



Morgenstjernen 2007

*Zurück zu unseren
Norwegischen Wurzeln*

Bjørn Kjelsberg
Haldenstrasse 68b
CH - 2502 Biel-Bienne

Telefon : +41 32 341 15 57
Mobile : +41 76 375 91 93
Mail : bjoern.kj@sunrise.ch

Zurück zu unseren norwegischen Wurzeln

Vorbereitungen vor der Segeltour

Unser Grossvater Olaf Kjelsberg wurde 1857 in Lødingen geboren, einer Ortschaft, die auf den Vesterålen in Nordnorwegen liegt, dies etwas nördlich der Lofoten. Sein Vater, Hans Kjelsberg, war dort Lensmand, was bei uns in der Schweiz etwa einem Statthalter entspricht. Nachdem ich vor nicht ganz 20 Jahren in Lødingen Verwandte ausfindig machen konnte, die damals ein kleines Boot-Charterunternehmen führten, und ich mit ihnen Segeltouren mit ihrem Motorsegler, der „Divine“, in der Region der Lofoten machen durfte, bekam ich Freude am Segeln auf Hoher See. Seither konnte ich mir nach entsprechenden Vorbereitungen die „Morgenstjernen“, ein Segelschiff vom Typ Comfortina 42 anschaffen. Im Jahr 2007 beschlossen Marguerite und ich, einmal mehr von Schleswig aus, Lødingen anzusteuern. Dies mit der Absicht, möglicherweise im Jahr 2008 von dort aus, für mich das zweite Mal, eine Segeltour nach Svalbard (Spitzbergen) machen zu können.

Die Bereitstellung der „Morgenstjernen“ war für den 07.05.07 versprochen. Einige Tage vor unserer schon lange vorher gebuchten Reise vom 05.05. – 06.05.07 mit dem Autozug von Lörach nach Hamburg, wurde uns die Auslieferung des Schiffes erst für den 21.05.07 zugesichert. Gesundheitliche Probleme des Werftpersonals, sowie Arbeiten am Schiff des Chefs müssen der Grund dieser Verzögerungen gewesen sein. Wegen unseren mit Kosten verbundenen Umbuchungen der im Juli vorgesehenen Reise, waren wir vorweg unzufrieden. Auf dieser Reise wollten wir von Nordnorwegen aus unser Auto in Schleswig holen und nach Lødingen bringen. Wir haben schliesslich in Anbetracht der Umstände, so wie es sich nachträglich herausstellte glücklicherweise, unser Auto vor der Auslieferung der Morgenstjernen nach Lødingen gebracht. Diese Umstellung gab uns zusätzlich die Gelegenheit einmal den norwegischen Nationalfeiertag vom 17. Mai in Oslo zu erleben.

In der Folge konnten wir am 08.05.07 unser Auto in Kiel in das grosse Fährschiff „Color Fantasia“ verladen. Auf der Fahrt nach Oslo muss ich jeweils im Oslofjord beim Vorbeifahren an der Festung Kaholmen an den deutschen schweren Kreuzer „Blücher“ denken. Für dieses kaum eingeweihte damals modernste Kriegsschiff, das eine Besatzung von 1'600 Mann, ein Gewicht in voller Ausrüstung von 18'200 t und eine Länge von 205,9 m hatte, und dessen schwere Artillerie aus 8 Schiffskanonen des Kalibers 20,3 cm sowie deren 12 des Kalibers 10,5 cm bestand, war es vor 67 Jahren die erste und letzte Feindfahrt. Am 08.04.1940 verliesse die „Blücher“ die Kieler Förde. Auf der Höhe der Festung Kaholmen angekommen, entwickelte sich ein Gefecht mit der norwegischen Küstenbatterie. Während dieses Gefechts wurde unter anderem die Ruderanlage des Schiffes beschädigt, und es entfachte sich ein Brand an Bord. Dazu trafen nachträglich noch 2 vom Land aus abgefeuerte norwegische Torpedos den Kreuzer, so dass am Morgen des 09.04.1940 die „Blücher“ vor Askholmen sank und noch heute dort auf Grund liegt. Von den etwa 1'600 Besatzungsmitgliedern und den etwa 1'000 zusätzlich eingeschifften Heeressoldaten überlebten etwa 1'000 Mann den Untergang des Schiffes.

In Oslo angekommen benützten wir die von der Color-Line organisierte dreistündige Stadtrundfahrt. Eingehender besuchten wir bei dieser Gelegenheit den Vigelandsparken, in dem die eindrucklichen Skulpturen von Gustav Vigeland zu sehen sind, die Holmenkollen Skianlage und das Museum mit dem Polarschiff Fram, dem Schiff mit dem Fridtjof Nansen und Roald Amundsen ihre berühmten Polarexpeditionen unternommen haben. Am selben Tag ging es für uns weiter bis Elverum an der Glomma, dem längsten Fluss von Norwegen.

Um nach Røros zu gelangen, machten wir einen Umweg durch die schöne Gegend um den Femundsee. In Røros, wo einige unserer Vorfahren gewirkt haben, schalteten wir einen kleinen Halt ein. Einer von ihnen, der Hans Olsen Aasen (*1559 - †1675) hiess, hat bei einer Hirschjagd dort Kupfererz gefunden. Die darauf folgende Ausbeutung und Verarbeitung dieses Erzes hat während mehr als 3 Jahrhunderten die ganze Gegend von Røros geprägt. Etwas später hat die Familiengeschichte unserer Ururgrosseltern Peder Pedersen und Malena Hansdatter Kjelsberg–Aasen, die sich dort abgespielt hat, dem bekannten norwegischen Schriftsteller Johan Falkberget den Grundstoff für seinen Roman „Den fjerde nattevakt“ (Die vierte Nachtwach) gegeben.

