Schafen fällt.

Dunkle Regenwolken hängen über uns und geben den steilen Felsen der Fjorde ein bedrohliches Aussehen. Die Tiefdruckgebiete ziehen über uns hinweg und machen alle Planung schwer. Aber so ist es eben. Wir sind in den hohen Breiten und irgendwann mussten ja auch mal kalte Tage und schlechtes Wetter kommen! Zum Glück heißt Schlechtwetter hier nicht, dass die Tage grau in grau sind und es den ganzen lieben langen Tag regnet. Weit daneben. Regenfronten ziehen durch und der Himmel bietet ein ewiges Schauspiel am Kampf zwischen Wolkenfelder und blauen Flecken, denn die Sonne schiebt immer wieder die Wolken voneinander und beleuchtet das graue Wasser und das dunkle Land mit ihren freundlichen Strahlen.

Die Tage sind gefüllt mit Abwechslung und dauern mittlerweile lange. Sehr lange. Noch geht die Sonne unter, doch ihr Licht macht der Nacht kaum Platz, nur noch Dämmerung legt sich übers Land.

Jeden Morgen zeigt sich die Sonne eine viertel Stunde früher als am Vortag. Und bald schon ist an Bord alles durcheinander! Wir legen ab, wenn auch immer wir Lust dazu haben. Es ist ja ohnehin jederzeit hell genug, selbst wenn wir um Mitternacht den nächsten Ankerplatz erreichen. Gehen wir zum Einkauf, versäumen wir praktisch immer die Öffnungszeiten der Supermärkte, denn die Norweger leben ihren Rhythmus nach der Uhr. Wir stehen früh morgens auf - das Licht lässt uns glauben, dass wir schon den ganzen Vormittag verschlafen haben. An einem Tag lassen sich Erlebnisse für drei Tage erleben und selbst wenn die Glieder am Abend schwer werden, treibt uns das helle Abendlicht nicht ins Bett.

Nicht vorstellbar, wie man an einem Tag die Erlebnisse für drei Tage machen kann? Das geht so:

Nach einem ausgedehnten Frühstück steht Jürgen am Bug und arbeitet an der Ankerwinde, während ich noch einen Blick auf die Karte werfe. Ålesund wollen wir anlaufen. Vor uns liegt ein schöner Segelschlag von sechs bis sieben Stunden.

Vor dem schwachen Wind erreichen wir am Nachmittag endlich die Bucht südlich der Stadt und suchen uns einen Ankerplatz, wie immer wollen wir uns das Geld für den Stadthafen sparen. Wir essen nur eine Kleinigkeit, dann ist es früher Abend. Die Sonne steht noch hoch, wir beschließen, heute noch mit dem Dingi in die Innenstadt zu fahren. Während wir mit dem Dingi einen Landeplatz im Stadthafen suchen, kommt eine deutsche Yacht rein.

Es wäre doch schön, wieder einmal Segler kennen zu lernen. Gesagt getan - und nach einem Bummel durch die Stadt und einen kurzen Stop im Café, sitzen wir in gemütlicher Runde im Salon der Segelyacht PÜTTING aus Kiel. Jutta und Helmut sind auf ihrem fünften Norwegen-Törn und wir lauschen gespannt ihren Erfahrungen und Tipps. Da kommt ein rotes Segelboot längsseits. Kurz darauf sitzt auch Jens bei der fröhlichen Runde auf der PÜTTING.

Eigentlich will Jens auch das Hafengeld sparen. Er wird aufmerksam, als er von unserem Ankerplatz außerhalb der Stadt hört. Den Platz können wir ihm gerne zeigen: Wir knoten unser Dingi am Heck seiner PUK fest und segeln in rauscher Fahrt auf dem handlichen Schifferl aus der Stadt.

Der nächtliche Segeltörn im hellen Tageslicht wird lustig und erinnert mich an unsere Zeit an Bord IRISH MIST, dem 10 Meter Segelboot, das uns über Jahre ein Zuhause war. Welch einen Unterschied die paar Meter und die vielen Tonnen machen! Ausgehungert erreichen wir LA BELLE EPOQUE und Jens macht sein rotes Stahlschifferl längsseits fest.

Zuhause an Bord beginne ich, die Kochtöpfe zu schwingen, während Jürgen den Dieselofen startet. Wir verbringen eine gemütliche Nacht: essen, tratschen, trinken ein Bier und erzählen von unseren Segelbegegnungen. Langsam ist es Dumper geworden. Es fühlt sich an, als ob es neun oder zehn Uhr abends ist. Bis Jens plötzlich meint, ob es denn schon wieder heller wird. Kann das denn sein? Tatsache. Die Uhr zeigt schon halb vier Uhr morgens und in einer halben Stunde geht die Sonne auf!

Wo sonst kann man an einen Tag Fahrtensegeln, Stadtbesuchen, Freunde kennenlernen, Spaßsegeln auf einem anderen Boot, in der Gesellschaft essen und Stunden mit neuen Freunden verbringen!

Wir wollen weiter. Die wirklich weiße Nacht sehen - und später auch den schwarzen Tag! Und so ziehen wir gespannt in den Norden, durchqueren ein berüchtigtes Seegebiet nach dem anderen, lauschen aufmerksam dem Wetterbericht und nutzen jeden Hauch an Südwind, der uns langsam die Küste hochschiebt.

Wir segeln durch die verworrenen Fahrwasser zwischen den unzähligen Inseln, kreuzen Hurtigschiffe auf ihrer Reise und ankern in den ruhigen Buchten der kahlen Schären Norwegens. Wir grüßen die hübsche Insel Leka von unseren Freunden aus Deutschland und amüsieren uns über die alten Sagen zum Torghatten, dem Berg, mit dem wundersamen Loch in seiner Mitte.

Wir erhaschen keinen Blick von den - in Nebelschwaden gehüllten - „Sieben Schwestern“ und lernen auf der Insel Vega norwegische Gastfreundschaft kennen. Hier lebt Britt, die uns in ihr Haus einlädt, ihre Insel zeigt und für uns das - um diese Jahreszeit noch geschlossene - Museum öffnet. Britt, die uns die Menschen der Insel vorstellt und ihren Bruder dazu bringt, uns eine Sammlung alter Fischereimotoren zu zeigen. Er muss sogar einige davon zur Präsentation starten. Abends lässt uns Britt ihre Waschmaschine nützen. Über unsere Gegeneinladung zum Apfelstrudel an Bord freut sie sich riesig.

Und wir ziehen weiter. Immer weiter Richtung Norden!



„Es war um die Mittagszeit, da wir über die Bordwand gelehnt, in den flüchtigen Nebel starteten, durch welche dann und wann das Sonnenlicht brach, als eine vorüberziehende Dunstwand plötzlich raue Felszüge fern in Nordwesten enthüllte, die sich binnen wenigen Minuten zu dem Anblick eines strahlenden Alpenlandes entwickelten!“ Während die Aufzeichnungen von Julius Payer aus dem Munde des Erzählers Ransmayrs schreckliche und doch so faszinierende Bilder im Kopf entstehen lassen und eine Kälte heraufbeschwören, wie man sie selbst noch nie erlebt hat, staunen wir mit offenen Mündern über die Bilder um uns, die unerschöpflich aus Nebel und tiefen Regenwolken auftauchen.

Wir staunen über die leuchtenden Regenbögen, die beinahe greifbar über das karge und harte Land streicheln. Über die weißen Schneekappen, die über den dunklen Felshängen thronen. LA BELLE EPOQUE schüttelt unermüdlich eine Böe nach der anderen in ihrem Kielwasser ab, während sie geduldig unseren Anweisungen folgt, immer weiter in den Norden zu ziehen.

In welchem herbes und wildes Land haben uns hier unsere Sehnsüchte geführt? Bleiern - jeder fröhlichen Farbe beraubt - breitet sich die See aus, schwarze Felsen

recken sich aus ihr. Der Wind treibt munter weiße Schaumkronen übers Wasser. Obwohl es bereits später Abend ist, steht die Sonne noch hoch am Horizont, auch wenn ihre Strahlen nur selten, und nur für kurze Dauer, einen Weg durch die alles umhüllende Wolkendecke und den grauen Nebelschwaden finden. Wann immer sie es schaffen, ändert sich die Welt um uns. Dann können wir die Augen kaum noch abwenden vom tiefen Grün der Mischwälder an den Uferböschungen. Können uns nicht sattsehen an den herrlich schroffen und in allen Schattierungen und Farben glänzenden Felswänden.

Unter Fock alleine zieht LA BELLE EPOQUE durchs Wasser. Gespannt warten wir auf den Augenblick, in dem wir eine für uns einzigartige Linie überqueren. Ganz nahe steuern wir an die kleine Insel Vikingen heran. Ganz nahe, um ja nichts zu übersehen, um den Augenblick seine Feierlichkeit zu geben. Eingepackt in dicke Overalls, darunter lange Unterhosen und warme Shirts, die Fotokamera das Fernglas bereit und zwei Bier zum Anstoßen in der Ecke liegen, sitzen wir im Steuerhaus. Das GPS und die elektronischen Seekarten flimmern.

Beinahe als hätten wir es bestellt, öffnen die Wolken einen kleinen und flüchtigen Spalt. Erhaben lassen die Sonnenstrahlen das stählerne Monument auf der kleinen Insel glänzen: Eine leicht geneigte, aus Edelstahl gefertigte, Weltkugel. Sie steht auf einem Sockel und ist mit Stahlseilen in alle Richtungen abgespannt, um den furiosen Winden dieser Gegend zu trotzen. Sie ist Polarkreis-Barke!

Freilich, ganz im Geschmack der Norweger steht dieses Denkmal nicht genau auf dem Platz, den sie ehrt. So wie das Nordkap-Monument etwas südlich vom wahren, geografischen Nordkap steht, so steht auch die Polarkreis-Barke südlich des nördlichen Polarkreises! Egal! Wir genießen den Anblick, Jürgen zückt die Kamera und bald starren wir aufs GPS!

...66°32.98N....66°32.99N...66°33.00N... YUHU! Bussi! Prost! Auf den Arktischen Ozean! Wir haben den nördlichen Polarkreis im Kielwasser! Wir sind zuhause in Österreich aufgebrochen, am Fluss zehn Kilometer von unserem Haus. Wir haben die gesamte Strecke durch Europa, über lebendige Flüsse, entlang schöner Küsten und durch berühmte Seegebiete auf eigenem Kiel geschafft. Keinen einzigen Meter haben wir ein anderes Gefährt als unser eigenes, tüchtiges Schifferl genommen, keine einzige Seemeile ausgelassen. Uns ist feierlich zumute.

Verwundert passieren wir eine zweite Polarkreis-Barke. Auch nördlich des Polarkreises, auf Telnes, ehren die Norweger ihre frostige Breite. Der Wind dreht sich um uns. Peitscht LA BELLE vor sich her, zwingt sie, ihren Weg zu ändern und lässt plötzlich die Fock back stehen. Fällt von oben herab und kommt schon wieder von hinten angeprescht. Noch wilder, noch eigenwilliger, noch unbändiger als alle

bisherigen Küstenstreifen Norwegens empfängt uns der Melfjorden und später der Nordfjorden.



Ist der Polarkreis wirklich eine fühlbare Grenze des Nordens? Scheint es nur so, oder ist es plötzlich ein bisschen kälter geworden? Oder ist es doch nur der Rausch des Übermuts? Kann es sein, dass es hier noch herber, noch unwirtlicher und doch noch viel schöner ist? Oder haben wir nur unsere Sinne geschärft und unsere Augen weiter geöffnet?

Fallwinde jagen über Hanvikhaugen und die letzten Seemeilen zwingt der Dieselmotor die Yacht in den Fjord. Der Anker rauscht aus, der Motor verstummt, die Böe verfliegt. Stille.

Stille? Nein, eher anmutiges Getöse. Rund um uns speisen kleine Wasserfälle die Bucht mit dem frischen Wasser der Schneeschmelze. Herrlich grüne Wiesen säumen die Ufer. Dahinter breitet sich dichtes Gestrüpp aus Birken und Unterholz. Nur leicht verschreckt beäugen uns ein paar Rentiere vom Strand aus.

Großartig. Deshalb sind wir nach Norwegen gesegelt! Handvika, kein Maler hätte ein schöneres Bild des Nordens auf eine Leinwand zaubern können. Kein Haus, kein anderes Boot, keine menschliche Seele weit und breit. Nur das halb versunkene Wrack eines hölzernen Fischkutters zeugt von menschlichem Dasein. Wir sitzen im

Cockpit, kommen zur Ruhe und beobachten unser Schifferl. Der schwere Anker, 60 Meter Kette und weitere 30 Meter Trosse sollten genügen, LA BELLE EPOQUE auch in diesen, kurzen und plötzlich über uns herfallenden Böen sicher in der Mitte der Bucht zu halten. Es wird einige Tage dauern, bis wir den Anker wieder lichten. Es wird noch einige Zeit verstreichen, bis wir diese Schönheit in uns aufgenommen haben. Bis wir alles entdeckt und in unserem Gedächtnis gespeichert haben. Wir haben Zeit. Wir haben unser Schiff, ausgerüstet mit allem, was wir zum Leben brauchen. Und wir haben uns.

Tage später schiebt uns Mr. Perkins weiter in den Fjord. Weißer Hochnebel schiebt sich über die Bergspitzen voraus, fließt wie Wasser die Hänge herunter und versteckt die weiß glitzernden Gletscherzungen unter seinem Schleier. Es ist kalt geworden und ich kann meinen Atem sehen. Dennoch ist die Stimmung atemberaubend.

Der Nebel kriecht die dunklen Felsen herunter und verschluckt eine kleine Rentierherde, die über die Uferböschung trabt. Wir werden heute keinen weiteren Blick auf den Gletscher erhaschen und so drehen wir den Bug wieder Richtung Arktischen Ozean, doch wir bleiben im geschützten Gewässer der „Innland-Route“.

Unter vollen Segeln ziehen wir an einer Fischfarm vorbei und arbeiten uns langsam gegen den leichten, südziehenden Ebbstrom. Wir durchkreuzen einen wahren Irrgarten aus Inseln, wo es Ankerplätze satt gibt. Etliche Möwen suchen die Untiefen auf kleine Fische ab. Untiefen, auf denen alte und neue Fischtrawler ihre Bojen setzten und ihre langen Leinen in die Tiefe schicken. Und wo das Wasser so klar ist, dass sie den Köder an ihren Haken lange nachsehen können, bis sie endlich in der Tiefe verschwinden. Wo sich kleine, offene Boote mit einsamen Anglern im leichten Seegang wiegen, während die Angelrute geduldig auf und ab getippt wird und wo auf der einen oder anderen Insel eine rote „Hut“, ein norwegisches, hölzernes Ferienhaus leuchtet.

LA BELLE EPOQUEs Kurs führt uns in den nächsten Fjord, den Holandfjord. Erneut segeln wir zwischen steilen Felswänden. Leichter Südwestwind folgt dem Fjord, füllt die weit aufgemachten Segel und schiebt LA BELLE EPOQUE tief in den Fjord. Wir erreichen den Fuß des traumhaft schönen Svatiseengletschers.

Noch liegt der Steg der Kreuzfahrer verlassen, wir machen fest und staunen über die Aussicht. Die warm leuchtende Nachtsonne hat endgültig über die Wolken gesiegt. Der glatte Fjord spiegelt ihr rosa Farbenspiel. Der Wind hat abgenommen, still und unbewegt liegt die Bucht vor dem weiß und blau glänzenden Gletscher.

Ein Bauernhaus steht vor dem Birkenwald am Nordost-Ufer. Wieder dehnen sich die Schafweiden bis zur Küste. An den Pfählen des Schwimmstegs hängen dicke Trauben an Miesmuscheln und das klare Wasser des Fjords gibt den Blick frei auf die unzähligen Seesterne und Seeigeln am sandigen Grund. Wir verwöhnen uns mit

einem Mitternachts-Snack aus gebratenen Muscheln, sitzen noch lange Stunden beim Tee im Steuerhaus.



Mittlerweile haben wir den ersten Juni, bunte Sommerblumen blühen entlang des Wegrandes und wilde Rhabarber steht in voller Höhe. Wir wandern drei Kilometer durchs Tal, um die Gletscherzunge zu erreichen. Kaum zu glauben, dass es noch nicht allzu lange her sein soll, als die Gletscherzunge bis ins Fjordwasser reichte. Der Gletscher hat dieses Tal geformt. Das Geröll vor sich her schob, das nun dieses fruchtbare Land auf sich beheimatet. Wir erfahren, dass sich der Gletscher die letzten Jahre weiter zurückgezogen hat.

Entlang dem Gletschersee wandern wir über die glatt geschliffenen Felsen, die das weichende Eis zurückgelassen hat. Noch nicht einmal Flechten haben sich hier angesiedelt, die runden Steine leuchten noch im warmen Braun, zeigen die genauen Ausmaße der Gletscherzunge vor wenigen Jahren und verlangen einiges an Kletterei, um sie zu bezwingen. Endlich erreichen wir das Eis, nehmen es genauer in Augenschein und setzen uns an seine Kante, um dem Schmelzwasser auf seinem Weg zum Gletschersee nach zu sehen. Am Ufer des Sees leuchtet das rote Tourismus Blockhaus, doch wir haben das Tal und den Gletscher für uns alleine. Noch sind wir die einzigen Touristen, noch ist nicht Saison und die Läden des Hauses sind

verschlossen. Das Wetter ist herrlich und wir lassen den Blick übers Tal streifen, sehen LA BELLE EPOQUE friedlich im Fjord warten und beobachten den einsamen Fischer, der draußen seiner Arbeit nachgeht.

Wenn das Wetter so bleibt, werden wir morgen weiter ziehen. Vor uns liegt das berühmte Seegebiet der Lofoten: Ein Seegebiet, wo das Land rau und lieblich zugleich ist, wo Inseln zu Berge werden und Berge zu Inseln. Wo die Natur den Ton angibt und wo Seeadler über altertümlichen Fischerdörfern ihrer Kreise ziehen.

Morgen wollen wir Bodø erreichen, das Tor zur einzigartigen Inselkette im Arktischen Ozean.

## Das Gold der Lofoten



2. Juni 2011, 11:30 Uhr

SW 5 bis 7 Beaufort, Schauerböen mit diesiger Sicht, stellenweise dünner Nebel; Luftdruck 1015,8 HPa, steigend; Wettervorhersage für die nächsten 72 Stunden: SW 6 Beaufort, am Abend abnehmend, Regen und schlechte Sicht, Wind über Nacht konstant auf 7 bis 8 Beaufort zunehmend, weiterhin aus südlichen Richtungen, während der Nacht noch Regenschauer, später aufreißend, jedoch stellenweise Nebel.

Die Fock alleine zieht uns Richtung Bodø, nachdem wir unter Motor den Fjord verlassen haben. Wieder war der Südwestwind dem Fjord gefolgt und machte ein Aufkreuzen unmöglich. Doch nun fallen die Böen von achtern ein, wir kommen gut voran. Die Sicht ist diesig, aber ausreichend und so haben wir erneut die innere Route gewählt. Wir schlängeln uns durch die Engstellen zwischen den Inseln. Sind froh, über die guten Seekarten und die gut markierten Fahrwasser. Wir haben uns längst an die rostigen Stöcke gewöhnt, die hier gefährliche Felsen markieren. Wird die Sicht schlechter, hilft das Radar mit, die Orientierung zu behalten.

Wir wollen die kommenden Tage nicht im Hafen von Bodø festgenagelt sein, wer weiß, wie lange der angesagte Starkwind blasen wird. Nein, es ist besser, einen gut geschützten Ankerplatz zu finden. Bodø kann warten, Stadtbesuch bei Schlechtwetter ist ohnehin erbärmlich. Wir markieren mögliche Ankerplätze in der elektronischen Seekarte. Mal sehen, vielleicht können wir ja direkt vor Bodø, in der Außenbucht von Store Hjørtøya ankern. Die Seekarten zeigen die Bucht flach auslaufend und gut geschützt gegen Südwest-Winde. Wir müssen uns nur weit genug in die kleine Bucht vorwagen.

Gegen elf Uhr nachts erreichen wir die Bucht. Immer noch steht die Sonne am Horizont, mittlerweile taucht sie nicht mehr unter und gibt uns die Freiheit, auch in der weißen Nacht jederzeit in fremde Buchten einlaufen zu können. Türkis leuchtet das Wasser in der Bucht, doch wir müssen uns weit bis zum sandigen Ufer vorwagen, um einigermaßen ruhiges Wasser zu finden.

In der Dünung sind die Untiefen – mit Tang bewachsene Felsen – gut auszumachen. Wir können uns in die Bucht vortasten, bis das Echolot nur noch einen Meter Wasser unter dem Kiel misst. Wir haben Ebbe, das Wasser wird steigen. Die Kette rauscht aus, ich lege den Rückwärtsgang ein und Jürgen wartet am Bug, um zu sehen, wann die Kette steif kommt. Doch der gewohnte Ruck will nicht durchs Boot gehen.

Vorsichtig gebe ich etwas mehr Gas, beobachte, wie LA BELLE EPOQUE bereitwillig auf die Schraube reagiert und immer weiter in Richtung Felsen zieht. Der Sand ist nicht gut genug, wir ziehen den Anker wie eine Pflugschar hinter uns her.

Nein, für die angesagten Tage voll Starkwind können wir unmöglich hierbleiben. Am Bug gibt Jürgen Handzeichen, ich soll den Vorwärtsgang einlegen. Er lichtet den Anker. Erneut setzen wir die Fock und ich drehe den Bug in den Norden.

„Vergiss Bodø, wir kommen schon noch zurück! Schau dir lieber die schön geschützte Ankerbucht an der Nordseite von Landegode an... Genau, Kjelbotn meine ich. Dort werden wir von allen Richtungen Schutz finden und das Wasser soll um die 14 Meter tief sein. Da wird der Anker schon halten!“ Jürgen betrachtet die Seekarte, stimmt meinem Vorschlag zu. Doch das Küstenhandbuch beschreibt mögliche Fallwinde in der schönen Bucht. Zur Sicherheit werden wir beide Anker setzen.

Drei Tage bleiben wir in Landegode gefangen. Wilde Fallböen peitschen über LA BELLE, lassen sie wild an ihren Ankern zerren. Der Sturm schlägt das Wasser in weißen Gischtwolken meterhoch auf, und drückt das Boot immer wieder bis zwanzig Grad Lage. Wir segeln vor unseren Ankern, doch der Ankergrund in dem sechzehn Meter tiefen Wasser ist unschlagbar, wir liegen sicher. Wir bleiben wachsam, überprüfen immer wieder, dass nicht die Ankertrossen an Deck oder am Wasserstag scheuern. An Bord bullert der Diesellofen. Wir lesen Bücher und sehen uns einen Film am Laptop an. Wir können LA BELLE EPOQUE unmöglich alleine lassen, verbringen Tage an Bord und können nur vermuten, wie schön dieses Landegode, diese kleine Insel zwischen Lofoten und Ofoten ist.

Immer noch bläst der Wind mit 6 Beaufort aus Südwest. Es wird Zeit für uns, Landegode zu verlassen und die Inselgruppe der Lofoten zu erkunden. Der Himmel hat aufgerissen und schnell ziehen die weißen Wolken über uns hinweg. Nach einem kurzen Tankstop in Kjerfjord segeln wir bei abnehmendem Wind quer über den Vestfjorden, nachdem wir die vielen Schären der Folla hinter uns gelassen haben. Der Vestfjorden, der durch die Lofoten vom Arktischen Ozean getrennt ist, wird bis heute als das dorschreichste Gewässer der Welt bezeichnet. Schon zu Zeiten der Wikinger hat Dorsch und der berühmte norwegische Stockfisch eine bedeutende Rolle als Handelsware gespielt.

Es ist Frühsommer, eine Saison, in der Dorsch und Fischerei nur eine untergeordnete Rolle spielen. Hochbetrieb herrscht hier im Februar. Dann sind die schmucken, kleinen Häfen der Lofoten mit gelben und roten Fischereibooten gefüllt.

Norwegischer Fischfang ist an Quoten gebunden: Genaue Regulierungen versuchen, den zurückgehenden Dorsch-Bestand zu erhalten und Jungdorsch eine Chance zu geben. Anstelle jetzt zu fischen, ist es bedeuten wirtschaftlicher für die hiesigen Fischer, zur Hauptsaison ihre Leinen auszubringen. Nur so können sie die steigenden Diesel- und Wartungskosten für ihre Kutter unter Kontrolle behalten. Und so werden sie auch für ihre harte Arbeit während der kältesten Zeit im Jahr belohnt: Beißt genügend Dorsch und werden die Quoten über den Winter erfüllt, kann der Sommer im langen und wohl verdienten Urlaub genossen werden!

Heute sehen wir keine Fischkutter durchs Wasser des Vestfjorden pflügen. Nur ein weißes Dreieck ist in der Ferne auszumachen. Wir sind nicht die einzige Segelyacht, die ihren Weg zu den Lofoten bestreitet. Angespannt spähe ich durch das Fernglas. Ein roter Rumpf. Eindeutig. Das wird doch nicht die PUK sein, oder? Auch Jens hat unsre Segel ausgemacht und schon ertönt ein Funkspruch.

„Ich geh nach Svolvær. Dort gibt's einen Gästesteg und meine Eltern werden morgen für eine Woche kommen. Die Grib-Daten haben für die nächsten Tage leichte Nordostwinde voraus gesagt. Und der Wetterbericht spricht von strahlendem Sonnenschein. Das wird 'ne tolle Woche, wir werden gemeinsam entlang der Inseln bis Reine segeln.“

„Super, vielleicht treffen wir uns. Ich kann nicht versprechen, ob wir es heute noch bis Svolvær schaffen. Immerhin stirbt gerade der Wind. Claudia und ich hatten eher an Skrova gedacht. Das liegt näher und eigentlich wollen wir die kleine Insel der Fischer nicht auslassen. Aber mal sehen. Wir treffen uns schon noch.“

Dieses Mal treffen wir Jens nicht. Der Wind nimmt immer weiter ab, gemächlich dümpelt LA BELLE EPOQUE mit drei Knoten Fahrt dahin. Verflix, wir haben uns beim Tankstopp zu viel Zeit gelassen. Anstelle durchs Dorf zu bummeln hätten wir lieber den frischen Wind nützen sollen. Jetzt stirbt der Wind komplett.

Aber wir haben keinen Stress. Immerhin hat die Mitternachtssonne die letzten Wolkenfelder vertrieben und wir schleichen durch die sonnige Nacht. Erst die verzwickte Hafeneinfahrt fahren wir mit Hilfe des eisernen Segels. Es geht durch einen engen Kanal zwischen Untiefen und die auslaufende Strömung hat bereits eingesetzt.



Das Dorf liegt ruhig und verschlafen in der rundum geschützten Bucht. Die Hafeneinfahrt ist zu klein zum Ankern und so machen wir um fünf Uhr morgens an einer Mole fest. Die Seekarten stimmen hier vermutlich schon eine Zeit lang nicht mehr: Der Hafen scheint schon vor einiger Zeit ausgebaggert und vergrößert worden zu sein. Auch zeigt die elektronische Seekarte unseren geloggtten Kurs quer über einige Inseln. Wir nehmen uns vor, uns hier in den Lofoten nicht zu hundert Prozent auf die Seekarten zu verlassen. Sollte Nebel aufkommen, werden wir besonders vorsichtig navigieren müssen.

Müde fallen wir in die Kojen und schlafen sofort ein. Die helle Nacht bereitet uns mittlerweile keine Schlafstörungen mehr. Drei Stunden später bin ich hellwach. Meine Ruhelosigkeit überrascht mich, eine seltsame Vorahnung erfüllt mich. Etwas stimmt nicht.

Ich liege einige Minuten wach im Bett und grüble, was denn los sein könnte. Wir liegen an einer Mole. Es ist friedlich und ruhig draußen, weder Wind noch Menschen sind zu hören. Dennoch. Ich kann kein Auge mehr zudrücken.

Ich schlüpfte in die Jeans und tapse an Deck. Und tatsächlich. Das Wasser ist mittlerweile an die zwei Meter gefallen und die Sonnenstrahlen leuchten bis zum Grund: LA BELLE EPOQUE schwebt direkt über einen Schutthaufen, der aus der alten Steinmole hinter der Holzmole herausgebrochen war.

Wäre ich zehn oder zwanzig Minuten länger in der Kojе geblieben, wäre LA BELLE EPOQUE aufgelaufen und mit weiter fallendem Wasser seitlich über die Steine abgerutscht. Dabei hätten wir vermutlich nicht nur Schaden am Kiel genommen, sondern auch am Rigg, das sich mit jedem weiteren Abrutschen unsanft gegen den Steg gedrückt hätte.

Wir konnten den Schutthaufen nicht bemerken, denn das Echolot erkennt nur das tiefere Wasser vor dem Schutthaufen. Verwundert aber dankbar, aufgewacht zu sein, wecke ich auch Jürgen. Gemeinsam verholen wir LA BELLE auf die freie Mole vor dem Schutt, messen mit dem Handlot die Wassertiefe rund ums Schifferl und verkriechen uns irgendwann wieder in die Kojе, um den sonnigen Vormittag endgültig zu verschlafen.

Nicht nur mit ihrem großen Fischreichtum, den hübschen Fischkuttern und historischen Dörfern betören uns die Lofoten, die schöne Inselkette hat einiges zu bieten. Langsam segeln wir entlang ihrer Ostküste zurück in den Süden. Der gemeldete konstante Nordost-Wind bleibt aus, an seiner Stelle bläst ein wechselhafter Nordwest- bis Nordwind. Diese Windrichtung mahnt zur Vorsicht, denn sie bringt wechselhafte Bedingungen: Entlang der hohen Berginseln der Lofoten treiben wir in der Flaute, um schon von Weitem das Tosen der Gischt und das Heulen der Böen zu hören, die zwischen den Inseln stehen.

Die Anordnung der Sunde in Nord-Süd-Richtung zwischen den Inseln bündelt den Wind, Flurwinde jagen zwischen den steilen Felsufern.

So wechselhaft wie die Segeltörns werden auch die Ankerplätze entlang der Lofoten: kreischende Fallwinde an einem Ankerplatz, herrliche Windstille am nächsten. Der Sommer zieht nun endlich auch im Norden ein, über Tage haben wir „T-Shirt Wetter“!

Wir tauchen um einen halb versunkenen, hölzernen Fischkutter - natürlich im Neoprenanzug, das Wasser bleibt trotz Sonnenschein schauerlich kalt. In einer winzigen Bucht sammeln wir Miesmuscheln und tauchen mitten im Fischreichtum. Wir wandern über steile Bergrücken und durch liebliche, rote Fischerdörfer. Wir verbringen Stunden auf verlassenem, weißen Sandstränden, lassen uns in der Sonne

treiben und fangen unser Mittagessen von nun an selbst: Endlich haben wir das Gold der Lofoten gefunden - die Bordküche wird auf Dorsch umgestellt!

Reine empfängt uns mit Sturmböen, doch das Schlechtwetter verschwindet, so schnell es gekommen war. Unser südlichster Ankerplatz auf den Lofoten wird das hübsche Dorf von Moskenes, wo selbst im Sommer Dorsche auf hölzernen Gestellen trocknen und der Gestank von Stockfisch durch die Bucht zieht. Wir flüchten von Bord, wandern über das Dorf zum Leuchtturm und bestaunen die Aussicht über den gefürchteten Moskenstraumen.

Diesem Seegebiet südlich der letzten großen Lofoteninsel, Moskenesøy, eilt sein schlechter Ruf voraus. Hier an dieser Engstelle zwingt sich der Arktische Ozean zwischen den äußeren, kleinen Inseln und Moskenesøy mit einer Gewalt durch, die den Seeleuten zum Albtraum und den Poeten und Künstlern zur Muse wird. Hier war es, wo Jules Vernes NAUTILUS von Riesenkraken angegriffen worden war und für immer vor den Augen der Öffentlichkeit verschwand. Hier entstand Edgar Allen Poe Malstrom, wo riesige Wasserwirbel hunderte Schiffe in die Tiefe gezogen und den einzigen Überlebenden für immer die Jugend und den Mut gestohlen hatte.

Wie Poe begnügen wir uns mit dem Anblick von oben und wissen, dass LA BELLE EPOQUE sicher vor Anker liegt und dem gefährlichen Wasser nie näher steuern wird.

Washed by the Arctic Ocean  
And warmed by the pirates potion,  
We stormed thru the howling winds  
But to anchor in shark filled bays.  
From mussels with pearls,  
To trolls eating girls,  
We conquered this Viking Land  
To get this map in our hand.  
While the sun never slept  
Our sails filled with favorable winds  
But as we head further North  
We had to let go of this valuable map  
To show you the way

## To the "Gold of the Lofoten"

(Gewaschen vom Arktischen Ozean und gewärmt vom Rum der Piraten, stürmten wir durch schreiende Winde und ankerten in Buchten voll Haien. Von Muscheln reich an Perlen, bis mädchenfressenden Trollen, wir eroberten dieses Land der Wikinger um diese Karte in unsere Hände zu bekommen. Und während die Sonne nie schlief und guter Wind unsere Segel füllte, mussten wir weiter in den Norden ziehen. So lassen wir diese wertvolle Karte zurück, um dir den Weg zum „Gold der Lofoten“ zu zeigen!)

...kunstvoll verzieren wir die frisch gezeichnete Schatzkarte, während die leergetrunkene Aquavit Flasche über dem Ofen trocknet. Noch einmal haben wir eine Runde entlang der Lofoten gedreht, haben die Inselkette unserer Familie gezeigt und sind gemeinsam durch die ebenso schönen Vesterålen gesegelt, wo wir drei Glatthaie beobachten konnten und einer Schule Delfine begegneten.

Nun, kurz vor Hermann und Fionas Abschied, versiegeln wir die Schatzkarte in der Aquavitflasche und senden die Flaschenpost auf ihre Reise. Dann drehen wir den Bug weiter in den Norden. Wenn auch für viele Segler die Lofoten das nördlichste Ziel ihrer Norwegenreise ist, wir wollen noch ein ganzes Stück weiter.

Nach Wochen des Sommers, des Segeln durch traumhafte Reviere und entlang entlegener Inseln erreichen wir Ende Juni Tromsø.

Tromsø, das "Tor zur Arktis", das "Paris des Nordens". Zugegeben, die kleine Stadt im hohen Norden kann nicht mit dem Flair der französischen „Stadt der Liebe“ mithalten. Der selbstgewählte Kosenamen wirkt etwas aufgesetzt. Trotzdem ist es ein tolles Erlebnis, diese Stadt hautnah zu erleben. Denn bis Tromsø sind schon lange Zeit meine Gedanken geflogen, immer wieder mal legte mein Finger bei der Wanderung über die Weltkarte eine kurze Pause auf der kleinen Insel im Norden ein. Lange schon klang der fremdländische Name vertraut in meinen Ohren.

Aus der anfänglich vagen Vorstellung, auf eigenem Kiel und aus eigener Kraft bis in diese Stadt hoch über den Polarkreis zu reisen, ist nach und nach Realität geworden.

Warum von Tromsø träumen? Warum nicht von Hammerfest, dem Nordkap oder Kirkenes? Jahre sind vergangen, seit uns auf unserem kleinen Bauernhof in Österreich eine Jugendgruppe aus Tromsø besuchen kam. Jugendliche, die eine delikate Freude daran hatten, die reifen Kirschen von den Bäumen in den Mund zu pflücken. Kids, die von Mitternachtssonne und kargen Landschaften erzählten. Und, die nichts Ungewöhnliches daran sahen, dass ein Bootsrumpf hinterm Bauernhaus an Land lag. Jugendliche, die den Wunsch in mir weckten, einmal ihre Inselstadt aus Holzhäusern, mit ihrem Polarmuseum und ihrem kargen Land zu besuchen.

Und nun ist dieses Tromsø ein Anlaufhafen für uns geworden, zu dem wir wiederholt zurückkommen und der uns nach nur kurzer Zeit schon vertraut erscheint. Der erste

Eindruck ist nüchtern, dennoch machen wir nach einer kurzen Segelwoche zu den äußeren Inseln erneut im Hafen fest. Die Stadt ist die perfekte Abwechslung zur nordnorwegischen Einsamkeit: Touristen schlendern über die Einkaufsstraße, am Gästesteg tummeln sich in- und ausländische Yachten. In Decken eingewickelt genießen Nordnorweger ihre Gastgärten und Jugendliche fordert mit Plakaten vorbeifahrende Autos zum Hupen auf. Zu welchem Zweck? Das geht im fröhlichen Treiben unter.

Wir selbst füllen das Boot mit frischen Lebensmitteln und nutzen das Internet in der Bibliothek, putzen LA BELLE EPOQUE durch und freuen uns, nun auch meinen „kleinen“ Bruder und seine Freundin hier zum Urlaub an Bord zu treffen.

Gemeinsam segeln wir eine kleine Runde zur größten Insel Norwegens: Senja. Dort gehen wir Tauchen und wandern um einen herrlichen Inlandsee. Zu viert segeln wir hinaus in den offenen Arktischen Ozean und angeln täglich nach frischem Dorsch. Die gemeinsame Zeit verfliegt und zurück in Tromsø steigen Andi und Joni bald wieder ins Flugzeug.

Nun heißt es für uns, einiges zu erledigen und vorzubereiten. Die Wäsche will gewaschen, die Mails beantwortet werden. LA BELLE EPOQUE muss geputzt, ihre Wassertanks gefüllt werden. Wir benötigen Proviant sowie ein paar Seekarten. Doch wie so oft stellen sich alle Vorhaben und Pläne als etwas zu eifrig heraus: Am Weg von der Bibliothek zurück zum Hafen läuft mir die fröhlich gestimmte Crew der kleinen GOLDEN WIND über den Weg. Ja, ja, sie kämen gerade von LA BELLE EPOQUE, wo sie entzückt feststellten, einen „Profi für ihren Außenborder“ getroffen zu haben. Der bereitet nämlich ein wenig Sorgen und Jürgen hat versprochen, später noch bei ihnen vorbeizusehen. Ich wundere mich etwas, weshalb Jürgen nicht gleich mit den Beiden mitgegangen ist. Doch egal, ich laufe noch schnell in den nächsten Supermarkt, heute hab ich Lust auf ein Rentierfleisch.

Vorm Hafen entdecke ich den Grund, weshalb Jürgen noch nicht zur GOLDEN WIND ging. PUKs roter Rumpf leuchtet in der Sonne an LA BELLEs Seite. Und als abends unser Freund Herbert aus dem Flugzeug und an Bord steigt, empfangen wir ihn auf einem ungeputzten Boot, wo zwar die Wäsche im Salon zum Trocknen hängt, aber die Tanks leer sind und der Proviant noch gekauft werden muss.

Was kann man sagen: Manchmal vergehen die Tage wie im Flug und Vorsätze und Pläne wollen eben nicht immer eingehalten werden! Anstelle der vielen Arbeiten an Bord hatten wir den Tag in fröhlicher Gesellschaft genossen!

## Über den Tanzboden des Teufels



Die Welt ist erfüllt mit dem Heulen des Windes. Ganz wie es ihm beliebt, pfeift er, singt er, mal schreit er. Doch still, nein, still scheint es hier nie zu sein. Die Ruhe der arktischen Einsamkeit liegt sicherlich nicht in ihrer Stille. Über unseren Köpfen zirpen und tratschen, pfeifen und schreien die vielen Vögel, die ihre Flugkünste in der steifen Brise vorführen.

Eissturmvögel, hübsche Papageientaucher, Eismöwen und lustige kleine schwarzweiße Vögeln, deren Name ich nicht kenne. „Welche Eigenart“, denke ich, „dass diese Insel nicht den Namen Vogelinsel trägt!“ Denn außer Vögel scheint sich hier kein Lebewesen heimisch zu fühlen, auch wenn es hier einige Schneefüchse geben sollte. Ganz abgesehen von der Handvoll Wissenschaftler, die sich auf dem kahlen Fleckchen Land hier oben tummeln.

Unter unseren Stiefeln knirscht der Schotter. Weit und breit machen wir nur Steine, Schotter und unfruchtbaren Staub aus. Einzelnen zarten Blumen und Moose mühen

sich in den unwirtlichen Bedingungen ab. Ich versuche, keine der zarten Pflanzen zu zertreten.

Doch diese Vorsicht hat auf der einsamen Bäreninsel hoch oben in der Barentssee nicht immer geherrscht und wir begutachten staunend die Überreste menschlicher Arbeit. Verfallene Holzhäuser, rostige Lokomotiven und alte Schienen; überall Eisenschrott: Siebanlagen, Stahlseiltrommeln, Überreste von Schwedenöfen. Der Boden von Tunheim ist schwarz – schwarz vor Kohle, schwarz vor Rost. Die Überreste mühseliger Arbeit, welche doch nur Steinkohle in schlechter Qualität ans Tageslicht befördert hatte.

Bereits wenige Jahre nach der Öffnung des Tagebaus auf der Bäreninsel war damit auch schon wieder Schluss: 1925 wurden sämtliche Grubeneingänge zugeschaufelt. Die Qualität der Steinkohle war zu schlecht und der Profit gering. Lediglich für den Walfang, für den Walrossfang und zum Robbenschlagen ließ sich die kleine Insel noch ausnützen, doch auch dies ging zurück, denn die Profitgier und der Wirtschaftsboom durch Wal- und Robbenfang hatte das Leben um die arktische Insel bald vertrieben und nahezu ausgerottet.

Wir erreichen die Schutzhütte Tunheim. Es tut gut, in die stabile Hütte einzutreten. Zum Schutz gegen Polarbären ist sie mit doppelten und schweren Holztüren gesichert. Es tut gut, den Wind draußen zu lassen. Wie schön wäre es, jetzt den kleinen Holzofen zu starten, Kaffeewasser aufzusetzen und die Füße in einen der Schlafsäcke zu stecken.

Aber nein, LA BELLE EPOQUE rollt in der Dünung der Bucht Austavåg und wartet auf uns. In ihrem Inneren bullert der treue Diesellofen und es wäre albern und verschwenderisch, in der Hütte das Holz aufzubrauchen und den Proviant zu verzehren. Trotzdem, vielleicht reist man ja selbst als Segler noch zu schnell, grüble ich vor mich hin. Vielleicht sollen auch wir einmal anfangen, lange Strecken zu Fuß zurückzulegen.

Wir begnügen uns, eine Kerze zu entzünden, im Gästebuch zu blättern und einen kurzen Eintrag zu hinterlassen. Anschließend schieben wir sorgfältig den Riegel vor die Tür und stapfen durch den Wind zu den Klippen. Weit draußen liegen drei große Fischereischiffe. Sie löschen wahrscheinlich ihre Ladung auf das Transportschiff, welches an einem von ihnen längsseits gegangen war.

Über die Hochebene im Westen kommt Nebel auf, es ist Zeit, zurück an Bord zu gehen. Wir freuen uns auf die frischen Dorschfilets, die an Bord auf uns warten. Zuerst aber will ich eine Tasse Tee und die Finger beim Ofen wärmen!

Doch halt. Schon wieder habe ich mitten in der Geschichte begonnen und noch nichts von der herrlich schnellen – aber ungemütlich ruppigen – Überfahrt, von den

letzten Stopps beim Gletscher am norwegischen Festland oder von den Zwergwalen und Delfinen erzählt, welche uns in Arktischen Ozean begleitet haben.

Zurück nach Tromsø also! Nachdem wir gemeinsam mit Herbert, Jens, Jo und Do die regnerischen Tage in der Stadt faul mit Gesprächen, gemütlichen Essen und Museumsbesuchen gefüllt haben, wünschen wir Jens zum letzten Mal Mast- und Schotbruch und eine herrliche Reise in den Süden. Unsere Wege werden sich hier endgültig trennen. Es sei denn, dass auch er in Zukunft den süßen Ruf des Vagabundenlebens nicht mehr widerstehen kann und sich unsere Kurse auf irgendeinem nassen Fleck dieser Erde wieder kreuzen.

Nach einem Stop am Steg des Supermarktes hissen wir alle Segel, schütteln die Trägheit von unserem Gemüt und jagen durch den Sund. Unterwegs zu neuen Ufern regen sich meine Lebensgeister, auch wenn das Wetter noch nicht ganz mitspielen will.

Mit dem Regen lassen wir auch den Wind hinter uns und bald schon ist es einzig der Strömung zu verdanken, dass LA BELLE EPOQUE sich immer noch in die gewünschte Richtung bewegt. Doch die sonnige Nacht ist viel zu schön, um den Dieselmotor zu starten. Während Jürgen im Heck und Herbert in der Bugkoje schlafen, lasse ich mich von den rosa leuchtenden Bergspitzen der Lyngalpen, von den Wasserfällen an beiden Uferseiten und vom blau glänzenden Sundwasser unter uns verzaubern.

Irgendwann schippern wir mit Hilfe Mr. Perkins bis ans Ende des Jökelfjorden, wo wir unter dem Gletscher in Isfjordbotn den Anker auf steil abfallenden Grund fallen lassen.

Nach wenigen Tagen ist es schließlich soweit, neben unserer eigenen Einschätzung über die Wetterlage lässt mich der Funker Klaus wissen, dass steifer Südostwind uns zügig in den Norden bringen wird. Täglich zweimal können wir uns darauf verlassen, dass die hilfsbereiten Amateurfunker uns mit den wichtigen Wetterdaten versorgen. Eine Hilfe, die gerade in diesen nördlichen Gebieten von unschätzbarem Wert ist, werden wir es ja nicht immer schaffen, grafische oder geschriebene Wetterdaten zu empfangen.

