

In Richtung der Mitternachtssonne.

Vorwort.

Mit unserer im Jahr 2000 gebauten Morgensternen, einem Segelschiff vom Typ Comfortina 42 (11,86 m lang, 3,93 m breit), segelte ich mit verschiedenen Crews zuerst in Schweden, Norwegen, Dänemark und Deutschland. Im Jahr 2001 ging es dann nach Nordnorwegen, wo die Morgensternen die folgenden 2 Jahre verbrachte. Dort segelten wir vorwiegend um die Lofoten und die Vesterålen. Im Sommer 2002 machten wir einen Abstecher nach Svalbard (Spitzbergen). Im Winter 2003/04 wurde die Morgensternen in der Werft der Comfort-Yachts Deutschland in Schleswig gebracht, um dort überholt zu werden. Im Frühjahr 2004 starteten meine Frau Marguerite und ich in Schleswig, um über Dänemark, Norwegen, die Shetland- und die Færøerinseln nach Island zu segeln. Von Reykjavik aus umrundeten wir Island bis nach Akureyri. Von dort aus segelten wir zu dritt zu der allein im Nordmeer stehenden Insel Jan Mayen, um nachher Lødingen (Nordnorwegen) anzusteuern, wo die Morgensternen den Winter 2004/05 verbrachte, und wir geplant hatten sie im Frühjahr wieder segelklar zu machen.

Auf nach Nordnorwegen.

Nach einer Fahrt durch Deutschland mit dem Autozug, fuhren wir mit der grössten und neusten Fähre der Color Line, der „Color Fantasy“, von Kiel nach Oslo. Es ist ein beeindruckend grosses Schiff, das 224 m lang ist, 75'000 registrierte Tonnen hat und 2'750 Passagiere aufnehmen kann. Es verfügt über alle möglichen Einrichtungen, hat eine 3 Stock hohe Einkaufsstrasse, ein Hallen-Schwimmbassin, etliche gut angelegte Restaurants und vieles mehr.

Eine Infektion in meiner linken Wange veranlasste uns zuerst mit dem Auto kürzere Etappen in Norwegen zu fahren, und schon in Røros einen Halt einzuschalten. Røros das wir ohnehin einmal besuchen wollten, ist eine gut erhaltene ehemalige Bergwerksstadt. Sie ist eine von den 5 norwegischen Stätten, die von der UNESCO auf die Liste des Weltkulturerbes aufgenommen wurde. Die alte ausgediente Kupferschmelzhütte, die grosse Kirche und das ganze Stadtbild mit seinen alten Holzhäusern sind von einzigartiger Schönheit. Da etliche meiner Vorfahren aus dieser Ortschaft stammen, freut es mich besonders dort einen Zwischenhalt zu machen.

Nach zwei Tagen Autofahrt erreichten wir Lødingen, wo die Morgensternen problemlos überwintert hatte, und wir herzlich von unseren Bekannten empfangen wurden. Bevor wir das Unterwasserschiff der Morgensternen in Angriff nahmen, hiess es noch den norwegische Nationalfeiertag am 17. Mai gebührend zu feiern. Für das erste Mal in unserem Leben liefen Marguerite und ich an einem offiziellen Umzug mit. Gleichzeitig feierte Norwegen seinen 100. Geburtstag als unabhängigen Staat.

Das Nordkap.

Am 24. Mai starteten wir in Richtung nach Tromsø, dies mit einem Zwischenhalt in Harstad. Denn gleich neben Harstad steht die sehenswerte kleine mittelalterliche Kirche von Trondenes, wo am 10. Januar 1848 unsere Urgrosseltern geheiratet haben.

In Tromsø angekommen, stieg Udo Wittenberger am Abend des 27. Mai für fünf Wochen an Bord der Morgensternen. Er arbeitete in der chemischen Industrie von Basel, und ist auch im so genannten Ruhestand. Tromsø war Ausgangspunkt von vielen bekannten Nordpolexpeditionen. Nach der Besichtigung von verschiedenen Sehenswürdigkeiten dieser weltweit am nördlichsten gelegenen typischen Studentenstadt, reisten wir am 30. Mai nach Torsvåg. Hafen der meistens Ausgangspunkt für eine Überfahrt nach Svalbard (Spitzbergen) ist.

Am nächsten Tag ging es unter Segel der Küste entlang nach Hasvik. Während dieser Überfahrt von fast 60 NM, hatten wir Windstärken von 6 bis 7 Bf, dazu oft Schneegestöber und Temperaturen bis zu 3°C.

Von Hasvik aus hielt uns das trübe und kalte Wetter zurück, die Etappe nach Hammerfest auf der Aussenseite von Sørøya zu machen. Auf der Aussenseite hätten wir vor der NATO-Radarstation und dem Hafen von Sørvær das am 24.12.1994 gestrandete russische Schlachtschiff Murmansk noch aus dem Wasser ragen sehen können. In einer Nacht und Nebel Aktion wollten die Russen dieses nach deutschen Plänen gebaute, und nun ausgemusterte Schiff im Schlepp nach Indien überführen, um es dort abwracken zu lassen. Unter ungünstigen Wetterverhältnissen geriet die Schleppaktion ausser Kontrolle, die Murmansk strandete vor Sørvær, und konnte nicht mehr flott gemacht werden.