Eigentlich wollten wir in der Nähe von Trondheim übernachten, da aber alle Hotels in dieser Gegend wegen parteipolitischen Kongressen besetzt waren, mussten wir für die Übernachtung mit dem Auto eine Stunde weiter als vorgesehen fahren. Reserviert wurde uns ein angenehmes Zimmer im Kulturhaus-Hotel von Siklestad, ein Hotel das am Tag vor unserer Ankunft eingeweiht worden war. Für uns die Gelegenheit Siklestad kennen zu lernen, einen Ort, der für Norwegen von historischer Bedeutung ist, weil hier Olav II. Haraldson am 29. Juli 1030 in einer Schlacht fiel. Olav Haraldson war von 1015 bis 1028 norwegischer König und wollte 1030 seine Herrschaft wieder zurückerobern. Nach seinem Tod wurde er heilig gesprochen und ist bis heute als Olav der Heilige bekannt. In Anbetracht seiner kurzen Regierungszeit ist es bemerkenswert, welche Bedeutung Olav bis heute innehat. Unter ihm wurde die norwegische Kirche als Institution ausgestaltet, und er baute ein norwegisches Königsreich auf. Später wurde im Jahr 1450 eine Union mit dem dänischen Königreich vertraglich festgelegt, und im Jahr 1536 hörte Norwegen auf, ein unabhängiges Königreich zu sein. Dies blieb so bis nach den Napoleonischen Kriegen 1814. Dänemark hatte auf der Seite von Frankreich gekämpft und stand somit auch auf der Verliererseite. Gegen den Willen der norwegischen Bevölkerung wurde damals die norwegische Krone der schwedischen unterstellt.

1905 kam es endlich zur der Einigung, die es den Norwegern erlaubte, ihren eigenen König zu wählen. Die Mitglieder der heutigen norwegischen Königsfamilie sind Nachkommen des aus dem dänischen Königshaus kommenden und vom norwegischen Volk gewählten König Haakon VII.

Abwechslungsreich war die Fahrt von Siklestad nach Lødingen. Bei schönem Wetter ging es durch reizvolle Landschaften, mit zwischen den grünen Tannen blau schimmernden Seen und den noch teilweise mit Schnee bedeckten Bergen. Landschaftsbilder, die wir leider nicht alle mit dem Fotoapparat festhalten konnten, aber nicht so schnell vergessen werden.

In Lødingen wurden wir wie immer herzlich von Eline Kanstad in ihrem Heim empfangen. Gleich am Tag darauf war die Konfirmation ihres Enkels Jacob Henrik Kanstad. Zu dieser Feierlichkeit wurden auch wir eingeladen. Um die Gegend von Lødingen zu erkunden, machten wir noch eine Fahrt bis Offersøy.

Am 15.05.07 flogen wir nach Oslo.

Nach unserer mit Color-Line gemachten Stadtrundfahrt, hatten wir noch den Besuch einiger Sehenswürdigkeiten nachzuholen. Zuerst war es das Norske Folkemuseum, ein grosses Freilichtmuseum, in dem norwegische Gebäude vom Mittelalter bis zur Moderne zu sehen sind. Beeindruckend ist dort unter anderem die Stabkirche von Gol, die um das Jahr 1200 errichtet wurde.

Gleich neben dem Folkemuseum steht das Vikinskkipshuset in dem die beiden ziemlich gut erhaltenen und restaurierten Wikingerschiffe von Oseberg und Gokstad zu sehen sind, Schiffe, welche vor mehr als 1'100 Jahren gebaut wurden.

Etwas weiter steht das Kon-Tiki Museum, in dem die beiden noch vorhandenen Schiffe Kon-Tiki und Ra II von Thor Heyerdahl zu sehen sind. Zum Nachweis des Migrations- und Austauschpotenzials prähistorischer Kulturen unternahm Thor Heyerdal zuerst im Jahr 1947 auf dem historischen Schiffsnachbau der „Kon-Tiki“ seine atemberaubende dreimonatige Überfahrt von Peru nach Ostpolynesien.

Weltweite Aufmerksamkeit erregte Heyerdahl mit den beiden Expeditionen, die er auf den nach zeitgenössischem Stil nachgebauten Schiffen „Ra“ und „Ra II“ 1969 und 1970 durchführte, um von Marokko aus den Atlantik zu überqueren. Eine dritte größere Expedition führte Heyerdahl im Jahr 1977 durch. Dies vom Irak aus über den Tigris, durch den Persischen Golf nach Oman und Pakistan, sowie dann über den Indischen Ozean nach Dschibuti.

Im nebenan liegenden Norske Sjøfartmuseum konnten wir, neben verschiedenen norwegischen Bootskonstruktionen, einen Panoramafilm über die norwegische Küste sehen. Beginnen tut die Reise mit dem Film auf unserer lieben Inselgruppe Røst, der äussersten Inseln der Lofoten.

Am Morgen des 17. Mai, dem norwegischen Nationalfeiertag, begaben wir uns in die Nähe des königlichen Schlosses, wo wir einen imposanten Umzug sahen, der vor der königlichen Familie vorbeizog. Angeführt wurde der Umzug von dem Polizei-Musikkorps. Es folgten die Musik mit der königlichen Garde, sowie eine Trachtengruppe. Nachher ein Schülerumzug, begleitet von verschiedenen Musikkorps. Ein stundenlanges Umzug, der nicht aufhören wollte. Zwischendurch wurde im Chor Hip-Hip-Hurra gerufen. Auf dem Schlossbalkon winkte oder grüsste die norwegische Königsfamilie. Zu sehen waren König Harald, Prinzessin Sonja, Prinz Haakon, Prinzessin Mette Marit und von Zeit zu Zeit auch die 3 Jahr alte Prinzessin Ingrid Alexandra.

Der Umzug war in verschiedener Hinsicht sehr farbenprächtig. Dominierend waren die vielen norwegischen Fahnen, dazu kamen samische Fahnen, die jeweiligen Schul-Fahnen und die UNO Fahne. Dann die vielfältigen zum grossen Teil getragenen Bunaden (norwegische Trachten). Dazu kamen noch die verschiedenen Hautfarben. Oslo hat 2007 offiziell auf eine Einwohnerzahl von ca. 540'000 etwa 22 % noch nicht eingebürgerte Einwanderer. Diese arbeiten meistens im Gastgewerbe oder in den öffentlichen Verkehrsbetrieben.

