

4. Bericht: Kalvåg
62°46.0'N 4°52.7'E
Rossnesvågn
57°59.2'N 7°32.0'E
22. bis 30. August

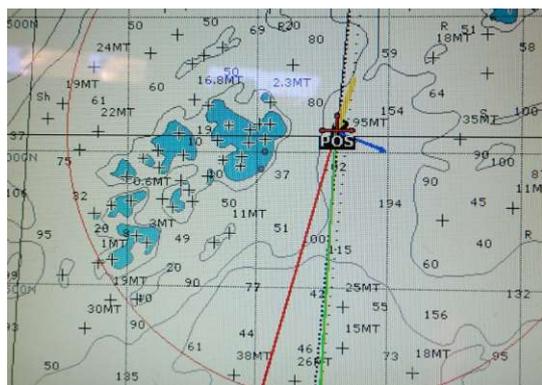
Routenübersicht



Montag, 22. August. Bei herrlichem Wetter legen wir in Kalvåg ab. Links und rechts des Hafens zeigt sich die Landschaft der bergigen Insel, landwirtschaftlich bebaute Flächen, wo es auf dem felsigen Untergrund immer möglich ist.



Wir müssen den Motor laufen lassen; nur eine sehr schwache Brise kräuselt das Wasser. Nach einer guten Viertelstunde Richtung Südwesten zeigt sich der Leuchtturm Kvannahovden. Er thront auf der Halbinsel auf Hovden, die ihm den Namen gibt ungefähr 40 Meter über dem Meeresspiegel. Er ist einer der höchstgelegenen Leuchttürme Norwegens. Der Leuchtturm selber ist an das hölzerne Leuchtturmwärterhaus angebaut. Und weiter brummt der Motor, immer aussen an den vielen Inseln dem Festland vorgelagert vorbei. Plötzlich flackert der Bildschirm, wird dunkel und lässt sich nicht mehr starten. Das Manual schlägt einen "unexpected hardware reset" vor und nach kurzer Zeit erwacht der Plotter wieder! Hörbares Aufschnauften am Ruder in all den Steinen. Zur Erholung dümpeln wir an Ort.



Das Manual schlägt einen "unexpected hardware reset" vor und nach kurzer Zeit erwacht der Plotter wieder! Hörbares Aufschnauften am Ruder in all den Steinen. Zur Erholung dümpeln wir an Ort.

Alex fischt. Kein Schwanz beisst an; er hat Amerikanische Köder an der Schnur; das mögen die Norwegischen Fische offenbar nicht! Trotzdem schleppt er die Angeln noch eine ganze Weile weiter unter Motor, leider auch ohne Erfolg. *Silmaril* gleitet ruhig durchs Wasser. Alex vertreibt sich die Zeit mit dem Ordnen der Seekarten. Ich habe ein Auge auf die Umgebung. Gegen Mittag erscheint der Ytterøyane Küstenleuchtturm auf unserer Backbordseite. Er steht auf der kleinen Insel Ytterøya-



ne an der südlichen Mündung des Frøysjøen Fjords. Er wurde 1881 erbaut, 1989 automatisiert und ist nur mit dem Boot erreichbar. Wohnhäuser für die beiden Familien des Wärters, seines Gehilfen und ein Bootshaus gehören zur grossen Anlage.