Schon hängen wir uns an die Ostseite des Tiefdruckgebietes, setzen Vollzeug und lachen, dass auch LA BELLE EPOQUE die Fahrt in den Norden genießt und uns mit 8 bis 10 Knoten auf der Logge schnell hochbringen wird. Bei den häufigen 10 Knoten helfen mit Sicherheit die steilen und hohen Wellen mit!

Nur Miss Aries ist mit dem hoffnungslos übertakelten Schifferl nicht einverstanden und so steuern wir per Hand. Reffen kommt noch nicht in Frage, darüber sind wir uns einig! Die ruppige Fahrt fordert früh genug ihre Opfer und ausgerechnet ich hänge schon bald über der Reling, um meinen Mageninhalt loszuwerden! Mit etwas Vorsicht

bleibe ich einsatzbereit. In der Pantry allerdings wird's heute nichts als Dosenchili geben, soviel ist sicher!

Ein Wechselbad der Gefühle: Seekranke Übelkeit gemischt mit wunderbarem Hochgefühl! Durch das lange Küstensegeln hätte ich schon beinahe vergessen, wie erhebend es ist, über das offene Meer zu segeln! Und gleichzeitig wie anstrengend!

Wie erwartet hüllt sich die Bäreninsel in Nebel, nicht einen Stein, eine Klippe oder einen Felsen können wir ausmachen. Ich stelle Radar und elektronische Seekarten an, die beiden Männer gehen auf Ausguck an den Bug. Langsam taste ich mich in die südliche Ankerbucht der Insel. Selbst als der Anker gut eingefahren ist und der Motor verstummt, ist kein Zeichen vom nahen Land zu erspähen. Die Wellen stehen direkt in die große Bucht, doch die Vorhersagen lauten auf Winddrehung, dann werden wir hier in Sorhamna am besten geschützt sein.

Als an Bord Ruhe einkehrt, Jürgen und Herbert erschöpft in die Kojen fallen, will ich - wie gewöhnlich - noch ein Weilchen im Steuerhaus sitzen, die Eintragungen ins Logbuch beenden, den soeben gestarteten Diesellofen beobachten und vorübergehend Ankerwache halte. Ich will das Gefühl auskosten, angekommen zu sein und das Schifferl und uns in Sicherheit zu wissen.

Während ich meine Gedanken sammle und in den Nebel starre, lichtet sich dieser plötzlich unvermutet. Nur kurz scheinen wenige Sonnenstrahlen durch, beleuchten schroffe Felsenklippen, einen Wasserfall, der sich in das türkisgrüne Meer ergießt und die dunkelgrünen Moosflächen, die vom oberen Rand der schwarzen Felsen hängen. Mit offenem Mund staune ich. Die Arktis hat mir einen kurzen Blick auf ihr fantastisches Antlitz erlaubt.

Nun bin auch ich angekommen, Müdigkeit überfällt mich. Bald schon legt weißer Nebel abermals sein Kleid über die kleine Insel, während ich mich endlich in der schaukelnden Koje ausstrecken kann.

Das Wetter lässt uns nicht weiter. Stabil hat sich das Tief zwischen uns und Spitzbergen gelegt. Nördlich von Bjørnøya erwartet uns Nordwestwind, gegen den wir nicht ankommen können. Dazu die zeitliche Enge, die dieses Seegebiet und nicht zuletzt Herberts Rückflug vorgeben. Schweren Herzens beschließen wir, den Plan, höher in den Norden bis Spitzbergen zu segeln, aufzugeben. Insgeheim verspreche ich mir, dieses Versäumnis doch noch einmal nachzuholen. Irgendwie. Irgendwann.

Jürgen träumt ohnehin schon lange Zeit vom Nordkap und der nordöstlichen Küste Norwegens, auch wenn er sich jetzt eingestehen muss, dass diese arktische Inselgruppe, dieses Svalbard, nicht nur auf mich eine magische Anziehungskraft ausübt.

Trotzdem, der Beschluss steht fest und gibt uns Zeit, die Bäreninsel noch besser kennen zu lernen. Neues Ziel: Umrundung der Bäreninsel und Segelschlag zum

Nordkap. Auch den Funkern Klaus, Armin und Michael von Intermar erzähle ich von unserem neuen Plan und schon wird ausgiebig das Wetter studiert. Nicht einmal die norwegische Wetterstation - Bjørnøya Radio - die uns freundlich in ihrem Gebäude empfangen, liefern einen detaillierteren Seewetterbericht als meine Funkfreunde.

Nach wenigen Tagen haben wir die Insel umrundet, haben eine kleine Ahnung vom rauen Norden gewonnen, sind über die kahlen Ebenen gewandert und haben die wilden Küsten gesehen. Und auch wenn viel zu wenig Wind gemeldet wird, beschließen wir, den Bug wieder Richtung Süden zu drehen und von hier abzulegen.

Der hohe Norden verabschiedet sich mit besonderen Geschenken von uns: Während in gewohnter Manier die Eissturmvögel mit uns ziehen und immer wieder vor dem Bug darauf warten, bis wir endlich nachkommen, tauchen plötzlich zwei Zwergwale mit lautem Blas neben uns auf und umkreisen uns langsam. Und damit nicht genug! Lange Stunden begleiten uns Delfine, spielen in der Bugwelle und beäugen uns an Deck neugierig.

Kann das sein? Hab ich wirklich vor einiger Zeit behauptet, ich sei reif für den Süden? Reif für Sonne, Wärme und Badespaß? Nein, nein - ich quittiere meine Meinung! Jürgen, vergiss Frankreich. Vergiss Wein, Weib und Gesang. Der Norden ruft! Der hohe Norden! Er wird mir immer am Herzen liegen und ich werde auch in Zukunft seinem Ruf nicht widerstehen können!

Und auch die Barentssee, dieses unwirtliche und ruppige Gewässer, dieses türkise, unfreundliche Eismeer, dieser „Tanzboden des Teufels“ - welcher uns am Rückweg nach Nordnorwegen noch einmal die Zähne zeigt, LA BELLE EPOQUE in ihren Kreuzseen herumwirft, die Bretter vom Bugsprit donnert, Löcher in die Segel reißt und die eiskalte Gischt übers Deck jagt. Auch sie wird mich nicht dazu bringen, meine Schwärmerei einzustellen. Ich verspreche mir feierlich, hierher zurückzukommen, um auch noch die größte Insel von Svalbard - die arktische Insel Spitzbergen zu erleben.

## Vom Nordkap an die russische Grenze



Nicht ein Windhauch ist zu spüren. Die Barentssee glitzert glatt und bleiern in der Abendsonne. In der langen Dünung wird LA BELLE EPOQUE sanft gehoben und gesenkt, während sie unter Diesel langsam Richtung Nordost schnurrt. Langsam, denn der starke Gegenstrom hat es leider nicht dem Wind gleichgetan, er ist nicht eingeschlafen.

Trotz Flaute haben wir beschlossen, weiter zu fahren und nicht den nächsten Ankerplatz oder Hafen anzulaufen. Wir wollen die herrlichen Sonnenstunden nicht ungenutzt verstreichen lassen. Warten wir auf passenden Wind, riskieren wir, das Nordkap bei Regen und Nebel zu erreichen. Da treibt es doch selbst uns einmal dazu, freiwillig unter Motor weiter zu fahren und diese Motorfahrt auch noch zu genießen.

Das Nordkap. Gespannt warten wir darauf, dass die Klippen des berühmten Kaps in Sicht kommen. In Wahrheit ist der berühmte Felsen allerdings nicht ganz der nördlichste Punkt Europas. Dennoch ist das Nordkap weltberühmt. Es ist eine Pilgerstätte für unzählige Reisende. Sie kommen per Wohnmobil, Motorrad oder Kreuzfahrtschiff. Es ist ein Ziel vieler Tramper, Touristen und auch einer Handvoll Segler. Sie alle wollen diesen „beinahe nördlichsten“ Felsen Europas erleben, wollen ihn erreichen und einmal darauf stehen.

Klar, das macht uns skeptisch. Eine Felswand, die den vielen Touristen als nördlichster Punkt Europas verkauft wird, ein Ort in Nordnorwegen, wo das Wort „Souvenir“ fast wichtiger als das Wort „Fisch“ geworden ist und welcher mit Touristenstraße und Unterwassertunnel, Hurtigschiff und Fähre für alle erreichbar geworden ist, klingt ja kaum nach dem wilden und ursprünglichen Nordland, das wir hier oben erleben wollen!

Wie auch immer. Irgendwie gehört eine Umrundung des berühmten Kaps wohl auch zu unserer Nordreise. Und außerdem, welche Meinung könnten wir uns wohl über dieses Felskap weit im Norden bilden, solange wir es nicht selbst erlebt haben?

Deshalb motoren wir über die türkisgrüne Barentssee. Wir üben uns in Geduld, während die starke Gegenströmung uns die Motorstunden verlängert und LA BELLE EPOQUE zur quälenden Gemächlichkeit zwingt.

Langsam tasten wir uns an die Nordkapinsel Magerøy - die magere Insel - heran und sehen ein Segel am Horizont! Gespannt fischen wir nach unseren Ferngläsern - nur um enttäuscht festzustellen, dass es ein altes Ausflugsboot ist. Schade, haben wir doch seit der Bäreninsel keine Fahrtenyacht mehr getroffen. Und ja, die Ausflugsboote werden mehr, das berühmte Kap muss schon ganz nahe sein.

Im Näherkommen wird klar, weshalb Knivskjelodden - das wirklich nördlichste Kap Europas - nicht die angemessene Beachtung bekommen hat. Kniveskjelodden zeigt sich als niedrige und langweilige Landzunge. Bereits hier lässt sich das imposante Kliff des touristischen Nordkaps schon im Hintergrund erblicken.

Welch eine Szene! Die untergehende Sonne taucht das schöne Nordkap in die herrlichste Farbenpracht: Im türkis-blau-rot spiegelndem Meer leuchtet der dunkle Felsen in warmen Rottönen, während auf seinem flachen Rücken die Foto-Blitze aufleuchten.

Fröhlich und etwas übermüdet laufen wir in eine kleine Ankerbucht bei Skarsvåg ein. Hier haben wir freien Blick aufs eindrucksvolle Nordkap. Wir wollen diesen Anblick noch ein Weilchen genießen und nehmen die Dünung am Ankerplatz in Kauf.

Ruhig wiegt sich LA BELLE EPOQUE vor Anker, Jürgen fischt zwei fette Dorsche aus dem Wasser, Herbert lässt die Szenerie auf sich wirken und ich laufe mit der Kamera auf Deck hin und her, um den herrlichen Sonnenaufgang zu verewigen. Ja, Sonnenaufgang: Heute Nacht haben wir nicht nur das Nordkap umrundet, sondern

auch weit im Norden den ersten Sonnenunter- und Sonnenaufgang seit Monaten erlebt.

Fast traurig bin ich bei diesem Anblick, wenn auch die Sonne heute nur für knappe 40 Minuten hinterm Horizont verschwunden war. Ihr Licht hat dennoch eine helle Nacht gezaubert. Aber dieser erste Sonnenuntergang hier oben zeigt ganz deutlich, dass der arktische Tag schon bald vorbei ist. Damit geht auch das unbeschwerte Seglerleben im ewigen Licht - ein Seglerleben frei von Uhrzeit und Tagesplanung - dem Ende zu!

Homebase - kaum machen wir ein zweites Mal in einem Hafen fest, überkommt uns auch schon ein beinahe „heimisches“ Gefühl, so eigenartig das auch erscheinen mag! Honningsvåg wird zu so einem Ort. Das Dorf gefällt uns, gibt uns ein gutes Gefühl und nimmt uns sehr freundlich auf. Schon schleicht sich der Gedanke ein, vielleicht hier den Winter zu verbringen. Können wir womöglich hier auf der „mageren Insel“ hoch im Norden den Winter, die Polarnacht und das Polarlicht erleben? Wer weiß, sicherlich kann es spannend sein, auch im Winter die offene Barentssee zu sehen und einen Eindruck von ihrer Kraft und Wildheit zu erleben.

Noch aber müssen wir uns nicht festlegen. Noch herrscht arktischer Sommer und es gibt viel zu erleben. Wir haben uns von Herbert verabschiedet. Er hat ein Schiff der Hurtigrouten zurück nach Tromsø genommen. Den Plan, ihn selbst mit LA BELLE EPOQUE zurückzubringen, mussten wir aufgeben, die knappen 200 Seemeilen gegen Wind und Wetter zu kreuzen wäre für Schifferl und Crew eine unnötige Strapaze geworden.

Später erfahren wir von Herbert, wie fantastisch die Fahrt mit dem großen, norwegischen Postschiff war: Ein grandioser Abschluss für diese Reise. An Bord konnte Herbert die wilde Natur Nordnorge noch einmal bestaunen und die atemberaubenden Berge aus einer neuen Perspektive betrachten. Am Oberdeck im Panoramacafé des Postschiffes erlebte Herbert eine Aussicht, die kein kleines Segelboot von seinem Deck aus bieten kann.

Zu meinem Geburtstag erhalte ich ein Geschenk, das man hohen Norden wirklich zu schätzen lernt: Zwei Tage Sonnenschein! Alle fleißigen Pläne werden Opfer des Müßigganges: Anstelle Fahrtensegeln über die Barentssee gibt's Dosenbier im Sonnenschein. Wir sitzen auf der Holzmoles und lassen die Füße baumeln, beobachten das Hurtigschiff beim Anlegen und die Fischerboote beim Auslaufen. Schon wieder schleppt der Seenotkreuzer ein Fischerboot in den Hafen. Die Fischer scheinen zurzeit vom Pech verfolgt zu sein! Es ist das dritte Fischerboot in zwei Tagen mit Motor- oder Getriebebeschaden.

Die Fischer nehmen's gelassen: Die Versicherung wird sich schon um den Schadenersatz kümmern und Fische gibt's spätestens im Winter reichlich, die Quote

wird sicherlich noch erfüllt! Nur schade, dass wir kein Norwegisch sprechen, so gehen die Gespräche eher holprig in einer Mischung aus Norwegisch, Englisch und ein wenig Deutsch. Zum Glück werden hier in Norwegen Hollywood-Filme nicht synchronisiert, so spricht doch fast jeder Norweger ein bisschen Englisch. Fernsehen mit Bildungsauftrag - na, wo sonst gibt's den so was?!

Zu erfahren gibt es allerhand von den Fischern: Sie erzählen von ihrem Fang und von den Fischfabriken, wo sie sich Eis und Salz holen. Sie erklären ihren schonenden Fang mit Leinen anstelle von Netzen. Mit ihren Leinen hohlen sie keinen Beifang aus dem Meer und der gesamte Fang wird verwertet. Auch laufen die Fischschulen so nicht in Gefahr, komplett leergefischt zu werden. Dennoch gehen die Bestände merklich zurück.

Wir erfahren, dass es gute Zeiten sind, wenn 50 Kilo Dorsch an einer Leine hängen. Die Fischer leben meistens drei bis vier Wochen an Bord, um genügend Fisch zu fangen und ihre Quoten zu decken. Dorsch ist wirklich noch das Gold der Norweger, denn nach einem erfolgreichen Winter wird erst einmal drei bis vier Monate im Sommer Urlaub gemacht.

Klar überlegt sich dann der eine oder andere auch mal, ein Segelboot zu kaufen und ein wenig in den Süden zu segeln. Ja, das Segelboot ist schon interessant, hier oben sieht man nicht mehr viele. Und während Fischer in der einen Bucht erzählten, dass so ungefähr 10 Segelyachten im Jahr vorbeikommen, so haben die Menschen in einer anderen Bucht schon seit Jahren keine Segelmasten mehr gesehen. Richtung Osten werden die stolzen „Eismeersegler“ immer weniger, LA BELLE EPOQUE leuchtet zwischen den Fischtrawlern wie ein bunter Hund hervor.

Interessiert kommen die Fischer an Bord, allerdings nur, wenn sie auch vorher von uns dazu eingeladen werden. Norweger sind kein aufdringliches Volk! Das Interessanteste an Bord? Der Dieselmotor! Ein Perkins ist verbaut? Ein guter Motor, lautet stets das Resümee. Mit Schiffsmotoren wissen die Menschen hier etwas anzufangen. Ein bisschen wenig PS - lamentieren die Fischer - und wir zeigen auf die Masten: Hier schau, da gibt's genügend Tuch, die 60 Pferdestärken reichen für uns aus!

„Wo ist es hier gut im Winter?“, lautet immer wieder unsere Frage. Wir bekommen viele Antworten:

Honnigsvåg ist schon in Ordnung, keine Fallwinde und auch nicht so viel Schnee. „Aber bleibt nicht in Skarsvåg, dort gibt's zu viel Wind! Hat mir letztes Jahr sogar mal das Auto um ´nen halben Meter verblasen. Dort ist es ungemütlich, zu viele Fallwinde!“

„Tromsø? Na ja, die haben schon sehr viel Schnee dort unten. Ich habe da mal eine Zeit lang gelebt, aber das viele Schneeschaufeln... lästig! Muss wohl an den Bergen liegen. Ihr wisst schon: Die Lyngalpen. Aber Skifahren ist dort toll. Oh, sorry, wir reden hier von Crosscountryski - Langlaufen! Alpines Skifahren ist halt so eine Sache.

Ich war schon mal in Österreich. Für euch ist das hier ein Kindergarten. Außer natürlich... in den Lyngalpen. Aber dort müsst ihr selbst hoch wandern, da gibt's kein Skigebiet mit Lift und Hütte!"

Muss ja nicht Tromsø sein, der Stadthafen ist uns ohnehin zu teuer dort. Alta - wie ist es dort so? „Alta? Auch nett, aber kalt! Die Stadt liegt weit im Land, da heizt der Golfstrom nicht so toll. Kein Problem mit Wind und Schnee, aber an die Kälte müsst ihr euch gewöhnen!"

„Bleibt doch einfach hier. Ich rede mit dem Nachbarn, der leiht euch vielleicht seine Boje. Aber so ruhig wie jetzt ist es hier im Winter nicht, dann läuft nämlich die Fischfabrik auf Hochtouren.“ Na dann danke, wir werden uns noch ein wenig umsehen.

Wir haben ein paar Vorstellungen vom Winterhafen: Ein größeres Dorf sollte es sein. Wir brauchen Wasser und Lebensmittel im Winter, Heizöl und Waschmöglichkeiten. Am besten wäre ein Umland, das ein paar einsame Ankerplätze bietet. Tage mit ruhigem Wetter im Winter wollen wir mit kurze Segelausflüge füllen.

Auf der kleinen Insel und vor der Fischfabrik ist da wohl kein so guter Platz für uns.

Deshalb wollen wir uns Alta noch ansehen. Honningsvåg bleibt vorerst auf der Hitliste. Dort gefällt es uns und es gibt Wasser, Geschäfte und Internet, ein paar Ankerplätze in der Nähe und einsame Hügel, von denen aus wir sicherlich einen herrlichen Blick auf das Nordlicht haben können.

Jetzt aber haben wir noch Sommer. Ein kleiner Teil norwegischer Küste liegt noch vor uns. Obwohl sich bereits ein wenig das Gefühl von Herbst und Winter eingeschlichen hat. Woran das liegt? Vielleicht haben wir bereits zu viel für ein Jahr erlebt, zu viele Eindrücke gesammelt. Unsere Aufnahmefähigkeit ist übersättigt, unsere „Batterien sind voll“, sozusagen.

Oder sind die ersten Sonnenuntergänge schuld? Täglich werden die sonnenlosen Stunden länger. Es gibt schon so etwas Ähnliches wie Dämmerung, wenn's auch noch nicht finster wird. Selbst die Leuchttürme arbeiten wieder und begrüßen uns an der Küste mit ihrem Licht!

Oder ist es womöglich nur die Kälte, die uns an den Herbst denken lässt? 10 bis 15 Grad Celsius Tageshöchsttemperaturen, oft mit wolkenverhangenem Himmel und tristen Nebelschwaden. Kein Wunder, wenn der Ruf der Krähen an der Küste das Gefühl von Herbst vermittelt ...

Auf jeden Fall kann es nicht an der Farbe der Blätter liegen, oder gar an fallendem Laub. So etwas gibt es hier oben nicht! Der einzige „Baum“ weit und breit trägt schon lange kein Laub mehr. Er steht in Mehamn und glänzt in roten Farbe: Die Leute vom „Red Tree“-Hotel haben einen angetriebenen, toten Baum rot angemalt und mit Plastikschmetterlingen verziert an ihre Hausmauer gelehnt!

Spätsommer oder nicht – wir freuen uns auf die Etappe vor uns. Wir wollen den äußersten Norden Norwegens kennen lernen. Wir werden bis zur Grenze zu Russland segeln und in ein Seegebiet vordringen, in das nur selten Yachten ihren Weg finden. Die wenigen Segelyachten, die weiter nördlich als zu den Lofoten segeln, drehen meist am Nordkap wieder um. Der Weg in heimische Gewässer ist weit und die Saison kurz.

Wir allerdings werden im Norden überwintern. Herausfinden, warum die Norweger ihren Winter lieben und was es heißt, in der Polarnacht zu leben. Wir werden heuer nicht mehr zurück in den Süden segeln und so haben wir die großartige Möglichkeit, ruhig und ohne Stress die nördliche Küste dieses wunderbaren Landes zu erleben. Wir haben Zeit, um uns noch ein bisschen in den verwinkelten Fjorden dieses Nordlandes herum zu treiben und auf gutes Wetter und sonnige Tage zu warten. Denn jedes Vorhaben hier oben, jede Fortbewegung auf dem „Tanzboden des Teufels“ steht und fällt mit dem Wetter.

10. August

Wettervorhersage: Nordwestwind 3 Beaufort, norddrehend, später variabel, abnehmend, bewölkt, teilweise Regen.

Das wird eine langsame Reise, doch wir wollen weiter und so legen wir gegen Mittag bei wenig Wind Kurs Ost ab. Nach wie vor: türkis-grünes Wasser, schroffe, kahle Landschaft. Alles Tuch ist gesetzt: Großsegel, Besan, Genua. Trotzdem werden die geloggtten Knoten immer weniger. Wir segeln an einem schwimmenden Rentierkadaver vorbei. Armes Tier, es muss wohl abgestürzt sein.

Später müssen wir den Diesel starten und so fahren wir um Mitternacht in den Hafen von Mehamn, lassen den Anker ausrauschen und schalten zum ersten Mal seit einer gefühlten Ewigkeit das Ankerlicht an. Ja, es ist bereits Dumper. Tagesetmal: 55 Seemeilen

11. August

Wettervorhersage: Hochdruckeinfluss, schwache Westwinde, größtenteils sonnig, einzelne Wolkenfelder.

Wir bleiben in Mehamn, spazieren zum Leuchtturm und durchs Fischerdorf. Zählen mindestens vier Fischfabriken hier. Hinter einer hängen unzählige Dorschköpfe zum Trocknen. Was die wohl daraus machen? Fischmehl?

Am Leuchtturm blicken wir über die Weite der Barentssee. Eissturmvögel ziehen Kreise über dem Wasser. Sie spielen in der Luft. Ein voll beladener Fischkutter sucht sich behäbig seinen Weg in die Bucht, rollt bedenklich im Seegang und schaufelt ordentlich Wasser.

Die Küste ist kahl. Keine Bäume, keine Büsche, nur Gestrüpp und Moos breitet sich hinter den kahlen Felsen entlang des Ufers aus. Die Felsen der Küste selbst sind eigenwillig geformt. Sie liegen in großen Platten, lassen sich leicht voneinander absprenge und richten schroffe Kanten in den Himmel.

Im Hafen werden wir von Seeschwalben besucht. Ich freue mich über die vielen kleinen Vögel, die sich, aufregend piepsend, auf unserer Reling niederlassen und die Nacht an Bord verbringen. Morgen allerdings werde ich mich nicht mehr über die Seeschwalben freuen, denn morgen werden wir erst einmal das Deck von Vogeldreck befreien müssen, bevor wir ablegen ...

12. August

Wettervorhersage: Hochdruckeinfluss. Westwind, 3 Beaufort, langsam süddrehend, am Nachmittag und Abend Südwestwind mit 5 Beaufort, 1,5m Seegang mit Dünung aus Nordwest, Sonnenaufgang 02:29 Lokalzeit, Sonnenuntergang: 21:45

Das ging aber schnell: Vor eineinhalb Wochen leuchtete uns noch die Mitternachtssonne und jetzt gibt's geht die Sonne bereits um halb zehn unter! Gemütlicher Vormittag, an den Tanksteg um 14:00 Uhr bei Hochwasser. Zwar ist es hier tief genug, aber man kommt so viel einfacher an Land, wenn der Steg nicht ganz so hoch ist. Wind ist ohnehin erst für den späten Nachmittag gemeldet. Dann geht's aber endlich weiter.

Wir segeln vorbei am nördlichsten Festlandleuchtturm der Welt: Slettner Fyr. Segeln bei leichtem Westwind, Kurs immer noch Ost. Wo bleiben die gemeldeten 5 Beaufort Windstärke?! 18:30 Bordzeit: Zeit für die Intermar Abendnetz Funkrunde - mal sehen, warum wir in so wenig Wind dümpeln.

Aha, da hat sich also was geändert: schwache 5 Knoten Wind für den restlichen Abend und die Nacht, Morgen Flaute. Schon sitzen wir über der Seekarte und suchen einen Ankerplatz. Ein leichtes Unterfangen im Fjordland Norwegen. Auswahl: Ankern im Gunnarfjorden. Tagesetmal: nur 17 Seemeilen.

Gunnarfjorden ist ein herrlicher Platz: Wir finden wilde Natur, nur ein unbewohntes Ferienhaus; Rentiere, Blaubeeren; warme Felsen und glitzerndes Meer, Sonnenschein und Delfine in der Bucht. Abendessen: Fischplatte mit Dorsch und Schellfisch, dazu Erdäpfel-Sauerampfer Salat mit wildem Schnittlauch, Dessert: Heidelbeerjoghurt. Wir bleiben noch einen Tag hier.

14. August

Wettervorhersage: Hochdruckzone, stabil bleibend für die kommenden 72 Stunden, bringt Sonnenschein und warmen Südwind mit 10 Knoten, später zunehmend auf 15 Knoten, halber Meter Seegang aus Nordost, 14 bis 20 Grad Celsius Sonnenaufgang 02:42 Uhr, Sonnenuntergang: 21:41 Uhr Lokalzeit.

Wir laufen Ostkurs. Segeln hart am Wind unter Genua und Großsegel. Aber leider nur kurz! Am Eingang zum Tanafjord dreht der Wind sprunghaft auf Ost. Genau da wollen wir ja hin. Wir drehen ab Richtung Nordost. Starke Böen - müssen die Genua reffen. Kreuzen auf und wechseln auf die Fock.

Endlich: Der Wind dreht nach Süd, wir laufen wieder Kurs. Sobald ein Fjord neben uns ins Land schneidet, faucht uns auch der Wind ordentlich ins Gesicht. Die Barentssee schüttelt uns weich: 2 bis 3 Meter See aus Nordost, der Wind arbeitet dagegen an und peitscht die See auf. LA BELLE EPOQUE bleibt unbeeindruckt: Gelassen arbeitet sie sich Richtung Kongsfjord vor. Und wir? Ja, wir genießen einen sportlichen Segeltag, zupfen an den Tüchern herum und arbeiten, als wären wir eine Regattacrew. Die Sonne und die schöne Barentssee stacheln unsere Lebensgeister an. Bei Sonnenuntergang fällt der Anker bei Veines. Tagesetmal: 52 Seemeilen

15. August

Wettervorhersage: Stabiles Hoch, bleibt für die kommenden 72 Stunden erhalten, steigender Luftdruck auf 1026 Hektopascal, Südwestwind mit 5 Beaufort, später etwas abnehmend, Sonnenschein bei steigenden Temperaturen, Seegang: 1 Meter mit Dünung aus Süd-Südost.

Morgendliche Hektik an Bord. Am Abend soll der Wind auf Südost drehen und da wollen wir schließlich hin. Dennoch ein Geschenk im Norden: Sonne und 22°C. Wieder ein sportlicher Segeltag: Wir segeln hart am Wind mit starken Böen bei den Fjordeinschnitten. Segel rauf, Segel runter; Groß dicht, Groß ein bisschen fieren. Zum Glück gibts bei Langzeitsegler keinen „Manöverschluck“: Wir wären stockbesoffen und außerdem Pleite bei den Alkoholpreisen in Norwegen... Wir rauschen über die See! 8 bis 9 Knoten Fahrt über Grund. Nach 56 Seemeilen Spaß machen wir in Vardø fest.

16. August

Wettervorhersage: Stabiles Hoch für die kommenden 72 Stunden

Das Sommerwetter bleibt uns erhalten. Wir laufen durchs Fischerdorf. Vardø hat zwei Gesichter: Zerlumpt und verfallen zeigt sich die Nordseite des Hafens. Abgebrannte Häuser, herumliegender Schrott, eingeschlagene Fenster. Wir liegen an der Südseite: Schöne Wohnhäuser, ein liebevoll gepflegtes Museum; hübsches Tourismus-Infohäuschen am Hurtiganleger und das nördlichste Festungsfort der Welt. Was uns am meisten beeindruckt: Der Kultur-Wanderpfad mit einem großen orthodoxen Kreuz im Gedenken an die vielen namenlosen Gräber an der Ostküste der Insel. Hier wurden verstorbene, russische Gastarbeiter vergangener Tage begraben, da sie keinen Platz in geweihter Erde am Dorffriedhof erhielten.

Wir lassen uns beeindrucken vom Kulturwanderweg mit einem Kunstwerk zum Gedenken an die über 90 dokumentierten Hexenverbrennungen zu Zeiten der

Inquisition. Staunend betrachten wir das große Glasgebäude mit einem brennenden Stuhl als einziges Möbelstück. Im Kreis darum sind große Beobachtungsspiegel aufgebaut. Sehr gelungen. Ja, so muss es sich angefühlt haben, wenn erst einmal neidvolle Bevölkerung und die Kirche auf einem aufmerksam geworden war.



Neben der Glaskonstruktion steht ein riesiges „Luftschiff“ in seiner hölzernen Aufhängung. Ob man da wohl auch hineingehen darf? Wir versuchen es und kommen aus dem Staunen nicht mehr heraus. In dem „Schiff“ ist es dunkel und schwarz, nur die vielen schwachen Glühbirnen hängen an beiden Seiten von der Wand. Jede einzelne Glühbirne beleuchtet einen Namen und eine Geschichte. 97 Glühbirnen sind insgesamt im Luftschiff verteilt! Wir lesen einige Geschichten durch:

#### MARRITE OLUFSDATTER

Angeklagt und Schuldig gesprochen: Mit Hexenkraft einen Sturm am Weihnachtsabend 1617 hervorgerufen zu haben, in dem 10 Fischerboote mit insgesamt 40 Mann Besatzung verloren gingen. Verurteilt und am Scheiterhaufen hingerichtet.

SMELD ANNE

Angeklagt: Von Baarne, des Glöckners Frau, die bei Smeld Anne deren schwarze Katze gestreichelt hatte und dabei ein schmerzhaftes und unerklärliches Gefühl bekam. Ein Gefühl, fliegen zu können. Verurteilt und schuldig gesprochen, in einer Großveranstaltung gemeinsam mit 13 weiteren Frauen (darunter auch Baarne) am Scheiterhaufen hingerichtet.

INGEBORG, Frau von PEDER KROG

Angeklagt auf allgemeine Ausübung von Hexerei, jedoch auf unschuldig plädierend. Daraufhin dem Wassertest unterzogen (mit Steinen behangen ins Wasser geworfen, nur echte Hexen würden nicht untergehen) und schwamm. In weiterer Folge der Folter unterzogen, die sie nicht überlebte.

Auch die Geschichte über männliche Hexen gibt es hier, wobei es bei vielen durchaus auch eine Frage des Besitzes war. So zum Beispiel die Geschichte vom Schneider CHRISTIAN, der reich war und dessen Verbrennung der Festung Vardøhus sein gesamtes Vermögen einbrachte.

Unter den Unglücklichen auch viele Sami.

17. August

Wettervorhersage: stabiles Hoch, langsam ostziehend, jedoch weitere 72 Stunden erhalten, Südost bis Ostwind 4 Beaufort, 1025 Hektopascal fallend auf 1022, später wieder steigend, Sonne und warme Temperaturen, Im Seegang mit Dünung aus Ost, Sonnenaufgang 03:00 Uhr, Sonnenuntergang 20:58 Uhr.

Wieder ein herrlicher Tag. Der Hafenmeister in Vardø kassiert keine Liegegebühr ab. Begründung: weil die Sonne so schön scheint! Wir lassen die Insel hinter uns. Ein Fischer bläst sein Horn und winkt uns fröhlich zu - überall herrscht gute Laune. Drehen den Bug Richtung Süd und rauschen unter Genua und Großsegel hoch am Wind. Im Süden liegt Russland! Bald dreht der Wind etwas nach Osten und wir können die Segel etwas aufmachen. Schon steht auch der Besan und LA BELLE EPOQUE zieht mit 8 Knoten Fahrt über das Meer, während der Wind uns mit Böen bis 6 Beaufort vorwärtstreibt.

Richtung Festland nimmt der Wind zu, überall zieren weiße Schaumkronen die Barentssee. Wir bergen den Besan und setzen die Fock. Es ist nicht mehr weit. Wir müssen aufpassen, nicht über die Grenze zu segeln, wir werden hier sicherlich von den Radarstationen beobachtet.

18:00 Uhr Abend: Nach 48 Seemeilen fällt der Anker vor der russischen Grenze. Yupie! Wir haben es geschafft! Wir haben die gesamte norwegische Küste abgesegelt, vom Oslofjord bis nach Grense Jakobslev – der Grenze zu Russland. Weiter geht es nicht mehr! Auch der Amateurfunkrunde juble ich etwas vor. Klaus gratuliert. Jürgen holt zwei Dosen „Arctic“ Bier aus der Bilge.

Wir sitzen im Cockpit und lassen die Eindrücke auf uns wirken. Es ist schön hier, selbst die Radarstationen der Grenzüberwachung verschandeln nicht die Gegend, einige Urlauber tummeln sich am weißen Sandstrand und die steinerne Kong Oscar Kirche liegt bereits im Schatten der Felswand.

Früher gab es hier immer wieder Streit zwischen Fischern über den Verlauf der Grenze und den damit verbundenen Fischrechten. So bat der Amtmann von Finnmark um ein Kanonenboot, das vor der Flussmündung kreuzen sollte. Doch anstelle des Kanonenbootes schickte der findige Marineoffizier einen Bautrupp: Er ließ eine Kirche an der Küste bauen. Die kleine, steinerne Kong Oscar Kirche, die für alle Zeiten als kultureller Grenzschutz am äußeren Rand des norwegischen Reiches für Friede sorgen würde. Ein guter Einfall, der ein schönes Bauwerk entstehen ließ!

Wir wollen den anhaltenden Südostwind nützen. Wer kann schon sagen, wie lange wir noch im Hochdruckeinfluss schwelgen. Am folgenden Tag treten wir die Rückreise an. Wir segeln 132 Seemeilen bei wechselnden Winden zurück in den Tanafjord, wo wir einige Tage verbringen.

Die arktische Hitzewelle hält noch viele Tage an. Wir haben Zeit genug, die vielen Ankerplätze in den Fjorden auszukosten, bevor wir uns langsam zum Nordkap und wieder zurück in die bereits befahrenen Gewässer aufmachen.

Das Küstenhandbuch, der „Norwegian Cruising Guide“ hat uns neugierig gemacht. Denn die Autoren des Küstenhandbuchs entschuldigen sich dafür, dass sie keine Unterlagen zu den nördlichen Fjorden von Finnmark haben. Zu wenige Segelyachten kämen in dieses Gebiet. Kaum eine Yacht hätte Zeit, einen Abstecher in den Tanafjord, in den Laksefjord oder gar in den großen Porsangerfjord zu unternehmen. Fjorde, die sozusagen Neuland für ausländische Segelyachten sind, die beinahe „unentdeckt“ von Yachtleuten bleiben.

Unsere Entscheidung fällt: LA BELLE EPOQUE geht auf Entdeckungsfahrt! Wir wollen den größten der nordnorwegischen Fjorde entdecken: den Porsangerfjord am Fuße der Nordkapinsel Magarøy.

Zugegeben, „entdecken“ mag ein bisschen hochtrabend sein. Doch ist der Gedanke, möglicherweise das erste Segelboot seit Jahren oder Jahrzehnten in diesem Fjord zu sein, nicht so weit hergeholt.

Der Fjord hat ein paar weitere Eigenschaften, die unser Interesse geweckt haben: So ist der tief in Finnmark schneidende Meeresarm in südwestlicher Richtung ausgerichtet. Bei derzeitiger Wetterlage gibt das durchaus die Aussicht, im Fjord auch wirklich segeln zu können. Entlang der Ufer zeigt die Seekarte außerdem

unzählige Buchten, in denen wir hoffentlich gut geschützte Ankerplätze für alle Wetterlagen finden können. Und das südliche Ende des Fjordes ist gefüllt mit kleinen Inseln. Holmen, so nennen die Norweger ihre winzigen Felsinselchen: Wir erwarten uns eine wahre Spielwiese für Fjordentdecker!

Wir laufen aus, vorbei am Hurtigschiff und den vielen Fischerbooten, und in die Mündung des Porsangerfjords. Doch sollte sich unser Anker schon viel früher als gedacht im Meeresgrund eingraben ...

Die Sonne strahlt, wir sitzen im Cockpit und steuern das Boot am Außensteuer, was für ein Sommertag! Was ist das dort für ein komisches Haus auf der Klippe? Das müssen wir uns näher ansehen.



Vorsichtig steuere ich dichter unter Land: Es ist kein Haus, sondern ein gestrandeter Fischkutter! Jürgen macht das Dingi klar, während ich so dicht als möglich unter die Küste steuere. Dicht unter Land stößt er sich mit dem kleinen grünen Beiboot ab, um das Wrack zu inspizieren, während ich mit LA BELLE wieder in tieferes Wasser kreuze und Kreise ziehe. Kaum ist er zurück an Bord, beschließen wir, die nächstgelegene Ankerbucht zu nehmen und einen Landausflug zum Bootswrack zu unternehmen.

Eine gute Wahl, ist doch die Aussicht auf den Hügelkuppen über den Fjord unbeschreiblich schön, während vier Seeadler über uns aufsteigen und die Rentiere scheu vor uns davon trotten. Schade um das schöne Boot, man sieht dem Holzrumpf an, dass er gut gepflegt worden war. Das Boot wäre und sicher noch viele Jahre durch die Barentssee gepflügt, wenn es nicht hier auf den Felsen sein letztes Grab gefunden hätte!

Vor frischem Nordostwind geht's am folgenden Tag weiter. Wir können im Fjord segeln. Zwar fauchen gelegentlich stärkere Böen über uns hinweg, doch vor dem Wind ist so etwas eher spaßig. Das schöne Wetter hat sich allerdings verzogen. Wieder einmal sind wir froh, ein gemütliches und vor allem schützendes Steuerhäuschen zu haben.

Der Anker fällt zwischen den Schäreninseln von Skogholmen. Die nächsten Tage hält uns das Wetter hier fest, Regenschauer ziehen über uns hinweg. Sie vertreiben jede Lust, den Diesellofen abzdrehen und weiter zu segeln.

Macht nix, schon seit einiger Zeit hab ich mir vorgenommen, mein Funkerlatein ein wenig aufzufrischen, mich mit den Möglichkeiten von Wetterfax besser vertraut zu machen und ein paar USB-Sticks mit Musikdateien für das Bordradio zu füllen. Jürgen verzieht sich unterdessen in seine Bordwerkstätte. Er will einige Kleinigkeiten an Bord verbessern oder warten und nimmt sich für später vor, die Segelbücher über unsere möglichen Segelreviere fürs kommende Jahr zu studieren. Zwischendurch besuchen uns zwei Fischerboote. LA BELLE EPOQUEs hohe Masten sind kaum zu übersehen und ziehen selbst hier neugierige Blicke auf sich.

Endlich geht es weiter. Wir bewundern die schroffe Landschaft, die uns umgibt. Viele Berghänge sind kahl und das nackte Gestein leuchtet im Tageslicht. Dunkelgrün zieht sich die Vegetation von den Ufern auf die Hänge, das Moos schimmert in grünen, gelben und roten Tönen und anstelle von Wäldern zieht sich mannshohes Birkengestrüpp über den einen oder anderen Hang.

Als wir unsere nächste Ankerbucht erreichen, staunen wir. Auf einer kleinen Wiese zwischen den Felsen beobachtet uns eine Herde Rentiere skeptisch beim Einlaufen. Eine kleine, vorgelagerte Insel voll Blumen verleiht dem Land eine fast unwirkliche Sanftheit. Ein richtiger kleiner Wald ziert den westlichen Uferhang und füllt die Bucht mit einem harzigen Geruch. In der nördlichen Bucht leuchtet eine Hütte im dunklen Rot. Dennoch fühlen wir uns, als hätten wir dieses kleine, nördliche Paradies neu entdeckt.

Und im gewissen Sinn stimmt das ja auch. Wir haben diese Bucht mit all ihrer Schönheit zumindest für uns entdeckt. Und nicht nur diese Bucht, diesen Fjord oder

diesen Teil der Erde haben wir für uns entdeckt. Immer deutlicher spüren wir, dass uns der Norden mehr gefesselt hat, als wir es für möglich gehalten haben.

Wir haben den Norden für uns entdeckt. Ein Gefühl, dass unser „kurzer Abstecher“ in den Norden vielleicht doch nicht so kurz sein wird, eine Ahnung, dass wir uns mit dem Nordfieber haben anstecken lassen. Immer öfter betrachten wir die Segelrevieren im Nordatlantik auf unseren Seekarten. Es sind ferne, kalte Ziele, die in ihrer Einsamkeit und mit ihren aufregenden Seegebieten locken. Die Færoer Inseln, Island, Jan Mayen, oder noch weiter: Grönland und Neufundland.

Doch wir müssen einen Schritt nach dem anderen setzen. Jetzt sind wir vorerst einmal hier in Finnmark. Wir freuen uns auf den Winter. Der finstere Tag, das Polarlicht und die Herausforderung, im Winter das Nordmeer zu besegeln sind die kommenden Abenteuer, die wir suchen. Was danach kommen mag, wird sich zeigen!

## Abschied von der Sonne



Den Porsangerfjord im Kielwasser, liegen wir Anfang September erneut in Honningsvåg am Schwimmsteg neben dem Hurtiganlieger. Wir warten auf eine gute Brise Wind, welche uns ein kleines Stück zurück Richtung Süden bringen sollte.

Die immer häufigeren Segelpausen, die uns das wechselhafte Wetter beschert, werden nicht langweilig. „Fischt ihr viel an Bord eures Segelbootes?“, fragt uns ein Fischer. „Was, nur Dorsch? Und wie steht’s eigentlich mit Königskrabbe? Die schmeckt ja wohl herrlich, oder?“ Wir müssen zugeben, dass wir keine Ahnung haben, wie diese - in die Barentssee eingeschleppte - Plage schmeckt. „Oh, dass müsst ihr versuchen, die schmeckt herrlich. Wartet, ich bring euch nachher eine vorbei, ihr könnt ja nicht Honningsvåg verlassen ohne eine Königskrabbe gegessen zu haben!“ Nett, hoffentlich will der Fischer nicht zu viel Geld für seine Delikatesse, immerhin wissen wir, wie teuer die Tierchen hier sind!

Der junge Fischer ist kurze Zeit später wieder zurück. „Ach, wisst ihr was, die schmecken nur frisch richtig gut. Ich fahre schnell raus und hole einen Korb ein. Wollt ihr mitkommen und mir helfen?“ Klar, das lassen wir uns nicht zweimal sagen. Gemeinsam schmeißen wir die Leinen des kleinen Fischkutters los und dampfen hinaus. Unsere kleine Königskrabben-Safari wird nicht besonders erfolgreich: Chris hatte für uns den Korb viel zu früh eingeholt und nur drei der großen Meerestiere sind im Korb gefangen. Für uns genügt's aber leicht und unser Dinner ist delikats: Gekochte Königskrabbe mit frischem Weißbrot, anschließend Dorsch in Kräuterkruste mit Erdäpfeln und Salat! Dazu Arktic-Bier - das einzige, auf das sich Chris als Dankeschön bei uns an Bord einladen lässt, denn seine Kutter-Tour und die Krabbe gab's geschenkt!

Am neunten September gibt der Wetterbericht grünes Licht zur Fahrt entlang der norwegischen Nordküste Richtung Westen: Südwind 10 bis 15 Knoten, überwiegend sonnig, später vorübergehende Windzunahme auf 20 Knoten, bald abflauend auf Süd 5 Knoten. Hochwasser in Hammerfest um 7:15 Uhr - wir müssen früh raus, um den starken Strom im Magerøysund nützen zu können! Gute Wettervorhersagen oder nicht, wir wissen: Traue keinen 10 bis 15 Knoten Südwind an dieser schroffen Küste!

Wie vermutet empfangen uns bereits am Ausgang der kleinen Bucht vor Honningsvåg schwere Böen! In rauscher Fahrt segeln wir in den engen Sund, in dem - wie auch anders - der Wind stirbt! Wir schwitzen an Deck: Reff raus, Genua zur Fock rauf! Doch es nützt nichts: Der Dieselmotor muss ein paar Meilen helfen.