Hammerfest liegt auf 70° 40 N, und ist somit die nördlichste Stadt der Welt. Es ist eine recht belebte Stadt. Neben Hammerfest liegt die Insel Melkøya auf der zurzeit eine rege Bautätigkeit herrscht. Unter dem Namen Snøhvit (Schneewittchen) baut dort die petrochemische Industrie eine Zentrale, diese sollte in zwei Jahren in Betrieb genommen werden. Neu an diesen Anlagen ist, dass mit modernen und umweltverträglicheren Methoden das Erdgas aus der Barentssee direkt auf dem Meeresgrund gewonnen wird, und auf der See keine festen Bohrinseln mehr stehen. Das aus der Erde kommende unraffinierte Erdgas wird über eine etwa 140 km lange auf dem Meeresgrund liegende Leitung zu der Zentrale auf Melkøya geleitet. Dort wird es raffiniert und bis zur Verflüssigung abgekühlt. In 4 speziell für den Transport dieser Flüssigkeit im Bau befindlichen grossen Tankschiffen, ist es vorgesehen das behandelte Gas nach den USA und nach Spanien zu transportieren.

Nach unserer Überfahrt nach Havøysund, in dessen Sund wir von den starken Gezeitenströmen überrascht wurden, bereiteten wir uns für die Umrundung des Nordkaps vor. Eingemummt in warmen Kleidern, und mit der Sonnenbrille auf der Nase, konnten wir überglücklich in der „Nacht“ vom 3. – 4. Juni unter blauem Himmel und bei schönstem Sonnenschein um Mitternacht das Nordkap umrunden.

In Honningsvåg das sich auf der anderen Seite der Nordkapinsel befindet, gingen wir an Land. Mangels geeigneten Busverbindungen mieteten wir ein Auto, um den eindrucksvollen Nordkapfelsen noch von oben sehen zu können. Am Ende des Nordkap-Hochplateaus fanden wir grosszügig angelegte Anlagen mit einem gepflegten Gebäudekomplex, alles auf den Massentourismus ausgerichtet.

Von Honningsvåg aus segelten wir zurück nach Hammerfest, um nachher Alta anzusteuern. In Alta befinden sich gut erhaltene Felsenzeichnungen, die zwischen 2'000 Jahren und 6'000 Jahren alt sind. Diese gehören auch zu den 5 norwegischen Stätten, die von der UNESCO als Weltkulturerbe registriert sind. Auf diesen Zeichnungen sind insbesondere verschiedene Szenen des Alltagslebens der damaligen Urbevölkerung zu erkennen. Einerseits zeigen sie Menschen beim Jagen oder in Booten beim Fischfang. Hervorzuheben ist die Darstellung eines Menschen auf Brettern, so etwas wie Skiern, welche etwa vor 4'000 Jahren gezeichnet wurde. Andererseits zeigen sie eine Auswahl aus dem Tierleben: Rentiere, Elche, Bären, Füchse, Hasen, Gänse, Enten, Schwäne, Kormorane, Heilbutt, Lachs und Wale.

Von Alta aus machten wir noch einen Halte in Øksfjord, dies wegen ungünstigen Wetterverhältnissen. Weiter ging es dann über Skjervøy nach Tromsø, wo wir am 11. Juni 05 unsere Rundreise im nördlichsten Teil von Norwegen abschliessen konnten.

Seitdem wir Tromsø am 30. Mai 05 verlassen hatten, war das Klima für uns fast sommerlich geworden. Der Hafen war voller Schiffe, so dass wir kaum mehr einen Platz fanden, an dem wir die Morgensternen vertäuen konnten, und in der Stadt herrschte ein grosser Rummel. Am anderen Ufer stand eine grosse Bühne auf der laut Musik gespielt wurde. Die Vorbereitungen für das Mandela Konzert „46664“ war in vollem Gang. Ein Wohltätigkeitskonzert zu Gunsten der Aidsopfer in Südafrika. Für uns eine Gelegenheit Nelson Mandela und die norwegische Prinzessin Mette-Merit zu sehen, welche speziell für dieses Konzert angereist waren.

Die Urbevölkerung, die Samen (abwertend ausgedrückt die Lappen) sind noch besonders gut im Norden von Norwegen vertreten, jedoch auch im inneren Teil von Mittelnorwegen, so wie zum Beispiel in Røros. Dies aber auch im Norden von Schweden, Finnland und im angrenzenden Teil von Russland. In Norwegen werden sie jetzt gut respektiert, und ihr Brauchtum unterstützt.

Gerne heben die Samen ihre Kultur mit ihren Rentieren hervor, und treten bei jeder besseren Gelegenheit in ihren farbenträchtigen Volkstrachten auf.