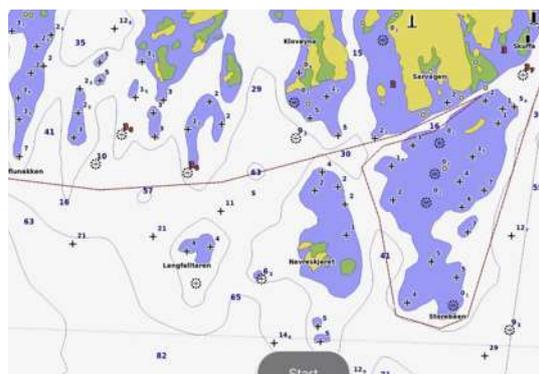
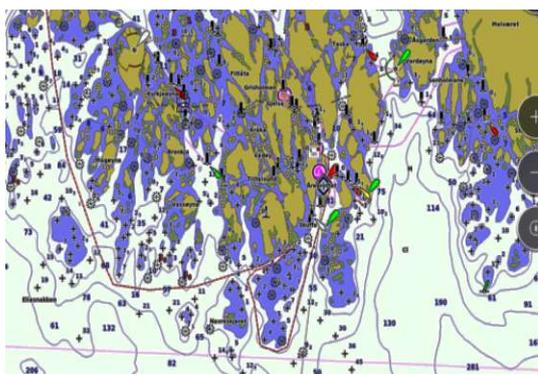


Gegen 15:00, der Motor brummt immer noch, kommen wir in die Nähe von Bulandet, wo wir über Nacht bleiben wollen.

Alex hat eine Route durch das Inselgewirr gelegt. Wir müssen um die ganze Inselgruppe herum fahren und von Süden her zum Hafen gelangen, da eine Brücke mit nur 15m Höhe uns die Anfahrt von Norden her versperrt. Bulandet besteht aus 365 Inseln, ist die westlichste Fischergemeinde und wird auch Venedig Norwegens genannt. Das Plakat rechtfertigt den etwas hochtrabenden Namen. Die Inselgruppe ist seit uralten Zeiten bewohnt, erstmals erwähnt im späteren 9. Jahrhundert in der Egil Skallagrimson Saga. Die Fischerei war immer die tragende Säule des Lebensunterhalts, die fünfziger Jahre die goldene Zeit des Hering Fangs. Der Hering ist heute verschwunden, aber andere Fischarten werden von der modernen Fischerflotte von Bulandet gefangen.



Obwohl viele Brücken die Inseln verbinden, sind doch etliche nur mit dem Boot erreichbar. Das Wasser ist überall flach, voller Steine und immer wieder Stellen auf der Karte ohne genaue Tiefenangaben. Trotzdem wählen wir eine Abkürzung. Sehr langsam fahre ich auf die engste Stelle zu, wo sich *Silmaril* zwischen den Steinen befindet. Das Wasser ist sehr klar und der Grund wäre bestens zu sehen, aber wir heften unsere Augen auf den Plotter und den iPad. Wo ist der "isolated rock", der mit einem kleinen Kreis auf dem Plotter zu erkennen ist? Rums!! Ein lauter Krach, ein Schock im ganzen Schiff und *Silmaril* ist aufgelaufen! $61^{\circ}16.66'N$, $4^{\circ}37.66'E$. Kurze Panik, was nun? Alex befiehlt laut und deutlich: rückwärts raus, ich gehorche ohne Widerrede, wir kommen frei, im tieferen Wasser und mit vier Augen auf den Grund gerichtet mache ich eine Tellerwende und fahre sehr vorsichtig durch den engen Kanal zurück

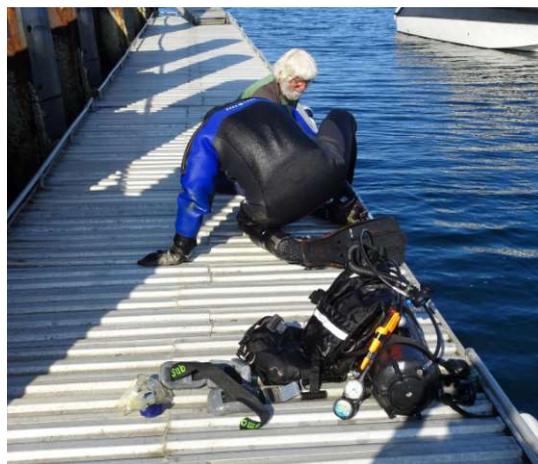


auf die Spur zum Hafen. Alex kontrolliert die Bilge, kein Wasser, keine Katastrophe. Unterdessen ist ein kleines Motorboot in unsere Nähe gekommen. Das Paar hat uns von ihrem Haus aus beobachtet, den Rums gehört und sind gleich ausgelaufen, um sich nach dem Schaden zu erkundigen. Sie fahren voraus, wir hinterher und legen am Gästesteg an. Die beiden schlagen vor, den Taucher zu holen, um den Schaden am Kiel zu dokumentieren. Sie rufen ihn für uns an, er kommt in zwanzig Minuten, obwohl es Sonntag ist.