Wir trauen der Windstille nicht: Am Ausgang des Sunds öffnet sich das kahle Land zu einem kleinen Fjord. Ich wette, dass uns dort wieder steifer Wind erwartet. Vorsichtshalber nimmt Jürgen auf meine Bitte die große Genua gleich wieder herunter: Sie nützt in der Flaute ohnehin nichts und wer weiß, vielleicht behalte ich ja recht!

Ich sollte recht behalten. Wie gut ist es, schon ein wenig Erfahrung mit diesem verrückten Spiel der Südwinde zu haben: Wie aus einer Düse bläst uns steifer Wind aus dem Fjord ins Gesicht. Der Wind ändert langsam die Richtung zum Halbwind und ballt seine Kraft: Weißer Schaum fegt übers Deck und lässt uns beim Reffen frösteln. Bald schon folgt das zweite Reff. Südwind jagt in Sturmböen übers Deck. Bald heulen 40 Knoten Wind im Rigg, während ein kleiner Frachter langsam an uns vorüberzieht und die Gischt an seinem Bug hochgehen lässt.

Lachend erinnert mich Jürgen daran, wie ich vor über einem Jahr in der dänischen Südsee, bei unserem Segelschlag vor Langeland voller Sorge die Segel reffen wollte, nur um eine lausige Böe zu überstehen. Seither ist viel Zeit vergangen, wir haben viele Seemeilen hinter uns gebracht und wir haben LA BELLE EPOQUE besser kennengelernt. Auch ich muss lachen. Nun weiß ich, dass ich keine Angst vor

Starkwind und Vertrauen in unser braves Boot habe und dass ich mit meinen Erfahrungen gewachsen bin.

Als wir an Bord von LA BELLE EPOQUE aufgebrochen sind, hatte ich noch eine leichte Unsicherheit gespürt. Eine Ungewissheit, wie ich reagieren würde, wenn ich zum ersten Mal wieder mit Starkwind und Sturm auf Hochsee konfrontiert werde. Meine letzte Erfahrung mit Sturm lag zu diesem Zeitpunkt zwar schon ein paar Jahre zurück, aber sie war dennoch prägend: Sie war der Seenotfall, in dem wir bei einem schweren Orkan unser erstes Segelboot verloren und von einem Hubschrauber der amerikanischen Küstenwache gerettet wurden.

Spätestens die Barentssee hat mir nun gezeigt, dass ich immer noch Spaß daran habe, bei starkem Wind über den Ozean zu stürmen. Mittlerweile bin ich sicher, dass in mir kein Entsetzen vor Meer und Wind zurückgeblieben ist.

Die letzten Fallböen von den schroffen Felsen jagen über uns hinweg. Dann ist der Spuk vorbei. Der Wetterbericht muss wohl für den Eingang des Havøysundes gemacht worden sein: Gemütliche 10 Knoten Wind lassen uns unter gerefften Segeln dumm aussehen!

Wir bleiben vorsichtig. Betrachten skeptisch die großen Windgeneratoren hoch am Rücken der Insel. Sie arbeiten im vollen Gang, drehen viel zu schnell für den wenigen Wind, den wir hier spüren. Und damit ändern wir nichts an unseren verkleinerten Segelflächen!

Direkt am Ausgang des Sundes fallen erneut Starkwindböen über uns her. Hier wird es eng: Die Karten erzählen von nicht gekennzeichneten Untiefen und wie immer, wenn der Boden gar zu nahe ist, bringt mich die Nervosität zum Zittern! Eine blöde Angst, die mir wohl seit dem „Rumpler“ am Rhein in den Gliedern steckt. Doch die schweren Böen jagen uns so schnell durch die Engstelle, dass die Sorgen um die Untiefen gleich wieder im Kielwasser verschwinden.

Nach einigen rauen Nächten, die wir vor zwei Ankern abwettern, laufen wir in Hammerfest bei herrlichem Sonnenschein ein. Welch eine Begrüßung! Nach und nach heißen uns die Menschen in Hammerfest willkommen und bestaunen unsere grüne Lady. Was für ein schönes Schiff, heißt es von allen Seiten.

Mit Händen und Füßen, einer Mischung aus Norwegisch, Deutsch und viel Englisch tratschen wir mit den aufgeschlossenen Norwegern und freuen uns über diesen herzlichen Empfang. Nirgends sonst haben wir so viel Interesse geweckt wie in dieser kleinen Stadt, die mit ihrer Mischung aus Moderne, Fortschritt und norwegischer Tradition Ihresgleichen sucht!

Die Entscheidung fällt leicht: Hammerfest, diese nördlichste Stadt der Welt (Honningsvåg ist offiziell zu klein fürs Stadtrecht) soll eines unserer Winterdomizile werden! Auch das Hafengebäude macht uns unsere Entscheidung leicht, denn für uns

gibt's den halben Preis am Schwimmsteg. Und weil wir schon bei Behördengänge sind, melden wir uns noch gleich beim Zoll an, die sich freundlich um die Papiere für einen längeren Bootsaufenthalt im Land kümmern.

Schon gehören wir hier dazu: Wir tratschen mit unseren neuen Freunden im Nostalgika-Café. Kurz drauf landet eine gefüllte norwegische Gasflasche in unserem Cockpit: Denn solche Kleinigkeiten können für den gebürtigen Schotten Alan wohl kaum ein Problem sein. Wir stopfen unsere schmutzige Wäsche in Ulfs Waschmaschine während er uns im urigen Holzhaus Fleisch und Tacos serviert und die Rentiere im Garten unser Dingi beäugen. Wir hören von allen Seiten: „Wartet nur ab, denn wenn euch Nordnorwegen im Sommer gefallen hat, dann wird euch der Winter umwerfen!“ Immerhin ist der Sommer ja nur eine kurze Einlage zwischen der wirklich schönen Zeit!

Vorerst wollen wir noch nicht Stilliegen und in Hammerfest bleiben. Noch ist der Winter nicht gekommen. Wir erleben einen außergewöhnlich schönen Herbst. Wir segeln im Altafjord, wandern entlang des Altaflusses, bestaunen die Felsmalereien von Hjemmeluft. Wir schlendern durch Finnmarks Hauptstadt und durch ihr schönes, fruchtbares Hinterland. „Jetzt würde ich einiges geben, wenn ich doch eine Angel haben könnte!“ Denke ich und strecke mich behaglich in der Sonne. Sanft plätschert das klare Wasser des Altaflusses an uns vorbei, während wir Lachse beim Springen zusehen und die herrlichen Farben des Herbstes den Birkenwald strahlen lassen.

Wie sehr uns der Anblick von Bäumen, im Wind flatterndes Laub und saftigen Wiesen gefehlt hat! Zwar beeindruckten uns die schroffen Felswände, denen wir entlang gesegelt sind, doch verspürten wir auch etwas Sehnsucht nach sanftem, fruchtbarem Land. Eine Sehnsucht, die doch so leicht zu befriedigen ist in diesem wilden Land!

Im Altafjord fühlen wir uns wohl. Der Anker fällt in versteckten kleinen Buchten und vor hübschen Ortschaften. Wir bestaunen das erste Nordlicht, das über den Himmel tanzt, verbringen manche Tage an Bord und viele Tage an Land.

Unsere Etmale schrumpfen wie die Tage, die rapide kürzer werden und das Nahen der Polarnacht ankündigen. Wir segeln nur noch kurze Nachmittagstörns - und doch genießen wir diese ruhigen Herbsttage vor dem dunklen Winter, der uns hier erwartet.

Manchmal kommt jedoch einiges anders als gedacht. Zuhause in Österreich wartet Arbeit am Haus auf uns. Arbeit, die wir zwar auch als Auftrag vergeben könnten, doch können wir viel Geld sparen, wenn zumindest Jürgen für kurze Zeit zurückfliegt und sie selbst erledigt. Und da wir auf unser Erspartes gut achten müssen, steht der Entschluss, dass Jürgen alleine nach Österreich fliegt, schnell fest. Auf diese Weise können wir nicht nur ein Flugticket sparen, ich kann auch sicher gehen, dass an Bord

LA BELLE EPOQUEs alles in Ordnung ist. Damit müssen wir einen geeigneten Platz finden, einen Platz, in dem ich mit unserem schwimmenden Zuhause leicht die kommenden Herbststürme überstehen kann.

Bald stellt sich heraus, dass die billigsten Flüge von Finnmark aus Alta in den Süden fliegen. So lassen wir Hammerfest abermals in unserem Kielwasser und segeln den großen Fjord bis zu seinem Ende, wo sich die Hauptstadt Finnmarks über die Hügel erstreckt. Wir gehen am großen Steg von Bukta, direkt vorm Flughafen, längsseits. Doch der Steg steht ungeschützt in den Fjord - kein Platz, an dem man seine kleine Yacht für den Herbst wissen will.

Die Suche nach einem geeigneten Platz wird zum Hürdenlauf: Der gut geschützte Sportboothafen ist voll belegt. Der Hafenmeister von Alta sieht keine Möglichkeit, uns einen guten Platz zuzuteilen. Als einzige Möglichkeit erklärt er einen Liegeplatz längsseits eines Rahseglers, der im Sommer Touristentouren anbietet. Irgendwann können wir ihn davon überzeugen, dass LA BELLEs Rigg neben der weit vorstehenden Rah niemals Platz findet. So vertröstet uns der Hafenmeister immer wieder: Er wird schon einen Platz für uns finden!

Wir fragen, wer den Fischereihafen am gegenüberliegenden Ufer betreibt. Dort ist doch noch freier Platz am Schwimmsteg. „Wir sind zuständig.“, kommt die Antwort vom Hafembüro, „aber wir werden den Steg umbauen, dort können wir euch nicht gebrauchen!“ Schade, der Fischereihafen hätte vielversprechend ausgesehen.

Der Tag von Jürgens Heimflug rückt näher und wir haben immer noch keinen Platz für LA BELLE und mich.

Macht nichts. Der Wetterbericht sieht recht gut aus und ich beruhige Jürgen: „Weißt du was, ich werde ganz einfach alleine zurück nach Hammerfest segeln. Du fliegst ohnehin zeitig früh morgens und ich kenne den Hafen von Hammerfest gut genug. Dort steht uns ein guter Platz zur Verfügung und vom Hafenmeister wissen wir, dass er nicht zu teuer sein wird. Wenn's Wetter passt, kann ich dich ja wieder in Alta abholen, sonst kommst du eben mit Bus oder Fähre nach Hammerfest!“

Ich bin froh, endlich eine Entscheidung zu haben, wo ich nun mit LA BELLE den späten Herbst verbringen sollte. Zwar weckt der Gedanke, LA BELLE EPOQUE alleine den Fjord zu segeln und bei Dunkelheit in Hammerfest einzulaufen, ein komisches Gefühl. Ich bin es nicht gewöhnt, alleine an Bord zu sein. Aber ich kann das Boot auch alleine segeln und kenne mich auch bei Dunkelheit im Hafen von Hammerfest aus.

Jürgen findet meine Idee gut und wir sind uns schnell einig. Anstelle die Umgebung auf weitere Liegemöglichkeiten abzusuchen schlendern wir durch die Stadt, wandern auf Altas Hausberg, den Komas, und genießen sonnige Nachmittage am wunderschönen Altafluss.

Am 10. Oktober ist es soweit: Frühmorgens begleite ich Jürgen zum Flughafen und bin traurig darüber, einen knappen Monat Einsamkeit vor mir zu haben. Ich habe keine Zeit, den Kopf hängen zu lassen: Das Wetter ist herrlich und eine Brise Wind

aus West verspricht mir eine gute Überfahrt nach Hammerfest. Ich eile zurück zum Hafen und laufe ins Hafembüro. Ich will unsere Liegegebühren bezahlen und mich verabschieden. Doch ich ernte Erstaunen beim Hafensekretär! Ja wieso verabschieden? Drüben, beim Fischereihafen ist doch ein Platz für mich reserviert!

Nun bin ich entgeistert. Hat es nicht das letzte Mal geheißen, dass der Steg umgebaut wird? Dass dort die Kutter wegmüssen und sie kein zusätzliches Boot gebrauchen können? „Aber das hat sich doch geändert. Wir bauen die Stege nicht um. Lediglich Strom wird neu verlegt werden, aber dabei stören doch die Boote nicht!“

Der Hafensekretär sucht einen Plan aus seinem Schreibtisch und zeigt mir, welcher Platz für mich reserviert ist. Perfekt: Nahe am Land und gut geschützt unter der Küste soll der Platz mindestens vier Meter Wasser haben. Und der Preis: die Hälfte von Hammerfest. Klar, ich bleibe. Jürgen wird begeistert sein, wenn er das erfährt!

Noch am selben Nachmittag verlege ich LA BELLE EPOQUE, fahre unter Motor quer durch die Bucht und verbringe den Nachmittag damit, das Boot an seinem neuen Platz bestmöglich festzumachen. Ich spanne kreuz und quer die Festmacher, bringe extra Springleinen an und decke die Segel wieder ab. Natürlich bemerke ich die fragenden Blicke der Fischer, die sich wundern, dass ich alleine mit dieser ausländischen Segelyacht gekommen war. Lachend muss ich zugeben, dass ich nicht den ganzen Weg alleine gekommen bin, und ernte bald schon einen Sack voll Dorsch. Es wird schwer werden, so viel Fisch alleine zu verdrücken!

Die nächsten Tage verbringe ich damit, neuen Scheuerschutz für unsere Trossen zu nähen und zu montieren. Ich baue mein Fahrrad zusammen und bringe es an Land. Damit kann ich die Stadt besuchen und zum Flughafen radeln, um das kostenlose Flughafeninternet für meine Gespräche mit Jürgen zu nützen. Noch einmal wandere ich auf den Komsa und betrachte über die tief stehende Mittagssonne, die es kaum noch schafft, sich über die Gipfel im Süden zu erheben.

Dann ändert sich das Wetter und der Herbst tobt ausgelassen. Täglich ziehen Regenschauer übers Land und immer wieder peitscht der Wind das Wasser im Fjord mit weißen Kronen vor sich her. Hin und wieder flüchten sogar die Kreuzfahrtschiffe der Hurtigrute nach Alta, wo sie etwas Ruhe vor dem erzürnten Arktischen Ozean finden. Sie warten im geschützten Fjord auf besseres Wetter, während sich ihre Gäste im Museum und in Einkaufszentrum von Alta die Zeit vertreiben.

Immer wieder muss ich den Scheuerschutz unserer Trossen kontrollieren und neuen anbringen. Selbst in der geschützten Bucht des Fischerhafens ist das Wasser aufgewühlt, die Boote und Schwimmstege arbeiten stetig im Wellengang. Zu allem Übel liegt LA BELLE EPOQUE zwischen eisernen Fingerstegen, die mit schnellen Bewegungen am Wasser tanzen und die Trossen noch mehr arbeiten und scheuern lassen.

Bei dem Hundewetter habe ich keine Lust auf Ausflüge und suche mir Arbeiten an Bord: Ich lackiere die Innenverkleidung des Steuerhauses neu, nähe eine neue Tasche für die Navigationsinstrumente und ein paar Polsterüberzüge. Ich suche mir alle löchrigen Socken zum Stopfen zusammen und sortiere den Lebensmittelkasten und das Dosenfach durch.

Die meiste Zeit aber verbringe ich am Notizblock und am Rechner. Am liebsten verbringe ich trübe Tage immer noch mit Schreiben. Doch mit fehlender Sonne produziert die Solaranlage keine Energie mehr. Unsere Batterien sind mittlerweile alt und in schlechtem Zustand. Selbst wenn ich den Benzingenerator ein paar Stunden laufen lasse und die Batterien fülle, sind sie schnell wieder entladen. Sie können die Spannung nicht mehr halten. Und damit kann ich nicht einmal halb so viel Zeit am Laptop beim Buchschreiben verbringen, als ich gerne möchte. Ungeduldig warte ich darauf, bis die Hafenbehörde endlich das versprochene Stromnetz am Steg installiert.

Trotz allem achte ich darauf, genug Strom für den täglichen Funkverkehr übrig zu haben. Täglich lade ich per Funk die Mails von Jürgen herunter und schreibe ihm über die Tage in Alta. Ich tratsche stundenlang mit Funkern in Deutschland, Österreich und Spanien und lerne auch ein paar norwegische Amateurfunker kennen.

LA BELLE EPOQUE ist nicht die einzige Segelyacht in Alta. Es dauert nicht lange, lerne ich die Handvoll Segler kennen, die hier im hohen Norden zuhause sind. Da sind Ulf und Wenche, die mit ihren beiden Söhnen an Bord ihrer Yacht FRI einen Sommer lang eine Atlantikrunde gedreht haben. Sie segelten in den Süden von Europa, und sind von den Kanaren im Zuge der ARC in die Karibik gesegelt. Dann ging's weiter die amerikanische Küste hoch in den Norden nach Kanada, Neufundland und zurück über den Nordatlantik bis Alta.

Rune, der mit seinem Stahlboot OPPORTUNE gerade diesen Sommer von seiner dreijährigen Weltumsegelung zurückgekommen ist. Eine Weltumsegelung, die ihn in den Süden und entlang der Barfußroute über den Atlantik geführt hat. Mit wechselnder Crew segelte er durch den Panamakanal in die Südsee, nach Australien und weiter in den Indischen Ozean. Über Madagaskar und Südafrika führte sein Weg schließlich wieder zurück in den Atlantik. In Eile musste er die letzte Etappe in den hohen Norden zurück segeln, da er immer noch seinen Job als Ranger in Norwegen hatte. Er wollte pünktlich zu Arbeitsbeginn zuhause sein.

Guro, die aufgeweckte Seglerin und Bootsbesitzerin im Yachthafen, segelte das erste „Stück“ von Runes Weltumsegelung als Crew mit ihm: Gemeinsam mit einer weiteren Freundin an Bord segelten sie von Alta bis Panama. Es war eine Reise, die Guros Herz ans Fahrtensegeln gebunden hat. Seither träumt sie davon, eines Tages mit einem eigenen Boot und einem eigenen Mann wieder aufzubrechen.

Mit Jürgen kommt auch das schöne Wetter zurück. Der Winter zieht ein. Bald schon purzeln mit den Stunden des Lichtes auch die Grade am Thermometer und der erste Schnee fällt.

Die Kälte beißt in den Fingern, doch was hilft es. Keine Chance, mit den klobigen Handschuhen diese verdammte, steif gefrorene Trosse zu lösen! Seit einer Stunde bereits turnen wir in der Kälte auf Deck herum, um das Boot zum Segeln vorzubereiten. Das Thermometer bleibt beharrlich auf minus Achtzehn Grad hängen, wir haben ausgerechnet den bisher kältesten Tag für unseren geplanten Segelschlag erwischt.

All die üblichen Handgriffe, die zu wärmeren Jahreszeiten jeweils nur wenige Minuten benötigen, sind bei diesen Temperaturen zeitraubend. Schneeschaufeln im Cockpit, festgefrorene Schäkkel öffnen, zu Eisklumpen zusammengefrorene Knoten lösen. Steife Trossen aufrollen und verstauen, zugefrorene Backskisten öffnen, eingefrorene Winden zum Arbeiten bringen. Kleine Segel anschlagen, ohne dabei auf dem eisigen Deck ausrutschen. Gut Ding braucht Weile. Aber wozu auch Eile, wir werden es ohnehin nicht schaffen, noch bei Tageslicht die geplante Bucht zu erreichen.

Tageslicht erfahren wir hier nur noch wenige Stunden gegen Mittag. Und heute ist ein besonderer Tag, den wir draußen am Fjord erleben wollen. Denn heute wird die Sonne zum letzten Mal über den Horizont kommen. Sie wird uns knappe zwei Stunden die Chance zu geben, sie noch einmal zu betrachten. Vorausgesetzt, keine Wolken ziehen auf und vorausgesetzt, sie schafft es über die Bergkette im Süden.

Das Licht der Sonne wird uns dennoch einige Stunden begleiten. Kurz nach Mittag wird aber die Nacht den Kampf mit der Sonne gewinnen und den Fjord, die schneebedeckten Berge und uns in ihre dunklen Schatten tauchen. Der dünne Neumond wird hoch am Himmel leuchten. Doch auch sein Licht wird nicht ausreichen, um uns den Weg zu erhellen. Das macht nichts, wir sind gut ausgerüstet, haben Erfahrung im Nachtsegeln und werden wachsam sein.

Kurz bevor die Tide kentert, schiebt sich LA BELLE EPOQUE langsam aus dem Hafen in Alta. Die Segel werden gehisst und getrimmt. Bald ist alle Arbeit getan, der Motor verstummt und wir können uns im geheizten Steuerhaus bei einer Tasse Tee wärmen.

Sonnenaufgang im Fjord. Fast ehrfürchtig beobachten wir das Spektakel: Weiße Bergspitzen werden in rosa Licht getaucht, der Himmel hüllt sich in sein morgendliches Farbenkleid. Vereinzelt treiben Eisstücke aus dem Altafluss am Boot vorbei. Sie verschwinden im Kielwasser, während der Fjord die Farbenpracht des Himmels spiegelt.

Noch segeln wir im Schatten der Berge, noch schafft es die Sonne nicht, auch uns mit ihren Strahlen zu wärmen. Wir segeln und staunen. Endlos könnten wir so weiter

segeln. Unbeschreiblich schön glitzert die winterliche Welt. Und die Farben werden immer intensiver.

Dann kommt die Sonne! Sie schafft es doch noch, zumindest ein kleines Stück über die Bergketten zu sehen. Nur ein Viertel der Sonne lässt sich bestaunen, doch ihre Strahlen erfüllen uns mit Wärme. Die Segel, die Masten, selbst das Deck mitsamt seiner Schneedecke beginnt zu leuchten. Wir tauchen in eine Welt aus zarten Rottönen und beobachten den Sonnenaufgang und -untergang gleichzeitig.

Friedlich zieht LA BELLE EPOQUE durch die eisigen Fluten und verlangt nur wenig von uns. Die beiden Vorsegel und das weit ausgebaumte Großsegel ziehen die schwere Yacht mit 6 Knoten Fahrt durch den Fjord. Im Inneren kämpft der Diesellofen gegen die Kälte an und Teewasser ist aufgestellt.

Der Mond steht bereits hoch am Horizont. Langsam verabschiedet sich die orange leuchtende Sonne von uns. Wir werden sie zwei Monate lang nicht mehr zu Gesicht bekommen. Langsam verschwinden das zarte Rot, das glitzernde Orange, und das grelle Pink. Die warmen Farben weichen einem immer intensiver werdenden Blau. Immer schneller verdunkelt sich der Fjord, während nach und nach elektrische Lichter die Dörfer am Ufer erhellen.

Ich stelle das Radar an. Wir haben neue, leistungsstarke Batterien an Bord, genug Strom, um sämtliche Navigationselektronik verwenden zu können! Den restlichen Tag segeln wir durch die Dunkelheit und es ist beruhigend, gut ausgerüstet zu sein.

In Schutz der kleinen Halbinsel Klokkarøy bei Hammerfest finden wir eine leere Mooringtonne. Wir beschließen, nicht zu Ankern, da unsere Ankerwinde festgefroren ist. Bald ist die Boje eingefangen, LA BELLE EPOQUE mit zwei Trossen festgemacht. In Eile klaren wir das Deck auf, verstauen die Segel und flüchten vor der beißenden Kälte in die aufgeheizte Kajüte. Hoffentlich hält die Boje!

Unser erster Wintersegelschlag und auch einige sehr windige Hafentage im hohen Norden liegen nun hinter uns. Die Winterreise von Alta nach Klokkarøy war ein außergewöhnlich schöner Segelschlag. Aber auch ein Segelschlag, der uns neue Erfahrungen gelernt hat. Er hat uns gezeigt, dass wir noch einige Vorbereitungen für den Winter zu erledigen haben. Denn auch wenn wir LA BELLE EPOQUE für den Winter gerüstet haben und sie uns sicher und bequem über die kalte See bringt, so kann man doch nicht an alles denken.

Unsere To-Do-Liste ist mit neuen Aufgaben gefüllt: Das alte Fett muss aus den Winden gewaschen werden, um es mit neuem, weniger frostempfindlichen Fett zu ersetzen. Einige Bolzen der Ankerwinde benötigen etwas mehr Spiel und so müssen Bohrungen größer geschliffen werden. Etliche alte Festmacher sollten ausgetauscht werden, sie werden den Belastungen der kommenden, stürmischen Zeit nicht standhalten. Bei starkem Wind zieht der Ofen zu gut, der Rauchfang muss modifiziert werden. Der neue Schamfielschutz für die Festmacher funktioniert großartig, wir

sollten noch einige auf Reserve basteln. Unser Lebensmittelschrank muss besser isoliert werden, Schwitzwasser tropft aus einer Ecke. Ich muss die neue Antenne für den Amateurfunk montieren, damit wir das Provisorium abschlagen können und unter Segel auch wieder funken können. Mit dieser langen Arbeitsliste wird sich auch in der dunklen Zeit keine Langweile an Bord einschleichen!

Warmes, gelbes Licht verbreitet die kleine rote Kerze in der behaglichen Kajüte, während der Diesellofen vor sich hin bullert. Nur spärlich schimmert das blaue Dämmerungslicht der Polarnacht durch die Luken, während die Uhr erst Mittag anzeigt. Die Tage sind kurz und dunkel geworden. Sie laden ein zum gemütlichen Beisammensitzen, während kalte Fallböen im Rigg singen. Das Leben an Bord ist langsam geworden, trotz vieler Stunden Schlaf hält uns die Müdigkeit in ihrem Griff. Das ist gut, denn so vergeht die Zeit der Polarnacht wie im Flug.

Wir merken kaum, wie Stunden zu Tage, wie Tage zu Wochen verrinnen. Wir wissen nicht mehr, welche Tageszeit wir gerade haben - ob es überhaupt gerade Tag ist. Noch immer liegen wir an der Boje in Klokkarøy, unser anfänglicher Plan, öfter nach Hammerfest zu segeln, ist dem Müßiggang zum Opfer gefallen. Wir fühlen uns wie in einem Winterschlaf. Wir fühlen uns wohl in dieser Bucht, die doch nur einen Steinwurf von Hammerfest entfernt liegt.

Hier auf der Halbinsel von Klokkarøy wohnt unser guter Freund Ulf in seinem urigen Holzhaus. Ein Holzhaus, in dem wir immer herzlich willkommen sind und welches Ulf nun nicht mehr abschließt, damit wir jederzeit seine Dusche oder Waschmaschine nützen können.

Dennoch wir rudern normalerweise nur dann quer durch die Bucht, wenn wir auch wissen, dass Ulf gerade zuhause ist. Wir genießen seine Gesellschaft. Wir freuen uns über die vielen Abende am Holzofen, wenn wir über das Leben in Nordnorwegen, norwegische Anschauungen und Nachrichten oder einfach über Musik reden.

Ulfs große Liebe ist die Musik. Viele Abende verbringt der selbsternannte Späthippie und Schamane mit seinen Instrumenten. Er lernt es sich selbst, auf alte Instrumente zu spielen und übt die Lieder seiner Band. Doch das wichtigste in seinem Leben ist sein kleiner Sohn Jonas. Jonas ist seit Jahren an Diabetes erkrankt und benötigt die konstante Aufmerksamkeit seines Vaters. Mit Stolz erzählt uns Ulf außerdem von seinem älteren Sohn Tim: Dieser verbringt gerade seine Studienzeit in Schweden. Er erlernt das Handwerk seines Vaters und macht die Ausbildung zum Chiropraktiker. Tim will später in Ulfs Firma einsteigen.

Gemeinsam mit Ulf unternehmen wir Fahrten nach Hammerfest, kaufen frische Lebensmittel und treffen seine Café-Runde. Ein Freundeskreis, der sich täglich während der Mittagspause in einem Café der Stadt trifft. Nur samstags und sonntags trifft man sich an Bord des Hurtigrouten Schiffes, das täglich um 11:30 Mittag für eine Stunde in Hammerfest festmacht.

Die Schiffe der Hurtigroute sind nicht nur Kreuzfahrtschiffe für Touristen. Als Postschiffe sind sie Teil der Geschichte von Nordnorwegen. Über viele Jahre waren sie für die Menschen im Norden die einzige, konstante Lebensader zum Süden und zur Außenwelt. Und deshalb stehen die Schiffe den Menschen im Norden auch heute noch offen und können – anders als reguläre Kreuzfahrtschiffe, von den Menschen besucht werden, sobald sie im Hafen liegen.



Mit aller Kraft zieht und reißt LA BELLE EPOQUE an ihrer Trosse. Der Wind heult und kreischt im Rigg. Die Sturmböen übertönen das aufheulende Surren des Windgenerators, der hysterisch versucht, die Batterien zu kochen. Weiße Gischt fliegt über die Bucht, doch die Nacht ist pechschwarz und verschluckt den Anblick der aufgewühlten See draußen.

Es ist vier Uhr morgens und im Inneren von LA BELLE EPOQUE blinkt der Bildschirm des Laptops, saugt Strom aus den übervollen Batterien und hilft mir, mich wach zu halten. An Schlaf ist nicht zu denken, solange LA BELLE dicht an der felsigen Küste an ihrer Boje reißt und zerrt. Zu wenig wissen wir über diese Boje, wie sie verankert ist und wie lange ihre Kette schon dem Salzwasser trotzen musste. Langsam ist das Vertrauen bereits in die Haltekraft der Boje gestiegen. Dennoch bleiben meine Muskeln angespannt und der Blick wachsam.

Sollte die Boje ausreißen, oder sollten alle Trossen zwischen ihr und dem schweren Stahlschifferl durchscheuern, werden nur Sekunden bleiben, bevor die heftigen Sturmböen die treibende Yacht auf die Felsen werfen wird. Sekunden, auf die es ankommen wird. Sekunden, die genützt werden müssen, in denen der zuverlässige Perkins angeworfen werden muss, um LA BELLE EPOQUE aus der Gefahr zu steuern.

Noch ist alles in Ordnung. Auch wenn die Boje durch die Belastung und den Wellen, die sich trotz des kurzen Fetsch in der kleinen Bucht aufbauen, immer wieder unter Wasser gezogen und gedrückt wird, hält sie stand. Sie zwingt das Boot dazu, auf Position zu bleiben. Widerspenstig legt sich LA BELLE EPOQUE mal nach Steuerbord, mal nach Backbord. Das Boot versucht, in die eine oder die andere Richtung auszubrechen. In alter Manier probiert LA BELLE an der Boje zu segeln. Sie lässt sich rückwärts drücken, um wieder nach vorn auszubrechen, zieht einmal an der Backbordtrosse, mal an der Steuerbordtrosse, dass es ruckelt und durchs ganze Boot knarrt.

Ein dumpfer Knall vom Heck schreckt Jürgen aus der Koje. Verschlafen steht er neben mir im Steuerhaus. „Was war denn los, ist eine Trosse gebrochen?“ Das kann nicht sein, ich habe die Trossen vorne vor kurzem kontrolliert und außerdem kam der Knall von hinten. „Auweia! Das war wohl das Dingi. Shit!“

Zu dumm, bereits vor Stunden haben wir darüber gesprochen, das kleine Beiboot auf Deck zu verzurren. Doch es blieb bloß beim Gedanken. Zu unbequem war das Wetter - wir hatten es vorgezogen, im warmen und trockenen Boot zu bleiben, anstatt die paar Handgriffe zu erledigen. Kleine Sünden werden eben gleich bestraft!

In dicke Overalls eingepackt torkeln wir wie die Michelinmännchen auf Deck und holen die gebrochene Sorgleine ein. Ob es wohl gesunken ist? Ich will es nicht wahrhaben, immerhin ist unser schönes, giftgrünes Gummiboot in drei aufblasbare Kammern geteilt.

Noch lange suche ich mit dem Fernglas die dunkle Felsenküste hinter uns ab und tatsächlich, dort drüben, hinter dem dicken Fischtrawler, dort liegt es angeschwemmt und wird von den kleinen, fiesen Wellen immer weiter auf den Felsen gewaschen. Bei diesem Wind ist an keine Rettungsaktion zu denken. Wir überfliegen noch einmal die Wetterkarten. Morgen Vormittag sollten wir eine kurze Verschnaufpause bekommen. Dann können wir das Dingi holen, sofern es solange durchhält.

Verschlafen lege ich mich frühmorgens in die Koje. Wieder einmal habe ich eine Nacht durchgemacht. Endlich hat der Wind etwas nachgelassen, sich auf ungefähr sieben Beaufort eingependelt. Wir haben Niedrigwasser und das Dingi liegt hoch und trocken an Land. Es ist keine Eile, es zu bergen! Nach ein paar Stunden Schlaf bringen wir das etwas zerschundene Beiboot an Bord. Nun zurren wir es ordentlich fest und warten, dass schweres Wetter erneut losbricht.

Die Wetterdaten zeigen, dass die Pause nur von kurzer Zeit sein wird. Das nächste ausgeprägte Sturmtief schiebt sich zwischen Island und Norwegen durch, um die

Küste hoch zu marschieren und mit ungebremster Kraft über den Atlantik zu toben. Und es ist nicht alleine: hier ein Tief mit 966 Hektopascal, gleich hinterher eins mit 963 Hektopascal und das Dritte schon im Anmarsch. Sturmwarnungen fast im gesamten Nordatlantik. Orkan mit 12 Beaufort nördlich von Island, durchschnittliche Wellenhöhen von 17 Metern an den berüchtigten Gebieten vor der Küste Norwegens, 13 Meter Welle vor Schottland.

Dagegen haben wir es hier oben ruhig erwischt. Die schwerste Wucht alle anziehenden Stürme trifft weiter südliche Gebiete. Sie stiften ihr Unheil in Westnorwegen, bringen ihre Flut und ihre Orkanböen den Küsten südlich der Lofoten und blasen sich hier oben nur noch ein wenig aus. 8 Beaufort, vielleicht noch einzelne, stärkere Fallwinde schicken die Tiefdrucksysteme über die Felswände um uns. Wir haben Hochwasser durch die Sturmflut, die sie vor sich her drücken, doch ist es nicht gefährlich hoch. Gut, weit im Norden zu sein!

Unvorstellbar ist der Gedanke, jetzt im offenen Nordatlantik zu sein. Die winterlichen Sturmsysteme treiben dort ihr Unwesen. Sie strecken ihre gefährlichen Arme von Grönland über den ganzen Nordatlantik bis zur norwegischen Küste. Sie reichen sich gegenseitig die Hände und bringen die See zum Kochen. Die Gewässer um Island müssen zur wahren Hölle für jeden Seemann geworden sein. Und dennoch laufen die großen Dampfer Norwegens regelmäßig aus, versorgen die Bohrinseln an der Küste und gehen ihren Geschäften nach. Nur die Fischer füllen die Häfen, sobald es wieder zu Blasen beginnt. Sie sind nicht so verrückt, bei diesem Wetter auszulaufen. Sie verbringen die Zeit lieber im Hafen, reparieren das eine oder andere Gebrechen, füllen ihre Tanks neu auf. Sie bereiten sich vor, das nächste kurze Wetterfenster erneut zu nützen, um die Barentssee nach ihrer teuren Beute zu durchforschen.

Yachten verirren sich schon seit Monaten nicht mehr in den Norden. Wozu auch, verhüllt doch die dunkle Zeit das eigenwillige Land. All die schönen Ankerbuchten sind im Zwilicht der polaren Nacht kaum noch zu erkennen. Mehr als wenige Stunden Dämmerung gibt es nicht um diese Jahreszeit. Wenn die Sturmböen Regen- und Schneewolken über den Himmel jagen, dann bleibt selbst die Dämmerung dunkel.

Eigentlich sollte ja eine dicke Schneedecke das Land erhellen und das wenige Licht des Himmels reflektieren und verstärken. Doch es liegt nur wenig Schnee. Die Zeitungen berichten von einem Rekordwinter: So warm war es hier oben seit den Siebzigerjahren nicht mehr. Doch haben die Zeitungen nicht immer von irgendwelchen Rekorden zu berichten? Die Nordnorweger zumindest lassen sich dadurch nicht aus dem Gleichgewicht werfen. Hier läuft alles gewohnt und ruhig, der Adventszeit angepasst eben. Und während der dürre, beleuchtete Christbaum am Parkplatz vor Hammerfests Rathaus im Wind hin und her peitscht, wartet man im Café auf das Hurtigschiff, um auch an Bord eine Tasse Kaffee zu schlürfen. Um die Neuigkeiten auszutauschen und die dämmrige Zeit mit Geselligkeit zu füllen.

In den Fenstern leuchten die Weihnachtssterne und die Geschäfte sind gefüllt mit Kitsch und Glitter. Nur die keksbackenden Hausfrauen sind etwas beunruhigt. Die Kühe im Süden geben derzeit zu wenig Milch, die norwegische Milchgesellschaft Tine hinkt mit der Butterproduktion nach. Neben Tine gibt es keinen weiteren Lieferanten von Milch und Milchprodukten in Norwegen. Man wartet darauf, dass der Handel endlich dänische Butter kauft, um bald wieder ordentlich backen zu können. Doch auch der Handel scheint in Winterschlaf gegangen zu sein.

An Bord LA BELLE EPOQUEs sind bereits alle Vanillekipferl, Linzeraugen und Nussbusserl vernascht. Trotz Dunkelheit und gelegentlichem Kerzenschein ist nur wenig von Weihnachten zu spüren. Weit weg von Einkaufsstress und Weihnachtsmusik-Terror verfliegt die Zeit im Gleichklang der nördlichen Natur. Schade nur, dass hier oben in Hammerfest die Adventszeit nicht mit Christkindlmarkt und Glühwein gefeiert wird.

Die kalte, trockene Luft sticht auf Wangen und Nase. Er ist endgültig da! Er, der hier über Nacht auf uns eingefallen ist, dessen kalter, weißer Atem die letzten Plusgrade endlich weggehaucht hat. Alle Berichte von Rekordwärme, alles Klagen über zu wenig Schnee sind vergessen. Fast alle haben auf ihn gewartet: Der arktische Winter ist an der Küste eingetroffen!

Die Luft glitzert bei kalten zwanzig Grad unter Null im Zwielflicht des Vormittages. Das Wasser raucht und dampft. Nur im Fjord und im Hafen ist noch kein Eis zu finden. Der warme Golfstrom sorgt dafür, dass das Salzwasser gerade noch eisfrei bleibt. Fantastische Formen zeichnen die Eisrosen an die Luken. Wir können den Ankerkasten kann endlich als Gefrierfach verwenden.

Wir haben ein ruhiges, nördliches Weihnachtsfest im gemütlichen Holzhaus von Ulf hinter uns. Ulf, Jonas und Tim haben uns bei gedecktem Tisch empfangen. Bei vielen nördlichen Leckereien, Wein und Aquavit verging die Nacht wie im Flug, während LA BELLE EPOQUE wieder einmal in der Bucht an ihren Trossen zerrte.

Kurz nach Weihnachten segeln wir zurück nach Alta. Zurück an die Ufer jener Stadt, in der wir Silvester feiern wollen.

Nur langsam segeln wir in den dunklen Fjord hinein, am Bug mit zwei kleinen Focksegeln ausgestattet, trödelt LA BELLE EPOQUE herum. Wir haben Zeit, der Ofen wärmt und keiner von uns beiden fühlt sich danach, den Klüver gegen die große Genua zu tauschen. Die Arbeiten am Deck sind viel zu kalt, da lassen wir das Boot lieber langsam dahingleiten!

Schon längst hat die Polarnacht wieder ihre Dunkelheit über uns gebreitet. So ist es ohnehin besser, langsam zwischen den schroffen Felswänden der Küsten zu segeln. Heute leuchtet uns nicht einmal das Nordlicht, nur die Sterne glitzern über dem Horizont.

Kaum im Hafen von Alta festgemacht, erleben wir die fröhliche Begrüßung unter Fahrtensegler. Rune und Guro leben auf ihren Booten und das Abenteuer unserer Überwinterung ist für die beiden Norweger eine normale Sache! Mit Wein aus dem Pappkarton wird unser Wiedersehen gefeiert. Gemeinsam schmieden wir Pläne für die Silvesternacht. Wäre doch toll, die Nacht am Wasser zu verbringen. Der Beschluss ist schnell gefasst: LA BELLE EPOQUE soll das Partyboot für die Silvesternacht werden. Es folgt eine kleine Einladung an alle via Facebook, mal sehen, wie spontan die Freunde im Norden so sind...

Was für eine Silvesternacht! LA BELLE EPOQUE treibt gemütlich im ruhigen Wetter vor dem Ufer der Stadt, in der überall die Feuerwerksraketen krachen. An Deck wird Glühwein serviert und das Nordlicht zeichnet sein wirres Fantasienspiel über uns. Die Nacht ist mit zehn bis fünfzehn Grad unter Null nicht besonders kalt, kein Windhauch rührt sich! An Deck tanzt ein bunt gemischtes Partyvolk, zusammengestellt aus Norwegern, Tschechen, Schweizern und natürlich uns Österreichern. Die Stimmung ist ausgelassen, während Jürgen und ich LA BELLE EPOQUE wieder langsam zurück an ihren Hafensplatz bringen.

Das neue Jahr beginnt mit bunten Erlebnissen: Heidi packt uns in ihr Auto und fährt uns nach Kautokeino. Es ist eine Stadt der Samen, weit im Inland und mitten auf Finnmarks Hochebene. Hier sind die Flüsse zugefroren, sie dienen als Pisten für die Motorschlitten. Alles ist weiß um uns. Kaum zu glauben, die Menschen hier in Kautokeino leben acht Monate mit Schnee und Eis und sind doch immer wieder froh, wenn der unwahrscheinlich kurze Sommer verschwunden ist und das Land unter der Schneedecke verschwindet. Was für eine verrückte Welt!

Wir besuchen Juls Silbergalerie. Weder Jürgen noch ich können Interesse an Schmuck oder glitzernden Edelmetallen vortäuschen, doch ist Juls Galerie einzigartig und etwas sehr Besonderes. Es sind die Menschen, die hier leben, hier her gewandert sind und dieses wundersame Geschäft aus dem Boden gestampft haben – sie sind etwas Besonderes. Und das macht Juls Silbergalerie so besonders.

Die Besitzerin ist ehemalige Großdeutsche und Vertriebene. Auf der Suche nach einer neuen Heimat verliebte sie sich ins Nomadenleben. Sie machte es den Nomaden gleich, bei denen sie gemeinsam mit ihrem dänischen Mann eine Heimat fand: Sie hütete Rentiere, um in dieser haschen Natur des Nordens ein Auskommen zu finden.

Doch die Menschen um sie herum, das Nomadenvolk des hohen Nordens, benötigten mehr als nur Rentiere, vor allem benötigten sie jemanden, der mit Metall umzugehen wusste. Mehr und mehr erfuhren die beiden Zuwanderer, dass das samische Volk einen ausgeprägten Sinn für schönen Schmuck hatte, ein Bedürfnis, etwas Schönes und wertvolles zu tragen. Dabei ging es nicht nur darum, ein Bedürfnis nach Schönheit zu befriedigen: Für die samischen Nomaden war Schmuck

die einzig mögliche Wertanlage, welche sie leicht bei sich tragen und mit der sie schlechte Zeiten überstehen konnten.

Die beiden Einwanderer machten den Wunsch der Samen zu ihrer Aufgabe: Sie absolvierten die Ausbildung zu Juwelieren, bauten eine kleine Hütte auf den Hügeln über der Stadt der Sami und verbesserten und vergrößerten nach und nach ihr Lebenswerk.

Sie verschrieben sich den Nomadenvölkern und halfen bedrängten Völkern auf der ganzen Welt mit hohem persönlichem Einsatz. Die beiden Einwanderer lebten die Geschichte ihrer Zeit: Fast, als wollten sie im Sinne ihrer Möglichkeiten in Nansens Fußstapfen treten, halfen sie Menschen, wo sie nur konnten. Flugzeuge voll Medizin und Hilfsgüter organisierten die Beiden, als in den Achtzigerjahren die Nomadenvölker von Afghanistan in Bedrängnis und Not durch Krieg kamen.

So wurde ihre Schmuckwerkstätte nicht nur Freude der Samen, Kreativwerkstatt im hohen Norden und Ausbildungsstätte zukünftiger Silberschmiede. Juls Silberschmiede ist auch ein kleiner Hoffnungsbringer für Menschen geworden, die wenig Glück im Leben hatten. Denn die vertriebene Preußin hat ihre eigene Geschichte nie vergessen. Sie weiß, was es heißt, aus der Heimat flüchten zu müssen, weil andere Menschen Krieg wollen.

Die Autofahrt zurück nach Alta ist anstrengend, die Straßen sind Eispisten und der Wind treibt Pulverschnee über die Hochebene. Kein Wunder, dass die Norweger gerne Kaffeepause in der heimeligen Fellstube von Britt machen. Nach einer kurzen Pause müssen wir weiter. Irgendwann sind wir zurück im gemütlichen Salon der Segelyacht OPPORTUNE.

Kaum noch verbringen wir die Abende an Bord LA BELLE EPOQUE! Ann-Bjørns Grinsen erscheint im Niedergang "Uff... ihr seid einfach zu schwer zu erreichen!", lacht sie. „Kommendes Wochenende ist Rennwochenende. Was haltet ihr davon, wollt ihr einen Tag beim Hunderennen dabei sein?“ Na klar, und hey, kein Problem wenn du dort arbeitest, vielleicht können die Organisatoren auch unsere Hilfe gebrauchen. Ein Telefongespräch später ist alles abgesprochen: Wir werden Freitag und Samstag auf einer Zwischenstation des Rennens mitarbeiten.