In Norwegen werden noch oft Geschichten aus dem zweiten Weltkrieg in Erinnerung gerufen. In Finnmark, dem nördlichsten Teil von Norwegen, wird da besonders an die am 28. Oktober 1944 von Berlin aus verordnete Zwangsevakuierung der Bevölkerung gedacht, mit der darauf folgenden Niederbrennung ihrer Siedlungen. In der Tat, als die russische Armee im Norden von Norwegen einmarschierte, wollte die deutsche Armee ihrem Feind während den kalten Wintermonaten keine Unterkunftsöglichkeiten hinterlassen, und verbrannten somit auf ihrem Rückzug alle Gebäude. Neben Bildern von verbrannten Häusern werden gleichzeitig gerne Bilder vom gelungen Wiederaufbau gezeigt.

Vom Hausberg von Tromsø aus, dem mit einer Luftseilbahn erreichbaren Storsteinen, genossen wir unter der Mitternachtssonne eine gute Fernsicht. Unter anderem sahen wir auch die Håkøya, vor welcher der Sørbotn liegt. Dort wurde das Schlachtschiff „Tirpitz“, ein Prunkstück der deutschen Kriegsmarine, am 12. November 1944 von 31 englischen Lancaster-Bombern bombardiert und versenkt. Bei diesem Angriff kamen 971 Menschen um und 87 Menschen konnten noch gerettet werden. Nach dem Krieg hat ein norwegisches Bergungsunternehmen das Wrack abgebrochen. Das Unternehmen zahlte umgerechnet etwa CHF 24'000.- für ein Schiff, für das wie es gesagt wird, die Deutschen sich „Die Butter vom Brot sparten“.

Im gleichen Rahmen möchte ich noch das deutsche Schlachtschiff Scharnhorst erwähnen. Ende Dezember 1943 operierte es am Nordkap alleine gegen einen gut bewachten alliierten Gleitzug. Nach einem mehrstündigen Nachtgefecht wurde es versenkt. Von den 1968 Seemännern an Bord überlebten nur ganze 36.

Walbeobachtungen.

Von Tromsø aus haben wir, für mich das erste Mal, die Insel Senja auf der dem Meer zugewendeten Seite umrundet, und legten in Husøy und Hamn an. Entsprechend ihrem Ruf waren wir von der Naturschönheit dieser Gegend beeindruckt. Steile und schroffe Berge erheben sich dort. Davor liegen unzähligen Klippen. Dazu kommt noch, dass wir dies bei schönstem Wetter geniessen konnten, und die intensiven Nordlandfarben gut zum Ausdruck kamen. Eine Gegend die vom Massentourismus noch verschont ist.

In der etwas bekannteren Region vor dem grossen Fischerhafen von Andenes, gingen wir auf die Suche nach Pottwalen, die ausgesprochene Gruppentiere sind. Alleine die Pottwalbullen kommen im Sommer in diese Region, um sich zu ernähren. Die Pottwalkühe dagegen bleiben das ganze Jahr durch mit ihren Jungen in wärmeren Breiten.

Zu sehen sind die Pottwale oberhalb von Stellen wo der Meeresgrund sehr steil abfällt, so etwa von 50 m auf 1'000 m. Dort finden sie in den grösseren Tiefen Riesenkraken, ihre bevorzugte Nahrung. Ein Tauchgang eines Potwales dauert jeweils 20 – 30 Minuten, um nachher während 5 bis 10 Minuten an der Wasseroberfläche einen Luftaustausch vorzunehmen. Dieser bei diesem Austausch provozierte Blas (eine Art kleine Fontäne) erlaubt dem Beobachter den Wal zu lokalisieren. Für ein ungestörtes Annähern des Tieres gibt die Rückenfinne und der Blas gute Rückschlüsse über die Position des Wales. Es bleibt dann nur noch abzuwarten, bis der Pottwal seinen Anlauf nimmt, um das Abzutauchen zu starten. Langsam und elegant strecken die Potwale während diesem Vorgang ihre Fluke (Schwanzflosse) aus dem Wasser, um so zu einem steileren Eintauchwinkel zu gelangen. Im Ganzen konnten wir 5 Mal das Abtauchen dieser mächtigen Tiere beobachten.

Unser nächster Hafen war Nyksund, ein ehemaliges Fischerdorf besonderer Art. Da es gleich an der Atlantikküste liegt, und die Reichweite der älteren Fisscherboote beschränkter war, blieb Nyksund bis nach dem zweiten Weltkrieg ein sehr belebter Ort. Als dann verschiedenen Sturmschäden zu verzeichnen waren, löste es eine Entvölkerung aus. Die Leute wurden damals noch für den Wegzug bezahlt, und 1975 verliess der letzte Einwohner sein Haus. So um 1990 begangen insbesondere deutsche Studenten während dem Sommer wieder Häuser instand zu stellen, und gleichzeitig organisierten sie Festivals. In der Zwischenzeit haben sich auch Kunsthandwerker dort niedergelassen.