Am Nachmittag spazierten wir der Karl Johns Gate (Hauptstrasse von Oslo) entlang, und hielten am Vorplatz der Universität an, auf dessen Areal Volkstänze für alle ausgeführt wurden, dies unter

Anleitung und mit Begleitung eines Orchesters.

Am Morgen des 18. Mai besuchten wir noch die Nationalgalerie. Erstaunlich viele bekannte Gemälde kann man da sehen. Beeindruckend sind besonders einige Gemälde von Edvard Munch. So „der Schrei“ so wie „Madonna“, welche nach dem Diebstahl und der darauf folgenden Restauration mit einem Sicherheitsglas abgedeckt waren.

Anfangs Nachmittag verliessen wir Oslo Richtung Kiel mit der Color Line, um am anderen Tag Schleswig mit der Bahn zu erreichen.

Am Sonntag-Nachmittag 20. Mai, dem Tag vor dem Einwassern der Morgensternen, war im und um das Landesmuseum Gottorf in Schleswig Landmarkt, sowie gleichzeitig internationaler Museumstag. Bei dieser Gelegenheit hat mich das hochseetüchtige Ruderboot der Germanen das 1863 im Nydam-Moor geborgen wurde besonders interessiert. Es ist ca. 23 m lang und ca. 3.50 m breit und hatte eine Besatzung von ca. 45 Mann. Jahrring-Untersuchungen lassen auf ein Baudatum um 320 n. Chr. schliessen. Somit wurde dieses Boot einige Jahrhunderte vor den berühmten Wikingerschiffen gebaut. Wobei die Wikingerschiffe dank ihren Segeln viel grössere Strecken auf offener See zurücklegen konnten.

Start in Schleswig

Nach dem Einwassern der Morgensternen am 21. Mai, hiess es das Schiff für die Segeltour vorzubereiten. Die Arbeiten kamen nicht sehr zügig voran, da das Schiff von Harald Graf von Saurma nach seiner schweren Grundberührung im Jahr 2006 noch eine Baustelle war, und die Arbeiter deswegen immer wieder in Anspruch genommen wurden. Aber eben, ausser den unangenehmen Lieferterminverschiebungen waren wir im Allgemeinen mit den Arbeiten von Comfort-Yachts zufrieden.

Am 26. Mai konnten wir endlich die Fahrt durch die Schlei nach Kappeln in Angriff nehmen. Dies bei Regenwetter und Gegenstrom. In Kappeln hiess es noch günstig Getränke einzukaufen.

Zwei Tag später ging die Fahrt unter Motor, bei nebligem Wetter und kaum Wind, weiter von Kappeln nach Spodsbjerg auf Langeland in Dänemark, wo wir wegen ungünstigen Windverhältnissen und Regen einen Ruhetag einschalteten.

Endlich am 30. Mai war ein wunderbarer Segeltag, an dem wir für das erste Mal die Brücke des Store Belt unter Segel passieren konnten. Bei Windstärken von 4 – 5 Bf. konnten wir die Distanz von 59 NM bis Ballen auf der Insel Samsø in 8 Stunden bewältigen, wovon 55,4 NM unter Segel bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 7,91 Knoten.

Von Ballen nach Grenå hatten wir wohl schönes Wetter aber nicht genügend Wind um unter Segel voran zu kommen. Gefreut hat uns jedoch, wieder eine ganze Kolonie Robben auf den Sandbänken neben dem Vejro Sund zu sehen und zu fotografieren, eine Kolonie, welche wir die vorhergehenden Male vermisst hatten.

Von Grenå nach Hals hatten wir zum grossen Teil angenehme Windverhältnisse, auch wenn wir aufkreuzen mussten. Erstaunt waren wir, als ein deutsches U-Boot auf uns zukam, um sehr nahe bei uns vorbeizufahren und uns mit einem Lichtsignal begrüßte. Überrascht war ich vom weit herum hörbaren Motorenlärm dieses Schiffes.

Der Regen und eine Erkältung von Marguerite hielten uns einen Tag in Hals zurück. Während dieses Tags sahen wir ein dänisches Dreimaster Schulschiff am Quai anlegen. Spektakulär war das Herumklettern der Matrosen auf den Rahen dieses Schiffes.

Um rechtzeitig für unsere erste Crew in Bergen zu sein, verzichteten wir auf den zuerst vorgesehenen Umweg über die schwedische Küste nördlich von Göteborg, und beschlossen Norwegen über Skagen, der Nordspitze von Dänemark, zu erreichen.

Während der folgenden Tage hatten wir wohl schönes Wetter aber kaum Wind um unter Segel vernünftig vorwärts zu kommen. In Skagen machten wir noch einen zweitägigen Halt, bevor wir die Überquerung nach Norwegen in Angriff nahmen. Am 5. Juni waren wir überrascht, als die Läden mitten im Nachmittag ihre Tore schlossen.

Im Nachhinein erfuhren wir, dass es der Tag der dänischen Verfassung, respektiv der dänische Nationalfeiertag ist. Von Festlichkeiten sahen wir überhaupt nichts. Kein Vergleich mit dem norwegischen Nationalfeiertag wie wir ihn in Lødingen und Oslo erlebt haben, oder sogar wie man ihn in der Schweiz feiert.

Von der norwegischen Südküste hatte Marguerite noch nicht viel gesehen, was uns bewog von Skagen aus über Risør – Arendal – Lillesand nach Mandal zu gelangen. Weiterhin hatten wir auf dieser Strecke und sogar um das Kap Lindesnes (Südspitze von Norwegen) bis Kirkehamn (Insel Hidra) schönes und warmes Wetter mit schwachen Winden, wo wir nur etwa 19 NM unter Segel vorwärts kamen. Die Wassertemperatur lud wohl nicht zum Baden ein, aber die Lufttemperatur stieg bis auf 28°C. Die Hafengebühren welche wir in den erwähnten norwegischen Ortschaften entrichten mussten waren sehr unterschiedlich. Verglichen mit anderen norwegischen Häfen waren sie teilweise sehr hoch. So bezahlten wir in Mandal NOK 250.- (etwa CHF 54.-). Die Infrastruktur dieses Hafens war einigermassen befriedigend.