Damit das Rennen auch richtig original Nordnorwegisch wird, haben die Wettergötter ihren Spaß daran, uns knirschenden Schnee und ordentliche Minusgrade zu bringen. Ich bin mehr als froh um die dicken Handschuhe aus Kanada, dem Weihnachtsgeschenk meiner Eltern! Eingepackt in zwei langen Unterhosen, drei warmen Shirts, dickem Pullover, gestrickten Wollsocken, Skihosen und Winterjacken hüpfen wir zwischen den aufgeregten Hunden herum.

Sechzig Hundeteams sind gekommen und der Lärmpegel vorm Start wird zum Erlebnis für sich. Die Teams starten um neun Uhr abends, hier im winterlichen Finnmark ist es egal, zu welcher Tageszeit das Rennen startet, die 160 Kilometer mit

einem Zwischenstopp sind nicht während der wenigen Stunden Zwielicht zu bewältigen.

Bald am folgenden Morgen starten Ann-Bjørn und ich erneut hoch in die Berge. Jürgen will heute nicht dabei sein schickt uns Mädels unter uns los. Mit dem Motorschlitten erreichen wir den Gipfel von Gargia, um dort das durchgefrorene Team an der Ziellinie abzulösen. Ein kleines Zelt, ausgekleidet mit Rentierfellen und warmgehalten mit einem Holzofen, ein paar im Schnee steckende Stöcke und wir markieren das Ziel mitten in der Wildnis. Lautstark feuern wir die Hundeteams an, während eines nach dem anderen über die Ziellinie einläuft und wir die Zeitnehmeruhren drücken und vergleichen.



Nicht alle Hunde freuen sich, schon im Ziel zu sein und so wird an dem einen oder anderen Schlitten noch ordentlich gezerrt und am Geschirr gerissen. Einige Schlittenfahrer und Fahrerinnen haben alle Hände voll zu tun, ihre Meute zu stoppen. Sie müssen einen Anker auswerfen, um die Hunde zu bremsen. Zwei Teams flitzen einfach durch und rufen im Vorbeifahren ihre Startnummer, damit wir auch sicher wissen, welches Team durchs Ziel gegangen ist.

Noch schnell ein paar Tassen Kaffee in der Fellstube, ein paar frische Waffeln. Lachend und quasselnd geht's über die eisige Straße wieder zurück nach Alta. Rune

und Jürgen haben in der Zwischenzeit den neuen Dieselofen an Bord OPPORTUNES eingebaut und Hühnchen gekocht.

Ein lustiger Abend in fröhlicher Gesellschaft folgt dem nächsten und es wird beinahe schwer, Tageszeit, Wochentag und Datum zu behalten. Die Zeit jagt dahin, die ruhigen Stunden um Weihnachten sind endgültig verflogen. Die Tage werden bereits länger, langsam und schüchtern zeigt sich etwas Farbe am Himmel. Mit den warmen Farbtönen am Himmel kommt das Versprechen, dass die Sonne bald zurückkommen wird.

Noch haben wir keinen Sonnenaufgang, doch gegen halb zwei Uhr nachmittags färbt sich der Himmel in dezenten Rosatönen und erzählt von dem Farbenspiel, das wohl südlich von uns am Himmel gemalt sein muss. In wenigen Wochen werden wir den ersten Sonnenaufgang nach der eintönigen Polarnacht erleben. Wir werden darüber staunen, wenn das Licht sein atemberaubendes Spiel über den schneeverwehten Gipfeln beginnt.

## Aufbruch im akritischen Frühling



„Mist. Meine Schreibhefte sind angefroren.“ Als hätten wir nicht gewusst, dass die Spanten besser isoliert werden müssen. „Aber bei dieser Kälte fängt das Papier wenigstens nicht zu schimmeln an“, denke ich mal ganz positiv. Auch Jürgen sieht es gelassen. So hat er zumindest was zu tun, während ich die Tage am PC verbringe - schreibender weise.

Wir räumen um und demontiert. LA BELLE EPOQUE wird auf den Zahn gefühlt, sozusagen. Alles wandert von einer Ecke zur nächsten. Ich mache mich während Jürgens Umbauwut neben dem Ofen so klein wie möglich: Einerseits, um nicht ständig im Weg zu sein, andererseits - ich geb's zu - um nicht gesehen zu werden und ungestört schreiben zu können. Es ist ein bisserl lästig, wenn Jürgen andauernd meint: „Geh, bring mir mal schnell einen Kreuzschraubenzieher...; greif mal her und nimm mir das ab...; kannst mir nur schnell halten...“. Aber kein Grund zur Aufregung,

im Moment ist gerade meine Ecke dran und ich bin froh, wenn bei meinen Notizheften keine Eiszapfen mehr wachsen.

Außerdem ist es auch wirklich schön, wenn ein Teil unseres Zuhauses wieder in neuen Farben glänzt. So ist das Steuerhäuschen innen nun cremeweiß, der Lebensmittelkasten neu und trocken. Die Ecke hinterm Ofen ist neu gestrichen und die Zentralheizung für unsere Kabine ist verlegt. Die Kabine ist übrigens auch neu gestrichen.

Himmelblau. Wir lieben es eben bunt. So bunt wie unser Leben. Denn auch das nimmt immer wieder neue Farben an. Neue Ideen und neue Wendungen. Und manchmal wissen wir auch gar nicht, wie es wieder weitergeht. Wohin wir als Nächstes fahren und in welche Richtungen wir träumen wollen.

Doch langsam wird es Zeit, sich einen Kopf zu machen, wie es weiter gehen soll. Der Jänner in Alta fliegt dahin und wir haben uns immer noch nicht festgelegt, wohin unsere Weiterreise führen sollte. Noch im Herbst dachten wir, mit Anfang Februar langsam und in kleinen Etappen Richtung Süden aufzubrechen. Wir wollten den Weg zu den Lofoten einzuschlagen, uns dort unter die Fischer zu mischen und anschließend langsam weiter in den Süden Europas zu ziehen.

Wir sitzen an Bord und betrachten die Weltkarte. Betrachten die Reiserouten, die vor unserem Bug liegen und versuchen - so objektiv wir können - unsere Ideen abzuwiegen. Uns ist klar geworden, dass wir längst nicht genug vom Norden haben. Vielleicht ist Norwegen erst der Auftakt.

Plötzlich wissen wir, dass wir noch nicht bereit sind, in den Süden zu ziehen. Weder in den Süden von Europa, noch in den Süden anderswo. Denn unsere Gedanken, unsere Zukunftsträume bleiben im Nordatlantik hängen. Und so betrachten wir die Karten und überlegen, wie lange wir im Norden bleiben wollen und können.

Ich träume von Island. Der Insel der Vulkane und Pferde. So formt sich der Plan, über Westnorwegen, die schottischen Inseln und die Færø Inseln bis Island zu segeln. Auf diesem Weg müssten wir zwar die „Autobahn der Tiefdrucksysteme“ durchkreuzen, aber die Entfernungen sind nicht allzu weit und bei guten Wetterberichten und sauberer Planung ist die Strecke leicht machbar.

Da meint Jürgen: „Wenn du unbedingt nach Island willst, dann können wir gleich bis Grönland segeln!“

Super. Spannend. Natürlich bin ich bei diesem Vorschlag gleich dabei. Doch wie weiter? Zurück nach Europa? „Wir könnten ja in Grönland überwintern und weiter nach Kanada segeln, oder eben gleich bis Kanada und in Neufundland oder Nova Scotia für den Winter bleiben.“, kommt der Vorschlag von mir. Egal, wie wir weitermachen, dass wir bis Grönland segeln wollen, steht für uns bereits fest. Aber das heißt noch lange nicht, dass wir trotzdem den ganzen Februar in Alta bleiben. Oder doch?

Nein, aber es ist einfach, kleben zu bleiben. Wir haben Freunde gefunden, LA BELLE EPOQUE schlummert unter ihrer Schneedecke am Steg und es ist gemütlich, bei diesen Minustemperaturen ohne Dingi an Land zu kommen. Plötzlich sind wir zurück in der Zivilisation. Vor dem Steg parkt ein Auto, das wir benutzen können. Für ein paar Wochen haben wir Internet an Bord, ja, sogar ein Handy wurde uns geliehen. Und dagegen hilft nicht einmal meine Abneigung gegen das Telefonieren!



Wir machen Ausflüge. Laufen mit Ski über zugefrorene Flüsse, besuchen unsere Freunde in Hammerfest. Wir lassen uns treiben, genießen die Sonne, bestaunen das dampfende Wasser in den Buchten und wandern durch den Schnee auf zugefrorenen Seen. Gemeinsam mit Ann-Björg erleben wir Lagerfeuer auf ausgesuchten Plätzchen und nach der ersten Frostbeule auf meiner Nase wird vorerst in der Sauna ordentlich geschwitzt.

Doch es sind nicht nur die norwegischen Freunde, ihr winterliches Wunderland oder die gemütliche Zeit am Steg, die uns den Aufbruch immer wieder auf die lange Bank schieben lassen. Nein, auch unser Haus zurück in Österreich trägt etwas Schuld daran. Wissen wir doch, dass bald mal wieder gröbere Kosten auf uns zukommen werden. Eine Seite des Dachs wird irgendwann mal fällig und die Ortswasserleitung will uns zum Anschluss verpflichten.

„Super. Bleibt doch ein Jahr hier und verdient ein bisschen Geld“, freuen sich unsere norwegischen Freunde ehrlich. Sie haben ja nicht unrecht. Das Lohnniveau hier oben spricht für sich, selbst Hilfsarbeit wird gut bezahlt. Durch Norwegens Zugehörigkeit zu den Schengen-Ländern könnten wir hier ohne Probleme Geld verdienen. Und so arbeitet plötzlich der Kopf gegen das Herz, das Herz gegen den Kopf und uns wird ganz wirr. Hin und her gerissen zwischen Vernunft und

Abenteuerlust. Ein Jahr auf die Stopptaste drücken und Geld verdienen, oder einfach die Sorgen von Morgen auf Übermorgen verschieben und raus ins Blaue.

Am Ende gewinnt wohl immer das Herz! Und so erwacht LA BELLE EPOQUE endlich wieder aus ihrem kurzen Schönheitsschlaf, wir umarmen unsere norwegischen Freunde ein letztes Mal und setzen die Segel. Neues Ziel: Island, Grönland!



Langsam schiebt sich LA BELLE EPOQUE zwischen den schneeverhangenen Ufern durch. Mit ihren zwei kleinen Vorsegeln will sie sich nur träge fortbewegen, kein Wunder, bei dieser leichten Brise. Doch wollen wir noch warten, immerhin haben wir ja nicht erst gerade begonnen, dieses atemberaubende Winterrevier zu erkunden. Immerhin wissen wir ja, dass hinter dem nächsten Berggipfel eine steife Böe stehen kann. Immerhin stehen dunkle Schneewolken am Horizont. Und immerhin haben wir während der letzten dreißig Seemeilen ganze zwei Schneestürme durchsegelt. Klar, der nächste Schneesturm lässt nicht lange auf sich warten!

Und so geht's heute schon den ganzen Tag dahin: Segel rauf, Segel runter; Reff rein, Reff raus; Segel dicht, Segel raus; Motor an, Motor aus; Radar an, Radar aus.

Dennoch kann dieses Wetter unsere gute Laune nicht vertreiben. Jeder Berg, der aus dem nächsten Nebelfeld oder hinter der nächsten Schneefront auftaucht, ist

spektakulär anzusehen und damit jede Meile wert, die sich LA BELLE EPOQUE durch die Sunde kämpft. Und immerhin können wir so unseren Eindruck, den wir uns vom schönen Winterland Finnmark gemacht haben, noch abrunden. Denn richtig schön ist für uns das Land erst, wo es auch das Meer küsst. Unverbesserliche Bootsleute...

Dann schon liegt Finnmark in unserem Kielwasser. Und wie es unter Fahrtenseglern üblich ist, verlassen wir unsere Winterplätze stets mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Lachend: es geht endlich weiter. Die ruhige Zeit des Winterschlafs ist vorbei, die Segel sind gehisst. Die Reise führt zu neuen Plätzen, nicht zurück zum alten Hafenplatz oder in die vertraute Ankerbucht.

Die Reise führt nicht zurück zum Bekannten, sie ist ein neuer Aufbruch ins Unbekannte. Neue Pläne sind geschmiedet, neue Erfahrungen liegen vor uns. Neue Länder wollen entdeckt und neue Freunde getroffen werden. Sicherlich werden wir auch neue Herausforderungen erleben, denn die Segelreviere, die vor uns liegen, sind schwierig und aufregend.

Aber trotz Aufregung und Freude: Ein Auge weint. Wir lassen gute Freunde hinter uns. Ob wir uns jemals Wiedersehen?

Auffrischender Wind vertreibt die zurückhängenden Gedanken. Eigentlich Wahnsinn, wie schnell die Zeit verfliegt. Wussten wir vor kurzer Zeit nicht einmal, wie weit wir in den Norden segeln wollten, so liegt nun schon eine Überwinterung in Finnmark hinter uns. Eine Überwinterung, die unsere Neugierde auf die Arktis nicht gestillt hat. Ganz im Gegenteil, es ist eine Überwinterung, die die Pläne, endlich in den Süden zu segeln, weiter rausgeschoben hat.

Wir ankern in einer Bucht von Sørøya. Drehen mit dem Dingi eine Runde und holen uns einen fetten Dorsch aus dem Wasser. Wir sitzen im Steuerhaus und bestaunen die Umgebung. Wir genießen es, einfach nur da zu sein. Wir schlürfen Tee und erleben Ruhe. Dann segeln wir weiter - nur kurze Etappen, das Wetter mahnt zur Geduld.

Langsam stellt sich die alte Routine an Bord ein. Noch läuft einiges unrund: Die Ankerwinde will nicht so recht aus ihrem Winterschlaf erwachen; das Echolot piepst Alarm, obwohl wir im tiefen Wasser sind - der Geber muss mit Muscheln bewachsen sein. Wir vergessen, das Logbuch zu schreiben oder Positionsmeldungen abzugeben. Kleinigkeiten, wer will es schon so genau nehmen!

Vor Anker in Loppa rollt LA BELLE EPOQUE in der Dünung. Nervös fährt ein Motorschlitten am Ufer auf und ab. Der Fahrer winkt und schreit. Ich winke zurück, mal sehen, was er uns sagen will. Sobald er mich auf Deck entdeckt, startet er den Schlitten und fährt zum großen Anleger. Wieder winkt und ruft er. Super: Die hohe Pier ist also frei, nichts wie rein, denn für den nächsten Tag ist ohnehin Sturm angesagt.

Wir machen fest, wenn auch vom freundlichen Norweger jede Spur fehlt. Die Pier ist zu hoch. Bei Schlechtwetter werden wir mit dem Rigg anstoßen. Wir bringen Leinen aus und versuchen, LA BELLE EPOQUE über Bojen vom Anleger freizuhalten.

Auch hier im Hafen rollt es ordentlich – die Hafenmole ist zu kurz, die Dünung steht herein.

Wir schlendern über die Insel, doch es ist so eisig, dass wir nicht weit kommen, ohne ein paar Mal auszurutschen. Am nächsten Tag fällt das Barometer mit einer Vehemenz, wie wir sie noch nie gesehen haben. Spannend. Wir liebäugeln mit einem anderen Platz am Steg. Um die Ecke ist die Pier nicht ganz so hoch, ein niedriger Holzvorbau macht einen schönen Platz für kleinere Boote, doch das Handlot zeigt uns nur zwei Meter Wassertiefe am Vorbau an. Schade, zu wenig für unser treues Schiffchen.

Noch immer ist es ruhig, wenn auch der Himmel dunkel und trübe ist. Dann plötzlich ist das Unwetter da. Gischt fliegt durch den kleinen Hafen, das Meer donnert an der Mole. Der Windgenerator überschlägt sich fast und LA BELLE EPOQUE reißt an ihren Trossen. Wir sitzen im Steuerhaus und beobachten die dunkle Welt draußen. Doch dann: Das Geräusch von reißenden Trossen und schon stürmen wir nach unten, die Overalls anziehen. Das musste ja so kommen. Die Boje war zu schwach, um LA BELLE EPOQUE vom Pier freizuhalten: Die Trosse ist gerissen.

Wir haben noch nicht Niedrigwasser, der Stegplatz neben uns ist zur Zeit sicherlich tief genug. Nach kurzer Lagebesprechung wissen wir beide, was wir zu tun haben: LA BELLE EPOQUE muss verlegt werden, hier am hohen Anleger holen wir uns nur einen Schaden am Rigg.

Beinahe todesmutig klettere ich die rutschige Leiter des hohen Stegs nach oben. Ich muss vorsichtig sein: Ausrutschen ist lebensgefährlich, unter mir arbeitet LA BELLE EPOQUE in der Dünung, im Eiswasser zwischen Schiff und Pier hätte ich nur wenig Chancen. Ich bin froh, oben anzukommen, und belege unsere lange Schwimmtrasse am großen Poller. Jürgen arbeitet am Heck, bringt weitere Sicherheitsleinen aus und startet den Motor, falls unser Manöver mit den Trossen doch schief gehen sollte. Am gewünschten Hafenplatz lote ich noch einmal die Wassertiefe mit dem Handlot und kontrolliere alle Trossen.

Sobald ich zurück an Bord bin, geht es los. Meter für Meter lasse ich die Bugtrasse nach, während Jürgen die Hecktrasse über die Winde einholt. Langsam bewegt sich LA BELLE EPOQUE rückwärts, während sie zwischendurch immer wieder gegen den Pier geworfen wird. Langsam kommt das Rigg klar und wir können aufatmen, während uns die Gischt ins Gesicht fliegt und der furiose Wind wie wild an unseren Kleidern zerrt. Egal, für Bequemlichkeiten fehlt jetzt die Zeit.

Bald schon ist LA BELLE neu verholt, liegt ruhiger und Jürgen läuft mit dem Handlot vom Bug zum Heck. Zweieinhalb Meter an der seichtesten Stelle. Das könnte funktionieren, das Wasser sollte nur noch zwanzig Zentimeter fallen. Hoffnungsvoll betrachte ich den Tidenkalender, während das Echolot nun alarmierend piepst.

Raus aus den tropfnassen Overalls wärmen wir uns mit heißem Kaffee und beobachten das Wettergeschehen vom Steuerhaus aus. „Kommt Wind vor Regen,

kann sich der Seemann schlafen legen“ geht es mir durch den Kopf, während dicke Tropfen horizontal einher fliegen. Gut, das Schlechtwetter wird also bald wieder vorbei sein.

Dennoch hält uns das Wetter weitere zwei Tage auf Loppa fest. Gut, dass wir gerade Halbmond haben und damit keine extreme Ebbe zu erwarten ist. Wir können an unserem seichten Stegplatz bleiben.

Nächster Stop: Tromsø. Wir sind zurück. Zurück in dem Hafen, der uns schon letztes Jahr beeindruckt hat. Doch vorerst legen wir nicht im Hafen an, sondern stoppen beim Supermarkt, auch wenn der Steg beim Supermarkt gerade eben genug Wassertiefe hat. Wir haben noch einen halben Meter unterm Kiel, genug, die Wellen der vorüberfahrenden Schiffe abzureiten, ohne auf Grund zu stoßen. Mit vier gefüllten Einkaufswagen balancieren wir die Rampe zum Steg zurück: Wir haben weder in Alta noch in Hammerfest den Proviant aufgestockt und an Bord ist so gut wie alles aufgebraucht.

Ein bisschen abgekämpft sieht LA BELLE EPOQUE aus. Die letzten Reste Schnee auf ihrem Deck schmelzen langsam im grellen Sonnenschein. Zurück bleibt eine trostlose Mischung aus zusammengetretenen Eis, Schmutz der letzten Monate und die eine oder andere Rostträne. Die einst schön grün glänzende Bordwand ist fleckig und abgeschlagen. Zu oft konnten die - von uns nur schlampig angebrachten - Fender nicht den Lack schützen. Tiefe Kratzer, dicke schwarze Streifen von Reifengummi, bis auf die Grundierung abgewetzte Farbe und Salzkrusten verunzieren den Rumpf, während der Wasserpass vom Eis abgekratzt wurde.

Uns stört's kaum, wissen wir doch, dass sich hinter der wilden Optik ein gut gewartetes Boot verbirgt. Nur die anstehenden Lackarbeiten müssen bei dieser Kälte eben warten. Denn bei Schneefall und Minusgraden lackiert sich nicht gut, der Lack würde nicht richtig aushärten können und Arbeit und Aufwand wären unnütz. Wahrscheinlich müssen wir diesen Sommer sowieso LA BELLE EPOQUE irgendwo an Land stellen und das Unterwasserschiff neu streichen. Dann werden wir Zeit haben, auch den Lack am Rumpf auszubessern. Zum Glück ist Rost am Rumpf im kalten Polarmeer kein besonders akutes Thema.

LA BELLE EPOQUE liegt nicht alleine im Hafen von Tromsø. Neben den einheimischen Yachten wiegen sich auch zwei französische Segler in der Sonne: Ein hübscher alter Holzkutter und eine blaue Stahlketch - mit dem Flair von Expedition und Abenteuer. Natürlich sind wir neugierig woher und wohin sie ziehen, immerhin ist schon eine ganze Zeit vergangen, seit wir die letzte ausländische Yacht getroffen haben. Erstaunt erfahren wir, dass die Yachten nicht im hohen Norden überwintert haben. Die Yachten sind soeben direkt aus Frankreich angereist.

Schade, es bleibt nicht viel Zeit zum Tratschen, da die blaue Expeditionsyacht gerade für die kommende Chartercrew vorbereitet wird.

Am frühen Abend geht's unter Motor raus auf den nächsten Ankerplatz: Rystraumen, wo die heftige Strömung uns jeden Angelversuch vereitelt. Wir treiben schneller ab, als unser Köder den Grund erreichen kann. Auch verabschiedet sich der klare Himmel. Schneetreiben lässt uns endgültig unsere Dingi-Angeltour abbrechen.

Die folgenden Tage verbringen wir im Schneetreiben. Anstelle von herrlichem Sonnensegeln: allmorgendlich Schnee von Deck schaufeln, um dann bei Gegenwind langsam durch die Kanäle Richtung Süden vorarbeiten. Wir versuchen, gegen den böigen Wind aufzukreuzen, um doch wenigstens ein bisschen Segeln zu können. Doch die Sunde zwischen dem norwegischen Festland und Senja sind eng und der Wind folgt den Kanälen - und bläst uns stets auf die Nase!

Wie gut, dass ich noch in Tromsø die frisch gedruckte Broschüre über Sehenswertes in Nordnorwegen eingepackt habe: Sie bewirbt ein Hallenbad in Harstad, das in den Felsen gebaut wurde und in dem ein ganzjähriger Sommer herrschen soll.

Damit legen wir Kurs auf Harstad und legen einen Tag Schneepause zwischen Wasserrutsche und Dampfbad ein, während die hübsche Stadt still die Osterfeiertage verbringt. Und heuer hat der Osterhase auch auf LA BELLE EPOQUE nicht vergessen: Unerwartet tauchen österreichische Mannerwafferl aus allen möglichen Verstecken an Bord auf.

Endlich klart der Himmel auf. Wie so oft, bringt die Sonne die Schönheit der Landschaft zum Vorschein: Stahlblau glänzt das Meer zwischen den weißen Bergen.

Vorm Tjeldsund müssen wir noch einmal warten: Die heftige Nordströmung kentert erst zirka drei Stunden nach Hochwasser. Während wir in der Sonne treiben kommt wieder die Angel zum Einsatz. Und während ich noch überlege, dass Konservenfisch an Bord schon Mangelware ist und ich frischen Fisch zum Einkochen bräuchte, beißen die Dorsche wie verrückt.

Traumhafte Segeltage folgen. LA BELLE EPOQUE pflügt in der glatten See zwischen Lofoten und Ofoten, vorbei an steilen Bergen und kaum aus dem Wasser ragenden Schäreninseln. Vorbei an Fischkuttern, Fähren und Frachtschiffen, Leuchttürmen und kleinen Fischerdörfern.

Die Tage sind bereits lang. Unglaublich lang. Erst gegen neun Uhr abends verschwindet die Sonne mit prächtigem Spektakel hinterm Horizont. Dann haben wir immer noch eine Stunde lang genügend Licht, um gefahrlos in eine der vielen Ankerbuchten einzulaufen. Die Nächte werden nicht mehr ganz dunkel, ein Hauch an Licht wandert bereits über den Norden.

Nur das Nordlicht, es lässt sich nicht mehr blicken. Vergeblich beobachten wir täglich den Nachthimmel, um doch noch einmal das wundersame grüne Licht zu erspähen.

Jede zurückgelegte Seemeile Richtung Süden ist bemerkbar: Die Schneedecke an der Küste verschwindet. Gut, vielleicht nicht ganz, aber die ersten grünbraunen Wiesen leuchten uns entgegen und die Strände sind weiß vom Sand und nicht vom Schnee.

Am Morgen kreisen Seeadler über uns. Hysterisch beschweren sich Möwen über ihre Anwesenheit. Staunend vergesse ich wieder einmal, zum Fotoapparat zu greifen. Egal, das neue Bordspielzeug ist zur Zeit unsere neue kleine Action-Kamera. Und die hätte mit ihrem Weidwinkel keine gute Aufnahme von den Adler gebracht. Noch sind nicht alle unsere Videoversuche besonders erfolgreich, dafür amüsieren die Videos, die wir gemeinsam abends betrachten.

Schnell verfliegt die Zeit. Erneut machen wir in Bodø, südlich der Lofoten fest. Eigentlich schade, diese Strecke hinter uns zu haben. Auch das Wetter zeigt sich von einer neuen Seite: Es regnet!

Bodø hält uns nicht lange. Wir haben die kleine Stadt letztes Jahr am Weg in den Norden besichtigt und wollen hier keine Wurzeln schlagen. Noch ein herzhaftes Frühstück an Bord segeln wir aus dem Hafen. Besser gesagt, wir brummen aus dem Hafen. Denn anfänglich ist der Wind leichter als gehofft. Unter Motor geht es vorbei an der Yacht der lokalen Segelschule, die träge in der Strömung vor Bodø treibt.

Es dauert nicht lange, auf den hiesigen Wetterbericht ist verlass: Erst regt sich ein Lüftchen, doch bald steht schon genug Wind, um alle verfügbaren Segel zu hissen. Bei Halbwind will auch der Besan gesetzt werden und schon zeigt sich LA BELLE EPOQUE in ihrer vollen Pracht. Zwar dümpeln wir nur mit zwei bis drei Knoten durchs Wasser, aber egal, die warmen Sonnenstrahlen kribbeln angenehm auf der Haut und die weißen Berge hinter den braunen Felsbuckeln leuchten im klaren Licht.

Wäre es nicht schön, den Kurs hinaus zu halten und einfach draußen zu bleiben? Wieder einmal aufs offene Meer zu segeln, einen längeren Schlag zu machen? Über Nacht, oder gar über Nächte, bis Trondheim oder einfach durchsegeln bis Kristiansund!

Aber auch wenn die Versuchung in den Fingern juckt und der warme Nachmittag alle Bedenken verwischt, die Nacht am offenen Nordmeer würde mit Sicherheit weniger toll werden. Der Wind wird noch am Abend nach Südosten drehen und auffrischen. Der gemütliche Halbwindkurs würde zum nervtötenden Amwindschlag gegen ruppige See.

Trotzdem halten wir Kurs nach draußen, zumindest so weit raus wie möglich. Weg von den schneeverhangenen Bergen an der Küste, in den sich in den Gipfeln noch die eine oder andere Wolke festhält. Aber anstelle die Nacht durchzusegeln werden wir die kommende Nacht im äußeren Schärengarten ankern. Denn wir sind in einem Seegebiet, in dem man auch weit draußen vor der Küste noch genügend Ankerplätze findet.

Stunden später laufen wir vorsichtig zwischen den unzähligen Felsen ein und finden eine rundum geschützte Bucht, die doch den Blick in die Weite erlaubt. Wir verbringen Tage hier, fahren mit dem Beiboot fischen, wandern über die kahlen Felsen und sehen uns zwischen den drei verlassenen Häusern um, die wahrscheinlich nur im Sommer als Ferienhütten genutzt werden. Wir gehen auf Fotosafari und faulzen in der Sonne.

Dann endlich will der Wind einen etwas längeren Schlag zulassen. Wir brechen für einen zweitägigen Törn auf. Zwar haben meine Funkfreunde von Intermar prophezeit, dass der Nordostwind abends immer weiter nach Ost drehen und der Himmel über Nacht zuziehen wird, doch im Großen und Ganzen wird das Wetter sehr stabil bleiben. Auch ist es uns egal, dass wir, um aus den für die Navigation gefährlichen Schären zu kommen, einen Umweg von knappen 40 Seemeilen machen müssen. Damit ist ein Nachttörn eigentlich sinnlos. Durch die Schären wahren wir nach zweitägigem Segeln und einer Nacht vor Anker genauso schnell!

Dennoch zieht LA BELLE EPOQUE im weiten Bogen hinaus auf das offene Nordmeer, vorbei an all den Untiefen und in die Nacht hinein. Eine Nacht, die nur ganz zaghaft kommen will. Der letzte Schein der Sonne verschwindet nicht mehr ganz, sondern zieht einen Bogen über Norden um uns. Der Wind frischt auf und dreht nach Südost. Die See baut auf, schlägt ab und zu in die dicht geholte Genua. Mit 25 Grad Lage arbeitet das Boot gegen den Wind.

Ich fülle heißen Tee in die Thermoskannen und heize den Diesellofen ein, um bald Jürgen die erste Wache zu überlassen. Anschließend schlafe ich nur wenig und bald muss ich Jürgen ablösen. Ingeheim hoffe ich, die restliche Nacht durchzuhalten und die ganze Hundewache zu übernehmen. Für mich gibt es kaum Außerordentlicheres, als den Sonnenaufgang auf See zu erleben.

Es dauert nicht lange, da zieht mir die ruppige See einen Strich durch die Rechnung. Der gezuckerte Tee mit Milch aus der Thermos gibt mir den Rest: Meine restliche Wache verbringe ich damit, gegen die aufsteigende Seekrankheit anzukämpfen. Ich frage mich wieso?!

An Bord unseres ersten Segelbootes war ich so froh darüber, nicht seekrank zu werden. Warum konnte das nicht so bleiben? Jürgen hatte öfter mal mit Seekrankheit zu tun und das sah wirklich nicht nach etwas aus, das man selber erleben möchte.

Jetzt verhält es sich beinahe umgekehrt: Während Jürgen keine Anzeichen von Übelkeit zeigt, konzentriere ich mich krampfhaft darauf, nicht an Wellen, Essen oder meinen Mageninhalt zu denken.

Schlagartig ist der Sonnenaufgang vergessen - nach dreieinhalb Stunden freue ich mich ehrlich über die Wachablöse und verziehe mich in die Koje. Nicht lange, denn der Wind nimmt zu und kaum eine halbe Stunde später muss die Genua gegen die Fock getauscht werden. Die Regel, dass nachts keiner alleine auf das Vordeck gehen

darf, habe ich aufgestellt. Damit kann ich sie auch nicht wegen etwas Übelkeit brechen. Also wieder raus aus der schiefen Koje!

Wie herrlich aber der folgende Tag verläuft, wenn sich auch die Sonne hinter dicken Wolkenfeldern versteckt! Der Wind hat etwas abgenommen und rückgedreht, leicht übermüdet aber unbeschwert wechseln wir uns am Steuer ab.

Gegen Abend erreichen wir Bremsteinen - es liegt weit draußen in den Schären. Der kleine Hafen zwischen den Felsbuckeln und Untiefen wurde vor langer Zeit aufgegeben, als die Küstenfischerei zurückging. Zu karg waren die Felsen, um darauf zu leben. Heute wird der Hafen nur noch von der Küstenwache als Schutzhafen für durchreisende Fischer gewartet. Die wenigen, übrig gebliebenen Gebäude werden vom Küstenverein liebevoll gepflegt, im Versuch, die norwegische Küstenkultur nicht gänzlich in Vergessenheit geraten zu lassen.



Wir erreichen Bremsteinen bei Niedrigwasser und haben keine Chance, mit unserem zwei Meter tiefgehendem Schifferl in die geschützte innere Hafengebucht zu gelangen. Draußen verholen wir uns an eine der großen Bojen, die von der Küstenwache ausgelegt wurden. Frühmorgens verlegen wir uns bei Hochwasser in den inneren Hafen, der so klein ist, dass er von LA BELLE EPOQUE fast vollständig ausgefüllt wird. Sollte heute Nacht ein Fischer kommen, werden wir unser Heck zu den Felsen verzurren müssen, damit er an der zweiten Boje genügend Platz findet.

Wir spazieren über die Felsbuckel und begutachten das ehemalige Speicher-Gebäude, in dem einst Fischöl abgekocht wurde. Als Amateurfunkerin freue ich mich, die alte Fischereifunk-Anlage zu finden – eine richtige kleine Funkbude ist in der Westseite des Speichers untergebracht!

Sonnenschein und Flaute, sind schöner an Land als auf See! Und so verbringen wir Tage auf Bremsteinen, flexen einige unnötige Aufnahmen vom Deck und bessern da und dort Roststellen aus. Ich ziehe Jürgen in den Masten, um alle Beschläge zu kontrollieren und LA BELLE EPOQUE wird wieder einmal von oben bis unten geputzt. Zwischendurch lassen wir uns in der Sonne treiben, lesen ein gutes Buch im Cockpit und sitzen am Ufer mit der Angel ausgebracht. Einen Hauch von Frühling zu spüren.

Bald sind diese sonnigen Tage wieder vorüber. Unter vollen Segeln ziehen wir weiter, vorbei an Rørvik und an Villa Havn. Villa Havn, wo wir uns im kleinen Hafen wohl fühlen und zum alten Kohlefeuer-Leuchtturm spazieren, um dort beim Picknick im Sonnenuntergang zu schwelgen.

Zügig reisen wir in den Süden. Und was für Glückskinder wir doch sind: Konnten wir letztes Jahr doch fast die ganze Fahrt in den Norden vor dem Südwind segeln, so hat es das norwegische Wetter auch heuer wieder gut mit uns gemeint: Steter Nordwind treibt uns vor sich her und wieder breitet LA BELLE EPOQUE ihre weißen Segel aus wie Schmetterlingsflügel.

Über die Folla geht es bei ruppiger See, aber ist die Stimmung an Bord ist in Hochform: Haben wir endlich unsere Seebeine zurück?

Langsam treiben wir in den kleinen Hafen von Dybfest. Heute ist es schon zu spät, um in den Trondheimfjord abzubiegen, und so beschließen wir einen ruhigen Abend hinter der großen Steinmole.

Ruhiger Abend? Weit gefehlt! Missmutig stellen wir fest, dass nicht weit von hier der Militärflughafen sein muss: Ein Düsenjet nach dem anderen jagt über den Himmel. „Verdammt Lärm!“, flucht ein Fischer neben uns und streckt die Faust in die Richtung, in der ein weiterer Jet in einer Wolke verschwindet. Anstelle noch länger über die Belästigung zu raunzen, widmet sich der alte Herr und sein Freund bald dem neu angekommenen Segler von weit her: Wir werden freundlich begrüßt, freuen uns über die Neugierde und laden die Beiden ein, LA BELLE EPOQUE genauer zu betrachten. Wie es unter Norwegern und Fischern so üblich ist, stecken wenige Minuten später auch schon alle im Motorraum, um unseren braven Mr. Perkins zu bewundern.

Wer bewundert werden will, muss auch gleich Einsatz zeigen: mit brummenden Dieselmotor und ohne Wind geht's am folgenden Tag bis Trondheim. Wir versuchen nicht lange, die Segel zu setzten, hier im Fjord und bei absoluter Flaute bringt das ja

doch nichts! Für die kommenden Tage ist Gegenwind angesagt, da ist es doch besser, noch bei Flaute unter Motorkraft bis Trondheim zu fahren.

Der verwinkelte Fjord würde uns auch bei bestem Wetter nicht die ganze Strecke unter Segel dulden und in Wahrheit haben wir keine Lust, tagelang unter Düsenjets darauf zu warten, den Fjord segeln zu können.

Wir freuen uns, wieder eine neue Stadt zu besuchen, doch der eigentliche Grund, weshalb wir ungeduldig Richtung Trondheim ziehen, liegt in Louis. Louis, den jungen Franzosen, den wir vor zwei Jahren an einem Ankerplatz in Schweden kennen gelernt haben. Louis, der mit seinem kleinen Holzboot und seinen mittlerweile drei Schlittenhunden den Norden bereist. Auf dieses Wiedersehen freuen wir uns schon lange.

Wir verholen LA BELLE EPOQUE an den großen Gastanleger in Trondheim, anschließend machen wir einen Abendspaziergang durch die schöne Stadt. Wie gewöhnt treibt es uns zuerst dem Wasser entlang: Trondheim wartet mit hübschen Kanälen voll kleiner und großer Yachten auf. Insgeheim halten wir Ausschau nach dem kleinen gelben Segelboot unter französischer Flagge, das auch in Schweden schon aus der Masse weißer Serienyachten geleuchtet hat, doch eigentlich rechnen wir nicht damit, Louis hier mitten in der Stadt zu finden. Er hat den Winter in der Gegend von Trondheim verbracht und liegt sicherlich in einem Hafen irgendwo außerhalb. Richtig: Per Mail erfahren wir, dass Louis in Orkanger liegt und sich schon lange darauf freut, uns wieder zu treffen.

Doch vorerst ist die Stadt an der Reihe: Wir verbringen den nächsten Tag damit, Trondheim zu bewundern. Und sind uns einig, hier die schönste Stadt Norwegens gefunden zu haben. Oder kann es sein, dass wir uns schon so sehr an den rauen Norden mit seinen einfachen, schmucklosen Städtchen gewöhnt hatten und nun jede Stadt voll alter Häuser und kleinen Gassen als besonders hübsch betrachten?

Nein, Trondheim darf gelobt werden: Wir schlendern durch Gassen voll alter Holzhäuser, freuen uns über das bunte Treiben in den Fußgängerzonen und betrachten sogar den alten Dom. Entlang von Speicherhäusern geht es in den neuen Teil der Stadt. Wie charmant: Die Trondheimer haben die alten Werftgebäude erhalten und mit Cafés und Restaurants gefüllt. Weil das Wetter frühlingshaft ist, sitzen die ersten Gäste auf der Terrasse über dem alten Bootsslip und lassen es sich gutgehen.

Für uns ist nicht nur Stadtbummel und Sightseeing angesagt, wir müssen Ersatzteile für LA BELLE EPOQUE besorgen und den kaputten Autopiloten zur Reparatur bringen. Nach dem dritten Versuch, eine zuständige Raymarine Vertretung zu finden, fluchen wir bereits ein bisschen über uns selbst: Das haben wir jetzt davon, nachdem wir unsere Grundsätze gebrochen und „Yacht-Zubehör“ an Bord genommen haben. Jetzt gehören wir auch zu der Gruppe Fahrtensegler, die sich „um die Welt reparieren“. Doch halt - nicht so voreilig. Leichter als gedacht finden wir die Firma

Agron, werden zuvorkommend und prompt bedient: problemlos und im Eiltempo erhalten wir ein Austauschgerät. Und das Ganze auch noch kostenlos: Keine Frage ist der Defekt des Autopiloten ein Garantiefall. Wow - Kundenservice vom Feinsten, der elektrische Autopilot bekommt seine zweite Chance!

Vor Orkanger kommt uns Louis bereits im kleinen Fischerboot entgegen. Wir feiern ein Wiedersehen, als wären wir schon von Kindheitsbeinen dicke Freunde gewesen. Alle drei genießen wir das Zusammentreffen. Wir lachen bis spät in die Nacht und lauschen gespannt, wie es Louis so ergangen ist. Da sich Louis um einige Schlittenhunde kümmern muss, ziehen wir für ein paar Tage von Bord in ein Haus weiter Inland. Von dort gehts weiter zu Olav, der uns alle zu sich in die Berge eingeladen hat. Der norwegische Freund von Louis verbringt schon sein ganzes Leben in den Bergen, wo er einfach und zufrieden in einer selbstgebauten Blockhütte lebt und das bisschen Geld, das er zum Leben braucht, mit der Kunst des Holzschnitzens verdient.

Zu Olav führt keine Straße, gemeinsam wandern wir in die Berge und sind verblüfft, als sich sein kleines Anwesen vor uns ausstreckt: Mit Grasdach gedeckte Holzhäuschen stehen zierlich auf der Waldlichtung. Olav heißt uns herzlich in seinem Reich willkommen. Da er immer ein offenes Haus für Freunde hat, warten bereits einige Leute auf uns. Oder besser gesagt warten die Besuche darauf, endlich über die herrlich duftende Gemüsesuppe und das frisch gebackene Brot herfallen zu können. Olav heizt die kleine Sauna auf, später sitzen wir noch lange um das Lagerfeuer und genießen die Stille der Berge.

Das Leben als Einsiedler hat Olav nur indirekt gewählt. Er ist eigentlich nicht der Charakter für totale Einsamkeit, doch hatte er einfach bisher nicht das Glück, die richtige Partnerin für sein Leben zu finden. Und da Olav in der Einsamkeit der Natur leben wollte, ohne dabei wirklich einsam zu werden, hat er beschlossen, sein kleines Reich mit interessanten Menschen zu teilen. Neben seinem eigenen Blockhaus hat er ein hübsches, grasgedecktes Blockhaus speziell für Freunde gebaut. Auch wir können in diesem kleinen Häuschen die Nächte verbringen.

Olav lebt einfach. Neben den beiden Hütten gibt es die kleine Sauna und ein Plumpsklo. Gebadet wird im See und das frische Quellwasser ist alles, was er zu trinken anbieten kann. Gekocht wird am einfachen Holzofen, der auch gleichzeitig die Hütte heizt. Seine Offenheit für Menschen und seine Einladungen in sein Reich haben nichts mit Einkommen zu tun. Bei ihm zu schlafen kostet kein Geld, selbst wenn manche Freunde länger hängenbleiben. So erzählt er von einem jungen Amerikaner, der über ein halbes Jahr bei ihm wohnte, oder einer deutschen Tramperin, die viele Monate in seiner Gästehütte lebte. Olav ist überzeugt, mehr von seinen Gästen zu erhalten, als mit Geld abgegolten werden könnte. Und manchmal wird ihm auch geholfen: So hat ein befreundeter Elektroingenieur eine kleine Turbine gebracht und in den Bach gehängt, damit Olav etwas Licht und Strom in den Bergen hat. Und jemand anderes hat ihm ein paar Solarpaneelen geschenkt und montiert.

Am meisten aber freut sich Olav über die vielen Geschichten und Gedanken, die ihm die Menschen aus aller Welt bringen: Von Reisegeschichten wie die unsere bis hin zu Gedankenströme von Quantenphysiker werden an seinen abendlichen Lagerfeuern geteilt.

Wir verbringen Tage bei Olav, auch wenn wir einmal am Tag runter wandern müssen, um mit Louis die Schlittenhunde zu versorgen. Die Ruhe in den Bergen, der stille See im Sonnenschein und die Herzlichkeit von Olav werden für uns zu einem großartigen Abschluss in Norwegen. Schade, dass ich mich entschieden habe, den Fotoapparat zuhause am Boot zu lassen, doch das Bild der kleinen Waldlichtung wird uns noch lange im Kopf bleiben.

Zurück in Orkanger verbringen wir Zeit auf unseren Booten. Jürgen und Louis tauchen um die beiden Segelboote und kommen nach einer Stunde im Wasser halb gefroren an die Oberfläche: Vergangene Nacht hat es geschneit und das Wasser ist immer noch 3 bis 4 Grad kalt! Jürgen berichtet beruhigendes: Die Farbe am Unterwasserschiff wird noch ein wenig halten, LA BELLE EPOQUE sollte zwar mal rausgehoben werden, doch muss das nicht sofort sein. Das ist auch besser so, die Temperaturen fallen nachts immer noch unter Null Grad Celsius. Frische Farbe würde nicht trocknen!

Bald schon beginnt für Louis der neue Arbeitsalltag, er hat einen Arbeitsplatz gefunden, er will sein Segelbudget aufbessern. Schade, wir wären viel lieber noch ein Stück nebeneinander gesegelt. Wir haben davon geträumt, gemeinsame Fisch- und Tauchausflüge zu machen und nebeneinander in schönen Ankerbuchten zu schaukeln. Mit Louis' Arbeitsbeginn ist für uns der Tag des Abschieds gekommen: Mit gemischten Gefühlen lösen wir die Leinen.

Das Wetter ist herrlich und bringt heitere Stimmung an Bord zurück. Neugierig überholen wir eine hübsche norwegische Segelyacht. Es dauert nicht lange, da winkt einer der Burschen an Bord auch schon mit dem Funkmikrofon in der Hand herum. Er will mit uns reden und wir stellen unsere Funke an.

Die junge Mannschaft der Segelyacht hat gerade die Kapitänsschule in Trondheim abgeschlossen. Sie sind auf den Weg nun zu einer Insel weiter draußen am Eingang zum Trondheimfjord, um dort ordentlich zu feiern. Klar, die Koordinaten der Insel wollen wir auch.

Es macht Spaß, mit der flotten Yacht ein kleines Rennen zu veranstalten, und fast gleichzeitig laufen wir in der kleinen Bucht in Kraagvaag ein. Wenig später folgt eine weitere Segelyacht. Dann ein Motorboot, allesamt mit lauter frischen Kapitänen an Bord. Bei Lagerfeuer und im Hot Tube verbringen wir einen lauten und lustigen Abend mit viel zu viel Bier und eigenwilligem, norwegischen Schnaps.

Jetzt haben wir genug gefeiert! Was für ein schöner Abschied aus dem Land im hohen Norden, in dem wir mittlerweile ein Jahr verbracht haben!