Unser Weg führte uns nachher über Stokmarknes, durch den Raftsund und den Trollfjord in die idyllische Bucht Gulvik. Bevor der Regen uns einholte, stiegen Udo und ich noch zwischendurch auf die Kaiserswarte, Aussichtspunkt, den der deutsche Kaiser Wilhelm II. zweimal vor dem ersten Weltkrieg bestiegen hatte.

Die Lofoten.

In Nyvågar das neben Kabelvåg liegt, einer Siedlung mit historischem Hintergrund, die auch über einen guten Bootshafen verfügt, haben wir einen Tag Halt gemacht. Neben einem gut besuchten Aquarium und einem Museum, hat es dort auch ein Feriendorf mit Hotel und Rorbuer (kleine Ferienwohnungen welche während der Fischereisaison für die Fischer gedacht sind).

Die nächsten Häfen hiessen Henningsvær und Nusfjord. Nusfjord ist ein altes sehr gut erhaltenes und idyllisches Fischerdorf mit Rorbuer, welches ich jeweils gerne besuche. Es ist ebenfalls in das Weltkulturerben der UNESCO aufgenommen worden. Seither wimmelt es dort unter Tags nur so von Touristen.

Reine, unser nächster Ort, ist wegen seiner eindrucksvollen umliegenden Bergwelt oft auf Bildern der Lofoten zu sehen. Å am äussersten Ende der Lofoten, ein weiterer touristischer Anziehungspunkt, haben wir mit dem Bus besucht, dies wegen unbefriedigenden Anlegemöglichkeiten für unser Schiff.

Bevor uns Udo Wittenberg am 1.7.05 in Bodø verliess, besuchten wir mit dem Bus den Saltstraumen, anscheinend der stärkste Gezeitenstrom der Welt. Alle sechs Stunden werden hier auf eindruckliche Art fast 400 Millionen Kubikmeter Wasser mit bis zu 37 km/h Geschwindigkeit durch den 150m breiten Sund gedrückt.

Am selben Tag an dem uns Udo am Morgen verliess, gesellten sich am Abend Manuela & Kurt Joss zu uns. Um deren Wunsch zu entsprechen, die Mitternachtssonne und die Lofoten zu sehen, starteten wir bei schönstem Wetter am 2.7.05 um 21 h 30 in Bodø in Richtung des Nusfjordes. Während unserer Überfahrt hatten wir vor uns die Lofoten, und im Hintergrund die Mitternachtssonne. Beim letzten Teil der Überfahrt gerieten wir jedoch in einen dichten Nebel. Dank dem Radar und dem GPS, konnten wir den bei dieser Gelegenheit geisterhaft aussehenden Nusfjord gut ansteuern. Am Vormittag nachdem wir ausgeruht waren, hatte die Sonne den Nebel schon wieder vertrieben.

Vom Nusfjord aus steuerten wir nochmals Reine an, jetzt aber bei sommerlichen Temperaturen. Am 5.7.05 fuhren wir unter Motor zur Inselgruppe von Røst. Es ist die äusserste Inselgruppe der Lofoten. Auf ihr lebt im Frühjahr bis im Sommer die grösste Papageitaucher-Kolonie von Norwegen. Auch andere Vogelarten wie Kormorane, Alken, Seeadler und natürlich auch viele Möwen sind dort heimisch. Um so viel wie möglich sehen zu können, liessen wir uns unter kundiger Führung, mit einem grösseren Motorboot in dieser äusserst interessanten Inselwelt herumführen.

Die Überfahrt in Richtung des Festlandes konnten wir zum grössten Teil unter Spinnaker machen. Knapp bevor wir den kleinen Fischerhafen der Inderen Kvarøy erreichten, überquerten wir den Polarkreis.

Weiter ging es über Sandnessjøen, Rørvik und Revnes, einem kleinen sehr hübschen und ruhigen Kleinbootshafen im Stokksund, um am 11.7.05 Trondheim zu erreichen. Nachdem wir diese historisch interessante Stadt besucht hatten, verliessen uns Manuela & Kurt Joss am 14.7.05.

Einige Sehenswürdigkeiten.

Für Marguerite und mich hiess es nun, unser Auto in Lødingen zu holen, um es für unsere Heimreise im Herbst nach Schleswig zu bringen. Bei dieser Gelegenheit besuchten wir einige Sehenswürdigkeiten im inneren von Norwegen. Unter anderem fuhren wir der „Golden Route“ entlang die Trollstigen hinauf, und durch den von vielen Touristen besuchten Geirangerfjord. Dieser wurde letzthin in der UNESCO-Liste aufgenommen. Im Sognefjord interessierte uns

besonders die Stabkirche von Urnes. Sie wurde um ca. 1130 erbaut, und steht ebenfalls auf der UNESCO-Liste der bewahrenswerten Kulturdenkmäler. Nachdem wir noch die fast gleichaltrige Stabkirche von Kaupanger gesehen hatten, fuhren wir nach Bergen. Um nicht durch den weltweit längsten Strassentunnel von 24,5 km fahren zu müssen, zogen wir es vor, über die 45 km lange eindrucksvolle Bergstrasse der Hornshytta zu fahren. In Bergen sind die alten gut erhaltenen Bryggen Holzhäuser am Hafenuai zu erwähnen, ein weiteres Objekt das auf der UNESCO-Liste der bewahrenswerten Kulturdenkmälern steht.