Für die Strecke von Kirkehamn nach Egersund hatte der Wetterdienst 3 -5 Bf. NW angesagt. Das heisst wir mussten für die kurze Strecke die vor uns lag mit einem Wind rechnen, der genau auf die Nase kam. Erlebt haben wir aber meistens, wie es der deutsche Wetterdienst nachträglich mitgeteilt hat, Böen von mindestens 7 Bf. Dazu waren die Wellen unangenehm, so wie es in diesem Seegebiet vorkommen kann. Aus den auf dem direkten Weg gemessenen 23 NM wurden es deren 51 NM, die wir mühsam unter Segel aufgekreuzt sind.

Den 13. und 14. Juni verbrachten wir in Egersund. Angesagt war weiterhin ein Wind aus NW mit noch etwas stärkeren Böen.

Um nach Tananger zu gelangen, unserem nächsten Ziel, hätten wir nochmals dieselben Bedingungen wie am Vortag gehabt, dies aber auf einer Strecke von etwa 42 NM. Wir erholten uns somit etwas in Egersund, einer Ortschaft, die einen sehr hübschen Stadtkern vorzuweisen hat. Als wir dann nach Tananger starteten, hatten wir nur noch schwache Winde, die mehr oder weniger auf die Nase kamen.

Dazu hatten wir noch teilweise der Küsten entlang einen Gegenstrom von 2 Knoten, so dass wir die Strecke mit dem Motor bewältigten.

Auf der Strecke Tananger – Haugesund gab es ein wenig Wind, so dass wir 9,4 NM vor und im Karmsundet segeln konnten. Kurz bevor wir Haugesund erreichten, liessen wir es uns nicht nehmen, noch einige Bilder der im Jahr 1320 fertig erstellten und dem heiligen Olav gewidmeten Avaldsnes Kirke auf Karmøy zu machen. Für die Seefahrer im Karmsundet war diese Kirche während 750 Jahren eine Landmarke. Während des zweiten Weltkriegs wollte die deutsche Wehrmacht den Kirchturm abreißen, in der Meinung, er sei eine Landmarke für die englischen Bomberpiloten. Um die Zerstörung doch zu verhindern, wurde als Tarnung ein Holzgerüst um das Gebäude erstellt.

Haugesund ist auch eine Stadt, die zu einem Teil von der Erdölindustrie lebt. Dort interessierte mich besonders die Statue von Marilyn Monroe. Ihr Vater kam eben aus Haugesund. Als gelernter Bäcker wanderte er nach Amerika aus, um dort eine Existenz aufzubauen.

Von Haugesund nach Hjellevstad führte unsere abwechslungsreiche Fahrt von 55 NM bei Sonnenschein und schwachen Winden durch verschiedene Sunde. In Hjellevstad befindet sich eine idyllisch gelegene Marina in der Nähe von Bergen. Für Marguerite und mich war es der letzte Abschnitt, den wir während unserer diesjährigen Tour nur zu zweit bewältigt haben. Vor der Ankunft der Crew mussten wir jetzt Diesel und Wasser tanken, das Schiff reinigen, kleinere Reparaturen ausführen, Material einkaufen sowie einen neuen Radio besorgen und einbauen.

Die erste Crew

Patrick Schneider, Beat & Ursula Bärtschi mit Tim, einem aufgeweckten Knaben, der während unserer Tour seinen ersten Geburtstag feiern durfte, trafen wie vorgesehen etwas nach Mitternacht am 23. Juni im Flughafen von Bergen ein.

Nach der ersten Nacht an Bord und den Sicherheitsanweisungen ging es an das gemeinsame Einkaufen des Proviants.

Am folgenden Tag verliessen wir Hjellevstad. Nach 17,4 NM unter Motor hiess es mühsam 35,5 NM einen Sund unter Segel aufzukreuzen, um nach Kirkevaagen auf der Insel Fedje zu gelangen. Darauf ging es teilweise unter Motor und teilweise unter Segel zuerst nach Dingja, dort bewunderten wir eine Gruppe von 5 Mädchen, die unermüdlich immer wieder in das 15°C warme Wasser sprangen. Mit etwas mehr Wind und schönem Wetter ging es bis Florø, und weiter mit schwachem Wind bis zur kleinen Insel Silda.

Von Silda aus hiess es auf offenem Meer den berühmten Statthavet zu umrunden, um nach Ålesund zu gelangen. Bei Windstärken von 4 - 5 Bf. und einer Distanz von 60,9 NM, waren es deren 54,5 NM die wir unter Segel machen konnten. Beim Vorbeisegeln vor der Vogelinsel Runde konnten wir die ersten Papageitaucher beobachten.

Während des Nachtessens in Ålesund gab es einen Knall auf dem Vorschiff. Beat stürmte gleich an Deck, und sah wie Rauch aus dem Ankerkasten quoll. Beim Öffnen des Deckels stellten wir einen Kabelbrand der 220 V Verkabelung fest, den wir gleich mit Wasser löschen konnten. In der Tat entstand ein Kurzschluss im Eingangsstecker, auf den die Sicherung des Hafens nicht reagiert hatte. Dieser jetzt ganz verkohlte Eingangsstecker war schon bevor wir Schleswig verliessen immer wieder unser Sorgenkind. Am folgenden Tag konnten wir einen Elektriker auftreiben, der uns einen besseren, wasserdichten Stecker einbaute.

Nachher konnte ich es nicht unterlassen den Aksla, den Hausberg von Ålesund, zu besteigen, um die Aussicht auf diese einzigartige im Jugendstil erbaute Stadt zu geniessen.

Für die Strecke Ålesund – Bud war wohl schönes Wetter angesagt, aber mit stärkerem Gegenwind. Da auf dieser Strecke Untiefen und etliche Inseln zu berücksichtigen sind, wählten wir eine etwas längere Strecke, auf der wir weniger dem Wind ausgesetzt waren.