Am nächsten Tag setzen wir die Segel, fahren weiter bis Kristiansund und warten auf frischen Wind, der uns bald schon von der norwegischen Küste fortblasen wird.



## Entlang der Wikingerroute über den Nordatlantik



Seit Tagen bläst es in Orkanböen. Das Leben im Schiff ist ungemütlich, selbst im Hafen schieben wir 15 Grad Lage. Unsere letzte Ankerbucht in Norwegen haben wir sicherheitshalber für diese Tage für einen sicheren Hafenplatz verlassen. Denn alle Wetterberichte melden Sturm bis Orkan - keine Bedingungen, in denen man freiwillig auf einen sicheren Hafen verzichten will. Und so liegen wir seit Tagen im ausgewählten Absprunghafen - Sandhamn - unseren allerletzten Stop in Norwegen.

Vor uns liegen knappe 220 Seemeilen über die Nordsee zu unserem nächsten Ziel: die Shetland Inseln.

„Wie es aussieht könntet ihr für morgen ein kleines Wetterfenster bekommen“ vermeldet Klaus von Intermar, „wenn auch ein sehr kurzes und doch etwas kritisches Wetterfenster. Aber heute Nacht sollte der Wind auf 20 Knoten abflauen und auf Nord drehen. Einen Tag Nordwind hättet ihr, dann wird er etwas auf Nordwest drehen, auf 25 bis 30 Knoten gehen. Doch da müsst ihr schon weit draußen vor der norwegischen Küste sein, denn der Wind dreht bald wieder auf West und wird euch für die nächste Woche nicht mehr hinaus lassen.“

Das klingt wirklich nach einem ungemütlichen „Fenster“. Denn wie oft durften wir schon feststellen, dass gemeldete 25 Knoten leicht über die 30 gehen. Ein Unterschied in der Windstärke, der doch weniger bedeutend klingt, als er sich anfühlt! Und dann noch die Drehung nach Nordwest, bei dem vor uns liegenden Westkurs heißt das in Klartext:

Starkwindböen direkt ins Gesicht, ruppige See, die uns in den Süden zu schieben versucht und einen wilden Ritt über die Nordsee garantiert. Für uns heißt das zwei Tage ohne Schlaf, dafür mit viel nasser Arbeit an den Segeln. Ein kleiner Belastungstest für Crew und Material also!

Auch Christoph der Seelotse bestätigt per Funk die von Klaus gemeldete Wetterlage. Sicherheitshalber schickt Christoph obendrein auch noch eine Mail, damit ich auch alles richtig verstanden habe.

Bald schon sind alle befreundeten Funker gespannt, wie wir uns entscheiden werden, denn dieser Wetterbericht lässt doch einige unangenehme Möglichkeiten offen. Wir studieren die Wetterkarten, sehen uns noch einmal den Kurs und die Möglichkeiten an, die wir haben. Wir sitzen im Steuerhäuschen und blicken in die trüben Regenschleier, die über die dunklen Felswände ziehen.

„Da wo wir hinwollen, können wir uns ohnehin schon mal an stürmisches Wetter gewöhnen!“, kommt Jürgens Resümee. „Wenn wir genügend Höhe mitnehmen, können wir auch eine Winddrehung auf Nordwest verkraften“. Soll heißen, die ganze Strecke hart am Wind.

Was soll's, ich will weiter. Ich bin neugierig auf ein neues Land, eine fremde Küste. Wir stapfen durch den Regen, um ein letztes Mal in Norwegen einzukaufen, unsere letzten Kronen auszugeben. Wir kaufen frisches Rindfleisch, für diesen Übersegler wollen wir vorbereitet sein: Ein großer Topf mit Chili con Carne wird uns zwei Tage durchfüttern, ohne dass ich Zeit in der Pantry verbringen muss.

Und während das Chili am Ofen schmort, wird LA BELLE EPOQUE geputzt und vorbereitet. Endlich lassen Sturm und Regen nach. Wir schlagen die große Genua ab, bereiten an ihrer Stelle die kleine Fock vor.

Zeitig um sechs Uhr morgens legen wir ab: Statlandett empfängt uns mit rauem Seegang. Allerdings bleibt der Wind vorerst recht ruhig. Das wird sich bald ändern.

Schon am frühen Nachmittag können wir das erste Segel streichen, LA BELLE EPOQUE arbeitet im konfusen Seegang, der sich bis zu drei Meter aufstellt. Wir kommen gut voran, die Küste Norwegens liegt bereits weit achteraus und der gemeldete Starkwind, der am Abend an der Küste toben wird, sollte uns nicht mehr allzu viel anhaben. Vor uns liegt ein Ölbohrfeld, wir werden es erst in der Dunkelheit erreichen. LA BELLE EPOQUE läuft gut getrimmt, schickt Fontaine an kalter Gischt über ihr Deck. Die Windsteueranlage Miss Aries hält den Kurs, während ich am Funk tratsche und Jürgen in der Koje liegt.

Die Ruhe trägt. Gegen Ende der Funkrunde bläst der Wind zum Angriff. Unter dem Druck will auch Miss Aries das übertakelte Schiff nicht mehr auf Kurs halten. Während ich ans Ruder gehe, ist Jürgen bereits auf Deck um das erste Reff ins Großsegel zu binden.

Ich bleibe am Steuer, eine Arbeit, die ich an Bord LA BELLEs gerne verrichte. Gerade auch, weil LA BELLE EPOQUE am Ruder am deutlichsten zeigt, ob alles in Ordnung ist. Ob sie gut getrimmt ist und die richtigen Quadratmeter Segeltuch trägt. Ist alles in Ordnung, hält die Yacht von alleine Kurs und ich muss nichts weiter tun, als den Kompasskurs im Auge zu behalten. Doch wehe, wenn LA BELLE übertakelt ist: Dann fällt sie ab - luvt an - tanzt in den Wellen und lässt sich kaum noch halten.

Wir jagen über die unruhige Nordsee, die Wellen werden höher und steiler. Die See versucht, uns von zwei Seiten zu überrollen. Gegen Mitternacht legen wir ein zweites Reff ein. Ich bin nicht müde, kann nicht schlafen. Rund um uns leuchten die Bohrtürme wie hell beleuchtete Inseln. Ich will sie sehen und bleibe bis in die Morgenstunden am Steuer. Noch einmal muss ein Reff eingelegt werden und LA BELLE EPOQUE arbeitet schwer.

Wir haben gut getan, nicht direkten Kurs zu fahren, sondern Höhe zu halten. Am Vormittag kommt die angekündigte Winddrehung nach Nordwest und wir können abfallen, müssen nicht mehr direkt gegen den Wind stampfen.

Eine Nacht durchzuarbeiten hat Vorteile: Ich bin todmüde. Selbst die heftigen Schiffsbewegungen, der tosende Lärm von anrauschenden Wellen und das Heulen des Windes im Rigg kann mich nicht mehr um den Schlaf bringen! Erst als der Wind abnimmt und die trübe Wolkendecke der Sonne Platz macht, halte ich wieder den Kopf aus der Koje.

Rechtzeitig vor den Shetlandinseln ändert sich das Wetter zum Guten: Das stahlblaue Meer glitzert unter dem Licht der Sonne und weiße Schaumkronen zieren das endlose Blau. Die Sicht ist fantastisch und die Shetlands zeigen sich schon von Weitem.

Vor uns liegt Umst, die geschichtsträchtige nördlichste Insel der Shetlands. Die Küstenlinie von Umst ähnelt der von Robert L. Stevensons „Treasure Island“. Einst war

Umst für die Wikinger das, was Gibraltar für die Britten war: Ein Schlüssel für ihre Seemacht, ihre Entdeckungen und ihren Handel.

Egal, ob die Nordmänner zu Plünderungen nach Irland aufbrachen, ob sie zum Handel auf die Isle of Man unterwegs waren, oder ob sie den Atlantik nach Island oder Grönland überquerten: Die Shetlands wurden stets zu ihrem ersten Stopp. Bis heute bleiben die Mythen auf Umst lebendig und die Spuren der Wikinger erhalten.

Spuren, wie die Ruinen des Wikinger-Langhauses in Underhoull, oder den Namen von Harold's Wick. Es ist jene Bucht, in der der Wikingerkönig Harald Schönhaar mit seinen Schiffen gelandet sein soll. Unweit von der Wick stehen einige antike Stein-Pyramiden, von denen eine bis heute den Namen Haralds Grave trägt. Es wird davon ausgegangen, dass hier der große Wikingerkönig seinen Weg nach Walhalla begonnen hat.

Die wundersamen Inseln im Nordatlantik erzählen nicht nur Geschichten von alten Wikingern und ihren großen Leistungen als Seefahrer. Die Shetland Inseln wissen auch ihre eigenen, großen und kleinen Geschichten zu erzählen.

Es gibt die Erzählung von Mary Anderson, die 1700 als Baby von einem Seeadler aus ihrer Krippe gestohlen und in den Adlerhorst in den Klippen von Fetlar geflogen wurde. Der Diebstahl blieb nicht unbemerkt. Zur Rettung wurde von den Männern von Umst der kleine Junge Robert Nicolson an einem Seil die Steilklippen abgeseilt. Bis heute schwören die Shetländer Stein und Bein, dass die Geschichte wahr sei und glücklich ausging: Erwachsen, wurde aus Mary und Robert ein Paar und sie waren stolze Eltern, die ihre Kinder auf der Insel Yell aufzogen.

Auch in der großen Zeit der Arktis-Entdecker spielte Umst eine kleine Nebenrolle: Als Sir Franklin von seiner Expedition zur Entdeckung der Nordwest Passage nicht zurückkam, reiste Lady Franklin zum kahlen Felsen von Out Stack - der äußersten Nordspitze des britischen Reiches - um dort für ihren Mann zu beten. Ihre Gebete blieben ungehört.

Bei sonnigem Segelwetter laufen wir in Baltasund ein, einer weitläufigen, gut geschützten Ankerbucht von Umst. Fröhlich strahlt uns das Land entgegen. Wir sind in Feierstimmung!

Nicht nur, dass wir glücklich auf den Shetlandinseln angekommen sind. Wir sind auch gerade zu Onkel und Tante geworden. Denn aus Kanada kommt die Mail meines Bruders mit der fröhlichen Nachricht, einen gesunden und gar nicht so kleinen Sohn bekommen zu haben. Wir brausen an Land, vertreten uns kurz die Beine, um bald ein zünftiges Schwarzbier im lokalen Pub auf den kleinen Ronan zu heben.

LA BELLE EPOQUE ist nicht die einzige Yacht im Hafen. Wir werden von Bob und David an Bord eingeladen, schlemmen Pasta und lauschen den sympathischen Geschichten von den noch viel sympathischeren Shetlandinseln. Mit Bob haben wir den richtigen Vortragenden gefunden: Er ist stolz darauf, die wahrscheinlich langsamste Umsegelung Großbritanniens zu machen. Seit dreizehn Jahren ist er Sommer für Sommer unterwegs, um das Inselreich zu umrunden. Eigentlich ist er ja schon fertig, schon überall gewesen. Er kennt das Revier wie seine Westentasche, kennt jeden auch noch so kleinen Ankerplatz, jeden Hafen und jeden Steg. Nun allerdings weiß er nicht recht, wohin seine Reise weiter führen soll. Vielleicht kommt die richtige Eingebung ja während diesem „Extrasommer“ hier auf den Shetlandinseln.



Wir sollten schon bald die offene Freundlichkeit Shetlands erfahren: Die Menschen gehen mit unaufdringlichem Interesse auf uns zu. Auf den Out Skerries, einer kleinen Inselgruppe östlich der Hauptinsel, wird unser erfolgloser Versuch, im verkrauteten Hafen zu ankern, beobachtet. Der Anker will und will nicht halten - wir gehen an den Pier. Schon kommt die erste Einheimische zu uns. Nicht, um uns vom Platz zu weisen, auch nicht, um Geld für den Liegeplatz zu kassieren: Sondern um uns willkommen zu heißen. Um uns wissen zu lassen, dass wir kostenlos so lange am Steg liegen bleiben können, wie wir wollen. Um uns zu sagen, dass hinten in dem kleinen Häuschen gratis

Duschen für uns bereitstehen und, dass wir am Abend auf Tee und Pudding geladen sind.

Wo gibt's denn so was?? Bald schon steht ein alter Fischer neben uns am Pier. Auch er hat unseren Ankerversuch mit Interesse beobachtet. Verschmitzt lächelt er darüber, dass in dieser Bucht noch kein Anker so richtig gehalten hat. Doch eigentlich ist er gekommen, um uns zu warnen: Sollte der Wind auf Süd drehen, steht schnell eine Dünung in den Hafen und wir würden nicht gut am Betonsteg liegen.

„Aber kein Problem, seht ihr die beiden schweren Bojen dort drüben? Ja, die mit den Stöcken drauf. Nehmt einfach eine davon bei Südwind. An ihnen liegen den ganzen Winter zwei schwere Fischereiboote, die jetzt für Monate ausgelaufen sind. Die halten euer schönes Boot ganz sicher!“

Wir wandern über das Hochland, tratschen mit den Einheimischen. Sie fühlen sich immer noch den Norwegern näher als den Briten. Sie sind stolz darauf, Nachfahren der wetterfesten Wikinger zu sein und feiern norwegische Feiertage als seien es ihre Eigenen. Jeden Winter verbrennen sie ein gezimmertes, norwegisches Langschiff, im großen Spektakel von Up-Helly-aa, um die alten Sitten zu ehren. Auch in ihrer Inselflagge zeigen sie das liegende, skandinavische Kreuz. Dennoch gehören die Shetland Inseln zu Schottland. Aber nachdem die Inseln im 15. Jahrhundert als Hochzeitsgeschenk von den norwegischen König an die schottische Krone übergeben wurden, erfuhren die Menschen eine Zeit der Tyrannei und Ausbeutung durch den herrschenden Hochadel.

Wir segeln kurze, gemütliche Etappen zwischen eigenwilligen Inseln. Wir bewundern Lerwick, eine Hauptstadt, die wie aus dem Ei gepellt im Sonnenschein glänzt. Eine Hauptstadt, in der die Menschen jene Freundlichkeit, die wir am Land erlebt haben, nicht abgelegt haben. Klar, der anhaltende Sonnenschein, der für diese Inselgruppe keine Alltäglichkeit ist, muss ja auch den mürrischsten Menschen fröhlich stimmen.

Nach einem kurzen Spaziergang durch die engen Gassen von Lerwick entdecken wir eine deutsche Yacht hinter unserer LA BELLE EPOQUE. Die STENNO ist angekommen. Karla und Frank sind uns auf Anhieb sympathisch. Wir tratschen und tratschen, verbringen viel Zeit miteinander und einen Abend an Bord der stolzen Aluminiumyacht, die hier einen kurzen Zwischenstop auf ihren Weg nach Island eingelegt hat. Wir haben viel zu besprechen, immerhin liegen ähnliche Ziele vor uns!

Doch wir haben es noch nicht eilig und wollen mehr von den „Sheties“ sehen. Es wäre ja auch zu schade, dem außergewöhnlich stabilen Hochdruckwetter davonzusegeln. Und außerdem, wie wäre es, noch einen kleinen Abstecher zu den schottischen Orkneyinseln einzulegen? Die deutsche Yacht MOMO, mit Jutta und Heiko an Bord, die wir schon seit über einem Jahr per Funk kennen, ist gerade in dieser Gegend unterwegs. Währ ja toll, die beiden mal zu treffen ...

Wir runden die Hauptinsel der Shetias und drehen den Bug nach Süden, machen an Bojen fest und ankern in schönen Buchten. Wandern über Land durch endlose Schafweiden und erkunden Höhlen und Klippen mit dem Dingi. In St. Ninian's Isle werden wir zu Lebensrettern: Zwei Lämmer sind von den Klippen gestürzt, wir laufen mit dem Dingi zur Rettungsaktion aus. Unvorstellbar, dass sie sich nicht ernsthaft verletzt haben und der Bauer ist froh, dass er die beiden Strolche bald dem Mutterschaf zurückgeben kann.

Dann lassen wir die Shetland Inseln hinter uns. Wir haben für heuer noch einige schwierige Seegebiete vorm Bug und unser Umweg über die Orkney Inseln darf nicht allzu lange dauern.

Eigenartig. Der Himmel ist klar, die Sicht müsste doch weit sein und die nächste Inselgruppe ist keine zehn Seemeilen entfernt. Trotzdem - weit und breit kein Land in Sicht. Weder North Ronaldsay noch „unsere Insel“ - Sanday - ist am Horizont auszumachen. Doch was sind eigentlich diese zwei Türme da voraus? Sieht aus, als läge dort ein Schiff bewegungslos hinterm Horizont, sodass man nur etwas von einem Aufbau sehen kann.

Bewegungslos? Das ist kein Schiff, das ist Land! Fasziniert sehen wir ein Hausdach nach dem anderen scheinbar aus dem Wasser auftauchen und bei näherer Betrachtung sind die Türme eindeutig als die beiden Leuchttürme der Insel North Ronaldsay identifiziert.

Es ist lange her, seit wir ein so flaches Land von der Weite gesehen haben. Irgendwie gewöhnungsbedürftig, hatte ich mir doch ohne Zweifel alle schottischen Inseln als Highlands - mit hohen Klippenküsten, Felsen und Höhlen vorgestellt. Und nun segeln wir auf Land zu, welches so flach ist, das man schon die Häuser sieht, bevor man einen einzigen Blick aufs Land werfen kann. Was für eine Abwechslung - weiße Sandstrände und liebliches Flachland voraus!

Amüsiert lese ich, dass nicht nur das Land gänzlich unterschiedlich zu den Shetland Inseln sein soll, sondern auch seine Bewohner: „Während die Shetländer Seeleute mit einem Stückchen Grund sind, sind die Orkadier Bauern mit einem Boot!“ Bei so einer Beschreibung darf man gespannt auf die Unterschiede sein!

Unser Anker gräbt sich in den weichen Sand der großen Bucht bei Kettletoft ein. Fast ein bisschen gut hab ich es wohl gemeint, so weit wie möglich in die weite Bucht hinein zu steuern. LA BELLE EPOQUE hat gerade noch einen Meter klares Wasser unter ihrem Kiel und wir können die Kette bis zum gut eingegrabenen Anker sehen.

Für gewöhnlich macht sich Jürgen darüber lustig, dass ich das Boot schon „so weit draußen“ zum Ankern abstoppe. Diesmal habe ich so lange aufs Ufer zugehalten, bis auch Jürgen zufrieden ist. Wenn das mal nicht schief geht, eine Winddrehung können

wir hier nicht brauchen: Zieht LA BELLE ihre Kette Richtung Land aus, sitzen wir garantiert im Sand!

Die Nacht bleibt ruhig, wir schlafen wie gewöhnlich nur noch wenige Stunden, geht doch die Sonne erst um 11 Uhr nachts unter. Sie beehrt uns mit ihrem Licht schon bereits erneut gegen 2 Uhr morgens. Wer will da an viel Schlaf denken.

Morgens gehen wir es gemütlich an. Nach dem langen Frühstück klemme ich mich mit einer extra Tasse Kaffee hinters Funkgerät. Wir wollen wissen, wie es Jutta und Heiko an Bord MOMO geht und wo sie gerade sind. Nur noch wenige Seemeilen trennen uns und es ist klar, dass wir uns treffen. Die beiden kommen gerade die schottische Küste hoch auf ihrem Weg rund Großbritannien.

Wir wandern über die Insel Stronsay, tratschen mit einem Bauern und sehen uns den Hafen von Kettletoft an. Plötzlich haben wir es eilig: Der Wind hat gedreht. Hoffentlich sitzt LA BELLE EPOQUE noch nicht am Strand! Ich habe es gelernt: In Zukunft werde ich die Ankerposition wieder weit draußen bestimmen, keine Protestaktionen mehr! Wir kommen gerade rechtzeitig: Zurück an Bord hat LA BELLE noch einen knappen halben Meter Wasser unterm Kiel.

Nur wenige Seemeilen trennen uns von der alten Hering-Stadt Whitehall auf Stronsay. Das Dorf sollte einst die größte Hering-Fischereiflotte der Nordinseln beherbergt haben. Vielleicht ist davon ja noch was zu sehen.

In Whitehall legen wir uns an die Hafenummauer. Der Ankerplatz ist zu weit vom Ort entfernt und außerdem ist Jürgen wieder mal „kreuzlahm“ - ein neuerlicher Hexenschuss plagt seinen armen Rücken.

Das Dorf gibt nur wenig her. Unsere Idee, hier zur Abwechslung eine gehörige Portion Fastfood - genauer gesagt Fish and Chips - in den Bauch zu hauen, fällt flach. Außer ein paar Häusern, ein paar Ruinen, ein paar Fischerboote und eine Unmenge Schafe gibt es hier nichts. Aber die Leute sind freundlich und gesprächig, die Fischer zeigen uns einen guten Platz an der Pier, und am Abend ist so ziemlich das ganze Dorf auf den Beinen, um unsere LA BELLE EPOQUE zu betrachten.

Wir werden uns mit MOMO bei Kirkwall treffen. Um Hafengebühren zu sparen während wir auf die beiden warten, segeln wir vorerst auf die kleine Insel Shapinsay. Dort gibt es eine große Ankerbucht, von der aus es nur noch wenige Seemeilen zur Hauptstadt der Orkneys sind.

Jutta freut sich am Funk über unsere Entscheidung, haben sie doch auch schon die Ankerbucht ins Auge gefasst. Die gesamte schottische Ostküste hoch lag MOMO stets in Häfen, da diese Küste keine Ankerbuchten hat. Eine kostspielige Sache, die für Langfahrtsegler aufs Ersparte schlägt.

In Shapinsay fangen wir uns eine der kostenlosen Gästebojen vor dem schottischen Schloss ein und rudern zum kleinen Hafen an Land. Wir streifen durch den

Schlosspark: einen sorgsam gepflegten Laubwald mit dichtem Blument Teppich unter den Bäumen. Es fühlt sich wie eine Ewigkeit an, seit wir das letzte Mal durch einen Laubwald gewandert sind und so wird selbst ein von Menschenhand geschaffener Monokultur-Wald ansehnlich. Doch wir halten uns nicht allzu lange hier auf, Schloss und Park sind in Privatbesitz und wir wollen keinen Unfrieden schaffen.

Ich will gerade den Kuchen ins Backrohr schieben, da ertönt es von Jürgen: „Da sind sie ja!“, während MOMO ihren Bug in die Bucht dreht und auf Deck der Anker vorbereitet wird. Neben uns liegt seit gestern Abend ein holländisches Segelboot und Jutta lacht am Funk: „Hier ist es ja fast schon voll - so viele Boote in einer Bucht haben wir ja schon lange nicht mehr gesehen!“

Die kommenden Tage sind erfüllt mit Gesprächen und gegenseitigen Besuchen. Gemeinsam fahren wir an Bord LA BELLE EPOQUEs nach Kirkwall, besichtigen die Stadt und besuchen ein Fiedel- und Harmonika-Konzert in der großen Kirche. Wir machen einen Landausflug per Bus und wandern zu den Standing Stones der Insel. Überall entdeckt man Überreste frühzeitiger Besiedlungen, keltischer Kultur und Geschichte.

Bei so vielen alten Mythen weckt gerade die Geschichte von Henry Sinclair unser Interesse. Henry, der als vielversprechender Sprössling des St. Clair Geschlechts zur Welt kam. In seinen Aden floss das Blut der Wikinger. Er wuchs zu einem großen und starken Sohn seiner Zeit auf. Und er war intelligent: Er sprach fließend Latein, Norse und Niederschottisch und wurde schließlich ein Ritter der Tafelrunde - Verteidiger des Heiligen Grals. Er ging auf Kreuzzüge, zeugte dreizehn Kinder und verbrachte viel Zeit mit der Jagd.

Vor allem die alten Geschichten der Nordmänner bewegten ihn. Geschichten, in denen sie von einem Land jenseits von Grönland berichteten. Schließlich überzeugte Henry zwei Freunde von der Möglichkeit, neues Land zu finden: Nicolo und Antonio Zeno. Zwei Venezianer, die ihr Vermögen im Schiffsbau gemacht hatten.

Zu dritt statteten sie eine kleine Flotte von 12 Schiffen aus, bewaffneten sie mit Pietro Kanonen aus Venedig und brachen 1398 mit 300 Kolonialisten Richtung Westen auf. Antonio berichtete seiner Familie zuhause in Venedig mit langen, detaillierten Briefen über ihre Reise, Briefen, die später als „Zeno Narratives“ berühmt wurden.

Es waren Briefe, die berichten, wie die Flotte Neufundland erreichte. Und wie die Flotte nach Nova Scotia weiterreiste, wo die Kolonialisten ihren ersten Winter verbrachten. 1399 folgten die Entdecker der Küste in den Süden.

Henry Sinclair erreichte 1400 erneut seine Heimat auf den Orkney Inseln. Wahrscheinlich wollte er von seiner riesigen Entdeckung erzählen und neue Kolonialisten rekrutieren. Doch so weit sollte es nicht kommen, denn Henry wurde

kurz nach seiner Ankunft von Engländern getötet, nachdem König Henry IV von England die Orkney Inseln besetzt hielt.

Die Geschichte ist verworren und die Überlieferungen undeutlich. Ob die Schotten mit Hilfe der Venezianer wirklich Nordamerika entdeckten und bis Nova Scotia oder weiter vordrangen, lässt sich heute nicht beweisen.

Vage Spuren sind in den Stammesgeschichten der Mi'Kmaq Indianer zu finden: Sie berichten von der Ankunft eines „Vogels mit gebrochenen Schwingen“ und eines Propheten „Kluskap“. Außerdem begannen sie zu jener Zeit, nach europäischer Art mit Netzen zu fischen.

Doch es gibt auch deutlichere Beweise und Hinweise, für das Erreichen der amerikanischen Küste durch die Schotten, lange vor Columbus: In Nova Scotia wurden einige Schlossruinen aus jener Zeit gefunden und aus dem Digby Hafen in Nova Scotia wurde eine Schiffskanone geborgen, die mittlerweile eindeutig als eine Venezianische Pietro Kanone aus dem 14. Jahrhundert identifiziert wurde.

Nach und nach sollen in Stein geklopfte Hinweise gefunden worden sein – die Zeichen des Sinclair Wappens, ein Bildnis eines Ritters der Tafelrunde, die verewigte Küstenlinie von Neufundland in den Süden. Auf Rhode Island verlieren sich allerdings die Spuren und bis heute bleibt es ein Rätsel, was aus den vermeintlichen schottischen Kolonialisten geworden ist.



Wir verbringen noch einen Tag in der Hauptstadt, kaufen Proviant für unterwegs und füllen die Wassertanks, beantworten unsere Mails und laden neue Wetterdaten per Internet herein. Anschließend richten wir LA BELLE EPOQUE's Bug in den Norden. Diesmal haben wir genauer auf die Strömungskarte geachtet und so schießen wir trotz des wenigen Windes zwischen den Inseln dahin. Bis zu 6 Knoten Strömung helfen mit. Bei so viel Strömung machen sich elektronische Seekarten endgültig bezahlt: Wir müssen teilweise bis 90° vorhalten, um die schmalen Durchfahrten zwischen den Inseln zu erwischen und den Hafen von Pirowall zu erreichen.

Gemeinsam mit drei anderen Yachten liegt LA BELLE EPOQUE eingeweht im sicheren Hafen von Pirowall auf der kleinen Insel Westray. Der ehemalige Fischereihafen, der mittlerweile einen Schwimmsteg für besuchende Yachten beherbergt, soll unser letzter Insel der Orkneys sein. Wir brennen darauf, zu den Farø Inseln aufzubrechen.

Vor uns liegen knappe 200 Seemeilen über den Nordatlantik, keine beeindruckende Entfernung - und dennoch ein Segelschlag, der intensiv geplant werden will. Nicht nur, dass vor der Insel Westray extreme Tidenströme mit Brecher und Wasserwirbel auftreten. Die Ansteuerung von Sudurøy - der südlichen Farø Insel - bei starkem Ebbstrom kann schwierig werden. Außerdem befinden wir uns hier in einer wahren Wetterküche: Wir segeln in der Zugbahn der Tiefdrucksysteme.

Durch die Nordatlantik Strömung, dem Ausläufer des warmen Golfstroms, werden rund um die Farø Inseln schlechte Sicht und Nebel als normale Bedingungen angesehen: Das Küstenhandbuch beschreibt den Landfall bei wenig Sicht und schlechtem Wetter als sehr wahrscheinlich.

Die Strecke führt von den Orkney Inseln über die nur 50 Meter seichte Papa Bank, knapp vorbei an einem Ölfeld und durch den Farø Bank Kanal, wo das Wasser rasch von knappen 1000 Metern auf 100 Meter Tiefe ansteigt.

Generell drückt der Nordatlantikstrom Wasser zwischen den Inselgruppen durch. Das Wasser setzt mit durchschnittlich einem halben Knoten Nordost, wenn auch die Tidenströme an der Südspitze von Sudurøy starken Gegenstrom verursachen können. Läuft der Nordatlantikstrom gegen den Wind, darf mit steiler und kurzer See gerechnet werden.

Für uns heißt das leider, dass wir auf dieser Etappe ruppigen Seegang erleben werden. Unser Kurs führt in den Nordwesten. Ostwind, und damit Wind gegen Strom, ist nun einmal die optimale Windrichtung für diese Reise.

Sicher verholt im Hafen von Pirowall, studieren wir die Wetterberichte: Wir vergleichen die bordeigenen Grib-Daten mit den englischen Bodenanalysekarten,

welche uns der Alt-Hafenmeister ausgedruckt und vorbeigebracht hat. Wie gewöhnlich beraten wir uns außerdem per Funk über die momentane Wettersituation.

Und damit stehen uns drei verschiedene Quellen zur Verfügung: amerikanischen Daten, englischen Vorhersage und die Angaben des Deutschen Wetterdienstes.

Das sind Wetterberichte, um sich ein objektives Bild über die Situation zu verschaffen. Alle Quellen sind sich einig: Wir befinden uns am Nord-Nord-Ostrand eines ausgeprägten Sturmtiefs. Derzeit steht der Sturm westlich von Irland und bewegt sich nur langsam weiter. Über Grönland steht ein stabiles Hochdrucksystem, welches den Kern des Sturmtiefs südlich von Schottland halten sollte. Diese Kombination bringt günstige Windrichtungen für uns:

Auf der gesamten Strecke ist mit frischem bis starkem Ostwind zu rechnen, der erst in drei Tagen Richtung Nordost drehen sollte. Frischer Ostwind, der mit 20 Knoten, hochgehend auf 25 Knoten Windgeschwindigkeit eine rasche Fahrt verspricht. Allerdings bringt das Tief an seiner Nordost-Flanke nicht nur Ostwind, sondern auch Sturmböen, die bis 38, teilweise 40 Knoten hochgehen können. Und schon sieht die Welt ganz anders aus ...

Der Seegang wird mit zirka 3 Meter gemeldet. Wobei die Windsee aus Osten, eine alte Dünung jedoch aus Nordwesten stehen wird. Wir blicken damit auf eine gemeldete Kreuzsee. Da die Meeresströmung gegen die Windsee laufen wird, müssen wir mit einer sehr rauen See rechnen. Die Sicht wird die kommenden Tage moderat bis schlecht bleiben, der Himmel grau in grau und natürlich werden wir auch durch Regenschauer segeln müssen. Willkommen im Nordatlantik!

Wir trinken einen Kaffee und betrachten die Daten noch einmal. Sie machen uns keine leichte Entscheidung. Klar, die Windrichtung ist perfekt und wir wissen, dass LA BELLE EPOQUE mit böigen Starkwind umgehen kann.

Wir wissen, wir haben ein starkes Schiff und gute Ausrüstung an Deck. Im Steuerhaus wird uns auch der Regen nicht viel anhaben können und die Navigation stellt dank GPS, elektronischer Seekarten und Radar auch bei schlechter Sicht kein ernsthaftes Problem dar. Wir sind ein eingespieltes Team. Und wir können LA BELLE EPOQUE bereits hier im Hafen gut vorbereiten. Wir können die Starkwindsegel anschlagen und Sturmstag riggen.

Doch ist es gute Seemannschaft, vor einem Sturmtief auszulaufen? Sollen wir wirklich darauf vertrauen, dass der Sturm von einem Hochdrucksystem in Schach gehalten wird? Auch wenn die Wetterberichte im Nordatlantik gut sind und eine Vorausmeldung bis zu 72 Stunden relativ verlässlich ist, kann es dennoch vorkommen, dass sich die Meteorologen irren.

Wenn das Hoch über Grönland nicht seine Position halten kann, wird das Sturmtief, dessen Kerndruck für den morgigen Tag bei 979hPa liegen sollte, von Irland in Richtung Nordosten wandern. Dann wird es hinter uns her jagen.

Befinden wir uns zu diesem Zeitpunkt bereits an der Südspitze der Farø Inseln, könnte dieses Sturmtief fatale Folgen für uns haben: Bei Tidenströme bis zu 4 Knoten würden sich brechende Seen aufstellen, die nicht nur ruppig und ungemütlich, sondern lebensgefährlich sind. Eine Sturmsee, die ein Segelboot leicht zum Kentern bringen können.

Öltürme und der damit verbundene Schiffsverkehr würden uns nur unzureichend Seeraum zum Abwettern eines ausgeprägten Sturms übrig lassen. Wir hätten zu wenig Seeraum, um bei einem schweren Sturm mit Hilfe von unserem Fallschirmanker auf bessere Bedingungen für das Einlaufen in Küstennähe zu warten. Echowellen würden sich an der steilen Klippenküste der Færøs bilden und das Einlaufen in einen Schutzhafen unmöglich machen. Einzige Möglichkeit würde das Ablaufen vor dem Sturm bleiben. Doch dabei würde wir uns nur Mitten in die Weiten des Nordatlantiks - und damit tiefer in die Zugbahn der Tiefdrucksysteme - bringen.

Dazu kommt Jürgens Hexenschuss, den er sich vor wenigen Tagen zugezogen hat. Zwar kann er sich wieder halbwegs gut bewegen, doch sind seine Kreuzschmerzen noch nicht verschwunden, kaum zu sagen, ob er mir im Sturm an den Segeln helfen kann.

Wir besprechen unsere Möglichkeiten. Lassen wir den Ostwind an uns vorüber ziehen, werden wir für Tage hier im Hafen gefangen sein. Die kommende Woche wird sich kaum eine neue Chance für den Aufbruch auftun. Nachdem sich das Tief langsam mit seinen starken Winden über uns durchgequält hat, werden wir viele lange Tage auf günstige Winde warten müssen.

Wir können es uns nicht leisten, am Schwimmsteg zu bleiben, unser Budget ist nicht für lange Hafentage ausgelegt. Doch hier gibt es keine Möglichkeit, die vielen Kosten durch Ankern einzusparen, denn der einzige Ankerplatz ist Richtung Osten offen und die brechende See steht bereits jetzt herein. Der billigere Fischereihafen ist voll, der Hafenmeister erlaubt es jedoch, dass wir außen, an der südwestlichen Seite des Hafens, an der Mole festmachen. Er will für den denkbar schlechten Liegeplatz allerdings immer noch ein Viertel des Hafengelds kassieren. Aber bei aufziehenden Sturm an der Mole außen zu liegen ist ohnehin zu riskant!

Wir streifen unser Ölzeug über, wandern im Hafen herum, betrachten die Mole und überzeugen uns vom Wetter ... vom Shitwetter! Vor der Hafeneinfahrt stehen die ersten Brecher, das Wasser schlägt über die östliche Mole und ergießt sich in den Hafen. Draußen arbeitet noch die Strömung gegen den Wind, vor der Insel ist das Wasser weiß! Regen peitscht uns ins Gesicht.

Die Skipper der anderen Yachten sind verwundert, dass wir überhaupt ans Auslaufen denken. Aber auch wenn die Bedingungen vom Hafenbecken aus denkbar schlecht aussehen, für draußen sind 20 Knoten gemeldet - guter frischer Wind, der uns flott in den Nordwesten bringen sollte.

Keinen Bock auf Starkwind. Oder? Aber was sollen wir hier in Pirowall die kommenden Tage machen?

Schluss mit dem Gezeter! Immerhin segeln wir entlang der Wikingeroute, da braucht man nicht kleinlaut werden! Am Nachmittag laufen wir aus!

Froh, eine Entscheidung getroffen zu haben, riggen wir LA BELLE EPOQUE um. Ich schlage die Genua ab, gemeinsam schaffen wir sie ins Vorschiff. Jürgen riggt das Sturmstag und bindet vorsorglich ein Reff ins Groß, während ich die Arbeitsfock anschlage.

Ein bisschen mulmig ist das Gefühl, sich so sehr auf den Wetterbericht zu verlassen, obwohl die Gischt über den Hafen fliegt. Pünktlich zur kenternden Tide laufen wir aus. Jürgen dampft in die Heckleine, um den Bug vom Steg frei zu bekommen und nicht auf die nächsten Yachten gedrückt zu werden. Das Manöver klappt: Trotz Winddruck im Rigg kommt LA BELLE EPOQUE frei. Auch der Hafenmeister ist im Ölzeug gekommen, um zu helfen, falls wir in den Hafen gedrückt werden. Doch es bleibt ihm nichts mehr zu tun, als uns zum Abschied zu winken.

Vorm Hafen drehe ich den Bug in den Wind, das Auge des dritten Reffs im Groß schlägt noch einmal lautstark gegen das Steuerhaus und dann ist das Segel durchgesetzt. Aus der Bucht hilft der Motor: Trotzdem schaffen wir gerade 2 bis 3 Knoten gegen den Wind. Wir haben es eilig, um das enge, von der Tide geplagte Fahrwasser zwischen den Orkneyinseln zu erreichen.

Endlich runden wir Ouse Ness, drehen den Bug Richtung Norden, um durch den Papa Sund in den offenen Nordatlantik zu segeln. Es ist ein sehr kurzes Nadelöhr, das es jedoch in sich hat: Eine Untiefe, die regelmäßig trocken fällt, verengt Papa Sund auf seine halbe Breite. Genau hier warnen die Seekarten vor brechender See. Durch das enge und seichte Fahrwasser drückt sich alle paar Stunden der Gezeitenstrom und lässt das Wasser kochen.

Zu allem Übel weisen die Seekarten auch darauf hin, dass sie teilweise alten Messungen zu Grunde liegen und manche Bereiche seichter als in der Karte verzeichnet sein können. Das ist nicht sehr beruhigend, bei einer angegebenen Wassertiefen von drei bis fünf Meter!

Wir hoffen, dass das Wasser tief genug für LA BELLE EPOQUE bleibt. Die Segel spannen sich im Wind und die Strömung reißt uns mit sich fort. Vor uns kocht es. Das Wasser im Sund ist weiß und geht hoch. Meine Finger verkrampfen sich am

Steuerrad. Gerade eben hat Jürgen noch die Segel getrimmt, doch beim Blick voraus greift er instinktiv zum Handlauf und klammert sich fest.

Plötzlich sind wir mitten drin. Die Logge geht hoch: 10 Knoten, 11 Knoten, 12 Knoten Fahrt, wie vom Teufel gejagt hetzt LA BELLE EPOQUE über das weiße Wasser. Brecher schlagen an Deck, die Luft wird schwer von Wasser. Weißes Wasser knallt auf die Scheiben und raubt mir jede Sicht.

So als würden wir durch einen Wildbach paddeln, hält die Strömung das Boot in der Mitte des Fahrwassers, ich muss am Steuer nichts weiter machen und das Ruder in meiner Hand bleibt ruhig. Trotzdem halte ich nervös Ausschau, mich vergewissere, nicht dem Felsbrocken an Steuerbord oder der Stange an Backbord zu nahe zu kommen.

Gerade noch rechtzeitig reißt Jürgen die Schiebeluke zu, bevor der nächste Wasserschwall übers Deck spült und ihm die Gummistiefel zum Überlaufen füllt. Gut reagiert, fast hätte auch ich im Steuerhaus eine Ladung Seewasser abbekommen!

Der Spuk ist schneller vorbei als gedacht. Fock, Klüver und gerefftes Groß ziehen uns weiter, die Orkneys verschwinden im Regen. Geschafft. Wir sind am offenen Nordatlantik.

Um Kräfte zu schonen, beginnen wir sofort mit der Wacheinteilung: Jürgen verschwindet in die Koje, nachdem er sich versichert hat, dass mir nichts fehlt. Im Stress haben wir leider vergessen, das Ruder der Aries noch im Hafen zu riggen. Diese Arbeit ist beim jetzigen Seegang so gut wie unmöglich. Und damit müssen wir von Hand steuern, aber es ist ja nicht allzu weit!



LA BELLE EPOQUE zieht mit sieben bis acht Knoten durchs Wasser, bei Halbwind und konfuser See macht sie sich gut, wenn auch die Böen das Steuern zur Schwerstarbeit machen. Während den starken Böen ist LA BELLE EPOQUE hoffnungslos übertakelt, dennoch wollen wir die Segelfläche nicht reduzieren. Sollte das Tiefdrucksystem über Irland doch noch in den Norden gehen, wollen wir so schnell wie möglich aus seiner Bahn kommen. Jede Seemeile zählt!

Wir wechseln uns am Steuer ab, fahren eine warme Kojе, schlürfen Tee und knabbern Knäckebrot. Zurück im Hafen blieb keine Zeit, einen kräftigen Eintopf vorzubereiten und nun macht der wilde Tanz des Bootes ein Kochen beinahe unmöglich. Nein danke, da gibt es lieber eine Jause!

Unermüdlich schießt LA BELLE EPOQUE über den Nordatlantik, lässt sich nicht beeindrucken von der konfusen Kreuzsee, die uns plagt. Immer wieder zeigt das GPS 10 Knoten Fahrt, wir müssen günstige Strömungen haben.

Die Nacht vergeht im Flug. Wir passieren das Ölfeld und müssen etwas abfallen, um klar zu bleiben. Jürgen schüttelt ein Reff aus dem Groß, auch wenn nach wie vor starke Böen über uns herfallen. Wir wollen schnell sein.

Aus der dunstigen Morgendämmerung taucht ein Frachtschiff auf. Obwohl es schon relativ nahe ist, ist der rote Rumpf nur schwer zu sehen und zeigt eine eigenartige Illusion: Das, im Seegang stampfende, Schiff macht den Eindruck, als würde es an der Stelle stehen. Ich betrachte die Seekarte. 800 Meter Wassertiefe – nein, der Frachter kann unmöglich vor Anker liegen. Selbst mit dem Fernglas kann ich keine Lichter ausmachen.

Kommt der auf uns zu? Ja, ich denke schon und greife zum Funkgerät. Ich gebe meine Position durch und rufe nach dem Frachtschiff. Der Kapitän bittet mich, den Kurs zu ändern, er wäre in der Ansteuerung zum Ölfeld. Na gut, ein Fahrradfahrer streitet vermutlich auch nicht mit einem LKW um seinen Vorrang. Widerwillig falle ich ein wenig ab. Zum Glück dauert es nicht lange, bis ich sein Heck sehe und wieder auf Kurs gehen kann. Bei den derzeitigen Bedingungen will ich nicht zu viel Höhe verlieren.

Pünktlich um drei Uhr nachmittags schreiben wir die Position auf. Spitze: Wir haben unser bisher schnellstes Etmal gesegelt: 160 Seemeilen in 24 Stunden. Nun ist es nicht mehr weit, wir werden noch am selben Abend auf den Færøs ankommen. Das ist zum Jubeln. Wir werden die Inseln genau zur richtigen Tide erreichen. Bei dieser Geschwindigkeit schaffen wir es, mit dem Strom die Südinsel zu erreichen. Der Wetterbericht am Morgen hat außerdem gezeigt, dass das Tiefdrucksystem noch – wie gestern gemeldet – mit dem Zentrum über der Irischen See steht. Der Ostwind wird also den restlichen Nachmittag und auch die kommende Nacht bleiben, erst morgen wird der Wind in Richtung Nordost drehen.

Unsere Entscheidung zum Auslaufen war richtig. Wir haben die Wettersituation gut beurteilt und dennoch die Überfahrt nicht auf die leichte Schulter genommen. Um 18:30 fällt der Anker in der gut geschützten Bucht von Tjaldavik auf Sudurøy, der südlichsten Insel der Færø. Wir sind glücklich, auch wenn wir uns wie gerädert fühlen. Der Übersetzer war Knochenarbeit und während wir die Segel verstauen und den Anker überprüfen, überfällt uns bereits die Müdigkeit. Doch erst koche ich Spagetti und wärme ein Glas vom Sugo, welches ich letzte Woche eingekocht habe, auf. Im Intermar Abendnetz habe ich bereits von unserer Reise erzählt und eine Positionsmeldung ist gesendet, damit sich auch niemand Sorgen um uns machen braucht.

Ich versuche, den Hafenmeister von Tvoroyri zu erreichen um uns anzumelden, immerhin müssen wir erst auf den Færø einklarieren. Der ist jedoch heute nicht mehr im Dienst. Egal, morgen ist auch noch ein Tag. Wir fallen in die Kojen und schlafen 14 Stunden durch.

Am nächsten Tag schaffen wir es gerade noch rechtzeitig ins Hafengebäude von Tvoroyri, bevor der freundliche Zöllner ins Wochenende geht! Willkommen auf den Færø Inseln - fühlt euch wohl und bleibt so lange ihr wollt!

Wir sind froh, die Færø Inseln angelaufen zu haben. Diese kleine Welt, die so eigenständig und stolz ihre Traditionen aufrecht hält, mit der Moderne lebt und dennoch die Vergangenheit nicht vergisst. Ein Volk, dessen Seele eng verbunden mit den Weiten des rauen Nordatlantiks ist.