Wir machen uns solche Vorwürfe! Wie blöd kann man/frau sein, entgegen jeder Vernunft und Vorsicht, ein solches Risiko einzugehen! Warum in aller Welt nehmen wir eine Abkürzung mit derart vielen Unsicherheiten? Wie kam es zu dieser groben Fehlentscheidung?

Zwanzig Minuten lang versuchen wir, uns gegenseitig zu bestärken, dass wir dumm, blöd, fahrlässig, unüberlegt, ohne Diskussion und Absprache gehandelt haben. Wie ist das zu erklären? Sind wir nicht mehr wirklich fähig, *Silmaril* zu führen? Den ersten Stein zu küssen nach 13 Jahren Segeln gibt uns schwer zu denken.

Der Taucher erscheint pünktlich, zwingt sich in seine Montur, Alex hilft, er springt, kommt hoch, befreit sich mit unserer Hilfe von seinem Bleigürtel und den Flaschen, steigt aus und zeigt uns das Video auf der Kamera.



Alles halb so schlimm, eine Delle im Bleikiel, am Rumpf keine Spur eines Schadens. Er lässt uns das Video kopieren und wir sehen am Bildschirm selber, dass wir uns keine Sorgen machen müssen. *Silmaril* ist noch intakt. Riesenerleichterung! Jetzt

können wir uns entspannt unterhalten. Er besitzt eine Fischfarm und taucht nebenbei zum Vergnügen. Wir händigen ihm 1000 NOK aus, etwa 100 sfr., er hatte 700 verlangt und bringt uns 300 zurück!! Nein, wir schätzen seinen Einsatz und gönnen ihm den Sonntagspreis. Unterdessen ist es 17:00 geworden. Wir brauchen dringend eine Ablenkung und



machen uns auf den Weg, die Umgebung zu erkunde. Wir wandern einfach los, über Strassen und Brücken, beobachten die Wasserwege, die eigenartigen Felsen am Strassenrand, eine Art Nagelfluh, wie uns scheint, in vielen Farbtönen, grau-weiss, beige-braun, feinkörnig und grob. Auf einer Tafel lesen wir, dass die Insel aus einem Gemisch besteht von Grönland Lava und Geröll eines riesigen Gebirges, alles ver-



mischt und zusammengepresst.

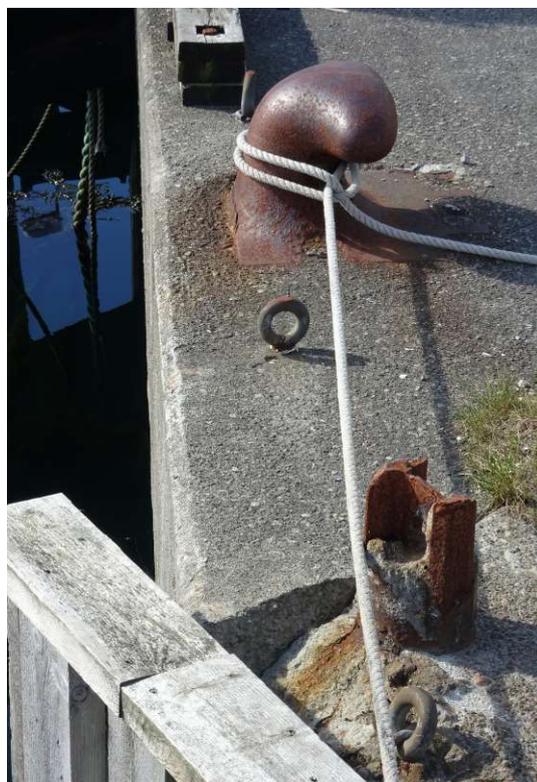
Viele Vogelbeeren und lustiger Gartenschmuck bringen leuchtende Farben in die steinige Wasserwelt.