Auf der Insel Gossa, die einige Seemeilen südlich von Bud liegt, interessierte mich besonders die Anlagen von Ormen Lange Nyhamna,

welche ich schon vor zwei Jahren in meinem Bericht erwähnt hatte. Nyhamna ist eines der grössten norwegischen Erdgasterminals, das 2007 in Betrieb genommen wird. Wie das etwas kleinere Unternehmen Snøhvit in der Nähe von Hammerfest, wo keine Bohrtürme weit aussen auf dem Meer erstellt wurden, befinden sich die 24 Bohrungen von Ormen Lange mit ihren Anschlüssen in einer Tiefe von 800 m bis 1'200 m direkt auf dem Meeresgrund. Von diesem Erdgasfeld aus, das sich etwa 120 km vor der Küste befindet, wird das Roherdgas nach Nyhamna gepumpt und dort raffiniert. Das raffinierte Erdgas wird nachher in einer 1'200 km langen auf dem Meeresgrund liegenden Leitung nach Easington in England befördert. Die berechneten Gasmengen welche so zur Verfügung stehen, sollten während 40 Jahren 20% des englischen Gaskonsums decken.

Von Bud aus ging es bei schönem und windarmem Wetter an Kristiansund vorbei die Trondheimleia hinauf, zuerst in den kleinen Hafen von Edøy, und nachher in die schön gelegene Marina von Kongensvoll. Für einen Abstecher nach Trondheim gab es kein Interesse. Somit folgten wir gleich der Route die der Küste entlang führt. Dort ging es fast ausschliesslich unter Segel bei Windstärken von 4 – 5 Bf. bis Revsnes im Stokksund, einem idyllisch gelegenen Kleinboothafen. Bis Rørvik waren es am folgenden Tag gute 67,7 NM, die wir zum grössten Teil unter Segel zurücklegen konnten. An einer verhältnismässig tiefen Stelle erschrak ich, als ich auf einmal kleine Schaumkrönchen, ähnlich wie bei kleinen Klippen, neben dem Schiff sah.

Es stellte sich aber gleich heraus, dass es eine grosse Ansammlung von Grindwalen war, die sich an dieser Stelle herumtummelten, und sich von uns nicht stören liessen.

Auf dem Weg nach Brønnøysund, Sandnessjøen, Inderen Kvarøy hatten wir wohl schönes und warmes Wetter, aber nur schwache Winde. Erwähnenswert ist noch der erste Geburtstag unseres jüngsten Crewmitgliedes Tim, den wir in Sandnessjøen feiern konnten. Zu diesem Ereignis wurde das Schiff beflaggt und ein Geburtstagskuchen improvisiert.

Nach der Überquerung des Polarkreises verliessen wir die Küstenroute, um Røst anzusteuern, 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. Ebenfalls Robben lassen sich manchmal blicken. Interessant ist auch die Geschichte des venezianischen adeligen Pietro Querini, der im Jahr 1432, nachdem er Schiffsbruch erlitten hatte, auf Røst gestrandet ist. Für seine Rückreise nach Italien hatte er auch Stockfische (luftgetrocknete Dorsche) in seinem Gepäck. Dies war der Anfang eines immer noch bestehenden regen Handels mit Stockfischen zwischen Norwegen und dem Mittelmeerraum. Denn Stockfisch gehört in jede Bacalao. Auf Røst ist das meiste auf die Fischerei ausgerichtet, und da nur eine tägliche Fährenverbindung mit dem Festland besteht, ist diese Inselgruppe nicht so vom Tourismus überschwemmt, was sie besonders sympathisch macht.

Von Røst aus machten wir noch einen Abstecher bei angenehmem Wetter nach Reine, einem Hafen, der mitten in einer imposanten Bergwelt liegt. Von dort aus starteten wir nach Bodø, wo wir am 13. Juli früh am Morgen bei strömendem Regen eintrafen. Am 15. Juli hiess es bei schönem Wetter von Patrick, Ursula, Beat und Tim, einer sympathischen Crew, Abschied zu nehmen.

Bodø ist eine Stadt, die auf keine sehr lange Vergangenheit zurückschauen kann. Von 1865 bis 1885 brachten grosse Heringschwärme Reichtum in die Stadt. Nachdem höhere Schulen gegründet wurden, stieg die Bevölkerungszahl weiterhin an. Am 27. Mai 1940 wurde Bodø von deutschen Bombern angegriffen. Nach 2 ½ Stunden waren mehr als 400 der 600 Häusern zerstört. So standen die ersten Nachkriegsjahre im Zeichen des Wiederaufbaues. 1951 konnte der Flughafen eingeweiht werden. 1952 wurde Bodø Bischofssitz, und im gleichen Jahr wurde die Pädagogische Hochschule gebaut. 1961 fuhr der erste Güterzug in den Bahnhof ein.

Eine wichtige Rolle spielt die Luftfahrt in Bodø. So wurde Bodø am 1. Mai 1960 in den internationalen Meldungen der Nachrichtagenturen erwähnt, als ein amerikanisches Aufklärungsflugzeug vom Typ U-2 auf dem Weg nach Bodø über dem Gebiet der Sowjetunion abgeschossen wurde. Hier stand eine kurze Zeit der Weltfrieden auf dem Spiel. Heute erstreckt sich die Gemeinde von Bodø auf 920 km² und zählt etwa 44'000 Einwohner.

Die zweite Crew

Am 20. Juli, einem Regnerischen Tag traf die Familie Flatscher in Bodø ein. Es sind meine Tochter Annelise mit ihrem Ehemann David, sowie deren Töchterchen Mélisande und Noémie. Am ersten Tag hiess es mit der Morgensternen Bekanntschaft zu machen, sich einzuleben und einzukaufen.

Am 22. Juli starteten wir in Richtung Røst, unserer bevorzugten Inselgruppe. Bei schwachen Winden, und einer gut geformten Dünung bewältigten wir die 59 NM unter Motor. Trotz vorbeugenden Medikamenten hat Noémie die Überfahrt sehr schlecht ertragen. Am anderen Tag liessen wir uns mit einem grösseren Motorboot die Inselwelt zeigen.