Die Vorfahren der Færinger waren Wikinger. Sie waren Bauern, Fischer, Siedler, die nicht unter der Herrschaft ihrer brutalen Könige dienen wollten und es vorzogen, mit offenen Booten in den schonungslosen Nordatlantik zu stechen. Um dieses unwirtliche Fleckchen Land zu besiedeln. Das kleine zähe Volk überlebte nicht nur Piraten und Seeräuber, die ihre Küsten über viele Jahrhunderte unsicher machten und die Dörfer bedrohten. Sie überlebten auch den von Dänemark geführten Monopolhandel über das einzige Handelsprodukt der Inselgruppe: Fisch.

Die Færinger schafften es, ihre alten Tänze und Verse zu erhalten. Sie erhielten sogar auch ihre alte Sprache, die für lange Zeit nicht niedergeschrieben war. Und die durch die Einführung der dänischen Amts- und Kirchensprache in ihrer Existenz bedroht worden war. Heute lässt sich auf den Færinger Inseln mehr von den einstigen Wikinger spüren, als in den skandinavischen Ländern, die die ursprüngliche Heimat der Wikinger waren.

Bis heute halten sie trotz ihrer Zugehörigkeit zu Dänemark an ihrer eigenen Regierungsform fest. Sie haben sich gegen einen EU Beitritt entschlossen, reden und

schreiben in ihrer eigenen, alten Sprache und fahren zur See, um frischen Fisch nach Hause zu bringen.

Und was passiert in der Zwischenzeit mit ihrem Land? Dass gehört den Schafen - von ihnen gibt es auf den Inseln mehr als Menschen. Und die dritte große Einwohnerpopulation der Inseln besteht aus Seevögel. Denn während an den Klippen dicht an dicht Papageitaucher, Eissturmvögel, einige Baßtölpel, Möwen und Lummen brüten, wandern Austernfischer über die grünen Hochebenen und leisten den unglaublich vielen Schafen ihre Gesellschaft.

Im Leben der Færinger dreht sich alles um Boote und Schiffe. Und wenn ein fremdes Boot im Hafen auftaucht, wird es nicht nur herzlich willkommen geheißen. Es muss auch von allen Bewohnern ausgiebig bestaunt werden. Bald haben wir uns daran gewöhnt, dass in jedem neuen Hafen, den wir anlaufen, ein Einheimischer nach dem anderen mit dem Auto auf den Pier kommt, um sich in aller Ruhe LA BELLE EPOQUE anzusehen. Und jeder, der etwas Englisch spricht, kann uns eine Geschichte über den Nordatlantik und die Küsten von Island oder Grönland erzählen.

LA BELLE EPOQUE ist gerne gesehen auf den Færø Inseln. In keinem Hafen wird eine Gebühr entboten, überall erleben wir Gastfreundschaft. Und auch wenn wir nicht planen, viel Zeit auf diesen grünen, baumlosen Inseln zu verbringen, so wollen wir doch das Land etwas kennenlernen. Wir machen Wanderausflüge zu den hohen Klippen und bestaunen die hübschen schwarzen Häuschen unter ihren Grasdächern. Wir segeln von einer Insel zur nächsten und landen schließlich in Vestmanna, den Hafen, der unser letzter Stopp werden sollte und uns doch länger hält, als vorerst angenommen.

In Vestmanna ist es ruhig. Der große Hafen liegt verlassen und leer und am Werftgelände tummelt sich keine Seele. Werftgelände? Wir bestaunen den großen Bootsschlitten und überlegen, ob man damit auch unser kleines Schifferl an Land stellen könnte. LA BELLE EPOQUE ist seit über drei Jahren im Wasser und eine Erneuerung ihres Unterwasseranstriches könnte nicht schaden. Zumal es in Island oder Grönland vermutlich nicht einfacher wird, ein Segelboot aus dem Wasser zu heben. Wir fragen herum und landen bald schon bei der richtigen Adresse - bei Olav. Ja, klar kann der Schlitten auch unser kleines Boot rausholen, er wird gleich mal die Hauptfirma in Torshavn kontaktieren und uns einen guten Preis rausschlagen.

Bald steht LA BELLE EPOQUE an Land und wir erleben den stressfreisten Trockendock-Aufenthalt, den wir jemals hatten. Denn der Preis ist fair, die Werft ist leer und ruhig und keine neuen Boote drängeln darauf, endlich auf den Schlitten zu können. Wir schleifen, streichen, putzen und schmirgeln. Olav und Begga holen uns zum Duschen in ihrem wunderschönen Haus ab und bewirten uns mit Fisch und Trockenfleisch.

Zwischendurch laden wir ständig frische Wetterprognosen herunter. Wir beobachten den Nordatlantik genau, denn vor uns liegt keine leichte Strecke.

Und kaum wiegt sich LA BELLE EPOQUE auch wieder sanft in ihrem Element, steht unseren nächsten großen Segeltörn nichts mehr im Weg. Wir werden erst ablegen können, wenn der Wetterbericht grünes Licht gibt. Doch es sieht gut aus. Seit Tagen verhält sich „unser“ Teil des Nordatlantiks ruhig. Zwar entwickelt sich ein Sturmtief nach dem anderen, doch ziehen sie weiter südlich durch. Und schicken somit sogar für uns ganz brauchbare Winde herauf.



„Habt ihr ein wenig Zeit vor dem Auslaufen? - Na dann, springt rein ins Auto, ich zeig euch noch ein Stück von den Færøer!“ Olav steht am Pier und winkt uns zu sich. Ja, wir sind schon wieder dabei, die wilde und windzerzauste Inselgruppe zu verlassen. LA BELLE EPOQUE glänzt in der Sonne mit ihrem neuen, knallroten Wasserpass und wartet auf Hochwasser. Wartet darauf, dass die Tide kentert und die wilde Strömung im Vestmannasund endlich dreht. Hier auf den Færø Inseln gibt's kein Segeln ohne Plan, kein Vorankommen gegen die heftigen Tidenströme. Mit unglaublicher Kraft arbeitet sich der Nordatlantik im Rhythmus der Natur durch die Inselgruppe, die sich tapfer gegen die - manchmal wutschäumenden - Fluten stemmen.

Ein letzter Landausflug mit Olav und Begga und dann kann es los gehen. Olav wirft noch schnell ein Abschiedspäckchen, gefüllt mit Trockenfisch und Trockenfleisch, ins Cockpit und grinst: „Proviant der Wikinger“, schon fliegen die Trossen auf Deck. Jürgen dreht den Bug in Richtung Hafenausfahrt, während ich einen letzten Abschied winke.

Später, wenn ich das Abschiedspäckchen näher betrachte, freue ich mich über die beiden Anstecknadeln, welche unsere internationale Freundschaft zeigen sollten: Die Anstecknadeln zeigen die Flagge der Færø Inseln und die österreichische Flagge zusammen.

Der grüne Rumpf schießt durchs Wasser. Bis 10 Knoten Fahrt bringt uns der wilde Strom zwischen den Inseln, wir fühlen uns frisch und lebendig. Im abendlichen Dämmerlicht bestaunen wir ein letztes Mal die schroffen Klippen der Færø Inseln. Dann tauchen wir in die blaue Welt des Ozeans ein. Noch brummt der Diesel. An Bord ist es ruhig: Es ist Zeit, uns in Wachen einzuteilen und die Kräfte zu schonen. Ich überlasse Jürgen die Arbeit an Bord. Im Dämmerschlaf höre ich, wie die Genua rauf geht. Kurz darauf schweigt der Motor, während Jürgen das Schiff immer weiter in die offene See steuert.

Wir kennen den Weg. Wissen, wo das Land aus Eis und Vulkane liegt und brauchen keine Vögel, um uns den Weg zu zeigen. Wie mutig doch die alten Nordmänner waren. Sie durchkreuzten dieses wilde Meer ohne genaue Seekarten zu besitzen. Sie konnten nicht Wetterkarten zur Hand nehmen, um eine optimale Startzeit zu planen. Aber sie hatten ihre Instinkte, ihre Beobachtungen und ihre Geschichten. Geschichten und Andeutungen über ferne Länder.

Es waren Nordmänner wie „Raven“ Flokki, der seinen Namen bis heute in die Weiten des Nordatlantiks schrieb. Von ihm erzählen die Sagas, dass er der erste Isländer war.

Einst hatte er die Geschichten, Erzählungen über ein Land jenseits der Færø Inseln gehört. Ein Land, mit fruchtbarem Boden, mit feuerspuckenden Vulkanen und mit eisigen Gipfeln. Flokki träumte davon, dieses Land zu seiner Heimat zu machen. Und so packte er seine beiden wunderschönen Töchter ins offene Langboot und verließ die norwegische Küste, um dieses Land zu finden.

Doch die Reise war hart und forderte große Opfer von Flokki: Seine Tochter Geirhild starb auf den Shetland Inseln. Flokki begrub sie am Ufer eines Sees, der mit seinem Namen bis heute an sie erinnert. Loch Girlsta.

Mit seiner zweiten Tochter segelte Flokki weiter. Doch auch sie würde nie in Island ankommen. Ihr Schicksal war jedoch glücklicher: Sie schenkte ihr Herz einem starken

Færinger, den sie bei ihrem Aufenthalt auf den windigen Inseln kennen lernte. Sie heiratete und blieb.

Flokki wollte seinen Traum nicht aufgeben, auch wenn er nirgends Rat fand. Auch die seegängigsten Færinger konnten ihm nicht sagen, wo das Land zu finden sei. Aber es gab Gerüchte, dass es in jener Richtung lag, in der die Sonne unterging. Flokki fing drei Raben und brach erneut auf. Nach einigen Tagen auf See ließ er den ersten Raben fliegen. Wieder frei stieg dieser hoch in den Himmel auf, drehte in die Richtung, aus der Flokki gekommen war, und flog davon.

Der einsame Wikinger hielt weiter in den Westen und ließ am folgenden Tag den zweiten Raben fliegen. Die Sicht war schlecht und der Rabe stieg höher und höher in den Himmel, bis Flokki ihn aus den Augen verlor. Noch einen Tag segelte Flokki ins Ungewisse, um seinen letzten Raben die Freiheit zu geben. Auch dieser stieg weit auf in den Himmel. Doch bald schlug er Kurs Nordwest ein und flog davon. Flokki hatte den Vogel genau beobachtet, änderte seinen Kurs und trimmte das Segel. Er folgte dem Kurs des Vogels und wurde so zum ersten Bewohner Islands!

Ich wache auf und kralle mich fest. Beinahe wäre ich aus der Koje gefallen, so sehr krängt sich LA BELLE EPOQUE über. Muss das denn sein? Ich dachte, wir bekommen endlich mal einen angenehmen Übersegler! Aber stimmt schon, die Wetterdaten zeigten für den ersten Tag noch Wind von Süd-Südwest. Hoffentlich behält die Vorhersage recht und der Wind dreht bald nach Süd und Südost. Müde übergibt mir Jürgen die Wache „Eigentlich ist's schon etwas viel Wind für die Genua, aber im Moment schafft's „da´Depp“ noch. Hol mich raus, wenn's zum Segelwechseln wird!“

Ich übernehme das Steuer und schalte den elektrischen Autopiloten aus, der bei uns an Bord den etwas gemeinen Namen „da´Depp“ trägt. Er tut mir leid, wie er sich mit dem Steuer abquält und außerdem wird es mir zu gefährlich, dass der Autopilot eine ungewollte Wende fährt. Am Steuer fühle ich ohnehin am besten, ob LA BELLE die viele Segelfläche noch schafft. Nach zwei Stunden muss ich dennoch Jürgen frühzeitig aus der Koje rufen: „Die Fock muss rauf!“

Irgendwann ist auch diese windige, weiße Nacht vorüber, der Wind dreht auf Südost und mit der Morgensonne vertreibt den bleiernen Himmel. Einzelne weiße Wolken hängen am meerblauen Himmel, während das himmelblaue Meer nur noch hin und wieder mit weißen Schaumkronen verziert wird und in der Sonne glitzert und glänzt. Wie gewohnt umkreisen uns Eissturmvögel. Hin und wieder mischt sich ein Skua darunter. Die Raubmöwe treibt die Eissturmvögel auseinander und versucht ihnen Beute abzujagen.

Unterwegs erzählt uns der Funker Thierry, der uns schon lange per Amateurfunk begleitet und sich nun auch intensiv mit Wetterberichten beschäftigt hatte, dass wir weiterhin mit herrlichem Segelwetter rechnen dürfen. Er berichtet über die Windrichtungen und Windgeschwindigkeiten, die für unsere Route gemeldet sind

und erzählt, dass wir zwischendurch doch noch einmal etwas Regen bekommen könnten.

Die Tage vergehen schnell, wechseln unbemerkt in helle Nächte, wechseln zwischen Sonnenschein und diesigem Grau. Die Segel gehen rauf und runter, während die Seemeilen dahin fliegen. Plötzlich ist es soweit: Island in Sicht!!!

Wir fühlen uns wie die Könige. Schöner hätte die Fahrt kaum laufen können. Und auch wenn wir etwas müde und zerschlagen sind, hüpfen wir an Deck herum, bestaunen die großartige Szenerie Islands und ziehen weiter. Wir wollen noch nicht das isländische Festland selbst anlaufen. Unser erstes Ziel sollen eine kleinen Inseln südwestlich sein: Vestmannæyjar. Eine Vulkaninsel, die mit dem besten Hafen der ganzen Südküste Islands aufwartet. Vestmannæyjar lockt mit einem jungen Land: Erst vierzig Jahre sind vergangen, seit Eldfell - der Feuerberg - aus dem Küstenland gewachsen war.

„Willkommen in Island, Willkommen auf Vestmannæyjar!“ Grüßt uns der Hafenmeister, der uns beim Anlegen im inneren Sportboothafen zugesehen hat. „Wo kommt ihr her und wie war die Überfahrt? Kein Problem, falls dies euer erster Hafen in Island ist, ich rufe nur schnell den Zöllner an, damit er euch einklarieren kann ...und klar, hier könnt ihr mit eurem Boot liegen. Hafengebühren? Nein, ihr liegt hier gratis. Bleibt so lange ihr wollt und genießt unsere schöne Insel!“

Toll. Wir liegen festgemacht im besten Hafen entlang der isländischen Südküste, haben einen jungen Vulkan vor der Nase und ein freundliches Dorf zu bestaunen. Bald wandern wir über die Insel, streifen durch die kleine Stadt und betreten, im wahrsten Sinne des Wortes, „Neuland“. Noch vor kurzer Zeit war die Insel ein gutes Stück kleiner und um einen Berg ärmer - Eldfell.

Ein mächtiger Vulkanausbruch, der in der Nacht zum 23. Jänner 1973 begann und über fünf Monate dauern sollte, bildete nicht nur dieses Neuland und den neuen Vulkan Eldfell, sondern begrub auch unzählige Häuser unter seinen glühenden Lavamassen. Der Ausbruch bedeckte die ganze Stadt mit einer vier Meter hohen Schlackeschicht, die so schwer war, dass viele Häuserdächer darunter zusammenbrachen. Die Stadt war bereits während der ersten Nacht des Ausbruches evakuiert worden: Die Bevölkerung war am isländischen Festland in Sicherheit gebracht.

In Grindavik, einem nahen Fischereiort an der isländischen Südwestküste, wurde sofort zu Beginn des Vulkanausbruches auf Vestmannæyjar hektisch der Hafen ausgebaut. Man legte alles daran, für die vielen Kutter aus Vestmannæyjar Platz zu schaffen und Schutz zu bieten. Aber die Fischer der Insel, die so übereilt ihre Heimat verlassen mussten, machten sich große Sorgen: Eldfell wollte nicht zu wachsen aufhören. Sein Lavafeld breitete sich weiter und weiter aus, vergrößerte das Land und drohte, die Einfahrt in den sicheren Hafen zu schließen.

Der Verlust des sicheren Hafens bedeutete für die Menschen Vestmannæyjar eine noch viel größere Katastrophe als ihre einstürzenden und brennenden Häuser. Würde die Lava die Hafeneinfahrt schließen, würde sie aus dem sicheren Hafen plötzlich einen See formen. Ein Salzwassersee würde entstehen, der vollständig vom Meer isoliert wäre. Ohne Hafen aber gäbe es keine Chance, die Fischereiindustrie, die wichtigste Einkommensquelle und die Nabelschnur der Insel zu guten Lebensstandard, wieder in Gang zu bringen.

Eldfell drohte, die ohnehin schon gefährliche und stürmische Südküste Islands ihres besten Schutzhafens zu berauben. Den Isländern war klar, dass alles Menschenmögliche versucht werden musste, den Lavafluss zu stoppen. Oder wenigstens zu verlangsamen. Und sie wurden mit ihrem Problem nicht alleine gelassen.



Zur Hilfeleistung flog die USA schwere Pumpen auf die kleine Insel ein. Viele Freiwillige teilten sich die gefährliche und harte Arbeit, direkt bis zum Lavastrom vorzudringen. Im Versuch, den Lavafluss zu kühlen und damit zu verlangsamen, spritzten sie kaltes Meerwasser mit den angelieferten Pumpen auf den brennenden Stein.

Was lange wie ein Kampf von David gegen Goliath aussah, sollte ebenso erfolgreich wie dieser biblische Kampf enden: Knappe 200 Meter vor den Klippen

des Berges Heimaklettur stoppte der Lavafluss. Frei blieb eine Hafeneinfahrt, die groß genug für alle Fischereifahrzeuge ist. Besser noch: Das neue Land aus Lava schützte von nun an den Hafen sogar! Freilich konnte im Nachhinein niemand so genau sagen, ob die harte Arbeit an den Feuerwehrschräuchen den Erfolg brachte, oder ob der Lavafluss ohnehin nicht weiter geflossen wäre.

Das 3 Quadratkilometer große Lavafeld, das zurückblieb, ist jetzt über und über mit Blumen bedeckt. Zwischen den prächtigen, blauen Blüten glänzt das schwarze Gestein in der Sonne. Hier und da finden wir ein Schild, welches erzählt, dass 16 Meter unter unseren Füßen ein Haus gestanden hat.

Wir wandern den Weg bis zum Gipfel von Eldfell, setzen uns auf das rote Kratergestein und lassen unsere Blicke weit über den Horizont streifen. Wir versuchen, die Hände in den Staub zu graben, verbrennen uns dabei aber nur die Finger. Der Boden ist heiß - heiß genug, um darauf zu Grillen oder ein Spiegelei zu braten. Der Himmel ist wolkenlos und die Sonne brennt auf uns herunter, hätten wir nicht die Gletschergipfel von Island vor unseren Augen, würden wir bestimmt vergessen, dass wir in den hohen Breiten sind!

Dann haben wir genug von der Hitze. Zurück am Boot hieven wir das Dingi von Deck um eine kleine Runde durch die Bucht zu brausen. Die hohen Klippen, die vielen Höhlen und die Aussicht, einen Fisch an die Angel zu bekommen, locken.

Wir verbringen Tage auf den Vestmannæyjar, vor der Küste herrscht Flaute und wir haben keine Lust, die Strecke bis Grindavík unter Motor zu fahren. Am dritten Abend liegt eine zweite Segelyacht im Hafen. Natürlich sind wir auf ihre Besatzung neugierig. Gerade auch deshalb, weil das schöne Schiff mit seinem Norwegerheck und seinen beiden Holzmasten doch sehr nach einem Langfahrtsegler anmutet.

Gemeinsam mit dem Irländer Nick und seiner amerikanisch-deutschen Crew vergessen wir, dass es abends nicht mehr dunkel wird, und machen die weiße Nacht zum Tag. Die drei an Bord der TEDDY sind eine lustige Truppe. Nick, der Eigner der stählernen Colin Archer ist taubstumm und alles andere als feige. Er segelt ohne Wetterberichte an Bord empfangen zu können. Über das Wetter lacht er nur: Sturm und schwere Winde rauben ihm nicht den Schlaf, er kann das Tosen des Sturms ohnehin nicht hören. Seine beiden Segeljungs sind blutjunge „Haudraufwienix“. Der junge Amerikaner hat das Segeln im Blut, seine Mutter zählt zu den berühmtesten amerikanischen Fahrtenseglerinnen: Denn Tania Aebi hat einst die Schlagzeilen gefüllt, als sie mit 18 Jahren als erste Frau alleine um die Welt segelte.

Als hätten wir es nicht besser gewusst: Natürlich rächen sich der viele irische Whiskey und der schwere Portwein am nächsten Tag. Bei unserem Übersegler zum isländischen Festland wird der Kater schnell zu rausgewachsenen Seekrankheit!!!

LA BELLE EPOQUE rollt in der Dünung, wir fühlen uns hundeehend und die Segel schlagen gegen die Wanten. So wollen wir nicht weitermachen. Wir legen einen

neuen Kurs und Mister Perkins dampft uns geduldig zum nächst liegenden Hafen: Þorlákshöfen.

Im großen Fischerhafen sehen den Fischern beim Ausladen ihrer vollen Kisten zu und staunen über die massiven Wellenbrecher, die diesen Hafen vor dem offenen Nordatlantik schützen. Das Dorf ist im Grunde genommen nur eine Ansiedlung um die streng riechende Fischfabrik und so wandern wir Richtung Küste, um entlang des kilometerlangen schwarzen Sandstrands zu schlendern.

Weiße Blüten zieren die Uferstreifen, tiefgrüne Halme wiegen sich im Wind auf den schwarzen Dünen. Zwei Reiter tölten mit ihren Islandpferden über den nassen Sand und ein Fischer kontrolliert seine Strandnetze, die bei Ebbe im Trockenen liegen. Wir klettern auf eine Düne, setzen uns in den warmen Sand, reißen eines unserer letzten Packerl Mannerwaffeln auf und halten die Nase in den Wind.

Die Meteorologen wissen nicht recht, was sie bei so wenig Wind eigentlich ansagen sollten. Die leichte Brise verhält sich nur noch selten so, wie sie vorausgesagt wird. Natürlich dreht der wenige Wind, der zwischen den Flauten bläst, wieder einmal genau auf unsere Nase, obwohl er eigentlich von Achtern kommen sollte.

Doch wer soll sich da beschweren, wenn´s der Nordatlantik so gut mit uns meint. Die See ist praktisch spiegelglatt, keine Welle, ja nicht einmal eine alte Dünung bemerken wir. Friedlich zieht LA BELLE EPOQUE über das türkis schimmernde Wasser. Wir haben uns auf vieles gefasst gemacht, aber so eine herrlich ruhige See - nein, vor Island haben wir damit nun wirklich nicht gerechnet!

Verträumt blicke ich übers Meer, plötzlich fahre ich erschrocken zusammen. Was war denn das dort, einen knappen Meter vor dem Bug!? Da, noch einmal - Es sind Wale. Sofort springen wir raus ins Cockpit. Noch einer. Dort drüben auch. Orcas - und dann noch so viele!

Fröhlich und entspannt erreichen wir am Abend den außergewöhnlichen Hafen von Grindavík. Ein Hafen, der bis vor wenigen Jahren zu einem der gefährlichsten Häfen Islands gehörte. Unzählige Seeleute haben hier über die letzten Jahrhunderte ihr Leben verloren. Für etliche Schiffe wurde Grindavík der letzte Hafen, den sie jemals anzulaufen versuchten.

Zwar liegt der Hafen gut geschützt hinter doppelten Wellenbrecher, doch die Einfahrt war lange Jahre nicht gebaggert und eine Untiefe erschwerte den Fischerbooten das Anlaufen. Bei Süd Sturm - und den gibt es hier oft - rollt ungebremst die See in die seichte Bucht, die Wellen stellen sich auf, brechen und begraben ganze Schiffe unter sich. Wie Surfer müssen selbst große Schiffe die Wellen reiten, müssen versuchen, vor den Wellen in den Hafen zu surfen.

Dabei mussten sie früher auch noch der Untiefe ausweichen: Einen Haken schlagen. Ein Manöver, das nicht immer glückte und etliche Wracks - auch die von großen Frachtschiffen - erzählen ihre Geschichte vom Scheitern entlang des Uferstreifens. Es ist ein Hafen, der bis heute von einem Segelboot bei Sturm auf keinen Fall angelaufen werden darf.



Wir allerdings haben seit Tagen herrlichstes Wetter und machen längsseits beim kleineren Fischerboot fest. Auch hier heißt uns der Hafenmeister herzlich willkommen und lädt uns ein, so lange wir wollen im Hafen zu bleiben. Wie überall kommen die üblichen Fragen über das woher und wohin, ob wir denn nach Grönland segeln werden und wie die Fahrt bisher so war. Überall treffen wir Leute, die sich für unsere grüne Lady interessieren. Menschen, die uns über ihre Erfahrungen im Nordatlantik erzählen.

Wieder packen wir unsere Wanderschuhe aus, um übers Lavageröll zu den Sehenswürdigkeiten der Küste zu kommen. Bald schon bemerken wir, dass auch hier die Eindrücke abseits der großen Touristenströme durchaus interessanter sind. Wir lassen die berühmte Blaue Lagune links liegen: Das Geothermalbad ist nicht für die Geldbörse karger Langfahrtsegler zugeschnitten.

Lieber tauchen wir ins lokale Schwimmbad ein, wo wir nicht mal ein Zehntel bezahlen und ebenso dem geothermalen Bad frönen, da in Island alle Freibäder per Erdwärme geheizt sind. Am meisten beeindruckt natürlich der Wanderpfad aufs Hop. Das flache Kap östlich des Hafens ist mit Wracks übersät und Schilder erinnern an die verschiedenen Unglücke. Zum Glück ist die Rettungsmannschaft von Grindavík gut trainiert - nur noch selten verschlingt das Meer hier Menschenleben.

Weiterhin hält sich der Wind nicht an die Vorhersagen. Die leichte Brise dreht wieder einmal gegen LA BELLE EPOQUE und fordert Geduld. Wir wollen nicht die ganze Küste unter Motor laufen und so kreuzen wir bei schwachem Wind und warten, bis wir endlich die Westspitze Reykjanes erreichen und abfallen können. Noch immer ist das Meer ruhig und ohne Seegang. Es fühlt sich beinahe so an, als ob wir im geschützten Schären Garten Norwegens segeln würden.

Der erste Eindruck von Keflavík täuscht. Der Hafen ist beinahe leer. Hier wird gebaut. Die alten, schwarzen Betonwände im Hafen sind heruntergekommen und die Gegend wirkt unfreundlich. Doch was ist schon ein erster Eindruck wert, wir machen LA BELLE EPOQUE fest, verschlingen unser Abendbrot und brechen auf zum Spaziergang.

Ein paar Schritte tun nach dem Segeltag gut und schon laufen wir den Hafen entlang. Und entdecken, dass Keflavík im Aufbau ist. Überall werden neue Gehwege gebaut. Schöne, moderne Wohnanlagen wachsen in die Höhe. Das gewohnte Fischereitreiben finden wir im neuen Hafen weiter südlich. Ein Hafen, der vor allem von der großen Werft dominiert wird. Wie erfreulich: Das Werftgelände ist nicht eingezäunt und öffentlich zugänglich.

Wir bestaunen die riesigen Fischerei-Fabrikschiffe, den Schlitten, mit dem sie aus dem Wasser gezogen werden und die Arbeit, welche die Angestellten tagsüber hier verrichtet haben. Es gibt Kühlsysteme, Antriebe und Ruderanlagen der „Großen“ und die Bauweise des alten Fischerkutters aus Holz zu betrachten. Ein vergleichsweise kleines Expeditionsschiff mit kanadischer Flagge steht an Land: Der Rumpf aus Glasfaser hat ein großes Loch im Bug und eine gebrochene Ruderharke. Kein Wunder, es ist wohl kaum aus dem richtigen Material für Eisexpeditionen gebaut!

Bald segeln wir das kurze Stück bis Hafnafjörður und Reykjavík weiter, wo wir die Stadt bestaunen. Dann geht es wieder zurück nach Hafnafjörður, der Liegeplatz in der Hauptstadt ist einfach zu teuer. In Hafnafjörður finden wir nicht nur einen gut geschützten und billigen Liegeplatz für die kommende Woche, sondern auch freundliche Seeleute, die uns ihre Stadt zeigen. Wir erleben einen hilfsbereiten Hafenmeister und einen Kartenhändler, der nicht nur alle Unterlagen für Grönland auf Lager hat, sondern auch viel über seine eigenen Erfahrungen in Grönland erzählen kann. Unweit vom Hafen befindet sich ein Supermarkt, in denen wir unseren Proviant

wieder einmal aufstocken können. Wir finden in der Stadt einen idealen Ort, an dem wir unsere Familie zu ihrem Besuch empfangen können.

Friedlich und gut aufgehoben schlummert LA BELLE EPOQUE am Schwimmsteg. Für kurze Zeit haben wir unsere Reisen vom Wasser aufs Land verlegt. Wir wälzen Reisebücher, Tourismus Broschüren, Straßenkarten und Reiseberichte, überlegen, was wir sehen wollen und welche Touren wir mit dem Mietauto fahren können, um das Beste aus der gemeinsamen Zeit heraus zu holen. Aber wir müssen Abstriche machen: Island bietet zu viel, um alles in einer Woche schaffen zu können.

Und so lernen wir schon bald diese junge Insel mit ihrer alten und heldenreichen Geschichte kennen. Island ist eine Insel, auf deren jungen, vulkanisch entstandenen Land sich nach der Besiedelung durch irische Mönche bald norwegische Wikinger ansiedelten. Sie kamen hier her, um frei und ohne königlicher Herrschaft zu leben.

Island ist eine Welt, in der die Geschichte in Sagas erzählt wird und wo die erste demokratische Volksversammlung bereits 930 nach Christus einberufen wurde. Und wenn auch die gelehrten Griechen die Demokratie erfunden haben sollen, so waren es doch die ungehobelten isländischen Wikinger, die das erste Parlament auf der Welt hatten. Und das ist nicht ihre einzige „Erstlingsleitung“.

Island ist eine Insel, deren Söhne nicht nur besonders mutige und gute Seefahrer waren, sondern die durch Leifur Erikson auch mit der Entdeckung Amerikas - das er Vinland nannte - aufwarten kann. Lange bevor Kolumbus das Licht der Welt erblickte.

Nicht nur die Geschichte der Insel ist einzigartig. Die Landschaft ist von Extremen dominiert und wartet mit außergewöhnlicher Natur auf: Vulkane, Gletscher, dunkle Schotterwüsten, brodelnd heiße Quellen und Bäche, Geysire und beeindruckende Wasserfälle. Abgekühlte Lavaströme, geschmückt mit der Farbenpracht unzähliger Blumen, karge Weideflächen, bevölkert von Pferde- und Schafherden, raue Klippen und endlose, schwarze Sandstrände.

Es ist eine Insel, die geografisch gesehen weder zu Europa noch zu Amerika gehört, da sie sich stolz und eigenwillig genau aus der Trennungslinie derer Kontinentalplatten - dem untermeerischen Gebirge des mittelatlantischen Rückens - erhoben hat.

Über neunzig Prozent der Isländer lebt in den hübschen und lebenswerten Städten der Südwestküste. Städte, die keine Spuren der kürzlich erlebten Wirtschaftskrise dieses kleinen Landes erkennen lassen. Hier leben Menschen, die die Kargheit und Wildheit ihres Landes mit ihrer Freundlichkeit wettmachen. Denn obwohl sich der Strom an Touristen durch das ganze Land windet, Mietautos die Landstraßen und Schotterpisten füllen, hinter Tourbussen stauen und an autostoppenden Trampnern vorbei rasen, gibt es doch keinen Isländer, der uns nicht mit herzlicher Gastfreundschaft empfängt und sich Zeit nimmt, mit uns zu tratschen.

Gemeinsam mit Jürgens Familie reihen wir uns ein in den Strom an Touristen. Wir bestaunen die bekannten Sehenswürdigkeiten Islands gleichermaßen wie die kleinen Wunder abseits der großen Touristentouren. Mit offenem Mund stehen wir am Abgrund von beeindruckenden Wasserfällen, warten - mit dem Finger am Auslöser - am Rande des berühmten Geysirs auf seine Wassermassen. Und wir bestaunen die vielen Islandpferde, deren Zucht unglaublich rein ist: Seit tausend Jahren durfte kein Pferd mehr auf die Insel eingeführt werden.

Ein Highlight wird die Fahrt zum Vatnajökull: Es ist Europas größter Gletscher. Die Straße führt entlang unzähliger Gletscherzungen. Schließlich erreichen wir Breidamerkurjökull. Hier sehen wir unsere ersten kleinen Eisberge. Mit dem Ebbstrom treten sie ihren Weg ins Meer an. Verständlich, dass dieser grandiose Szenerie auch Hollywood Beachtung schenkte: Filmausschnitte von verschiedenen James Bond Filmen wurde hier gedreht.

Island ist ein Land aus Feuer und Eis. Die kochenden Schlammlöcher von Gunnhver an Islands Südwestküste passen nur selten in die gefüllten Tour-Pläne der Islandtouristen und wir erleben das vulkanisch aktive Gebiet beinahe alleine. Brodelnde und spukende Schlammlöcher hinterlassen einen beinahe mystischen Eindruck bei uns. Aber vielleicht liegt das auch daran, dass sie nach Gunnur benannt sind. Einem weiblichen Geist, der die Halbinsel von Reykjanes lange Zeit unsicher gemacht hatte und von schlaun Isländern in den heißen Schlamm von Gunnhver verbannt werden konnte.

Gefüllt mit Eindrücken nehmen wir uns auch abends die isländische Lebensart zum Vorbild - und entspannen uns fast täglich in einem der unzähligen, warmen Freibädern und „Hot Pots“. An den leichten Schwefelgeruch gewöhnt, der diesen geothermalen Bädern gemein ist, verzichten wir wiederum abermals darauf, zwischen den vielen Touristen in der berühmten Blauen Lagune zu baden.

Besonderen Eindruck hinterlässt allerdings das Dampfbad von Laugavatn. Die Dampfkammer ist direkt über eine heiße Quelle gebaut. Es ist ein eigenwilliges Gefühl, auf einem Geysir zu schwitzen. Vor seinem kochenden Wasser schützen nur ein paar Bretter, während er spuckt und brodelte!

Kaum wieder alleine an Bord, bereiten wir uns für den nächsten Besuch vor. Mein Bruder Andi reist aus Kanada an und schon ist LA BELLE EPOQUE wieder erfüllt mit Leben. Andi allerdings muss zu Urlaubsbeginn den harten Test bestehen, ob er auch fit genug für einen Islandurlaub ist: Hakarl und Brennivin! Der Isländer Andre hat uns diese traditionelle Spezialitäten Islands an Bord gebracht und uns mit einem „Good Luck“ sowohl skeptisch wie auch neugierig gemacht.

Zu Hakarl finde ich eine Beschreibung im Touristenführer:

„Die meisten traditionellen Isländischen Spezialitäten sind besser als sie klingen. Dies trifft allerdings nicht auf „Hakarl“ - fermentierten Hai, der für drei bis sechs Monate in Sand oder Schotter vergraben wird – zu.

Hakarl kann überall aufbewahrt werden, nicht einmal Möwen werden versuchen, die Fischstücke zu stehlen.

Nur die wenigsten Besucher können sich mit dem Geschmack von Hakarl anfreunden. Dies liegt daran, dass die fermentierten Haifischstücke einen besonders stechenden Geruch verbreiten: Eine Mischung aus Ammoniak - manche würde es auch als „Stallpisse“ bezeichnen - und über Wochen alten Tierkadaver - wie man hin und wieder entlang von befahrenen Straßen riechen kann.

Touristen haben berichtet, nach dem Öffnen einer Packung Hakarl bereits vom Geruch alleine Brechreiz zu erleiden, weshalb es unnötig erscheint, darauf hinzuweisen, dass nach dem Genuss von Hakarl beinahe alles genossen werden kann, vor allem ein Schuss „Brennivin“ (isländischen Schnaps), der traditionell zum „Nachspülen“ von Hakarl verwendet wird!“



Der Autor des Touristenführers hat nicht übertrieben.

Auch mit Andi wollen wir ein paar Tage im Land unterwegs sein, bevor wir gemeinsam die isländische Westküste besegeln. So packen wir Zelt und Schlafsäcke ein, kaufen Proviant und machen uns zu den heißen Quellen von Hveragerði auf. Der warme Bach und die weiße Nacht lassen uns das Zelt beinahe vergessen und wir liegen gemeinsam bis zum Morgen im vulkangeheizten Wasser, tratschen und lachen.

Und da mein Bruder nicht nur gekommen ist, um Island kennen zu lernen, sondern auch um mit uns ein Stück zu segeln, verabschieden wir uns schließlich aus dem freundlichen Hafen von Hafnafjörður und hissen die Segel. Gemeinsam erleben wir ruhige Segeltage, einsame Buchten, verlassene Hot Pots und führen unzählige Benzingespräche beim stundenlangen Frühstück. Wir angeln im Nordatlantik und an einem sonnig warmen Tag muss Andi einen Sprung ins kühle Nass wagen! Nur zu einer weiteren Portion Hakarl können wir meinen „kleinen“ Bruder wohl nie mehr überreden!

## Grönland



Es ist Dienstag der 24. Juli 2012, 5:00 UTC morgens. Am Steg hupt ein Taxi, wir umarmen meinen Bruder ein letztes Mal und wünschen ihm einen guten Flug nach Hause. Schade, die gemeinsame Zeit ist viel zu schnell vergangen und unser Aufenthalt in Island neigt sich dem Ende zu. Vielleicht sehen wir uns ja in Grönland wieder!

Wie machen wir eigentlich weiter – sollen wir schon heute aufbrechen? Worauf wollen wir warten, wir sind seit einem Monat in Island und haben viel gesehen. Nur noch schnell frisches Gemüse kaufen, vielleicht noch etwas aufräumen, ein Mittagessen kochen und das Leeseigel riggen, im Großen und Ganzen ist LA BELLE EPOQUE zum Auslaufen bereit.

Natürlich beraten wir uns über Amateurfunk zur momentanen Wetterlage, denn vor uns liegt wohl eins der berühmtesten Seegebiete dieser Welt. Der jetzigen Wetterberichte kann aber nicht verlässlich den gesamten Zeitraum decken, den wir auf See sein werden. Aber die Vorhersagen für drei Tage sind in der Regel vertrauenswürdig. Wir spazieren ins Internet-Cafe, um neue Wetterdaten, aktuelle grönländische Eiskarten und den isländischen Wetterbericht herunterzuladen.

Wir befinden uns an der Rückseite eines Sturmtiefs, das gestern noch südwestlich von Island stand und langsam nach Osten zieht. Deshalb dürfen wir mit Wind aus Nordost rechnen, der uns zumindest für einen Tag mit zwanzig Knoten ordentlich Richtung Grönland blasen wird. Dahinter zeigen die Wetterkarten einen Hochdruckkeil, der sich von einem ausgeprägten Hoch über den Azoren bis in die

Irmingersee - unserem Seegebiet - schieben wird und einen Tag Flaute bringt. Es folgt ein weiteres Tief, das voraussichtlich frischen Ostwind bringt.

Etwas Sorgen macht uns eine Tiefdruckentwicklung bei Neufundland: Sie wandert langsam nordwärts bis Kap Farvel, wo es in ein paar Tagen an der grönländischen Südwestküste mit mindestens 8 Windstärken blasen wird. Doch vorläufig zeigen die Wetterkarten keine Vertiefung, keine Verstärkung dieses Sturmsystems. Das ausgeprägte Hoch über Grönland sollte helfen, es vom weiteren Nordkurs abzuhalten.

Allerdings wird uns dieses Tief doch etwas in die Quere kommen, einen Tag lang müssen wir schon mit 7 Beaufort Gegenwind rechnen. Ansonsten zeigen die Wetterprognosen rund um uns einen Wirrwarr an Tief- und Hochdrucksystemen, mit Frontdurchgängen und wechselnden Winden.

Oje, schon wieder keine leichte Entscheidung! Aber gut, wir haben ja auch nicht damit gerechnet, über die Irmingersee mit Sonntagswetter geschoben zu werden.

Bei einer Kaffeepause lassen wir die Informationen auf uns wirken. Wenn die Wetterkarten für die kommende Woche recht behalten, haben wir zwar mit teilweiser Flaute und einem Starkwind-Gebiet zu rechnen, aber gefährlich sollte es nicht werden. Wenn sich allerdings das Neufundland-Tief nicht an die Spielregeln hält, tja, dann könnte uns der Nordatlantik wieder einmal seine böswillige Seite zeigen.

Die Entscheidung fällt: Wir legen noch heute Abend ab.

Eilig kaufen wir einen Rucksack voll Obst und teilen uns die restlichen Vorbereitungsaufgaben auf. Ich fühle mich, als hätte mir jemand eine Faust in den Bauch geschlagen, denn ich bin nervös und nicht sicher, ob die Entscheidung richtig ist.

Immerhin hat uns der Nordatlantik schon einmal gezeigt, was es heißt, in ein Sturmtief zu segeln. Damals sind wir nur knapp mit dem Leben davon gekommen. Damals hatten die Wettervorhersagen unrecht und aus frischem Wind entwickelte sich ein schwerer Sturm. Nur zu gut erinnere ich mich noch an die haushohe See, die aus allen Seiten auf unser Boot einstürmte und es schließlich zum Kentern brachte. Erwinnere mich, an das Geschrei des Windes, der losgelassen tobte und alles mit sich reißen wollte.

Doch halt. Heute ist doch alles ein bisschen anders. Wir haben ein tüchtiges Schiff, das auch schwere Bedingungen überstehen kann. Unsere Erfahrungen sind gewachsen und wir werden täglich Wetterberichte erhalten, um nötigenfalls bald auf einen anziehenden Sturm reagieren zu können.

Dennoch, ich habe Respekt vor der Gewalt der Natur und kann meine Nervosität vor dem Zollbeamten, der uns aus Island ausstempelt, kaum verbergen. Er lacht und meint zur Verabschiedung: "Der Dorsch schafft's auch jedes Jahr über den Atlantik und der ist noch viel kleiner als du. Irgendwie werdet ihr schon ankommen!"

Wie gewohnt mischt sich auch die Energie des Aufbruchs, und eine Vorfreude auf die kommenden Erlebnisse, in den Gefühlscocktail und so gehen die letzten Arbeiten dennoch leicht von der Hand.

*Dienstag, 24. July 2012, 18:00 UTC:*

Ich starte den Motor und Jürgen löst die Trossen. Bei frischem Nordwind steuere ich LA BELLE EPOQUE aus dem Hafen, während Jürgen ein Reff einlegt und das Groß setzt. Mit einem Schlag ist meine Nervosität verschwunden. Die salzige, raue Luft füllt meine Lungen und weckt meine Lebensgeister. Tschüss Island, es war uns eine Ehre!

*20:00 Uhr:*

Wir haben den Kapwind um Reykjanes Südwestspitze endlich hinter uns gebracht. Das Reff ist aus dem Groß geschüttelt und die Fock steht. LA BELLE EPOQUE segelt mit 5 bis 6 Knoten Fahrt munter vor dem Nordostwind: Kurs 245° - direkter Kurs auf die grönländische Südspitze! Herrlich. Der Himmel hat aufgerissen und nur wenige, dramatisch leuchtende Wolkenfelder hängen am Firmament. Die Sonne steht noch hoch im Westen und zu ihrer beiden Seiten schimmern zwei „Sundogs“ in Regenbogenfarben. Ich bestaune dieses Spektakel des Nordens. Jürgen verkriecht sich in die Koje, unsere Wacheinteilung beginnt, die nächsten Tage werden wir nur wenig Zeit gemeinsam verbringen.

*Mittwoch, 25. Juli 2012, 01:00 UTC*

Der Himmel ist klar und nach einem farbenprächtigen Sonnenuntergang ist es nun auch Dumper geworden. Der Wind hat abgeschwächt und nur noch im Halbschlaf merke ich, wie Jürgen die Fock einholt, auf die Genua wechselt und den Besan hochzieht. Gemütlich segelt LA BELLE EPOQUE in die Nacht. Doch wird der Wind noch weiter abnehmen und früh morgens zu meiner Wache berge ich Vorsegel und Besan und starte Mister Perkins. Pech für Jürgen, seine Freiwache ist nicht so angenehm ruhig wie meine!

Den ganzen Tag über bleibt es schwachwindig aus Nordost: Mal geht die Genua rauf, mal hilft der Diesel weiter. Die Stimmung an Bord ist etwas gedämpft: Bei so wenig Druck in den Segeln rollt LA BELLE EPOQUE in der Dünung und verdirbt uns jeglichen Appetit an Bord! Unser Etmal in 24 Stunden: 125 Seemeilen.

*Donnerstag, 26. Juli 2012, 09:00 UTC*

West-Südwest mit 3 Beaufort, zunehmend auf 4, sonnig mit einigen kleinen Wolkenfeldern, Im Seegang, 1018,2 hPa leicht steigend.

Der Wetterbericht zeigt: Das alte Sturmtief liegt noch bei Südisland, wir befinden uns im Einflussbereich eines Hochs mit 1020 hPa über Grönland und einer Hochdruckbrücke. Diese reicht bis ans Azorenhoch zwischen Island und den Azoren.

Ein Tief entwickelt sich bei den Neufundlandbänken, ein weiteres Tief liegt über Nordkanada. Gegen Samstag werden zwei Fronten über uns ziehen: Eine Warmfront, gefolgt von einer Kaltfront, die stürmische Winde bringen kann.