Auf den engen Strassen zirkulieren ein paar Autos, Eltern mit Kinderwagen sind unterwegs, auf den Balkonen geniessen die Bewohner den stillen Abend. Die Gemächlichkeit im Ort bringt auch uns nach der ausgestandenen Aufregung wieder Ruhe und Entspannung zurück. Wir erinnern uns an den Spruch unter Seglern im Norden: "jeder erwischt mal einen Stein" und versuchen, uns damit zu trösten.

Zurück auf dem Boot will Alex die Kielbolzen untersuchen und im Notfall anziehen. Er denkt, dass er in der Nähe eine Stange oder sonst ein Werkzeug dafür finden kann. Wir sind an vielen offenen Garagen und Werkstätten vorbeigekommen. Er bringt tatsächlich ein Rohr, das er in einem offenen Schuppen gefunden hat. Alle Bolzen lassen sich nicht einen Millimeter bewegen! Wir sind nun ganz beruhigt, genehmigen einen speziellen Ankertrunk, essen gemütlich und legen uns aufs Ohr.

Montag, 23. August. Sonniges Wetter erfreut uns beim Erwachen. Wir duschen im Marina Gebäude, kaufen ausgiebig ein, fahren zum Dieselsteg vor dem Laden und tanken. Unsere Karte funktioniert nicht, der Mann im Laden leiht uns seine und Alex kann an der Kasse den Betrag bezahlen. Die Inselleute sind so unglaublich unkompliziert und immer bereit zu helfen. Gerne wären wir hier noch geblieben, aber Starkwind ist angesagt für Mittwoch, bis zu 39kt werden erwartet und wir müssen langsam aus Norwegen hinaus; unsere offizielle Bewilligung für zwei Jahre zollfreien Aufenthalt ist schon anfangs August abgelaufen.

Bevor wir ablegen, mache ich noch Bilder, Zeugen aus alten und neuen Zeiten.



Dann sind wir unterwegs. Es ist fast Mittag. Riesige Haufen von Netzen liegen am

Pier vor den Containern und den Schuppen der Fischereigesellschaft. Die Flotte haben wir nicht gesehen. Sie muss irgendwo im Inselgewirr vertäut oder auf See sein.

Windstille, der Mocken brummt vor sich hin. Unsere Route führt uns nach Süden



an der winzigen Inselgruppe Kråkesteinen vorbei, zwischen Sula und Indrevær durch den Straumsfjord Richtung Fedje. Grosse Cargos und Fischerboote kreuzen zwischen den Inseln und dem Festland weiter draussen. Am frühen Nachmittag setzen wir die Segel; der Motor läuft immer wieder mit. Alex fischt, nichts!

Nach Stunden erreichen wir die Ostküste von Fedje, laufen am Hafen vorbei auf den Leuchtturm zu, der hoch auf dem Felsen vor der Einfahrt zur Ankerbucht steht.