Um so viel wie möglich von Røst sehen zu können, liessen wir uns wieder unter kundiger Führung mit einem Fischerboot in dieser äusserst interessanten Inselwelt herumführen. Auffallend viele Seeadler konnten wir sehen. Als wir bei einem Felsen vorbeifuhren, an dem wir bei unserer ersten Tour eine Menge bewohnter Möwennester sahen, war zwei Wochen später an diesem Felsen kein Lebewesen mehr zu sehen. Der Führer erklärte uns, dass es die Seeadler waren die dort aufgeräumt hatten. Ebenfalls in Lødingen haben sich unsere Bekannten über den Schaden beklagt, welche neuerdings auch dort die Seeadler in der Tierwelt anrichten. Während dem die meisten den Leuchtturm besuchten, schloss ich mich einigen Personen an die Fischen gehen wollten. Während dem der Fischer 1 Lumb fing, konnte ich innert etwa einer halben Stunde 2 Dorsche, 1 Schellfisch, 1 Rotbarsch und 1 Lumb fischen.

Für unsere Mannschaft war dies viel zu viel, so dass wir nur die beiden Dorsche behielten und die andern Fische verschenkten.

Am Abend gab es für mich eine freudige Überraschung: Die „Divine“, den Motorsegler auf dem ich mit meinen Verwandten die Lofoten vom Meer aus kennen gelernt habe, im Hafen von Røst zu sehen. Seit dem ich mit der „Divine“ Touren gemacht habe, hat sie schon zwei Mal den Besitzer gewechselt. Sie war sogar einmal auf Svalbard, und ist dieses Jahr von ihrem Heimathafen in Südnorwegen nach Nordnorwegen gefahren. Die „Divine“ ist das Schiff das ich schon am Anfang dieses Berichtes erwähnt habe.

Für die Fahrt von Røst nach Reine hatten wir gute Windverhältnisse und kamen gut unter Segel voran, auch wenn wir etwas Aufkreuzen mussten. Hingegen war Noémie wieder in einem ganz schlechten Zustand. Ich beschloss, am nächsten Tag mit dem Bus unser Auto in Lødingen zu holen. Für mich eine Tagesreise hin, und eine Tagesreise zurück, wobei ich mir bei der Rückreise die Zeit nahm, das gut präsentierte Wikingermuseum von Borg zu besuchen. Während dieser zweier Tage besuchte die Familie Flatscher verschiedene Sehenswürdigkeiten rund um Reine. Am folgenden Tag unternahm die Familie Flatscher noch einen Ausflug nach Å. Marguerite und ich fuhren mit einem Motorschiff bis zuhinterst in den Reinefjord, von dort wanderten wir bis zu einem wunderbaren Sandstrand des Eismeeres.

Von nun an konnte immer ein Elternteil der Familie Flatscher in Begleitung von Noémie mit dem Auto unserer Schiffsroute folgen. Den ersten Halt machten wir im Nusfjord, um dort Dorschzungen zu essen, eine Spezialität der Lofoten. Im folgenden Hafen der Marina von Storvågan blieben wir gleich fünf Tage. In verschiedene Aquarien werden dort alle Fischarten sowie auch Robben, die um die Lofoten leben, gezeigt. Dieser Ort ist ebenfalls zentral gelegen, was erlaubte das daneben liegende Kabelvåg, sowie Svolvær, Henningsvær und das Wikingermuseum von Borg zu besuchen. Aber auch am idyllischen Sandstrand von Rørvik bei Henningsvær zu planschen.

Von Storvågan nach Lødingen, dieses Jahr unser nördlichster Punkt 68° 25 N / 16° 00 E, hatten wir wohl bis zur Passage zwischen der grossen und kleinen Molla leichten Gegenwind, aber nachher gute Segelbedingungen.

Am 5. August, meinem Geburtstag, haben wir wegen dem unstabilen Wetter das Schiff nicht beflaggt. Am Nachmittag konnte ich jedoch mit der Familie Flatscher einen kleinen Ausflug nach Nes machen, einem Gebiet, das 8 km vom Lødinger Dorfkern liegt, und wo unser Grossvater seine Kindheit verbrachte. Für mich war es das erste Mal, dass ich dieses Gelände betreten durfte. Die deutsche Wehrmacht hatte dort während des zweiten Weltkriegs mit Hilfe von russischen Gefangenen mehrere grosse Küstenbatterie-Stellungen erstellt. Die norwegische Armee hat nachher diese Stellungen übernommen und bis vor einigen Jahren unterhalten. Während der Zeit der militärischen Aktivitäten, galt dieses Gebiet als militärische Schutzzone. Das Gebiet wurde vor kurzem an ein privates Unternehmen verkauft, das dort ein Feriencenter aufbauen möchte.

Am folgenden Tag besuchten wir mit der Familie Flatscher, Elin Kanstad im Kanstadsfjord. Zum reichhaltigen norwegischen Imbiss mit einheimischen Beeren, Gebäck, Tee und Kaffee gesellten sich noch Gro, die Tochter von Elin, und Sarah ein Grosskind von Elin.

Am Abend besuchten Marguerite und ich noch eine schweizerische Mannschaft aus dem Genferseegebiet, welche an diesem Tag mit der Segeljacht von Thierry Courvoisier vom Typ Wauquiez 40 im Hafen von Lødingen angekommen ist. Sie gedenken ihr Schiff in Tromsø überwintern zu lassen, um eventuell auch nächstes Jahr bis Svalbard zu segeln.

Während dem die Familie Flatscher vom 7. – 8. August in Lødingen im Hotel übernachtete, führten Marguerite und ich die Morgenstjernen zurück nach Bodø, wo die Familie Flatscher uns am anderen Tag mit dem Bus erreichte. Am Tag vor ihrem Rückflug in die Schweiz besuchten wir noch das sehr gut präsentierte und kinderfreundliche norwegische Luftfahrtmuseum von Bodø.

Am 10. August hiess es dann von der Familie Flatscher Abschied zu nehmen.

Dies nach drei Wochen, während derer wir auf engerem Raum zusammenlebten. Bestimmt war es für die ganze Mannschaft bereichernd einander in diesem Umfeld besser kennen zu lernen.