Das Tief über den Neufundlandbänken muss beobachtet werden, noch zeigt es nicht, ob es sich an den alten Wetterbericht hält, oder ob es die kommenden Tage südlich von Kap Farvel in Richtung Island laufen und Sturm bringen wird. Für heute aber herrscht Wind aus westlichen Richtungen mit 4 Beaufort.

Mist - gegenan. Egal, wir haben es ja gewusst und damit gerechnet. Wir lassen den Motor mitlaufen, um höher gegen den Wind kreuzen zu können. So können wir den Kurs von 230 Grad am Wind unter Fock und Groß halten. Tapfer arbeitet LA BELLE EPOQUE gegen die Wellen, die zurzeit aus zwei Richtungen - Nord und Südwest - kommen. Wir sind müde und wechseln uns alle drei bis vier Stunden ab. Zwischendurch gibt's Kartoffelsuppe und Spagetti. Ich bin froh, schon vor Wochen Sugo in Gläser eingekocht zu haben! Auch heute wieder ein durchschnittliches Tagesetmal: 126 Seemeilen.

Freitag, 27. Juli 2012, 10:30 UTC

Flaute, bedeckt und schlechte Sicht, etwas diesig, 1024,5 hPa, steigend, eine leichte Brise aus Süd kommt auf.

Doch es gibt gute Wetteraussichten: Heute dürfen wir mit Südostwinden rechnen, die auf 4 bis 5 Beaufort hochgehen werden. Kommende Nacht ist Südwind mit 5 Beaufort zunehmend gemeldet. Der soll morgen aber wieder etwas abnehmen, bleibt aber aus südlicher Richtung.

Eine Hochdruck Zone mit 1030 hPa liegt über dem mittleren Nordatlantik (Azorenhoch), wir befinden uns nach wie vor im Hochdruckkeil vom Azorenhoch bis Grönland; das Tief über Kanada ist in den Norden über die Buffin Insel gewandert, die Tiefentwicklung über den Neufundlandbänken vertieft sich etwas; eine Okklusionsfront liegt zwischen 40° bis 60° Nord und 35°-55°W, es wird das Tief über den Neufundlandbänken in seiner Westbewegung bremsen und in die Labrador See leiten. Damit ist an der grönländischen Westküste mit Sturm, 8 bis 9 Beaufort, zu rechnen. Für uns kann es erst einmal eine günstige Windströmung bringen: Südost.

Mir fällt ein Stein vom Herzen: Wie es aussieht, wird das Sturmtief über Neufundland nicht uns das Leben schwermachen. Wir lassen die Sturmsegel in den Säcken und den Seeanker in der Vorpik, kein Bedarf fürs Schwerwetter-Kleid!

Gegen Mittag reißen die Wolken auf und wir nutzen die Sonnenstrahlen: Bei 9°C Lufttemperatur und 11°C Wassertemperatur ist die Dusche per Eimer an Deck trotz Sonne ziemlich erfrischend. Das Bettzeug liegt zum Lüften an Deck und aus der Pantry duftet es herrlich, während LA BELLE EPOQUE unter Genua und Groß ihren

Kurs durchs Wasser zieht. Ach wie schön kann Segeln sein! Tagesetmal: 120 Seemeilen

*Samstag, 28. Juli 2012, 09:00 Uhr UTC*

*Südost mit 6 Beaufort, Nebel, 1016 hPa, fallend.*

LA BELLE EPOQUE zieht mit 8 Knoten auf optimalem Kurs dahin. Die Okklusionsfront ist über uns hinweg gezogen und wir kommen langsam in den Einfluss des Tiefs über der Labradorsee (das ehemalige Neufundlandbänke Tief). Gegen Abend ist mit einem Windsprung auf Südwest zu rechnen, für morgen wird dieser Wind zunehmen und mit 6 Beaufort gegen uns arbeiten.

Heute sind neue Eiskarten vom dänischen Wetterdienst veröffentlicht worden: Nördlich von 60°N treiben einige Eisberge, bei uns allerdings ist erst ab 43°W mit Bergy Bits und Grawlern zu rechnen, der Prinz Christian Sund sieht relativ eisfrei aus.

Das Radar läuft ab nun im Dauereinsatz, wir halten besonders gut Ausschau, denn auch wenn die Eiskarten beruhigen, so könnte es doch den einen oder anderen Eisberg bis zu uns treiben.

Ich sende unseren ersten Positionsreport an die dänische Navy: Wir befinden uns im Seegebiet Grönlands (innerhalb 200 Seemeilen von Grönlands Küste) und müssen ab nun alle 6 Stunden einen „Greenpos“, eine Meldung unserer Position und des Vorankommen, senden.

Noch läuft LA BELLE EPOQUE wie losgelassen und lässt die Gischt hochfahren. Wir bereden, wie wir weitermachen wollen. Bald schon wird der Wind gegen uns drehen und uns das Leben schwer machen. Ich will - wenn nötig - noch einen Tag auf See bleiben und LA BELLE EPOQUE beidrehen. Denn gegen starken Südwestwind können wir höchstens unter Motor prügeln und sollte der Nebel bleiben, ist das Einlaufen in einen schlecht kartografierten Sund, aus dem die Gletscher Eisberge schicken, mehr als gefährlich.

Jürgen ist nicht begeistert von meiner Idee, er will nicht kurz vor der Küste im Seegang verweilen und warten.

Gut, lassen wir es erst einmal auf uns zukommen. Heute sind wir flott voran gekommen: 145 Meilen in 24 Stunden!

*Sonntag, 29. Juli 2012, 09:00 UTC*

*Westwind 4 Beaufort, bedeckt, diesig, schlechte Sicht. 1008 hPa, leicht steigend.*

Nördlich von uns liegt eine Tiefdruckzone, bei 48°Nord und 48°W liegt ein Hoch, es schickt uns Westwinde. Weiterhin Starkwind und Sturm an Grönlands Westküste, das Labrador-Tief ist dafür verantwortlich. Hier an der Südküste Grönlands wird

der Westwind wahrscheinlich auf 7 bis 8 Beaufort hoch gehen und mit Böen bis 35 Knoten muss gerechnet werden.

Wie erwartet nimmt der Westwind zu. Wir haben das Großsegel zweifach gerefft und laufen unter Fock, Groß und Motor gegen den Wind. Der Seegang steigt an und wird konfus. Hier läuft die Strömung an der Ostküste Grönlands mit bis zu 3 Knoten Richtung Süden und verstärkt die Wellen.

Noch immer halte ich nichts davon, den ganzen Tag unter Motor gegen die Starkwindböen zu laufen. Endlich kann ich auch Jürgen überzeugen, eine weitere Nacht vor der Küste zu warten. Wir drehen LA BELLE EPOQUE unter gerefften Groß bei, laschen das Ruder fest und stellen den Motor ab.

Was sind wir froh um unseren traditionellen Rumpf! LA BELLE EPOQUEs Langkiel erzeugt jede Menge Schlepplwasser und die Wellen fallen in sich zusammen, noch bevor sie das Schifferl erreichen. Als Ketsch lässt sich unsere grüne Lady bequem unter gerefften Groß beidrehen, das schont die Vorsegel!

Wir treiben mit etwa einem halben Knoten Richtung Norden und die Schiffsbewegungen sind erträglich. Es gibt nicht viel an Bord zu tun. Das Radar läuft, wir haben der Navy unsere Position und unser Beiliegen durchgegeben und auch von ihnen den neuen Eisreport erhalten.



Abwechselnd schlafen wir. Oder wir beobachten im Steuerhaus das Geschehen

draußen. Den ganzen Sonntag bläst es mit 8 Beaufort und LA BELLE EPOQUE bewegt sich wie verschluckt in einem Nebelfeld, das erst gegen Abend aufreißt. Jetzt erst bemerken wir, dass der Himmel wolkenlos ist, die Abendsonne lässt die weißen Schaumkronen leuchten, bis sie vom Wind verblasen werden.

Wir nützen den abendlichen Sonnenschein, um ein Sturmmanöver zu testen: In einem Buch von Tristan Jones haben wir gelesen, dass er seine Ketsch erfolgreich unter Besan beidrehte.

Jürgen bindet zwei Reffs ins Besansegel und zieht es hoch. Sofort geht LA BELLE EPOQUE durch den Wind, bevor wir noch das Groß bergen können. Mist. Natürlich will sie mit dem gesetzten Besansegel partout nicht zurück durch den Wind gehen. Mir bleibt nichts anderes übrig, als den Motor zu starten und das Boot mit seiner Hilfe zurück auf den Steuerbordbug zu bringen.

Nun ist LA BELLE erneut auf Kurs und der Versuch kann beginnen: Das Großsegel ist geborgen und LA BELLE EPOQUE treibt unter Besan alleine. Entsetzt beobachte ich, wie LA BELLE EPOQUE ihren Bug in den Wind dreht, vor der Welle abstoppt und rückwärts die Welle abschmiert. Dabei kommt ordentlich Druck aufs Ruder, LA BELLE EPOQUE schlägt im Wellental quer und dreht sich weiter, bis ihr Heck gegen die nächste, anrollende Welle steht. Die Welle schiebt an, LA BELLE EPOQUE nimmt Fahrt auf, dreht dabei wieder ihren Bug in den Wind. Das Spiel beginnt von vorne: LA BELLE EPOQUE stoppt ab und schmiert rückwärts die Welle ab.

Das Manöver ist eindeutig fehlgeschlagen: Unter Besan beizudrehen ist für unser Boot viel zu gefährlich! In wirklich schwerer Sturmsee würden wir mit Sicherheit kentern, nachdem wir vermutlich Ruderbruch erleiden würden.

Erneut ziehen wir das doppelt gereffte Groß hoch, bergen den Besan und lassen es für heute gut sein.

23:00 Uhr: Grönland in Sicht!!!

*Montag, 30. Juli 2012, 05:00 UTC*

*Westwind 3 Beaufort, Sonnenaufgang, kaum Wolken, einige Nebelfelder und teilweise schlechte Sicht. Ruhige See mit zwei Meter aus Süd. Kalt, um die 0°C Luft und 3°C Wassertemperatur.*

Hier fühlt es sich an, als hätte jemand einen riesigen Kühlschranks geöffnet und wir können kaum glauben, dass wir vorgestern noch im Cockpit geduscht haben!

Wir starten den Motor und nehmen Kurs auf Grönland. Keine Lust, heute noch lange gegen den Wind zu kreuzen, wir wollen ankommen. Wir sind gespannt auf die neue Küste vor uns. Bald schon verschwinden wir erneut in einer dicken Nebelwand. Das Radar muss angestellt werden, dass auch prompt einige Eisberge meldet.

10:10 Uhr: Wir motoren um unseren ersten Eisberg, der kurz aus dem Nebel auftaucht. Sehr beeindruckend! Langsam lichtet sich der Nebel und wir fahren in den Eingang des Prinz Christian Sunds ein. Um 12:00 Uhr fällt unser Anker hinter einem gestrandeten Eisberg vor der Ikerasassuaq Weather Station. Wir haben es geschafft: Wir sind in Grönland!!



Unser Anker gräbt sich in den Sand. Genau dort, wo die Seekarte eine Insel zeigt. Wir allerdings können diese Insel nirgends entdecken. Auch nicht neben uns. Unter LA BELLE EPOQUEs Kiel zeigt das Echolot zwölf Meter Wasser, genug, um hier sorgenfrei zu ankern. Na gut, an diese grönländischen Vermessungen muss man sich wohl erst noch gewöhnen.

Bald ist an Bord alles ruhig, der Motor ausgestellt, die Segel weggepackt. Wir sitzen im Cockpit und bestaunen die Felsen um uns. Bestaunen die - kleinen - Eisberge, die gemächlich im strahlenden Sonnenschein treiben.

Bald kommt ein Dingi längsseits. Das Dingi gehört zur russischen Megayacht SKORPIUS. Mit einer Flasche chilenischen Rotwein werden wir begrüßt und in die feierliche Stimmung der SKORPIUS Crew versetzt. Eine Crew, die gerade auf Rekordfahrt unterwegs ist und die erste große Etappe hinter sich hat: Die Umrundung der Antarktis.

ANTarktis?? Hab ich mich verhört?

„Richtig. Antarktis. Wir kommen gerade den Atlantik hoch. Sind auf den Weg nach Spitzbergen. Denn unsere Rekordfahrt liegt darin, in einem Törn die Antarktis und die Arktis zu umrunden!“ Die SKORPIUS segelt eine gigantische „Acht“ um den Planeten. Später erfahren wir, dass sie dieses Vorhaben auch schaffen werden.

Wir lassen uns vom Koch der Wetterstation mit Topfentascherl verführen. Und wir freunden uns, mit den beiden Inuit Hans und Nuka an, die hier als Bauarbeiter den Betonsteg der Wetterstation vergrößern.

Wir navigieren mit dem Dingi zwischen den vielen „Growlern“ und „Bergy Bits“ zu den großen Gletscherzungen im Sund, wandern über die rotbraunen Felsen, die vom Eis rund geschliffen und von der strahlenden Sonne gewärmt wurden.



Abends sitzen wir frisch geduscht beim gemeinsamen Festmahl im Wohncontainer. Ein Festmal, das ich täglich aus den Vorräten der beiden Montagearbeiter Hans und Nuka zubereite. So erfahren wir mehr vom Leben der Inuit, während die beiden Männer endlich jemanden gefunden habe, der für sie kocht. Draußen brummt der Generator und die unglaublich vielen Mücken attackieren Türen und Fenster.

Ohne Wind, aber dafür mit dem herrlichsten Sonnenschein, geht es schließlich für uns weiter. Vor uns liegt der Prinz Christian Sund. Ein Sund, der als einer der

schönsten dieser Welt gilt. Er ist gespickt mit Gletschern und eingekeilt zwischen dramatischen Bergspitzen.

„Unglaublich“, staune ich, „wer hätte das gedacht: gerade noch wanderten wir in Island über eines der jüngsten Flecken der Erde und nun sind wir umgeben vom ältesten Gestein der Welt – was für ein Gegensatz!“ Doch nicht nur das Land ist eigenwillig, auch die Seewege und Ankerplätze versprechen von nun an Abenteuer: hier gibt es weder genau kartografierte Seekarten noch markierte Untiefen. Eisberge versperren Durchfahrten zwischen den Inseln und Ankerplätze liegen mitten in weißen Flecken auf der Seekarte.

Unsere täglichen Funkrufe an Assiaat Radio, der zentralen Seefunkstelle in Grönland, werden Routine: Um hier Notfälle besser koordinieren zu können, sollte jedes Schiff täglich seine Position, seine voraussichtliche Route und die Anzahl der Personen an Bord durchgeben.

Das hat einen gutem Grund: In Grönland gibt es nicht genug Rettungskreuzer und Küstenwacheschiffe, die bei einem Notfall zur Hilfe eilen könnten. Die Koordination aller Schiffe im Seegebiet hilft, einen Notfall sofort zu koordinieren und alle anwesenden Schiffe einzuteilen.

Schon während unserer ersten Tage in grönländischen Gewässern hören wir per Funk von einer kanadischen Yacht, die auf Grund gelaufen ist. Sofort verkündet Assiaat Radio, dass sich in ihrer Nähe die „französische Yacht LA BELLE EPOQUE“ (französisch??) aufhält und Hilfe leisten könnte. Doch die Flut hat gerade eingesetzt und die kanadische Segelcrew kommt mit etwas Geduld frei, noch bevor wir Vorort sind.

Bald liegt Kap Farvel östlich von uns, wir haben es an die grönländische Westküste geschafft. Die Eisberge werden häufiger und ziehen einen Schweif an kleineren Eisstücken hinter sich her. Wir können sie oft nur am Radarschirm ausmachen, denn das Wetter hatte sich verschlechtert. Täglich umhüllt uns dicker Nebel, der sich mit schweren Regenwolken abwechselt und dem Land – sofern es sich unseren Augen zeigt – den letzten Rest an Farbe raubt.

Täglich werden Sturmwarnungen über Funk gebracht. Aber hier, dicht unter Land, ist kaum etwas vom Starkwind zu spüren. Wieder geht es hauptsächlich unter Motorkraft die Küste hoch, denn auch wenn vor Kap Farvel der Wind in Sturmstärke heult, schafft er es doch nicht, bis zu uns in die Fjorde und Sunde hereinzublasen.

„Was gäbe ich jetzt für so ein schönes, isländisches Hot Pot“ träume ich noch, als Jürgen meint: „Wenn du mich nicht hättest! Du willst eine heiße Quelle? – Dann heißt unser nächster Ankerplatz eben Unartoq!“

Verblüfft lese ich, dass bereits bei den Wikingern die heiße Quelle von Unartoq bekannt war und gemunkelt wurde, dass das Wasser heilend wirken sollte. Wir können bezeugen: Wer einmal im glühenden Licht der grönländischen Abendsonne in einem sandigen Becken voller heißem Wasser liegt, während sein Blick über das

kahle Inselchen wandert bis er schließlich den langsam vorbei treibenden Eisbergen folgt, deren kleine Kalbungen explosionsartig die unglaubliche Stille der Arktis brechen, der ist nahezu gefangen in der Mystik des Augenblickes. Und er wird die Wirkung der Quelle in jeder Zelle spüren!

Mit Qaqortoq erleben wir unsere erste grönländische Stadt. Wir machen an der Pier des quirligen Hafens fest, und stoßen gemeinsam mit Jen und Sascha von der New Yorker Yacht RAMSHAKEL mit einem frischen Touborg Gold im lokalen Pub auf unsere Reisen an.

Am folgenden Tag heißt es einmal einklarieren, eine Grönlandflagge besorgen, einen Internet Anschluss finden und etwas frisches Obst kaufen.

Einklarieren? Wir suchen vergeblich einen Hafenmeister oder eine Einwanderungsbehörde und landen schließlich auf der Polizeiwache. Der freundliche Polizeibeamte kennt sich sofort aus: "Ah, ihr wollt wahrscheinlich einen Grönlandstempel, deshalb seid ihr hier!"

Klar, nehmen wir. Ob wir auch irgendwelche Papiere ausfüllen müssen? Nein, das passt schon. „OK, super, aber nur damit es keine Probleme gibt: Wir haben eine Waffe an Bord, müssen wir das melden?“ Der Beamte sieht uns erstaunt an: "Natürlich habt ihr ein Gewehr an Bord. Welches Boot in Grönland würde bitte ohne Flinte herumfahren?!" Die Uhren in Grönland ticken eben ein bisschen anders!

Bald ist alles erledigt und wir verabschieden uns von der hübschen Kleinstadt, deren Straßen nirgends hinführen. Vor uns liegt Kap Desolation und damit wieder etliche Sunde und Fjorde.

Da der Wind immer noch nicht bis an die Küste blasen will, entscheiden wir uns, wie auch schon in Kap Farvel, zwischen den vielen Inseln durch zu navigieren, anstelle den weiten Umweg in die offene Labrador See zu wählen. Wieder liegt ein berüchtigtes Seegebiet vor uns: Dieses Mal trägt das Eis der grönländischen Ostküste Schuld daran. Der Ostgrönlandstrom bringt das Eis des hohen Nordens der Ostküste entlang in den Süden. Es treibt uns Südkap von Grönland, Kap Farvel. Dort wird es von der nordsetzenden Strömung erfasst und entlang der Westküste geschoben.

Bei Kap Desolation stranden viele dieser Ostküsten-Eisberge. Sie verstopfen die Sunde und sorgen laufend für neue Überraschungen und Nervenkitzel. Wie dicht kann man an Eisberge ranfahrenranfahren? Rührt sich der dort etwa? Uff, ist dort, zwischen Klippen und Eisberg, ist dort überhaupt genug Wassertiefe für unseren Kiel? Was werden wir tun, wenn wir auflaufen?

Jürgen steht am Bugkorb, beobachtet die Farbe des Wassers, sucht Durchfahrten zwischen den Eisbergen. Zeigt einmal in die eine Richtung, einmal in die andere.

Langsam jetzt, dort wird das Wasser untief! Schon sind wir drüber – es war tief genug! Jürgen steht am Bugkorb und grinst bis über beide Ohren. Ja, ich kann vom Steuerhäuschen aus sehen, dass er ganz in seinem Element ist. Ich hingegen wäre froh, auch seine starken Nerven zu haben. Ich bin angespannt und konzentriert. Bin erleichtert, als wir es endlich durchs nächste Eisfeld geschafft haben.

Lachend springt Jürgen zurück ins Cockpit. „Das ist das Beste! Das ist einfach herrlich! Ich liebe Grönland, denn dagegen ist alles bisherige Kinderkram!“ Na ja, was sollte ich sagen, vielleicht: „Ich liebe Kinderkram“?!?

Hoch auf den Felsen beobachten uns skeptisch zwei große Seeadler. Jürgen hat recht. Eis ist atemberaubend schön. Ich fühle mich wie eine Schneekönigin, meinen 35. Geburtstag in den verworrenen Seewegen hinter Kap Desolation in Grönland feiern zu dürfen. Wieder einmal ein Geburtstag in langen Unterhosen, sozusagen.

Lange Unterhosen? Ja, auch wenn wir August haben, hier ist es doch schon empfindlich kälter geworden. Doch die Sonne hat Kraft und zum Glück zeigt sie sich nun wieder täglich, wenn auch die vielen Nebelfelder immer wieder kalte Schauer über unsere Rücken jagen. Doch nachts ist die Kälte eine andere Geschichte.

„Wir träumen von einem Boot, das für alle Seegebiete ausgerüstet ist!“ So dachten wir, als wir LA BELLE EPOQUE in Österreich hinter unserem Haus restauriert und ausgestattet haben. Und so dachte ich auch, als ich die warmen, daunengefüllten Decken und die leichten Sommersteppdecken an Bord geschleppt habe. Gut gemacht – wenn es mir auch nie in den Sinn gekommen wäre, dass wir schon bald darauf beides gleichzeitig verwenden würden: Die Daunendecken und darüber die Steppdecken – und das im Hochsommer!

Langsam arbeiten wir uns Grönlands Westküste hoch. Das Eis wird weniger, der Sonnenschein wird mehr. Kurz vor Arsuk erinnert uns die Ebbe daran, dass wir die nicht kartografierten Ankerbuchten doch etwas näher ausmessen sollten, bevor wir es uns im Boot gemütlich machen: Wir verbringen den frühen Morgen bei 20° Lage im Schiff, während unser Kiel am nackten Fels hängt und wir auf die Flut warten.

Mit Landleinen sichern wir LA BELLE EPOQUE so in der Bucht, dass das steigende Wasser uns nicht weiter auf die Untiefe treiben kann. Wir sind erleichtert, als wir endlich wieder schwimmen.

Von nun an suchen wir uns unsere Ankerplätze lieber selber, denn wenn unser Küstenhandbuch doch recht gut ist, so sind nicht alle vorgeschlagenen Plätze gleich empfehlenswert und der wenige Seemeilen weiter liegende „Fortuna Havn“ ist viel besser als diese seichte Ankerbucht.

Fortuna Havn hat seinen Namen – wie so viele andere Buchten entlang der Küste – von einem Fangboot, das vor noch nicht allzu langer Zeit an dieser Küste gearbeitet hatte. Die Namen der grönländischen Buchten erzählen, wo einst Walfänger,

Robbenjäger oder Fischer ihre Winter verbracht haben oder längere Zeit gelegen waren.

Die Einfahrt nach Smallesund ist ein Abenteuer, erschreckend ist der weiße Schaum, den das Meer über den vielen Untiefen aufwirft. Endlich gelangen wir ins sichere Wasser zwischen den Inseln. Ein Wal taucht vor unserem Bug ab und nimmt Kurs aufs offene Wasser, während wir in die Bucht steuern. Im hintersten Winkel der Bucht fällt unser Anker. Der Köder an der Angel schafft es nicht einmal bis zum Grund, schon hängt der erste Dorsch daran. „Jüüürgen – schmeiß die Angel rein, die beißen wie verrückt – heute wird eingekocht!“ Zehn Minuten später liegen sechs fette Dorsche auf Deck und ich hole die Filetmesser nach oben.

Wieder hilft Mr. Perkins die Küste hoch. Kein Wind! Schade, Grönland ist zwar wunderschön, aber ein bisschen Segelwind wäre schon mal eine schöne Sache! Man kann eben nicht alles haben. Übel vor Seekrankheit verziehe ich mich in die Koje: Ohne den ausgleichenden Druck der Segel ist die Schiffsbewegung unerträglich.

In Ravens Storø treiben wir uns zwischen den verfallenen Fischerhütten herum. Das Geisterdorf besteht nur noch aus verlassenen Steganlagen, eingestürzten Holzhäusern und verwitterten Fischereiutensilien. So etwas schreit ja regelrecht nach unseren neugierigen Nasen.

Ravns Storø ist nur der Anfang: nächster Stop: Færingerhavn. Eine Bucht, die einmal von den Færøer Fischern als Heimathafen adaptiert wurde und heute größtenteils aufgegeben ist. Das alte Hospital wird noch teilweise für Sommercamps der Schulen verwendet und zwei drei Häuser werden den Sommer über als Ferienhäuser genützt, erfahren wir.

Bei dickem Nebel taste ich mich langsam zwischen den Inseln durch, während Jürgen wieder einmal am Bug Ausschau hält. Meine Augen pendeln zwischen seinen gedeuteten Anweisungen, dem Radarschirm und der Anzeige am Echolot hin und her, bis der Anker endlich fällt.

Eine spektakuläre Aussicht lässt am kommenden Morgen Jürgen strahlen: Wir erleben seinen Geburtstag in der wohl schönsten Bucht, die wir hier in Grönland – ja vielleicht sogar seit Start unserer Reise – gesehen haben. Auf der Insel neben uns liegt ein Wrack eines Holzkutters an Land und lädt uns zu einer kleinen Zeitreise ein. Doch dieser Kutter und die wenigen verfallenen Holzhäuser dieser Bucht sind nur der Auftakt: Der Ankerplatz ist in einem Gewirr an Inseln und Buchten. Hinter der nächsten Insel wartet ein ganzer Schiffsfriedhof auf uns: Ein großer stählerner Segler hat hier seine letzte Ruhestätte gefunden. Die vielen Wracks der Holzschiffe sind teilweise nur noch schwer zu erkennen.

In der Ferne leuchten wilde Berggipfel mit Eiskappen in der Sonne und hinter jeder Insel, die wir mit dem Dingi runden, finden wir eine neue Bucht und eine neue Insel.

„Sieh dir mal diese Bucht dort drüben an. Das wäre doch eine perfekte Winterbucht. Ja, ich kann's deutlich sehen: Die Færinger gehören wirklich zu den besten Seeleuten der Welt! Hier haben sie sich die perfekte Inselwelt zum Winterhafen gemacht. Einen besseren wird es wohl kaum zu finden geben!“, meint Jürgen.

Eine perfekte Winterbucht? Ja, ich hätte Lust, hier ein paar Wintermonate zu verbringen. Hier, in der Einsamkeit der Wildnis und doch sicher wie in Abrahams Schoß. Wir merken uns diesen Platz vorerst. Wir messen die Buchten aus und tragen den besten Platz in unsere Seekarten ein. Der beste Platz ist eine kleine Bucht, die es erlauben würde, LA BELLE EPOQUE gegen alle Winde mit Landleinen sichern zu können. Ihre Einfahrt ist so schmal und seicht ist, dass kein Eisberg der Welt es hinein schaffen könnte. Und ihr kleines Bächlein wird notfalls Trinkwasser liefern, sofern es nicht genug Schnee und Eis geben sollte.



Vorerst geht es weiter. Weiter nach Nuuk. Wir segeln und motoren zwischen den schönen Fjorden, die Strömung drückt uns unaufhaltsam in Richtung Hauptstadt und LA BELLE EPOQUE fliegt mit 9 bis 10 Knoten Fahrt dahin, während immer mehr kleine Motorboote an uns vorbei ziehen. Heute ist Sonntag bei herrlichem Sommerwetter.

An so einem Tag ist wohl alles hier am Wasser unterwegs. Keine gute Zeit für Robben. Während wir unseren Anker im Hafen von Nuuk einfahren, bringen die kleinen Motorboote ihren frischen Fang nach Hause: Am Bug von fast jedem Motorboot liegt eine geschossene Robbe und im Hafen treibt ein abgezogenes Robbenfell an uns vorüber. Schade darum. Diese Robbenfelle sind besonders schön. Aber genau deshalb ist es wichtig, dass die Einfuhr von Robbenfellen nach Europa verboten ist - so werden die Tiere nur noch wegen ihres Fleisches gejagt und nicht, um Profit aus ihrer Haut zu schlagen.

Am darauf folgenden Tag offenbart sich uns Nuuk von seiner schönsten Seite: Wir wandern durch den ältesten Stadtteil am Kolonialhafen und freuen uns über die dänisch anmutenden Häuschen. Ich liebe Dänemark - hab ich das schon mal erwähnt? Aber halt, wir sind ja hier weit weg von den Dänen und nur wegen einer Handvoll dänischer Häuschen brauch ich nicht gleich von der Ostsee träumen!

Nuuk zeigt sich in interessanter Mischung: Der alte Kolonialhafen mit der Uni und dem Museum an den beiden Seiten verläuft sich plötzlich in das moderne Stadtzentrum, geprägt von schicken Einkaufszentren und unzähligen Cafés und Pubs. Der gut geschützte und von hohen Wohnblocks umstellte Industriehafen - in dem auch wir ankern - fühlt sich wie das Herzstück des Geschehens an. Hier pulsiert das Leben und während die kleinen roten Flugzeuge von Greenland-Air über unseren Köpfen ihren Landeanflug einleiten, wird im Hafen ein Container nach dem anderen entladen: Der Hafen ist die Lebensader der kleinen Hauptstadt.

Ich schwitze. Es tut mir gut, mich nach dem Tag in Nuuk in der Sauna des neuen und modernen Hallenbads der Hauptstadt zu strecken und wieder einmal so richtig heiß zu laufen. Unter mir lacht und schnattert es. Der Boden der Sauna ist gefüllt mit tratschenden und lachenden Grönländerinnen in bester Stimmung. Ihnen ist es auf den Sitzbänken eindeutig zu heiß und so sind die Handtücher als Sitzunterlagen am Boden aufgebretet.

Entspannt lausche ich den schönen Klang ihrer Stimmen. Auch wenn ich kein Wort verstehe, spitze ich meine Ohren und begeistere mich für die bizarren Laute dieser alten Sprache. Mitten in den Erzählungen hält eine ältere Grönländerin ihren Daumen ans Ohr und streckt ihren kleinen Finger in Richtung Mund. Auch ich verstehe, dass sie von einem Telefongespräch erzählt. Da schießt sie auch schon in Englisch los: „Kennst du einen Eskimo?“ Alle kugeln sich vor lachen. Keck kommt die Antwort auf die telefonisch durchgegebene Frage: „Noooo?!“ „Lebt ihr in Iglos?“ „Nooo - oh, yess, only in Winter!“ Jetzt kann sich keine mehr vor lachen halten. Wieder schnattert alles durcheinander und auch ich muss bei der Vorstellung lachen, wie der eine oder andere Grönlandtourist zwischen den modernen lebenden Inuit vergeblich nach dem

traditionell lebenden Urvolk sucht, ohne dabei zu merken, dass er mitten unter ihnen ist.

Doch auch wenn heutige Grönländer wohl kaum Iglus bauen können, noch mit einem hautbespannten Kajak auf Heilbutt-Fang gehen, so erleben wir in diesem eigenwilligen Land eine gänzlich andere Kultur und erleben interessante Begegnungen.

Unglaublich. Wir haben doch erst Mitte August, wer hätte da schon mit so einem schönen Nordlicht gerechnet?! Während unserer letzten Nacht in Nuuk bestaunen wir die grünen Schleier am finsternen Nordhimmel. Ein Spektakel, an dem man sich nicht sattsehen kann.

Nach einigen Tage in der quirligen Hauptstadt der Grönländer ist es für uns Zeit, weiter Richtung Norden zu ziehen. Bald schon schiebt Mr. Perkins LA BELLE EPOQUE aus dem Fjord.

Geschäftig ziehen Schlepper mit ungeladenen Leichtern an uns vorüber. Vor dem Fjord liegt ein Frachtschiff, das geduldig auf die Entladung wartet. Doch eigenartig. Weshalb wollen die den Frachter so weit draußen entladen? In Nuuk ist doch eine lange Pier für die „Großen“. Und überhaupt. Auch wenn nur eine sanfte Brise zu spüren ist: Liegt der Frachter nicht irgendwie quer zum Wind? Da kommt mir auch schon der Gedanke: „Jürgen, schau mal mit dem Fernglas – dieser Frachter da in der Einfahrt zum Fjord erinnert mich irgendwie an den Frachter vor Bornholm, den wir vor



Jahren dort auf Grund gelaufen sehen. Kann das sein?“

Richtig. Schon zückt Jürgen die Kamera, während ich LA BELLE EPOQUE zwischen den vielen Untiefen Richtung Norden steuere. Unmöglich, wie kann so etwas eigentlich passieren? Ich sehe mir die Seekarte an und verstehe die Welt nicht mehr.

Seit unserer Ankunft in Grönland hatten wir keine so gut vermessenen Seekarten mehr als hier in dem Fjord von Nuuk, sogar ein kleines Leuchtfeuer gibt es. Wie kann so ein großes Frachtschiff ausgerechnet hier auf Grund laufen? Dummerweise auch noch bei Hochwasser. Ob die den jemals wieder herunterbekommen?

„Ha, die hätten nur kurz warten müssen, ich hätte sie schon durch die Untiefen gelotst“, lache ich bei der Vorstellung, mit LA BELLE EPOQUE vor dem dicken Containerschiff durchs Wasser zu pflügen und dem weitgereisten Kapitän den Weg zu zeigen.

Mittlerweile habe ich mich an die vielen weißen Flecken in unseren Seekarten gewöhnt und freue mich über die Herausforderung, den Weg in kleine Ankerbuchten ohne Tiefenangaben zu finden. Fast jeden Abend tasten wir uns vorsichtig in eine kleine Bucht vor. Dann steht Jürgen am Bug und beobachtet die Farbe des Wassers, während ich LA BELLE langsam in die Bucht laufen lasse und dabei die Augen auf dem Tiefenmesser halte.

Zu dumm allerdings, dass Untiefen am Abend nur noch schwer zu sehen sind, die Sonne steht dann bereits zu tief, um das Wasser gut auszuleuchten. So ist doppelte Vorsicht geboten. So ziehe ich Kreise in den Buchten, lote mit dem Tiefenmesser die Wassertiefe aus und gebe Jürgen per Handzeichen die Zahlen am Echolot an.

Wir haben den eisfreien Küstenabschnitt Grönlands erreicht: bis zur Disko Bucht werden wir kaum Eis vor den Bug bekommen. Schade eigentlich, Grönland ohne Eisberge ist doch nur halb so schön. Außerdem ist das Land hier sehr kahl: Wir sind in einer Steinwüste angekommen. Entlang der zerklüfteten Küste wächst kein Baum und Busch. Manche der unzähligen Schäreninseln haben nicht einmal mehr Beeren oder Moose zu bieten. Gras gibt es ohnehin fast nirgends mehr.

Und Leben? Tiere sichten wir eigentlich nur noch im Wasser: Annähernd täglich beobachtet uns die eine oder andere Robbe mit neugierigem Blick, um nach wenigen Minuten abzutauchen und heimlich zu verschwinden.

Auch Wale tauchen manchmal vor unserem Bug auf, holen tief Luft und verschwinden gleich wieder in den Tiefen des Ozeans. Sie verhalten sich ganz anders, als wir früher in den Tropen beobachten konnten: Kein Springen, kein aufs Wasser Schlagen mit den Flossen, kein Drehen und Wenden. Kurz: kein Herumspielen. Hier, in diesem kalten Meer, scheinen sie irgendwie seriöser geworden zu sein. Aber vielleicht ist auch einfach die fortgeschrittene Jahreszeit Grund für dieses Verhalten.

Ohne Leben ist das Land sicherlich nicht. In jedem Dorf, in das wir fahren, sehen wir Abend für Abend die Kutter und Boote mit reicher Beute heim kommen: So wie in Nuuk noch jedes Boot eine erlegte Robbe in den Hafen brachte, so haben nun die Boote geschossene Karibu an Deck liegen.

Und spätestens hier merkt man doch noch eine leichte Verbindung zur alten Zeit: Die Jagd ist in diesem Land präsent wie eh und je und gehört zum täglichen Leben der Grönländer. Sie ist hier so normal wie für uns zuhause Fleisch aus dem Kühlregal.

Ein passendes Kugel- oder Schrotgewehr samt Munition gibt's auf jeder Tankstelle und im Supermarkt zu kaufen. Und das zu günstigen Preisen und mit einer Auswahl, die jeden österreichischen Jäger wohl in Ohnmacht fallen lassen würden.

Und Boote liegen ja unzählige herum. Denn zur Jagd fährt man hier mit dem Boot. Egal, ob es sich dabei um einen größeren Fischkutter, eine kleine Nussschale mit Außenbordmotor oder um eine schicke Motoryacht handelt. Alle haben abends beim Einlaufen in den Hafen wenigstens ein gehäutetes Karibu, ein paar Vögel oder eine geschossene Robbe im Cockpit liegen.

Gewöhnungsbedürftig ist der grönländische Umgang mit dem Erlegten. In einer alten Plane eingewickelt wird die Beute an Land geschliffen, wo sie, meist gleich am Beton vor dem Steg, zerlegt und aufgeteilt wird. Mit Schwung wird das Fleisch auf die Ladefläche der ankommenden Pickups geworfen. Und was nicht gegessen werden kann, bleibt dann auch gerne mal liegen. So stolpern wir am Schwimmsteg über Rentierhufe samt Unterschenkel, navigieren mit dem Beiboot bei einem treibenden Karibu-Fell vorbei oder befreien den Poller im Hafen erst einmal von einem aufgetrockneten Dorschkopf, bevor wir unsere Festmacher belegen können.

Langsam und behaglich arbeiten wir uns Richtung Norden. Flauer Wind und unglaublich schöne Sommerwetter lassen uns beinahe noch ruhiger werden, als wir ohnehin schon sind. Wozu auch eilen, unser Ziel für dieses Jahr heißt Disko Bucht, und die liegt nicht mehr weit nördlich von uns.

Bei diesen ständigen Flauten haben wir oft keine Lust, besonders lange Etappen zu fahren. Nein. Es ist viel interessanter, die Küste ganz langsam in den Norden zu tuckern, das unglaublich grelle Licht der Polarsonne zu genießen und die eine oder andere Bucht genauer unter die Lupe zu nehmen.

Wir nützen die langen Tage, uns für den Winter vorzubereiten. Einen Winter, der sicherlich viele neue Erfahrungen für uns bringen wird und den wir nützen wollen, um einige Zeit auch abseits von Zivilisation zu leben. Und so heißt es für uns, genügend Vorräte für den Winter anzulegen und unsere Ausrüstung für die Kälte noch ein bisschen weiter aufzubessern.

Wir durchsuchen die Supermärkte in den einzelnen Dörfern nach Angeboten, um langsam unsere Proviantschapps aufzufüllen. Einfach mit einer Liste in den nächsten großen Supermarkt zu laufen und alles auf einmal kaufen gibt's für uns hier nicht: Die Lebensmittelpreise in Grönland fordern von uns zum Warten auf Angebote. So

werden nach einem Fleischangebot alle Töpfe in der Pantry mobil gemacht, um Spagettisauce, Gulasch und Chili für den Winter einzukochen. Bei einem anderen Einkauf wandert ein ganzer Rucksack voll Kaffee nach Hause. Nur der Gemüseinkauf, der bleibt - zu meinem großen Bedauern - doch recht bescheiden: Nicht einmal tiefgefrorenes Gemüse ist in diesem Land günstig zu finden.

Um die Bordkasse ein wenig zu schonen und dennoch leckere Gläser für den Winter parat zu haben, kochen wir außerdem viel Fisch ein, oder produzieren Trockenfisch. Ganze Nachmittage verbringen wir mit der Zubereitung von Fisch.

Das Angeln ist dabei die leichteste Übung: Angel rein, den Köder bis zum Boden runter lassen ... schon ein Biss - eine schnelle Bewegung und ... hat ihn schon. Rauhholen, an Deck schmeißen und her mit dem Knüppel ... schon fliegt der Köder wieder über Bord.

Extrem: Der Dorsch beißt hier noch besser als in Norwegen. Wer hätte gedacht, dass das überhaupt möglich sein kann. Stunden vergehen beim Putzen und Zubereiten unseres Fanges.

Zwischendurch verbringen wir Abende damit, aus Schaf- und Robbenfell warme Schuheinlagen zu nähen, und unsere Thermo-Overalls an Knien und Ellbogen zu verstärken. Ich bin froh darüber, dass hier jedes Fell, das wir im Supermarkt kaufen, mindestens ein Einschussloch vorweist: Das Erschlagen von Robben für ihr Fell ist in Grönland nicht üblich. Hier werden die Tiere als Nahrung geschossen. Durch das Importverbot von Robbenfell nach Europa stellen die Felle keine wertvolle Ware mehr dar. Ein Robbenfell ist hier nicht wertvoller als zuhause das Leder eines Rinds.

Maniitsoq kann uns nicht lange halten: Die Stadt liegt zwar besonders schön auf einigen Inseln ausgebreitet, doch der Hafen ist eng und bis auf die herrliche Aussicht auf die schneeverhangenen „Zuckergipfel“ der hohen Berge am Festland hat Maniitsoq nichts zu bieten.

Vorm Ablegen machen wir am Tanksteg fest, unser Dieserverbrauch ist nicht zu verachten an dieser windarmen Küste. Doch der Tankautomat will einfach nicht funktionieren und das kleine Geschäft der Tankstelle hat bereits geschlossen. Bald schon stapft eine Inuitdame auf mich zu, um zu sehen, ob wir ihre Hilfe brauchen. Sie sieht sofort das Problem und zückt ihre Visa, um mir zu zeigen, dass ich so eine benötige, um den Automaten zum Funktionieren zu bringen.

Später lache ich über die Begegnung: So stellt man sich kaum eine unverkennbare Inuitin vor, Anstelle von Fellkleidung und traditionellen Knochenschmuck trägt man hier heute Visa, Rolex und Sonnenbrille!

Nächster Stopp Appamiut: eine kleine, gut geschützte Ankerbucht bei einer aufgegebenen Fischersiedlung. Und was für eine schöne Überraschung wartet hier auf uns: Wir sind nicht alleine!

Friedlich dreht sich ISATIS vor ihrem Anker und zeigt kein Anzeichen von Leben in ihrem Bauch. Es dauert nicht lange, dringt das Geräusch unserer Schiffsschraube bis in ISATIS Kajüte. Und schon erscheint Jean-Pierre's Kopf aus der Luke. Klar, so eine seriöse Fahrtenyacht wie dieses Aluboot - mit festem Steuerhaus, hohem Rigg, zwei Dingis, vier Seiltrommeln, Windgenerator und Solaranlage auf Deck weckt unsere Neugierde. Im Dingi rudern wir zu ihnen, um ihren Reise Geschichten zu lauschen und bei Lachs und Weißwein einen gemeinsamen Abend zu verbringen.

Nicht nur die Segelroute von Janine und Jean-Pierre - sie kommen direkt von Südafrika - ist spannend. Auch ihr Problem mit dem Kurzwellenfunk weckt meine Neugierde. Trotz ordentlicher Montage und intakter Funkanlage können Janine und Jean-Pierre auf verschiedenen Frequenzen keine Verbindung erzielen. Ein Amateurfunker habe ihnen angedeutet, dass ihre Achterstag-Antenne möglicherweise nicht die richtige Länge hat.

Ich krame mein schlaues Buch „Amateurfunk an Bord“ hervor, in dem doch irgendwas über die Antennenlänge steht. „Wir könnten mit einem Stück Draht verschiedene Längen testen!“, meine ich und werfe noch einmal einen Blick ins Buch, bevor wir an der Anlage herumbasteln.

Wir ziehen ein 12 Meter langes Drahtstück ins Rigg hoch, indem wir ein Ende am Großfall befestigen, während das zweite Ende von dem überaus skeptischen Jean-Pierre an den Tuner montiert wird. Jürgen kümmert sich darum, dass der Draht nirgends mit dem Metallboot kurz schließt. Dann geht die Testreihe los: Mit unglaublichen Erfolg trotz miserabler Funkbedingungen!

Ich schaffe Kontakt auf jeder gewünschten Amateurfunk-Frequenz und werde von nun an an Bord als der große Funkspezialist gefeiert. Auch wenn der hochgezogene Draht nur eine Notantenne ist, so wissen die beiden nun endlich, dass sie ihre 17 Meter lange Achterstag-Antenne bei nächster Gelegenheit unbedingt kürzen müssen, nachdem sie von einer Peitschenantenne am Heck nichts wissen wollen.

Auch den folgenden Tag verbringen wir mit Versuchen und Basteleien an Funkanlage und PC von ISATIS. Ich nütze die Gelegenheit, das Programm Sailmail genauer kennen zu lernen, das wir bisher nicht selbst an Bord Winlink benützt haben.

Abends können wir die ISATIS Crew noch einmal in Staunen versetzen, indem wir ihnen vier frische Dorsche auf Deck legen und sie auch noch zu uns an Bord auf Fischdinner einladen. Wieder verbringen wir einen gemütlichen gemeinsamen Abend. Gemeinsam sehen wir den interessanten Videofilm ihrer Antarktisreise, während draußen atemberaubend schönes Nordlicht über den Himmel tanzt.