Kurz nach 17:00 bergen wir die Segel und drehen in die Bucht hinein. Sie ist eng, flach und steinig. Der Anker will und will nicht halten. Der Schock von gestern liegt uns noch in den Knochen, ängstlicher als gewöhnlich machen wir Kehrt und motoren zurück zum Hafen. Eine Riesenfähre taucht in der Einfahrt auf, ein rascher Blick auf den Plotter für die Tiefe nach steuerbord, Platz genug, ein enger Haken, mehr Gas, sie rauscht vorbei und wir tuckern gemächlich bis an den Steg vor dem Restaurant. Wir machen fest, Alex steigt gleich die Treppe vom Steg auf die Terrasse hinauf und bringt die gute Nachricht, dass die Beiz zwar zu ist, der Wirt aber noch zwei Menüs hat, die er uns gerne serviert. Welch eine nette Geste! Wir essen Fleischkugeln mit viel Bratensauce, Kartoffelstock und Grünerbsenmus, ein traditionelles Essen aus der einfachen Norwegischen Küche. Ich bekomme sogar ein Glas Weisswein und Alex nach einer Weile ein dunkles Bier. Der Tag war nicht sehr anstrengend. Wir haben noch genug Energie für einen Bummel um die grosse Bucht herum. Bevor wir starten begutachten wir das Zielufer



gegenüber; die Autofähre erscheint schon wieder in der Einfahrt. Die Insel ist nicht mit dem Festland verbunden; die Fähre kommt zwanzigmal am Tag! Eine winzi-

ge gelbe Fähre ist unterwegs an unser Ufer. Niemand ist an Bord. Wie die wohl funktioniert? Wir machen uns auf den Weg. Erst informieren wir uns über das gelbe Ding 30m von *Silmaril* entfernt und lesen, dass ein Bewohner sie selber gebastelt hat und sie per Telefon betreibt: ein SMS mit Text «2002 Skipper» aktiviert den Motor und auf Knopfdruck am Anleger oder auf der Fähre lässt sie an einer Kette zu ihrer anderen Garage zuckeln. Um 20:00 machen wir uns auf den Weg; die 2-3km Wanderung ist gut zu bewältigen und die gelbe Fähre wird uns zurück bringen, das Telefon ist dabei. Hinter uns liegt *Silmaril* neben einem anderen Segler; er tauchte nicht auf beim Anlegen, war wohl am Essen. Die halbe Bucht haben wir geschafft.



Der westliche Teil des Dorfs liegt vor uns. Alte und neue Gebäude stehen überall am Wasser, auf jeder ebenen Fläche dicht gedrängte Häuser



Wir erreichen die Kirche. Sie wurde 1941erbaut, als die alte von 1888 zu klein für die Gemeinde wurde. Wahrscheinlich stand hier schon eine Kirche im 17. Jahrhundert. Man weiss es nicht genau. Um 1700 war Fedje ein wichtiger Handelsplatz. Spuren von Menschen auf der Insel reichen 4000 Jahre zurück.

Nach einer guten Stunde gemächlichen Wanderns kommen wir unten bei der gelben Fähre an und versuchen, ein SMS zu senden und den Motor zu aktivieren. Leider funktioniert das mit unserem Schweizer Telefon nicht. Heisst es tatsächlich, die 2-3km zurück zu laufen? Alex guckt in alle Fenster des Ladens; er ist erst kurze Zeit geschlossen. In der Fischfabrik zeigt sich auch kein Mensch. Ich werde schon ungeduldig und möchte losmarschieren. Aber er gibt noch nicht auf, wandert herum und schaut immer wieder in alle möglichen Fenster. Da taucht ein Auto auf. Der Fahrer holt seine Frau ab und sendet ohne Umstände mit seinem Telefon das verlangte SMS und siehe da, der Motor brummt. Wir bedanken uns herzlich, aber doch keine Ursache, wir steigen ein, drücken den Knopf, winken und landen nach zwei Minuten an unserem Ufer! Die beiden winken und warten, bis wir sicher ausgestiegen sind. Insu-

laner Hilfsbereitschaft vom Feinsten.

Um 21:00 legt die Autofähre zum letzten Mal an. Sie wird mit einem sehr lauten Hochdruckgerät stundenlang gereinigt. Der störende Lärm hört erst um 04:00 auf, keine gute Voraussetzung für ruhigen tiefen Schlaf.