Von Bergen aus fuhren wir mit der Fähre nach Hanstholm in Dänemark, um zuerst mit unserem Auto und nachher mit den öffentlichen Transportmitteln über Schleswig, Kiel und Oslo wieder nach Trondheim zu gelangen.

Mittelnorwegen.

Am 24.7.05 um Mitternacht konnten wir Kurt Baumann in Trondheim an Bord der Morgensternen begrüßen.

Über Kongensvoll, und Edøy, wo wir wegen den Gezeiten einige Befestigungsprobleme zu lösen hatten, erreichten wir Bud. Dort wurden wir von einer in Bern aufgewachsene Dame über das neuste Erdgas-Projekt orientiert. Leicht südlich von Bud, in Richtung von Molde, liegt die Insel Gossa. Auf dieser Insel ist eine rege Bautätigkeit zu sehen. Sie hat etwas später als das Projekt neben Hammerfest begonnen. Unter dem Namen Ormen Lange (www.ormen-lange.no) bereitet dort die petrochemische Industrie eine Zentrale vor, welche diejenige von Snøhvit weit übertreffen wird. Auch hier bereitet man sich vor, mit modernen und umweltverträglicheren Methoden das unraffinierte Erdgas in einer Tiefe von etwa 1'000 m auf dem Meeresgrund der Norwegischen See zu gewinnen, und direkt ohne Bohrinsel an das Land zu fördern. Auf der Insel Gossa wird es dann raffiniert, und in speziellen Leitungen bis nach Schottland gepumpt. Zurzeit suchen die Verantwortlichen dieser Baustelle noch spezialisierte Arbeitskräfte, so wie Betonfachleute und Schweisser.

Ålesund unsere nächste Etappe ist eine Stadt die 1904 zum grossen Teil durch einen Brand zerstörte wurde. Dank grosszügigen Spenden, insbesondere des deutschen Kaisers Wilhelm des II, der ein grosser Liebhaber von Norwegen war, konnte Ålesund im damals aktuellen Jugendstil, in einem grosszügigen Rahmen wieder aufgebaut werden. Kurt und ich konnten es nicht unterlassen, während unserem Hafentag zweimal den Hausberg Aksla zu besteigen, um die Aussicht auf die Stadt und deren Umgebung mit deren verschiedenen Stimmungen zu geniessen.

Nach der Überquerung des berühmigten Statthavet, konnten wir gleich nach unserer Ankunft in Silda von einer organisierten Grillade profitieren. Am folgenden Tag durchschweiften wir zu Fuss die schöne Umgebung von Silda.

Die nächsten Häfen waren Florø, Dingja und Kirkevågen auf der Insel Ferdje. Kirkevågen, ein Fischerdorf, das etwas nördlich von Bergen liegt, und von wo aus der rege Schiffsverkehr dieser Gegend geregelt wird, bleibt uns besonders wegen der dort angebotene feinen Fischsuppe in Erinnerung.

In Hjeltestad angekommen, das etwas südlich von Bergen liegt, schloss sich für Marguerite und mich die Schlaufe unserer Rundreise um die Nordsee. Im Jahr 2004 war Hjeltestad für uns der Ausgangspunkt unserer Reise über die Shetlandinseln und die Færørsinseln nach Island. Dann über Jan Mayen nach Lødingen, wo wir die Morgensternen für die Überwinterung gelassen haben.

Von Hjeltestad aus machten wir mit dem Bus einen Abstecher nach Bergen. Im Zusammenhang mit der Nordsteam 2005 herrschte im und um den Hafen ein reger Betrieb. Altertümliche Fahrzeuge jeglicher Art konnten wir da bewundern. So wie fahrtüchtige, noch mit Kohlen betriebene alte Dampfschiffe, oder mit Dampf betriebene Feuerwehrautos, und vieles anderes mehr.

Über Sagvåg, Haugesund erreichten wir Tananger. Ortschaft die neben Stavanger liegt. Von dort aus kehrte Kurt Baumann am 11.8.05 wieder in die Schweiz zurück, und den Rest der Reise bewältigten Marguerite und ich zu zweit.

Skagerrak und Kattegatt.

Die Fahrten von Tananger nach Egersund, sowie diejenige von Egersund nach Kirkehamn, waren eher bewegt. Es herrschten vorwiegend für uns achterliche Winde aus Norden und Nordwesten mit 6 -7 Bf. Unter anderem warteten in Egersund auffallend viele Schiffe auf bessere Wetterbedingungen.

Auf der Strecke Kirkehamn – Mandal umrundeten wir hingegen bei ruhiger See Lindesnes, den südlichsten Punkt von Norwegen.