In Sisimiut - Grönlands zweitgrößter Stadt - fühlen wir uns wohl. Die Stadt ist sauber und freundlich, mit gewohnt bunten Holzhäusern und einem geschäftigen Hafen. Endlich treffen wir auch auf Grönlands Schlittenhunde. Überall in der Stadt liegen die

Zugtiere gelangweilt vor ihren Hütten und warten auf den Winter, um endlich wieder richtig laufen zu können.

Im Gegensatz zu den norwegischen Schlittenhunden stehen die Vierbeiner Grönlands im Ruf, bissig und wild zu sein. Ein Wesenszug, der an solch friedlichen Sommertagen nur schwer vorstellbar bleibt.

Wir müssen weiter. Wir wollen die große Disko Bucht mit ihrer gleichnamigen Insel und ihrem berühmten Gletscher besuchen. Noch bevor sich der arktische Sommer verabschiedet, um dem stürmischen Herbst Platz zu machen. Der Sommer geht mit Riesenschritten seinem Ende zu und bald schon wird das Wetter unstabil und launenhaft. Noch badeten wir wochenlang im Sonnenschein, plötzlich finden wir uns von schnell ziehenden Tiefdrucksystemen umringt und hören täglich neue Sturmwarnungen.

Nach schier endlosen Motorstunden die Küste hoch freuen wir uns zu Beginn noch über die schnell ziehenden Tiefdrucksysteme mit ihren steifen Winden: Wir wollen es wieder einmal so richtig krachen lassen!

Rechtzeitig zur nächsten Starkwindwarnung gehen wir Anker auf. Flott geht's die Küste hoch aus dem Insellabyrinth um Assiat hinaus in die große Bucht um Disko Ø. Aber ehrlich gesagt, von einer Sturmwarnung mit 40 Knoten Wind hätten die Grönländer schon ein bisschen früher berichten können.

Wir laufen vor dem Wind und LA BELLE EPOQUE schüttelt sich vor Freude im heftigen Seegang. Jürgen bindet ein Reff nach dem anderen ins Groß und ich widmen mich am Steuer der rasante Fahrt. Aus den Radiolautsprechern dröhnt lautstark Rammstein. Volle Konzentration am Steuer ist gefordert, hier treiben endlich wieder etliche Eisberge herum. Die vielen „kleinen“ Stücke - immerhin oft von der Größe eines Containers - sind nur spät in der, vor Gischt weißen See zu sehen.

Zugegeben, derart respektloses Verhalten muss auch ein bisschen bestraft werden und so wundert's uns auch nicht lange, als der Wind es sich besser überlegt: Auf halber Strecke dreht er auf Nordwest und nimmt zu. Wie wild bläst er uns auf die Nase, zwingt LA BELLE EPOQUE auf die Backe, dass wir aus den Steuerbord Luken nur noch ins tiefe Wasser blicken. Mit Heulen und Fauchen beschwert sich der Wind über unsere Frechheit, ihn herauszufordern.

Noch kann uns der tobende Wind die Laune nicht verderben, noch trägt LA BELLE ihre Starkwind-Kleidung. Es ist gut zu wissen, dass wir immer noch mit den kleinen Sturmsegeln aufwarten können, sollte es stürmischer werden.

Doch wir müssen nicht hinaus in die Kälte und laufen in der gut geschützten Hafengebucht von Qeqertarsuaq auf Disko Insel ein. Schnell setzen wir den Anker und verzurren die Segel, denn mittlerweile spuckt uns der vor Wut dunkelgraue Himmel auch noch abwechselnd Hagelkörner und Schneeflocken ins Gesicht!

Alles hat ein Ende und nach zwei langweiligen Tagen vor Anker vertreibt die milde Arktis Sonne jede Erinnerung an unseren ersten Herbststurm in Grönland. Der Schnee ist wieder geschmolzen und beinahe lieblich leuchtet das karge Land unter dem tiefblauen Himmel.

Erstaunt wandern wir über die schwarzen Felsen und Klippen. Zumindest ich habe mir Disko irgendwie ganz anders vorgestellt: Zwar leuchtet die Eiskappe eines Gletschers über den hohen Vulkanbergen der wilden Insel, aber schwarzes Gestein und die Form der Berge lassen doch viel mehr an Island oder die Färöer als an Grönland denken.

Dennoch - die bunten Häuser des Dorfes, die zahlreichen Schlittenhunde und die vielen Eisberge, die vor der Küste gestrandet sind, lassen uns am erreichten Ziel nicht zweifeln. Wie grandios ist es, hier zu sein und dieses Land zu erleben! Und welche Naturschauspiele werden noch auf uns warten: Angekommen in der Bucht von Disko Insel!

„Piep, Chchchch, Piep, Piep...“, meldet sich das Funkgerät. „Na endlich“ jubeln wir. Tagelang konnten wir kaum einen Pieps in den Äther bringen, ein ausgeprägter Solarsturm muss das Funkuniversum gepeinigt haben. In den hohen Breiten sind die Funkbedingungen zusätzlich schwieriger.

Nun aber erwacht unsere PACTOR-Anlage zum Leben und wir können endlich wieder Wetterdaten empfangen. Und nicht nur Wetter, wir laden unsere E-Mails herunter, senden unseren Standort und beantragen den Positionsreport von Yachten in der Nähe.

Diese Positionen von anderen Yachten laden wir eigentlich kaum herunter, doch zur Zeit bewegen sich mindestens drei Yachten in den Nordmeeren, deren Vorankommen uns interessiert. Zum einen sind unsere Freunde Fritz und Claudia erneut mit ihrer MAGELLAN in Norwegen unterwegs, und zum anderen kommen langsam die „Nordwest-Fahrer“ Richtung Grönland. Seit geraumer Zeit verfolgen wir auf der Seekarte das Vorankommen der dänischen SOL und der neuseeländischen TOKIMATA. Sie beide sind von Nome, Alaska langsam über die Nordwest-Passage Richtung Grönland unterwegs.

„Position 69°37.1N, 059°45.9W Kurs Aasiaat“ erscheint es auf unserem Bildschirm. „Lass mal sehen, von wann ist diese Meldung der SOL...hm...gerade mal ein paar Stunden alt...hm...wäre's nicht interessant, sie zu treffen?! Was hältst du davon, wir könnten auch morgen nach Aasiaat segeln, vielleicht erreichen wir den Hafen sogar vor ihnen, sind ja nur 40 Seemeilen von hier. SOL hat jetzt sicherlich noch um die 150 Seemeilen vorm Bug!“

Ich freue mich über Jürgens Vorschlag. Nicht nur, dass ich immer Lust habe, mit anderen Seglern zusammen zu sitzen, wir haben helles Interesse für die Nordwest-Passage entwickelt. Informationen, die wir von dieser Yacht bekommen, können über unsere Weiterreise entscheiden.

Bei frischem Ostwind und dichtem Nebel verlassen wir Disko Insel, ohne dass uns klar ist, dass wir für heuer unser nördlichstes Reiseziel hinter uns lassen. Der Nebel lichtet sich, der Wind nimmt auf gemütliche 5 Beaufort ab und wir schütteln die Reffs aus dem Großsegel. Der Tag bleibt grau, wir ziehen vorbei an etlichen Eisbergen und erreichen das ruhige Wasser zwischen den vielen Schären, um beim fahlen Licht des Abends in den großen, gut geschützten Hafen von Aasiaat einzulaufen. Der Anker fällt westlich des Bojenfeldes der Fischkutter. Anker einfahren, Segel zusammenlegen und abdecken - dabei den Hafen auf Segelmasten absuchen, Ruhe einkehren lassen.

Nach dem Abendessen heben wir das Dingi ins Wasser und brausen durch den Hafen. Nein, SOL muss noch unterwegs sein. Auch gut, wir werden sie noch früh genug kennen lernen.

Wie fast alle grönländischen Städte gefällt uns Aasiaat auf Anhieb. Bunte Holzhäuser stehen verstreut auf den Felsen, blicken auf den geschäftigen Hafen hinunter. Am Fischmarkt wird Rentier, Robben, Fisch und Walfleisch feilgeboten, während kleine Fischerboote laufend neuen Vorrat an Dorsch und Lachs nachbringen.

Spät nachts, kurz bevor wir in die Koje kriechen, umkreist uns ein Segelboot. Wir springen an Deck und winken, schnappen uns die Ferngläser und betrachten, wie die Yacht Richtung Hafentmole abdreht.

Als wir am kommenden Vormittag die Pier mit dem Dingi runden, finden wir nicht nur SOL, sondern auch TOKIMATA an der Mauer. Bald schon sitzen wir alle gemeinsam unter der Kuchenbude der neuseeländischen Yacht und tauschen Erfahrungen und Tipps aus.

Stunden später und reich beladen geht's zurück zu LA BELLE EPOQUE: Das Dingi voller leerer Dieselkanister, mit einem „Eispol“, allen nötigen Papier- und elektronischen Seekarten. Außerdem gehört uns nun das kaum gebrauchte Iridium Satellitentelefon von SOL, als Backup zum Amateurfunk. Aber vor allem sind wir nun bewaffnet mit einem Plan fürs kommende Jahr: Wir werden versuchen, die Nordwest-Passage zu bestreiten!

Aber so schnell geht es dann doch nicht: Um über die Arktis in den Pazifik zu gelangen, brauchen wir die Einreisegenehmigung in die USA. Einfach hinsegeln und dabei riskieren, nicht ins Land zu dürfen, wäre auf dieser Segelstrecke nicht nur naiv, sondern regelrecht gefährlich. Der Norden verzeiht keine Fehler, schlechte Vorbereitung können wir uns nicht leisten.

Und so sitzen wir schon am selben Abend vor dem Computer im Seemannsheim und lernen mehr über die US-Einreisebestimmungen im Internet. Die Amis haben ihre Grenzbestimmungen verschärft, um mit dem eigenen Boot einreisen zu können,

müssen wir vorab ein Visum beantragen, auf die Einreise ohne Visum stehen nicht nur hohe Geldstrafen, schlimmstenfalls könnten sie uns die Einreise verwehren, eine Möglichkeit, die wir nicht an Alaskas Nordküste erleben wollen!

Und so steht nach wenigen Tagen in Aasiaat fest, wir werden den Bug für heuer nicht weiter in den Norden drehen, es ist besser, langsam zurück in Richtung Nuuk zu segeln, wir brauchen Zeit. Genug Zeit, um alle Vorbereitungen fürs kommende Jahr zu treffen.



Doch ein kleines Stück wollen wir doch noch in den Norden. Ein kleines Stück zu einem riesigen Erlebnis, das wir uns für heuer auf keinen Fall nehmen lassen. Nur ein kurzes Stück die Küste hoch, schiebt Ilulisaat Isfjord, der produktivste Gletscher der Welt außerhalb der Antarktis, sein Eis in die Diskobucht. Eis, welches uns bereits während der letzten Segeltage in Form von Eisbergen und Grawlers vor dem Bug trieb.

Eis, welches von dem über tausend Meter hohen Gletscher - von dem allerdings nur zirka 80 Meter aus dem Meer ragen - abbricht und auf eine lange Reise in den Süden geht. Ein Eisfeld so riesig und gewaltig, dass es von vielen Menschen als das achte Weltwunder bezeichnet wird. Ein Eisfeld, das wohl ein Highlight auf jeder

Grönlandreise sein muss. Ein Eisfeld, in das wir mit LA BELLE EPOQUE vordringen wollen.

Stunden nach TOKIMATA legen wir ab. Es sind doch nur 45 Seemeilen bis Ilulisaat, dem Dorf jenseits des großen Eisfjords. Wozu Eile, wir werden das Eisfeld doch früh genug am Nachmittag erreichen. Der Südwestwind nimmt zu und bald schon legen wir das erste Reff ins Großsegel, während LA BELLE EPOQUE das eisige Wasser vor ihrem Bug teilt.

Bald verdecken tiefe, graue Wolken den letzten Rest des blauen Himmels und der Wind pfeift in den Wanten. Östlich von uns tauchen die ersten dichten Eisfelder auf. Wir nehmen direkten Kurs auf die weiße Wand des Eisfjords. Jürgen legt ein zweites Reff ein und zügelt LA BELLE EPOQUE auf fünf Knoten Fahrt. Wir wollen es nicht übertreiben, auch wenn unsere stählerne Lady einen starken Bug dem Eis entgegenstreckt.

Meile für Meile tauchen wir tiefer ins Eisfeld ein, der Seegang nimmt ab und der Kurs wird ein wildes Ausweichmanöver zwischen tonnenschweren Eisbergen, kleineren Eisstücken und einzelnen Bergy Bits. Noch immer pfeift der Wind in den Wanten und übertönt die prickelnde Klangwelt des Eises.

Irgendwann bemerken wir, dass es spät geworden ist. Höchste Zeit, endlich den Kurs zum nächsten Hafen zu suchen. Doch haben wir die Rechnung ohne Wirt gemacht. Unglaublich schnell treibt der Südwestwind das Eis vor sich her, dichter und dichter wird das weiße Feld um uns. Wir versuchen, Fahrt Richtung Ilulisaat, Richtung Nordost zu machen. Wir bergen die Segel, starten den Motor, trotz frischem Wind ist hier nicht mehr an Segeln zu denken. Am Bug kracht und knarrt es, während ich LA BELLE EPOQUE langsam ins dichte Eisfeld manövriere und dabei versuche, Jürgens Handzeichen zu folgen.

Dick eingepackt in seinem Parka steht er am Bug und achtet darauf, dass wir zumindest den großen Eisbrocken ausweichen. Es ist nicht mehr daran zu denken, die Yacht kollisionsfrei vorwärtszubringen. Der Wind hat viele Tonnen Eis dicht zusammengedrängt. Bald sehen wir kein freies Wasser mehr, drehen den Bug Richtung Nordwesten, suchen eine bessere Möglichkeit weiter im Norden. Wieder nehmen wir Anlauf, suchen uns einen Weg durchs Eis, bis uns eine dichte Eisbarriere den Weg erneut versperrt.

Kriegsrat an Bord von LA BELLE EPOQUE. Unmöglich schaffen wir es vor Einbruch der Dunkelheit bis in den sicheren Hafen. Beim derzeitigen Wind wissen wir nicht einmal, ob der Hafen überhaupt sicher ist. Vielleicht ist er bereits voll Eis! Und falls nicht, woher wissen wir, ob der Hafen nicht schon längst gesperrt ist.

Wenn die Einheimischen den „Eisbaum“ gesenkt haben – eine stählerne Barriere, um Eisberge aus dem Hafen zu halten, dann ist auch für uns der Hafen gesperrt. Ich funke Aasiaat Radio an, frage, ob sie Informationen über Ilulisaat haben und erfahre, dass der Eisbaum offen ist, doch keine Information über die Eissituation im Hafen

vorliegt. Sollte der Hafen voll Eis sein, kann er zur Falle werden. Jürgen und ich sehen uns gegenseitig an. Ohne es aussprechen zu müssen, wissen wir, uns einig zu sein.

Wir werden nicht riskieren, eine Nacht im Eis zu stecken, mit dem Eisfeld in den Norden getrieben zu werden und, schlimmstenfalls, in die Mühle zwischen den kalten Riesen zu kommen.

Dann erreicht uns ein Funkruf von TOKIMATA, nach stundenlangem Eisbrechen, bei dem sie teilweise retour schieben mussten, um mit Anlauf gegen das Eis zu preschen, haben sie es in den Hafen geschafft, doch der Hafen ist voll: Schiffe, Boote und Eis liegen dicht gedrängt. Es ist besser, wir wenden, suchen uns einen Ankerplatz südlich des Eisfjordes. Einen Ankerplatz, den der Wind in der Zwischenzeit sicherlich eisfrei geblasen hat.

Das ist leichter gesagt als getan. Zwar haben wir uns längst an die schlechten Seekarten Grönlands gewöhnt, doch bei finsterner Nacht zwischen nicht kartografierten Untiefen zu steuern, wird ein neues Abenteuer. Unzählige Male sind wir bereits in Gebiete vorgedrungen, die nur graue oder weiße Felder auf der Seekarte zeigen, doch stets stand dabei Jürgen am Bug - um das Seegebiet vor uns genauestens zu beobachten. Er stand am Bug, um an einer sich ändernden Wasserfarbe mögliche Untiefen rechtzeitig zu erkennen, und spitze Felsen, die kaum die Wasseroberfläche aufbrechen zu sehen.

Doch nun finden wir nur eine einzige Bucht, in der Ankern möglich wäre: und diese liegt fünfzehn Meilen südlich von uns. Mindestens drei Stunden, bei Wind und Welle gegen uns dauert unsere Fahrt dort hin voraussichtlich noch etwas länger. Vier oder fünf Stunden vielleicht. Wir müssen ja auch noch aus dem Eisfeld gelangen.

Wir wenden, suchen uns langsam den Weg aus dem Eis. Es vergehen Stunden, bis wir endlich wieder Segel setzen und geraden Kurs fahren können. Die Sonne verschwindet im fahlen Licht hinterm Horizont und überlässt die Bühne einer pechschwarzen Nacht.

Wir haben Glück, LA BELLE EPOQUE eilt bei Halbwind durch das schwarze Wasser. Konzentriert sitze ich am Steuer, beobachte das Radarbild und dirigiere das Boot an den letzten „Nachzügler“ vorbei - kleine Eisberge, die langsam und für uns fast unsichtbar in den Norden treiben. In Daunendecken eingewickelt wärmt sich Jürgen in seiner Freiwache von den vielen eiskalten Stunden am Bug. Er sucht Ruhe, bevor er wieder hinaus in die Kälte muss, um mir zu helfen, den Weg durchs unbekannte Gebiet zum Ankerplatz zu finden.

Die Zeit verstreicht, bald tasten wir uns in nicht vermessenes Gebiet: ich die elektronischen „Fühler“ Echolot und Radar im Blickfeld - Jürgen, mit einem Scheinwerfer bewaffnet, am Bug. Gegen elf Uhr nachts fällt der Anker. LA BELLE

EPOQUE rollt in der leichten Dünung, während in ihrem Inneren Ruhe einkehrt. Erschöpft aber glücklich, so einen eisigen Tag erlebt zu haben, fallen wir in die Koje.

Wir verbringen Tage vor Anker. Warten, dass sich der Wind legt, das Meer beruhigt. Warten, um erneut in das Eis des Ilulisaat Isfjords eintauchen zu können. Wir üben uns in Geduld, um den kleinen Ankerplatz direkt südlich des Fjordes erreichen zu können.

Und, wie gewöhnt, folgt dem Starkwind eine Flaute: Das ist grünes Licht, um noch einmal Eisbrecher spielen zu können. Mr. Perkins nimmt einen Schluck Diesel und bringt uns direkt ins Eis. Wir staunen: Wir bewundern das Eis, lauschen seinem Prickeln, beobachten sein Kalben. Wir legen an einer großen Eisscholle an und lassen das Beiboot ins Wasser: Zeit für ein kleines Fotoshooting!



Irgendwann segeln wir in die kleine Bucht von Nordre Huse, ankern und wandern über die kahle Felslandschaft Grönlands. Wir wollen den Eisfluss des Gletschers von Land aus zu bestaunen. Noch ist das große Eisfeld im Norden des Fjords. Und damit ist zur Zeit der nach Westen ungeschützte Ankerplatz sicher. Die Wetterdaten bestätigen: Für die Nacht ist Ostwind angesagt, wir können bleiben.

Und so bewundern wir den magischen Sonnenuntergang hinter leuchtenden Eisberge. Während das grüne Nordlicht seine Schleider über den Nachthimmel zieht schlemmen wir ein feierliches Dorsch-Dinner bei Kerzenschein.

Wir fühlen uns, als habe die grönländische Natur uns beschenkt, denn sie hat uns für eine Nacht an diesem unwirklichen Ankerplatz geduldet. Doch der nächste Tag mahnt zum Aufbruch. Der Wind dreht nach Nordwesten und schiebt langsam das Eis zurück in den Süden. Die Ankerbucht wird gefährlich, jederzeit können die Eisberge hier hereindrücken. Sie würden eine ankernde Yacht auf die Küste schieben, zum stranden bringen.

Wir lichten den Anker und suchen uns einen besseren Platz im Süden. Nach Tagen sind wir zurück in Aasiaat, spazieren noch einmal durch das Dorf und treten schließlich unsere Reise weiter in den Süden an. In Sisimiut warten wir den Durchgang des nächsten Sturms ab. Doch die Zeit wird uns nicht langweilig: Ein Grönländer lädt uns ein, das im Hafen liegende Fabrikschiff von Royal Greenland zu besichtigen. Wir bestaunen das viele Equipment an Deck des Heilbutt-Fängers, das saubere Zwischendeck der Fischfabrik und das eiskalte Unterdeck, das gefüllt mit fertig verpackten und tiefgefrorenen Filets auf seine Entladung wartet.

Langsam ziehen wir unseren Kurs bis Nuuk, kämpfen gegen den Westgrönlandstrom und verstecken uns auf Ankerplätzen entlang der Küste immer wieder vor herbstlichen Stürmen. Wir fühlen uns bereit für eine Winterpause. Bereit, lange Stunden im Hafen zu liegen und den Winter kommen zu lassen. Ein Jahr voller Highlights liegt hinter uns, unsere „Batterien“- unser Vermögen, neue Eindrücke zu verarbeiten – sind zum Bersten gefüllt. Wir freuen uns auf Ruhe.

Und Ruhe, die sollen wir bekommen. Zurück in Nuuk begrüßen uns mit Oktoberbeginn die ersten Vorboten des Winters: Dicke Schneeflocken begraben die Berge, die Dächer und unser Deck unter ihrer weißen Masse. Für Tage glitzert Nuuk im weißen Kleid des Winters.

Unser Leben läuft gemächlich. Wir schlendern durch Nuuk, waschen schmutziger Wäsche, verbessern unsere Kleidung für den Winter. Jürgen beginnt die ersten „Winterprojekte“ an Bord und ich vertiefe mich in meine Schreibearbeit.

Wir verbringen gemütliche Abende mit unseren neuen Freunden an Bord von TOKIMATA und SOL. Sie bereiten ihre Yachten für den Winter vor, um anschließend nach Hause zu fliegen. Wir werden im kommenden Winter auch ihre Boote im Auge behalten.

Wir haben ein traumhaftes Jahr hinter uns. Ein Jahr, in dem wir nicht nur gelernt haben, dass wir auch schwierige Ziele erreichen können. Wir haben auch erfahren, dass uns nichts mehr reizt, als diese Gebiete am Rand unserer Welt! Es war ein Jahr, in dem wir mit unseren Erfahrungen gewachsen sind. Ein Jahr, das uns dazu gebracht hat, unsere Fühler noch viel weiter in die arktischen Gewässer auszustrecken. So weit,

dass wir einen spannenden Sommer vor uns haben. Den kommenden Sommer werden wir die abenteuerlichste und eine der gefährlichsten Segelpassagen der Welt versuchen: die Nordwest Passage.

Und was beinahe noch besser ist: Für unsere nächsten Erlebnisse brauchen wir erst gar nicht auf den kommenden Sommer warten, denn vor uns liegt ein grönländischer Winter!



Anhang

## Lieber Leser

Ich hoffe, dir hat dieser erste Teil unserer abenteuerlichen Reise mit LA BELLE EPOQUE gefallen. Ich habe dieses Buch als kostenlose Version im Internet veröffentlicht, damit du an unserer Reise teilhaben und ein kleines Stück weit miterleben kannst, was es in dieser kalten Welt des Nordens zu erleben gibt.

Nie hätte ich gedacht, wie weit mich meine Träume tragen, was noch alles erleben werden und dass ich meine eigenen Grenzen immer wieder durchbrechen kann.

Ich schenke dir dieses Buch, weil ich dich inspirieren möchte. Ich möchte dir zeigen, dass es sich lohnt, seinen Träumen zu folgen und etwas zu tun, wovon man selber nicht einmal genau weiß, ob man es schaffen kann. Man kann es schaffen.

Ich schenke dir dieses Buch und freue mich, wenn du es weiter schenkst. Ich freue mich, wenn viele Leute unsere Geschichte lesen!

Aber ich würde mich auch freuen, von dir eine Rückmeldung zu bekommen. Ich freue mich, wenn du mir ein Kommentar auf unserer Homepage schickst.

Oder wenn du das Buch über Amazon oder einer anderen Plattform bewertest. Ich freue mich, wenn du unsere Geschichte weiter erzählst.

Und natürlich würde ich mich sehr freuen, wenn du meine Arbeit mit einem kleinen finanziellen Beitrag bewerten würdest. Wenn du 5 Euro oder so in unsere Kaffeekasse auf unserer Homepage [www.fortgeblasen.at](http://www.fortgeblasen.at) steckst, oder einfach an unser Konto sendest: Claudia Kirchberger, IBAN AT80 3418 0000 0191 3193, BIC: RZOOAT2L180

Vielleicht willst du auch wissen, wie es weitergeht. Neben dem Segeln gehört das Schreiben zu meiner Leidenschaft. Deshalb habe ich auch die weitere Reise in Büchern festgehalten und veröffentlicht. Vielleicht hast du Lust, diese weiteren Teile unserer Reise zu lesen. Im Anhang findest du alle Bücher und ihre Kurzbeschreibungen. Immer, wenn wir auf Landbesuch in Österreich sind, kannst du diese gerne direkt bei uns kaufen.

Infos dazu findest du unter [fortgeblasen.at/buecher-direkt-bei-uns-kaufen/](http://fortgeblasen.at/buecher-direkt-bei-uns-kaufen/)

DANKE!

## LA BELLE EPOQUE



Auch wenn wir während der Suche nach einer für uns geeigneten Blauwasseryacht noch nicht wussten, dass wir Gefallen an den hohen Breiten finden würden, so suchten wir doch nach einem Boot, welches für alle Breiten und Reviere geeignet sein würde.

Im Nachhinein gesehen waren unsere Erfahrungen mit Segelbooten vor LA BELLE EPOQUE sehr zweckmäßig und so hatten wir hohe Ansprüche und ein sehr klares Bild.

Leider ist der Gebrauchtmrkt mit Yachten überschwemmt, die diese Ansprüche nicht erfüllen. Die meisten Yachten, die unseren Vorstellungen entsprachen, lagen preislich über unseren finanziellen Möglichkeiten. Umso glücklicher und überraschter waren wir, als wir vor der restaurationsbedürftigen LA BELLE EPOQUE standen, vereinte sie doch beinahe alle unsere Vorstellungen.

LA BELLE EPOQUE wurde vom deutschen Konstrukteur Kurt W. Schröter gezeichnet. Sie ist 13,2m über Deck und weist traditionelle Linien mit gemäßigttem Langkiel und S-Spant, positivem Decksprung und niedrigem Freibord auf. Bug und Heck haben viel Auftrieb, sie unterschneidet praktisch nie eine Welle und auch im Cockpit steigt kein Wasser ein.

Mit ihrer Breite von 3,9m ist sie gemäßigt breit und als gewichtstabiler und nicht formstabiler Rumpf konstruiert. Dadurch krängt sie leicht weg, wird aber ab 20 Grad Lage sehr stäbig. Mit 22 Tonnen Gesamtgewicht ist sie eine Yacht mit schwerem Displacement, wodurch sie ein sehr angenehmes Seeverhalten aufweist. LA BELLE EPOQUE hat einen Tiefgang von 2m, der gemäßigte Langkiel mit Ruderharke schützt zusätzlich das Ruder. Der gesamte Antrieb, Batterien, alle Tanks sowie ein Großteil der Einrichtung sind unterhalb der Wasserlinie verbaut, was sehr positiv auf den Schwerpunkt der Yacht wirkt.

LA BELLE EPOQUE wurde nach Loyds-Zertifizierung von der deutschen Familie Winke im Eigenbau gefertigt und ursprünglich als Gaffelketch geriggt, ihr Stapellauf war 1976. Zu dieser Zeit war sie die größte, im Eigenbau gefertigte Stahlyacht Deutschlands. Nachdem wir sie 2004 gekauft haben, wurde sie von uns in jahrelanger Arbeit komplett restauriert.

Bemerkenswert am Schiffsbau war, dass sie in so starker Ausführung gearbeitet wurde: Ihre Spanten sind mit 380mm Abstand enger gesetzt als üblich, die Außenhaut ist sehr stark: 6 bis 7mm am Rumpf, 4mm auf Deck. Im Zuge der Restaurationsarbeiten wurde LA BELLE EPOQUE außerdem im Bug eisverstärkt, wo sie nun von der Wasserlinie abwärts 12mm Materialstärke aufweist. Das gesamte Boot ist mit fünf wasserdichten Stahlschoten versehen: im Bug (Ankerkasten), nach den Vorkojen, der Motorraum, zur Heckkoje, nach der Heckkoje zum Cockpit. Es wurde darauf geachtet, dass alle Durchbrüche dieser Schoten (Türen, Kabel, Steuerhydraulik) wasserdicht gefertigt sind. Damit hat LA BELLE EPOQUE keine einheitliche Bilge, was auch nicht nötig ist, da die Yacht ohnehin kein Wasser nimmt.

Eine weitere Besonderheit der Yacht liegt darin, dass sie nur einen einzigen Borddurchbruch unterhalb der Wasserlinie hat (für Toilette), der zu jeder Zeit leicht erreichbar ist. Sämtliches Zubehör an Deck wurde entweder direkt auf Deck geschweißt, oder mittels Stehbolzen angeschraubt. Im gesamten Boot gibt es kein Bohrloch, was zu Undichtigkeit führen könnte.

Später wurde die Ketch auf Bermudarigg mit 2m langem Bugspriet umgestellt. Das neue Rigg wurde ebenfalls von Hr. Schröter berechnet und in hochwertiger Ausführung gefertigt. Dabei wurden sämtliche Wanten und Stage überdimensioniert, anstelle von Pressungen wurden Schraubterminals verwendet, um mögliche Reparaturen mit Bordmitteln ausführen zu können.

Mit ihren 140qm am Wind kann LA BELLE EPOQUE sehr viel Segel tragen, was der schweren Yacht zu guten Segeleigenschaften verhilft. Die Vorsegel werden auf drei

verschiedene Stage aufgeteilt: Vorstag, Kutterstag und Sturmstag, letzterer kann durch einen Pelikanhaken entfernt werden und wird mit zusätzlichen laufenden Backstagen geriggt.

Neben dem regulären Außencockpit im Heckbereich verfügt das Boot über ein Mittelcockpit, welches zum geschlossenen Steuerhaus von uns umgearbeitet wurde. Dieses Steuerhaus ist eine reine Navigationszentrale und durch einen verschließbaren Niedergang vom Schiffsinernen getrennt, wodurch die Yacht bei Bruch der Luken durch Kenterung nicht von Wassereintrich gefährdet ist. Zusätzlich sind alle Luken am Boot aus bruchsicheren, 10 bis 12mm starken Polycarbonat gefertigt und mit zusätzlichen Sturmschoten (Schlagblenden) ausgestattet. Eine Schleuderscheibe gewährt genügend Sicht selbst bei Vereisung der Scheiben. Aus unserer Erfahrung ist das Steuerhaus ein großer Sicherheitsgewinn für Crew und Yacht: die gesamte Navigation (Papierkarten, GPS/Kartenplotter, PC/elektronische Seekarten, Kompass, Radar, Handbücher, Funk und Amateurfunk) ist vom Wachhabenden am Steuer zu überblicken; Kräfte werden geschont, ohne den Ausguck verlassen zu müssen (beheizt und trocken) und bei Schwerwetter und Sturm ist selbst bei unserer kleinen 2-Personen-Crew kein Mitglied der Crew alleine an Deck, weshalb der Wachhabende selbst bei Kenterung nicht Gefahr läuft, über Bord gespült zu werden.

Auch auf Deck wurde die Sicherheit der Crew besondere Beachtung geschenkt: wir haben eine stabile Reling aus durchgehendem Edelstahlrohr mit einer Höhe von 90cm (Stahlseile auf halber Höhe) aufgeschweißt, an allen Aufbauten befinden sich stabile Haltegriffe und der Bugspriet ist mit seitlichen Holzleisten gegen das Abrutschen bei Schräglage gesichert. Für warme Reviere kann ein Bimini über das Cockpit gespannt werden.

Durch die beiden Steuerplätze konnten wir verschiedene Steuervarianten realisieren: Das Steuerrad im Cockpit wird über Seilzug geführt, im Steuerhaus arbeitet eine hydraulische Steuerung. Zusätzlich gibt es eine Notpinne, die mit wenigen Handgriffen im Cockpit montiert werden kann. Das Ruder ist dreifach gelagert. LA BELLE EPOQUE verfügt über eine Aries Windsteueranlage. Im Steuerhaus ist zusätzlich eine elektrische Selbststeueranlage montiert, die hauptsächlich bei Flaute unter Motor in Einsatz kommt.

Wie bereits oben erwähnt, ist LA BELLE EPOQUE eine Ketsch mit drei Vorstagen. Unsere derzeitige Segelgarderobe an Bord: Leichtwindsegel, 61qm Genua mit einer Reffreihe und schwere 28qm Fock für den Klüver, hoch geschnittene 34qm Arbeitsfock für den Kutter, 14qm Sturmfock und 9qm Orkanfock für den Sturmkutter; 29qm Großsegel mit dreifachem Bindereff und 10qm Trysegel für den Großmast; 16qm Besan mit doppeltem Bindereff.

Für schwersten Sturm gibt es außerdem einen Fallschirmanker an Bord, der mittels Hahnepot über den Bug ausgebracht werden kann. Alle Vorsegel laufen auf Stagreitern.

LA BELLE EPOQUE ist mit einem langsamlaufenden Perkins D4.203 mit 60 PS und hydraulischem Getriebe der Firma PRM ausgerüstet. Die Welle führt über eine Gleitringdichtung nach außen und ist mit einer dreiflügeligen Arbeitsschraube aus Edelstahl ausgestattet. Gekühlt wird der Motor mittels Rohrkühlung, welche am Rumpf außen angeschweißt ist. Das Kühlsystem ist mit Frostschutz gefüllt, wodurch der Motor auch im Eismeer und bei Überwinterungen einsatzbereit bleibt. Außerdem betreibt der Motor einen 24V Generator (mit dem wir an Bord schweißen können) und eine 12V Lichtmaschine für den bordeigenen Energiehaushalt. LA BELLE EPOQUE verfügt über einen Dieseltank mit 500l im Kiel. Der Diesel wird über eine Filteranlage (mit Wasserabscheider) in den 50l Tagestank über den Motor gepumpt und gelangt von dort mittels einer externen elektrischen Vorförderpumpe durch weitere Filter zum Motor. Der Motor arbeitet auch bei Ausfall der Vorförderpumpe einwandfrei.

Im Motorraum befinden sich außerdem die Batteriebänke (AMG Batterien für den Bordgebrauch 12V und 24V, Blei-Säure Startbatterie für den Motor); Tauchkompressor, 160l Heizöltank und 2 voneinander getrennte 140l Trinkwassertanks. Die Trinkwassertanks sind erfahrungsgemäß für den Blauwasser-Einsatz relativ klein, weshalb wir später einen weiteren Tank installiert haben. Obwohl Edeltank besser für die Trinkwasserqualität wären, sind wir mit unseren dickwandigen Kunststofftanks sehr zufrieden, da Kunststoff im Gegensatz zu Metalltanks isolieren und wir auch bei längeren Minusgraden bei Überwinterungen keine Schwierigkeiten mit Eis im Wassertank haben.

Für die elektrische Versorgung stehen neben den zwei Lichtmaschinen ein mobiler 2KW-Benzingenerator, drei Solarpaneele und ein kleiner Windgenerator zur Verfügung. Mittels zweier Wechselrichter sind an Bord auch 220V möglich.

Geheizt wird das Boot mit einem Dickinson Diesellofen der Ausführung Pacific. Der Ofen wird von einem eigenen Tagestank gespeist und läuft im Winter problemlos durch. Ein kleiner Heizkörper für die Heckkoje ist angeschlossen und der Abzug des Ofens verläuft quer durchs Steuerhaus und heizt so diesen Bereich mit. Bei Überwinterungen halten wir allerdings den Niedergang zum Steuerhaus immer verschlossen um weniger Wärme zu verlieren. Der Ofen verfügt über Kochplatte und Backrohr und so wird bei Betrieb auch darauf gekocht. Für warme Gebiete verfügt die Pantry zusätzlich über einen Gasherd (3-flammig mit Backrohr und Grill), da einem der Diesellofen mit 4KW Heizleistung das Kochen in den Tropen verleidet! LA BELLE EPOQUE ist mit Styrodur zwischen 40 und 80mm dick isoliert. Die Styrodurplatten wurden mit Schaum flächig am Rumpf verklebt.

LA BELLE EPOQUE wurde im Zuge der Restaurationsarbeiten von uns selbst eingerichtet. Wir legten Wert darauf, sie für zwei Personen auszustatten, nach unseren Bedürfnissen an ein Zuhause und ohne Tropenholz eingerichtet zu haben. Wir haben das ganze Boot hell gehalten, mit lackiertem Birkenperrholz und Eiche. Aufgeteilt in große Heckkoje mit Kleiderschrank und Bücherregal; WC mit Waschbecken (ohne Dusche) und großen „Nassschrank“ für Foulwetter-Kleidung, Taucherausrüstung, Schuhe und Jacken; Salon mit großer Pantry und Sitzecke; darunter der Motorraum mit Anschluss an die Werkstätte (vorm Salon) großer Lebensmittelschrank; Vorkoje mit Stauraum und Gästekoje; großer Ankerkasten. Der Bereich unter dem Cockpit ist nur von außen zugänglich und beinhaltet Staufläche, Rudertechnik und Gaskasten.

Im Ganzen sind wir mit der Aufteilung zufrieden, die Erfahrung hat allerdings gezeigt, dass eine größere Sitzecke in den kalten Regionen bequem wäre (um mehr Platz für Besuch zu haben). Außerdem würde ich für die skandinavischen Länder im Nachhinein gesehen eine Waschmaschine mitführen.

Um Mobil zu sein führen wir zwei Dingis (Schlauchboote) mit einem 8PS und einem 3PS starken Außenborder mit. Für Landausflüge haben wir zwei Mountainbikes an Bord und für Unterwasser zwei komplette Taucherausrüstungen.

## Anhang 2

### Dank und Bildquellen

Wie immer beim Schreiben ist die Arbeit nicht mit dem letzten geschriebenen Satz abgeschlossen und so möchte ich mich recht herzlich bei Wolfgang Merz für seine Hilfe bei der Korrektur bedanken. Und natürlich geht eine dicke Umarmung an Jürgen, meinen wichtigsten Kritiker!

Sämtliche Fotografien wurden von mir und Jürgen gemacht, die Karten wurden aus dem Internet geladen und sind mit dem öffentlichen Recht zur Publizierung versehen. Die Karte vom Nordatlantik auf Seite 3 stammt von Uwe Dederling, alle restlichen Karten stammen von [www.d-maps.com](http://www.d-maps.com)

## Über Claudia



Claudia Kirchberger, geboren am 09. August 1977, wuchs am elterlichen Bauernhof in Österreich auf und entwickelte schon während ihrer Ausbildung eine ausgesprochene Ablehnung gegen Gruppenzwang und termingebundenen Alltag. So verwendete sie bereits mit 15 Jahren ihr erstes selbst verdientes Geld zum Reisen.

Mit Abschluss der Ausbildung reiste und lebte sie gemeinsam mit ihrem heutigen Mann Jürgen über ein halbes Jahr mit ihrem alten Wohnmobil in den USA, Kanada, Alaska und Mexico, wo sie ihr Interesse für Segelreisen entdeckte. Nach einigen Gelegenheitsjobs und einer Hochzeit in Las Vegas kauften sie gemeinsam ihr erstes kleines Segelboot und reisten über drei Jahre rund Zentralamerika und entlang der US-Ostküste. Durch einen Seenotfall, bei dem die beiden mitsamt ihrem Hund per Hubschrauber aus der sinkenden Yacht und dem tobenden Nordatlantik geborgen werden musste, wurde die Reise abrupt beendet.

Zurück in Österreich arbeitete sie einige Jahre daran, ein altes Segelboot zu restaurieren, ein kleines Einkommen aufzubauen und ein Buch zu schreiben. Heute lebt und reist sie und ihr Mann Jürgen an Bord ihrer Segelyacht La Belle Epoque, von

der aus sie regelmäßig Bericht über ihre Reisen und Gedanken schreibt und in ihrer Homepage [www.fortgeblasen.at](http://www.fortgeblasen.at) veröffentlicht. Auf der Homepage [www.blauwassersegeln.at](http://www.blauwassersegeln.at) veröffentlicht sie außerdem viele Erfahrungen, Tipps und Wissenswertes für Interessierte.

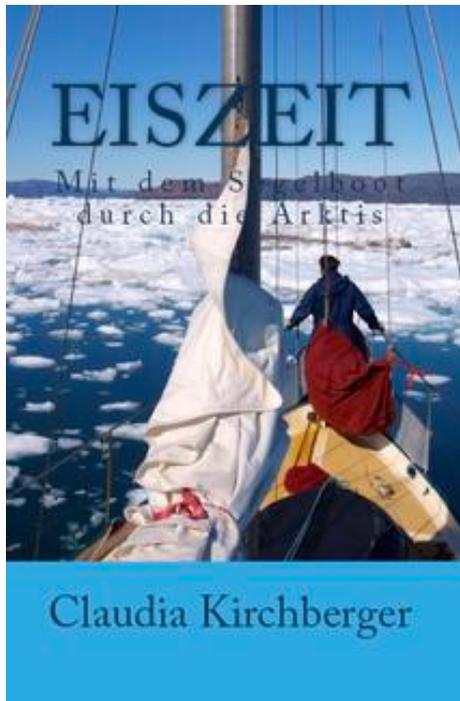
## Die Weiterreise



Die Reise der LA BELLE EPOQUE war und ist mit der Fahrt nach Grönland nicht zu ende. Bisher sind drei weitere Bücher entstanden, in der die Geschichte einer anspruchsvollen und spannenden Reise rund um Amerika mit vielen Umwegen weiter erzählt wird:

# Eiszeit

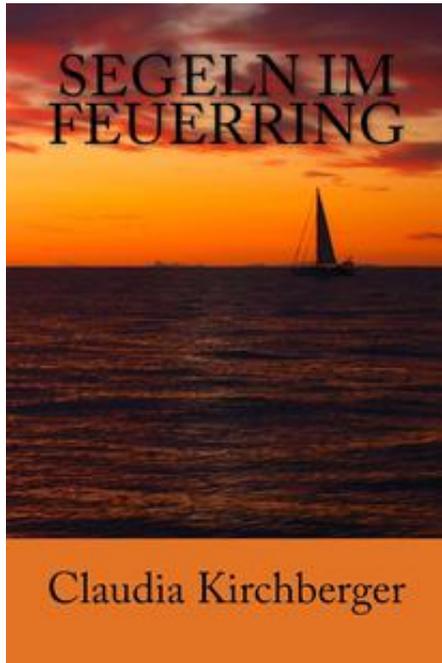
## Mit dem Segelboot durch die Arktis



Einsam und bewegungslos liegt die grüne Segelyacht LA BELLE EPOQUE im endlosen Weiß der grönländischen Bucht. Ein dicker Eispanzer umschließt ihren Rumpf, eine strahlend helle Schneedecke breitet sich über ihr Vordeck, ihr Cockpit. Weit entfernt von jeder menschlichen Ansiedlung, erleben die österreichischen Hochseesegler Claudia und Jürgen einen Winter in Grönland und beschließen, eines der größten Abenteuer in der Geschichte der Seefahrt zu wagen: Durch die Arktis vom Atlantik in den Pazifik zu segeln und die legendäre Northwest Passage zu durchqueren.

Der Seeweg führt sie durch Packeis, stürmisches Wetter und schwierige Gebiete. Das Klima ist herausfordernd, die Natur schroff und wild. Und doch verspricht die Reise unvergesslich zu werden.

# Segeln im Feuerring



Zwischen Vulkanen, Bären und wilden Küsten segeln die Hochseesegler Claudia und Jürgen entlang Alaska und Kanada in den Süden und entdecken dabei viele Geschichten dieser kalten Seereviere. Langsam führt sie ihr Weg zurück in die Zivilisation, bis an die Ufer von nordamerikanischer Millionenstädte und zu den sonnenverwöhnten Küsten Mexikos.

Auf der Route der Blauwassersegler verlassen sie Nordamerika und segeln tausende Seemeilen vor dem Passat zu den wundersamen Inseln der Südsee. Ein Revier, das mit spannenden Segeletappen, traumhaften Atollen und warmherzigen Menschen in seinem Bann zieht.

Doch Claudia und Jürgen locken die Hohen Breiten, sie segeln weiter an die Küste Neuseelands, wo sie bei der Inselumsegelung tief in die „Brüllenden Vierziger“ vordringen und das zweitsüdlichste Kap der Erde umrunden.

# Die magische Anziehungskraft des schwer Erreichbaren



Vor über einem Jahrzehnt sind die beiden Hochseesegler Claudia und Jürgen zu ihrer epischen Reise aufgebrochen. Nun liegt der abenteuerlichste Ozean der Welt vorm Bug ihrer Expeditionsyacht: das Südmeer. Von Neuseeland führt die Reise durch die „Brüllenden Vierziger“ bis nach Südamerika, wo sie einen magischen Winter in den Kanälen von Patagonien verbringen. Im folgenden Sommer wagen Claudia und Jürgen ein besonderes Abenteuer. Sie lassen Kap Horn im Kielwasser und segeln über die gefährliche Drake Passage, um drei Monate im Eis der Antarktis zu verbringen. Dort beschließen sie, den Atlantik in seiner vollen Größe kennenzulernen. Sie segeln von der Antarktis bis nach Europa: Transatlantik der Länge nach und besuchen dabei die

entlegensten Inseln des Atlantiks.