Bis zur Ankunft von Bettina hatten wir die Gelegenheit mit Carlo & Christine Colombi aus Murten näheren Kontakt aufzunehmen. Colombi's leben fast das ganze Jahr auf ihrer luxuriösen und komfortablen „Bonnie“, einer holländischen Motorjacht. Wobei Carlo immer noch etwas seiner Segelyacht, mit der er über den Atlantik gesegelt ist, nachtrauert.

Die dritte Crew

Am 12. August begrüsstet wir Bettina an Bord der Morgenstjernen. Wie bei den anderen Mannschaften hiess es am ersten Tag, mit der Morgenstjernen Bekanntschaft zu machen.

Nachher konnten wir bei guten Segelbedingungen die Überfahrt von Bodø nach Reine in Angriff nehmen. Marguerite und ich besuchten somit in diesem Jahr das dritte Mal Reine.

Am folgenden Tag navigierten wir bei mässigem Wind, dies noch auf die Nase, mit Hilfe des Motors zuerst zum Nusfjord, wo wir Dorschzungen assen. Nachher ging es weiter nach Stamsund. Gute alte Erinnerungen veranlassten mich die Morgenstjernen in diesem Ort zu vertäuen. Von einer international bekannten Jugendherberge aus erkundete ich vor etwa 20 Jahren die Lofoten.

Während der folgenden Tage war es zwischendurch regnerisch bei schwachen Winden, dies bis Lødingen. Zuerst ging es bis Svolvær. Von dort aus besuchte Bettina den Trollfjord mit einem Motorboot. Für das letzte Teilstück nach Lødingen wählten wir eine Route die zwischen vielen kleinen Inseln durchführte, dies erlaubte uns, noch etwas von der Natur und deren Vogelwelt zu sehen.

Von den mindestens 84 NM welche wir in einer Woche mit Bettina geplant hatten, wurden es doch deren 134 NM.

Am 19.08.07 hiess es Bettina auf den Flugplatz zu begleiten. Der grössere Flughafen der Gegend, der etwa eine Autostunde von Lødingen entfernt liegt heisst Harstad-Narvik. Als wir dort ankamen, war in der Schalterhalle ausser der Dame im Auskunftsbüro niemand zu sehen. Beim Begutachten der Billette stellte sie fest, dass Bettina einen Flugschein hatte, der für einen Flug ab dem kleinen Flughafen von Narvik ausgestellt war. Da wir frühzeitig den Flughafen von Harstad-Narvik erreicht hatten, blieb uns gerade noch genügend Zeit um Bettina mit dem Auto nach Narvik zu bringen, wo sie als letzter Fluggast gerade noch rechtzeitig einchecken konnte.

Einwintern der Morgenstjernen und Rückreise in die Schweiz

Während der folgenden Tage hiess es die Morgenstjernen für das Winterlager vorzubereiten. Das Wetter spielte in dieser Hinsicht ziemlich gut mit. Am 25.08.07 verliessen wir die Morgenstjernen und Lødingen bei regnerischem Wetter, um mit dem Auto nach Kiruna (Schweden) zu fahren.

Die Umgebung der Stadt Kiruna mit seinen grossen Eisenerzbergwerken hinterliess uns einen eher düsteren Eindruck, insbesondere da regnerisches Wetter herrschte. Einige farbenprächtige Häuser lockerten das ganze etwas auf. Sehenswert ist auf jeden Fall die Architektur der roten Kirche in Form eines Zeltes der Sami (Lappen), mit den aussen angebrachten Goldfiguren.

Seit Anfangs des zwanzigsten Jahrhundert wird in Kiruna das Eisenerz aus dem Untergrund herausgeholt, so dass der Untergrund unter dem Stadtzentrum allmählich einem Emmentalerkäse gleicht, was unweigerlich grosse Risiken einer Erdbewegung mit sich bringt. Deshalb ist es vorgesehen, ab 2010, die ganze Stadt zu versetzen, was ungefähr 30 Jahre dauern soll.

Nach einem guten Frühstück im Hotel Scandic fuhren wir der E 10 entlang bis nach Gällivare, der anderen auf den Bergbau ausgerichtete Stadt.

Dort lebt eine grössere Gemeinschaft von Sami (Lappen). In Gällivare befindet sich eine noch grössere Eisenerzmine sowie eine Kupfererzmine. Auch diese Umgebung war für uns nicht besonders einladend.

Bevor wir uns in Arvidsjaur im Hotel Laponia einquartierten, machten wir noch einen kleinen Abstecher bis zu einem der grössten Wasserfälle Europas dem Storfossen. Am anderen Tag blieben uns noch etwa 300 km zurückzulegen, bis wir bei Fritz und Annemarie Wenger ankamen. Zur Information, für die sie nicht kennen, sie sind ein mit uns befreundetes Ehepaar aus unserer Region, welches ein Ferienhaus in der Nähe von Åsele besitzt.

Der herzliche Empfang von Annemarie und Fritz in ihrem Haus mit dem schwedischen Namen „Entspannung“ war für uns wohltuend. Dies nach unserer Segeltour entlang der eindrücklichen norwegischen Küste, den Erlebnissen mit unseren verschiedenen Mannschaften und dem Einwintern der Morgenstjernen in Lødingen. Der Aufenthalt in diesem von Wäldern umringten Weiler, mit dem vor dem Haus liegenden idyllischen See, war für uns sehr erholsam. Es ist eine Gegend, in der wir auch interessante Wanderungen unternehmen konnten.

Am 1. September erreichten wir Gävle, wo wir am folgenden Tag das gut präsentierte schwedische Eisenbahnmuseum besuchten, um nachher bis Uppsala zu fahren. Eine Stadt mit ausgeprägtem Studentenleben. In Uppsala besuchten wir gleich die Altstadt und den eindrücklichen, im Jahr 1435 eingeweihten Dom. Es ist die grösste Kathedrale Skandinaviens die bis zu ½ Millionen Besucher im Jahr verzeichnen kann. Am Abend wanderte ich noch bis zu den Wikinger-Königsgrabhügel in Gamla Uppsala.

Stockholm erreichten wir am 3. September. Dort haben wir 4 Nächte verbracht. Nach der Ruhe die wir bei Annemarie und Fritz in Nordschweden geniessen konnten, war für uns der Aufenthalt in einer Grosstadt wie Stockholm trotz den vielen Grünflächen ein kleiner Schock.