Unser erster Versuch Mandal am 15. August 2005 in Richtung von Skagen (Dänemark) zu verlassen, haben wir wegen dem für uns für diese längere Strecke zu starken Wind abgebrochen. Am 17. August starten wir dann am späteren Vormittag zu dieser Überfahrt, dies zum grössten Teil unter Segel. Wobei wir während der Nacht um die nördliche Spitze von Dänemark fuhren, und eine von grossen Frachtschiffen rege benutzten Fahrstrasse durchqueren mussten. Trotz der Hilfe des Radars und einer korrekten Beleuchtung, erlebten wir da sehr unangenehme Situationen.

Bei unserer Ankunft am Donnerstagmorgen in Skagen fanden wir noch einen guten Anlegeplatz. Im Laufe des Tages füllte sich der Hafen immer mehr mit im Wesentlichen schwedischen aber auch norwegischen Schiffen. Da meistens die preisgünstigeren alkoholischen Getränke der Anreiz der Fahrt nach Dänemark ist, herrschte am Freitagabend und besonders am Samstagabend, als der Hafen überfüllt war, eine fröhliche Stimmung im Hafen. Mit der Morgensternen blieben wir während dem Wochenende eingeklemmt zwischen vielen Schiffen. Für uns war es eine Gelegenheit mit gemieteten Fahrrädern die nähere Umgebung zu besuchen. Auch unterliess ich es nicht, vor den imposanten Dünen ein Bad in der Nordsee zu nehmen.

Ursprünglich hatten wir geplant, über den Götakanal und einen Teil der Ostsee nach Schleswig in Norddeutschland zu segeln, um dort unser Schiff überwintern zu lassen. Verschiedene Umstände haben uns jedoch bewogen, Göteborg, den Götakanal und die Ostsee dieses Jahr auszulassen. Als wir dann noch von America's Cup Regatten in Malmö (Schweden) vernahmen, war es für uns klar, dass unsere Abkürzung über den Øresund nach Malmö führen soll.

Die Weiterfahrt in diese Richtung nach Østerby Havn auf der Insel Læsø (DK) war ein bisschen mühsam, da wir einen Wind mit Stärke 4 – 4,5 Beauforts direkt auf die Nase hatten, und aufkreuzen mussten.

Den dort eingeschalteten Ruhetag benutzte ich um die Insel mit einem gemieteten Fahrrad zu besuchen. Wie auch an anderen Orten in Dänemark hat es auf dieser Insel ausgesprochen gut ausgebaute Fahrradwege. Als besondere Attraktion ist in der Nähe von Byrum eine Salzsiederei zu sehen. Mittels historischer Methoden werden dort jährlich etwa 5 t Salz produziert.

Auf Læsø befinden sich auch bemerkenswerte Kirchen. So die rote Kirche von Byrum, welche von Mönchen des Vitskøl Klosters im 12./ 13. Jahrhundert in romanischem Stil errichtet wurde. Es ist eine der ältesten Kirche Dänemarks. Der schöne Altar mit den zwei Seitenflügeln stammt aus der katholischen Zeit, aus dem Jahre 1450. Wie man heute sich gegen Feuer, Unfall und Krankheit versichert, so versuchte man im Mittelalter dem Unglück vorzubeugen. Dies indem man bestimmte Heilige, welche im Altar abgebildet sind und auf ihrem Gebiet für Sicherheit bürgten, als Nothelfer anbetete. Der Altar blieb auch nach der Reformation erhalten, da die Kirchen auf Læsø nicht wie die meisten in Dänemark gestürmt und geplündert wurden.

Dann hat es auch die etwas jüngere rote Vesterø Süd Kirche. Sie wurde im 13. Jahrhundert errichtet, und hat viele Gemeinsamkeiten mit derjenigen von Byrum. Der Turm ist gotisch mit Treppengiebeln. Diese Kirche ist wegen ihren Fresken über dem Altar bekannt. Hier stammt der gut erhaltene Altar aus dem Jahre 1475.

Von Læsø aus fahren wir zu der etwas isolierten Kleininsel Anholt (DK). Auf Anholt hat es zurzeit 159 Einwohner. Während den Sommermonaten besuchen jedoch jedes Jahr etwa 60'000 Touristen diese Insel. Als besondere Qualität der Insel ist die Abwesenheit organisierter Touristenveranstaltungen zu erwähnen. Regen und zu starke Winde (bis 9 Beauforts) hielten uns einen zusätzlichen Tag auf dieser Insel zurück.

Auf der 52 Seemeilen langen Strecke von Anholt nach Hornbæk hatten wir besonders gute Wetterbedingungen. So konnten wir die 42,3 gesegelten Seemeilen mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 8,63 Knoten bewältigen.

Hornbæk liegt im nördlichen Teil der Insel Sjælland, auf der auch Kopenhagen liegt, und gehört zur Gemeinde Helsingør. Hornbæk ist als Segelrevier bekannt, und verfügt über beliebte Sandstrände.

Der America's Cup.