Dienstag, 24. August. Beim Erwachen regt sich kaum ein Windhauch. Aber morgen wird Fedje viel Starkwind abbekommen. Wir verlassen die Insel und wollen in der Nähe von Bergen einen geschützten Ort anlaufen. Um 09:00 legen wir unter recht freundlichem Wolkenhimmel ab, fahren den kurvigen Weg um die Stangen im Hafen hinaus aufs offene Wasser und drehen ab der Küste der Insel entlang nach Süd-südosten. Ein Blick in die zweite grosse Bucht der Insel zeigt die Industrie- und Fischereianlagen. Am Ufer stehen Häuser



und Schuppen, traditionelle Bauten und ganz moderne.



Spannende Felsformationen schmücken das Ufer. An der Südspitze der Insel steht



eine riesige Industrieanlage. Wir sind uns nicht im Klaren, was hier produziert wird. Der Riesentanker *Frankopan* liegt davor vertäut; er ist 249.9m lang, 44m breit, hat 8.9m Tiefgang und eine Ladekapazität von 114305t DWT. In Kroatien registriert verkehrt er auf der ganzen Welt. Den Reeder kann ich nicht ausmachen. Das Bild ist leider etwas unscharf, die Distanz zu gross. Der Wind bleibt lange bei 8kt bis 10kt stabil. Wir setzen den VW, er steht zwar, aber



nicht wirklich gut. Nach kurzer Zeit nehmen wir ihn runter. Die Blitzübung ist erfolgreich, zufriedenstellend und gibt uns das nötige Selbstvertrauen, unser neues Segel immer wieder auszuprobieren.

Bei Flaute tuckern wir zwischen den Inseln. Es hat hier regen Verkehr. Viele Schiffe aller Grössen sind unterwegs. Die Nähe von Bergen macht sich bemerkbar. Da rauscht ein Schneller einer Transportfirma vorbei, das Forschungsschiff *Kristi-*



ne Bonnevie kreuzt uns. Sie hat eine interessante Geschichte, 1992 in Flekkefjord als Hecktrawler gebaut, als *Dr:*

Fridtjof Nansen für die FAO in Entwicklungsländer in Afrika und Asien eingesetzt, dann 2016 zum Forschungsschiff für polare Gewässer umgebaut und umgetauft auf ihren jetzigen Namen nach der Meeresbiologin und ersten Professorin Norwegens.

Bei Flaute lässt sich gut die Zeit mit Nachforschen vertreiben!

Gegen 14:00 gelangen wir in bekannte Gefilde um Bergen. In dieser Gegend werden an manchen Orten Ölplattformen saniert oder neu gebaut. Die Ungetüme ragen zahlreich in den Himmel. Wir denken an die Leute, die ihren Unterhalt mit Arbeit auf ihnen weit draussen verdienen, an die Stürme, die engen lauten Verhältnisse und die oft gefährlichen Transporte hin und zurück, schlicht unvorstellbar.

Kurz vor der Einfahrt zum Hafen von Bergen wollen wir nach Osten abdrehen und an der Südspitze der Insel Aksøy in der Marina Strusshamn über Nacht bleiben. Im Stadthafen von Bergen liegt man oft im Päckli, Schwell schaukelt die Schiffe fast immer, der Lärm der Stadt ist allgegenwärtig und der Service nicht überwältigend. Hinter uns nähert sich ein Frachter, dem wir nicht vor die Nase fahren wollen. Wir halten uns dicht am westlichen Ufer, nehmen Gas weg und lassen ihn vorbei. Und welche Überraschung: es ist die Dänische *Amalie*, der wir schon vor Ålesund Platz gemacht haben. Sie erkennt uns tatsächlich und hupt! Wir sind geführt.



Das Wetter ist schlecht geworden, kalt und grau.