Um einen Überblick der Sehenswürdigkeiten von Stockholm zu erhalten, machten wir am ersten Tag zuerst eine Stadtbesichtigung mit dem Bus, und nachher eine Stadtrundfahrt mit dem Schiff. Für die Schifffahrt am Nachmittag hatten wir leider Gewitterregen.

Der Höhepunkt in Stockholm war für uns der Besuch des Vasa-Museums. Zu sehen ist dort ein Kriegsschiff das am 10. August 1628 auf seiner Jungfernfahrt nach einer Fahrt von nur 1300 m von einer Böe erfasst wurde und gleich sank. 1956 konnte das Schiffswrack in über dreissig Meter Tiefe vor Stockholm geortet werden. Nach mühsamer Vorarbeit brachte man das Wrack am 4. Mai 1961 ans Tageslicht. Es folgten die Konservierungs- und Restaurierungsarbeiten, sowie der Bau des Vasa-Museum. In diesem Bau konnte die gut erhaltene Holzkonstruktion des damals bestimmt prunkvollsten Kriegsschiffes des Schwedenkönigs Gustav II. Adolf am 15. Juni 1990 der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Den Auftrag für den Bau der Vasa gab Gustav II. Adolf König der Schweden (*19. Dezember 1594; † 16. November 1632). Er gilt als bedeutendste Herrschergestalt von Schweden, und baute dessen Großmachtstellung aus, die bis zum Anfang des 18. Jahrhunderts andauerte. Er führte erfolgreich Kriege gegen Dänemark, Russland und Polen. Unter seiner Führung dehnte sich der schwedische Herrschaftsbereich im Baltikum erheblich aus. 1630 griff er in den Dreißigjährigen Krieg (1618 – 1648) ein. Für dieses Unterfangen verfügte er mit seiner schwedischen Armee über eine der schlagkräftigsten Europas. Für den Transport seiner Armee und deren Unterstützung schuf er ebenfalls eine mächtige Kriegsflotte. Die 1628 gesunkene Vasa war als Prunkstück dieser Flotte vorgesehen.

Die Schuld an dieser Schiffskatastrophe konnte im Nachhinein niemandem eindeutig zugeschrieben werden. Die Ursache ist eigentlich in den mangelhaften theoretischen Kenntnissen der Schiffsbauer des 17. Jahrhunderts zu suchen, die weder das Erstellen von Bauzeichnungen beherrschten, noch wussten, wie mathematische Stabilitätsberechnungen auszuführen sind.

Abgesehen von der eindrücklichen Bauweise mit all seinen Verzierungen, veranschaulichen die Funde welche in dem Wrack der Vasa gemacht werden konnten, auch das karge und raue Seemannsleben dieser Zeiten. Der Besuch dieses Museum lohnt sich auf jeden Fall.

An einem anderen Tag besuchte ich das Freilichtmuseums Skansen. In verschiedenen zum grössten Teil historischen schwedischen Gebäuden, zeigen auch Handwerker ihr Arbeitsumfeld. Weiter sind in gross angelegten Parkanlagen die meisten wilden Tiere aus Schweden zu sehen. Da hat es Bären, Elche, Wölfe, Luchse, Rentiere, Vielfrasse, Eulen und andere mehr. Alles Tiere, die man in der Natur nur selten oder nie zu Gesicht bekommt.

Den nächsten Halt machten wir in der historischen Studentenstadt Lund. In dieser Stadt sind mehr als ein Drittel der Einwohner Studenten. Lund wurde mit der Einführung des Christentums um 1050 ein kirchliches Zentrum. Im Jahr 1060 als in Dänemark die Diözesen aufgeteilt wurden, erhielt es einen Bischofssitz. Mit dem Bau des Doms im romanischen Baustil wurde im Jahre 1104 begonnen. Der Anlass dazu war der persönliche Besuch des Dänenkönigs Erich „der Immergute“ beim Papst während einer Pilgerfahrt nach Jerusalem im Jahr 1103. Er erhielt damals das Zugeständnis, dass Dänemark nicht mehr dem Erzbistum Hamburg –Bremen unterstellt sein soll. Skandinavien, einschliesslich Island und Grönland erhielt ihren eigenen Erzbischof mit Sitz in Lund. Somit baute man dort eine Kirche, die Dimensionen hatte, welche man vorher in Skandinavien noch nie gesehen hatte. Der Dom zu Lund ist somit der älteste Dom Skandinaviens, was die Stellung Lunds weiter festigte. Im Dom selber ist eine weltberühmte astronomische Uhr zu sehen, deren ältere Teile aus der Zeit um 1380 stammen.

Der Erzbischof von Lund erhob bis zur Reformation Ansprüche auf die Suprematie über alle nordischen geistlichen Würdenträger. In diesen Zeiten war Lund die geistliche, und in gewissem Sinn auch die weltliche Hauptstadt des dänischen Reichs, dessen Münzen in Lund geprägt wurden und dessen Könige sich auf der St. Liboriushöhe huldigen liessen.

Der Zweite Nordische Krieg endete mit dem Frieden von Roskilde im Jahr 1658, und zwang Dänemark unter anderem seinen Besitz im heutigen Südschweden zu räumen. Lund wurde somit im gleichen Jahr zusammen mit ganz Schonen, Blekinge und Halland an Schweden abgetreten.

Nachdem wir mit der Morgensternen einmal unter der Øresund-Brücke und mehrmals unter der Storebælt-Brücke gesegelt sind, wollten wir auf unserer Heimreise diese Brücken doch einmal von oben gesehen haben.

Eine Strassenverbindung die es jetzt erlaubt Skandinavien ohne jegliche Fährenverbindung zu erreichen.

Bei sommerlich warmem Wetter konnten wir über diese imposanten Bauwerke fahren, um nach zwei Zwischenhalten in Deutschland wieder nach Biel zu gelangen.

Abschliessend möchte ich meiner Frau für die vielen angenehmen Stunden, die wir während unserer Reise gemeinsam verbringen konnten, bestens danken.

Bjørn Kjelsberg