Am 27. August 05 starteten wir von Hornbæk aus, um mit dem Zug einen Erkundungsausflug nach Malmö zu machen. Wir wollten uns dort über den Ablauf der Louis Vuitton Regatten informieren, welche vom 25. August 05 bis am 4. September 05 vor Malmö ausgetragen wurden, dies im Zusammenhang des America's Cup 2007 in Valencia.

Auf einem ausgedehnten Areal hatte jedes America's Cup Team sein Zelt aufgestellt, und davor schwammen die Pontons, an denen die Rennjachten vor und nach den Regatten festgemacht wurden. Dahinter standen mehrere grössere Kräne, mit welchen die Schiffe, wenn sie nicht im Einsatz waren, ans Land gehoben wurden. Hinter diesen Installationen befand sich das Zuschauerareal, auf dem man freien Zutritt hatte. Unter anderem wurde dort das Geschehen auf dem Wasser auf eine grosse Leinwand projiziert und kommentiert. Neben Restaurants und Boutiquen, gab es dort auch verschiedene Attraktionen.

Die von Alinghi gegründete Gesellschaft America's Cup Management, hat im Hinblick der nächsten Austragung des America's Cup im Jahre 2007 in Valencia, zwei der 14 Vorregatten (Akte) in Malmö organisiert. Die während diesen Regatten erzielten Resultate werden auch bei der America's Cup Vorrunde Coupe Louis-Vuitton angerechnet. In diesem Zusammenhang wurden im September 2004 der Akt 1 in Marseille, und im Oktober 2004 die Akte 2 & 3 in Valencia ausgetragen. Dieses Jahr wurden im Juni die Akte 4 & 5 in Valencia ausgetragen. Vom 25.08.05 bis am 4.09.05 segelten die Cuper die Akte 6 & 7 in Malmö, und vom 28.09.05 bis am 9.10.05 die Akte 8 & 9 in Trapani (Sizilien). In Valencia werden im Mai 2006 die Akte 10 & 11, im Juni 2006 die Akte 12 & 13, und im April 2007 der Akt 14 ausgetragen. Wobei zu sagen ist, dass jeder Akt entweder ein Match Racing ist, wo jeweils zwei Segelboote sich untereinander messen, oder ein Fleet Racing ist, bei dem alle Teilnehmer gleichzeitig starten.

Diese Vorregatten geben den verschiedenen Teams Trainingsgelegenheiten und ermöglichen jeweils Konstruktionsvergleiche. Ausserdem wird auf diese Weise das Medieninteresse auf hohem Niveau gehalten. Der America's Cup ist somit dauerhaft präsent, und nicht wie in früheren Jahren zwischen den Events aus den Schlagzeilen verschwunden.

Folgende Syndikate haben sich für den America's Cup im Jahre 2007 in Valencia eingeschrieben:

- ALINGHI ; Société Nautique de Genève (Schweiz).
- BMW ORACLE RACING ; Golden Gate YC, San Francisco (USA).
- +39 CHALLENGE ; Circolo Vela Gargnano (Italien).
- TEAM SHOSHOLOZA ; Royal Cape Yacht Club (Südafrika).
- EMIRATES TEAM NEW ZEALAND ; Royal New Zealand Yacht Squadron (Neuseeland).
- LUNA ROSSA CHALLENGE (Prada) ; Yacht Club Italiano (Italien).
- K – CHALLENGE ; Cercle de la Voile de Paris (Frankreich).
- VICTORY CHALLENGE ; Gamla Stans Yacht Sällskap - Stockholm (Schweden).
- DESAFÍO ESPAÑOL 2007 ; Real Federación Española de Vela (Spanien).
- MASCALZONE LATINO CAPITALIA TEAM ; RYCC Savoia (Italien).
- UNITED INTERNET TEAM GERMANY ; Deutscher Challenger Yacht Club (Deutschland).

- CHINA TEAM ; Qingdao International Yacht Club (China).

Früh am 30. August 05 verliessen wir mit unserem Schiff Hornbæk, um über den Øresund rechtzeitig das Regattafeld erreichen zu können. In der Nähe der Luvboje konnten wir ziemlich nahe die verschiedenen Durchgänge von zwei Match Race Serien verfolgen. Gut organisiert überwachten bis zu 50 in Spanien registrierte Überwachungsboote das Regattafeld. Am Abend vertäuten wir die Morgensternen in Lomma, einem Hafen einer Vorortsgemeinde von Malmö, die mit dem Bus gut zu erreichen ist. Dort hatten wir auf Anraten eines Hafenmeisters von Malmö keine übertriebenen Hafengebühren zu entrichten. Von Lomma aus haben wir dann mehrmals das Zuschauerareal besucht.

Für den zweiten Tag der Fleet Racing Regatten buchten wir einen Platz auf einem Besucherschiff. An diesem Tag konnten wir zwei interessante Läufe verfolgen. Mit einer kleinen Gruppe von jungen Schweizern aus Zürich konnten wir die Hoch und die Tiefs von Alinghi miterleben. An diesem Tag machte Alinghi an der ersten Regatta einen Frühstart. Sie mussten deswegen die Startlinie ein zweites Mal, und als letztes Boot überqueren. Nach einer Aufholjagd erreichte Alinghi doch noch den vierten Platz. Die zweite Regatta dominierte Alinghi hingegen souverän. Leider lag am letzten Regattatag, als Fritz Wenger uns besuchte, Nebel über der ganzen Gegend, so dass nicht mehr gestartet werden konnte.

Nach den Regatten von Malmö hatte Alinghi im Hinblick der Gesamtwertung des Jahres 2005 mit 47 Punkten schon einen komfortablen Vorsprung auf Oracle, den Zweitplatzierten, der 41 Punkte hatte. Oracle, das auch über eine ausgezeichnete Mannschaft verfügt, wurde in Malmö beim Match Racing nur von Alinghi geschlagen, und beim Fleet Racing waren sie mit Alinghi Punktgleich. Wegen der reglementarischen Klassierung, abhängig von den besseren Platzierungen, wurde Alinghi erster und Oracle musste sich mit dem zweiten Platz begnügen. Nachher folgten punktgleich mit 40 Punkten die beiden erfahrenen Mannschaften von Emirates Team New Zealand und Luna Rossa Challenge (Prada). Auf dem nächsten Platz mit 28 Punkten finden wir das spanische Schiff Desafío Español 2007, auf dem der deutsche Matchrace-Weltmeister Karol Jablonski eingesetzt war, und der dänische Kronprinz Frederik in der Mannschaft mitmachte. Trotzdem das chinesische Syndikat China Team eine Partnerschaft mit dem französischen Syndikat „Le Défi“ eingegangen ist, haben sie noch am meisten Mühe bei diesen Regatten mitzuhalten. Es ist aber erfreulich zu sehen, dass mit ihnen jeder Kontinent an diesem Sportanlass vertreten ist.

Die beiden Siege von Alinghi der in Malmö gesegelten Akte 6 & 7 haben uns natürlich ausserordentlich gefreut. Dass unser Clubmitglied Nils Frei bei diesen Regatten voll im Einsatz war, freute uns noch umso mehr. Abgesehen von dem, erhielt ich den Eindruck, mit dem Erfolg von Alinghi auch als gewöhnlicher Schweizer Segler, auf internationaler Ebene an Ansehen gewonnen zu haben.

Weitere Informationen und Klassierungen sind im Internet unter folgender Adresse zu finden: www.americascup.com .

Schleswig.

Von Lomma aus starteten wir am 5. September 2005. Fritz Wenger begleitete uns an diesem Tag. Bis etwas weiter als die Øresund-Brücke hatten wir gute Sicht, aber nachher mussten wir durch einen dicken Nebel motoren, um etwas später bei schönstem Wetter Rødvig (Stevns) zu erreichen. Am nächsten Tag ging es über die Fakse Bugt zur Insel Møn, wo wir die eindrücklichen Kreidenfelsen bewunderten und im Hafen Klintholm einen traumhaften Sonnenuntergang sahen. Unser letzter Hafen in Dänemark war Gedser. Diese Ortschaft ist im Wesentlichen auf den Fährenbetrieb mit Rostock ausgerichtet, hat wohl einen angenehmen Jachthafen, aber sonst keine bemerkenswerte Infrastruktur.

Abgesehen von den langen Ein- und Ausfahrten unter Motor, konnten wir auf dem Weg nach Heiligenhafen, auf einer Strecke von 27 NM, und dies hart am Wind, eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 8,31 Knoten erreichen. Heiligenhafen ist eine hübsche mittelalterliche Ortschaft, die über einen grossen Jachthafen verfügt, in dem die grösste Charterflotte der Ostsee beheimatet ist.

Bei der Routenvorbereitung von Heiligenhafen nach Wendtorf hatte Marguerite die betonte militärische Schutzzone mit einem Respektsabstand gut berücksichtigt. Auf einmal kam trotzdem ein militärisches deutsches Patrouillenboot mit der Aufschrift „Schiessübung“ direkt auf uns zu. Über Megaphon wurden wir aufgefordert, mit ihnen über UKW Kontakt aufzunehmen. Höflich wurden wir gebeten, unsern Kurs zu ändern, und den von ihnen angegebenen zu befolgen. Kurs den wir ohne Problem unter Segel halten konnten. Als nach einer Weile etliche starke Explosionen zu hören waren, begriffen wir, dass wir aus Sicherheitsgründen eine grössere Distanz zur Schutzzone halten mussten.

Auf dem Weg von Wendtorf nach Maasholm kreuzten wir etliche ältere Barken und Schoner, die ein Treffen in Kappeln an der Schlei hatten und in Richtung von Kiel segelten. Von Maasholm aus ging es unter Motor bis Schleswig die Schlei hinauf. Dort trafen wir die Vorkehrungen für die Überwinterung der Morgensternen in einer geschlossenen Halle. Nach einer Fahrt in diesem Jahr von 2'415 NM (4'473 km), verabschiedeten wir uns von ihr.

Bjørn Kjelsberg