Die Einfahrt in die Marina von Strusshamn liegt im Byfjord in einem tiefen Einschnitt der Insel Aksøy. Es dauert noch eine Weile, bis wir an den verschiedenen Schären und Steinen vorbei um eine 90° Kurve in den engen Hafen gelangen. Er hat zwei Zugänge, der eine führt gerade hinein, ist aber laut unserem Buch



überspannt durch eine niedrige Stromleitung. Wir müssen einen weiteren Haken schlagen und zwischen einem grossen Katamaran und dem Pier einlaufen. Es gibt wenig Raum, aber es klappt, am Gästesteg machen wir vor einem Motorboot fest. Ein junger Mann spricht uns an. Er arbeitet an der Renovierung des Servicegebäudes. Er ist Regattasegler und bewundert unsere *Silmaril*. Er zeigt Alex auf der Karte viele gute Ankerplätze und kleine Häfen südlich von Bergen. Solche Auskunft erleichtert oft die Wahl eines geeigneten Tagesziels. Im nächsten Jahr soll die Marina Gästen alles bieten können, was das Seglerherz begehrt. Zur Zeit ist alles geschlossen; das stört uns kaum, wir haben alles, was wir brauchen und sind froh, in diesem sturmgeschützten Loch abzuwettern. Vor dem



Nachtessen wandern wir um den Hafen herum und machen uns ein wenig vertraut mit der näheren Umgebung. Hinter dem Katamaran liegt die kleine Insel, die die beiden Häfen trennt. Auf ihm befindet sich das Clubhaus und der Grillplatz mit weiter Aussicht. Am rechten Ufer der

Bucht stehen uralte Häuser mit liebevoll angelegten kleinen Gärten. Ein Plakat erklärt die Geschichte einzelner Gebäude rund um die Marina und beschreibt die uralte Strasse nach Krokåsvågen (auf den modernen Karten Kråkåsvågen geschrieben) 2.9km entfernt. Die wollen wir morgen unter die Füsse nehmen und erfahren

welche Strapazen die Kirchgänger in alten Zeiten auf sich nahmen, um hier in Strusshamn den Gottesdienst zu besuchen.

Mittwoch, 25. August. Den Morgen verbringen wir mit Schreiben und sonst allerlei kleinen Arbeiten. Am Nachmittag machen wir uns auf die Socken, die älteste Strasse auf Askøy abzulaufen, Kulturdenkmal der Insel. Gleich hinter dem zukünftigen Servicecenter an unserem Steg beginnt sie. Heute ist sie natürlich geteert und erlaubt auch Autos, darauf zu zirkulieren. Aber wie damals ist sie immer noch schwer in-

stand zu halten. Steil steigt sie hinauf am Kulturzentrum und Museum im Gebäude der alten Mühle vorbei, zwischen den verschiedenen Abteilungen des Friedhofs immer höher hinauf, ganz oben dann am kleinen fast eingewachsenen Teich Vestrevatnet vorbei hinunter ins Krokås Tal. Am Strassenrand steht das alte Milchhaus, 1916 erbaut, bis 1932 in Gebrauch und 2000 restauriert. Einige alte Höfen sind noch in Betrieb. Ihre Gebäude werden noch benutzt oder sicher instand gehalten, wie dieses hoch über der Strasse und nur zu Fuss erreichbar.



Das neue Wohnhaus hat schon ganz andere Dimensionen! Offensichtlich lohnt sich die Landwirtschaft.



"Perückensteine" an der Strassenböschung, wie wir sie vor Jahren mit Begeisterung in Labrador photographiert ha-

ben schauen uns an. Und überall gucken die Überreste der uralten Befestigungsmauer aus dem Grünzeug hervor. Etwa auf halbem Weg erreichen wir den See Krokåsvatnet, eingebettet zwischen Wiesen und Feldern auf der linken Seite der Strasse. Er fließt zwischen seinen stein-



befestigten Ufern in die Bucht Krokåsvågen am Ende der Strasse. Hie und da be-



äugt uns ein neugieriges Schaf. Nebelkrähen spazieren auf den Feldern. Ein einsames Grab liegt mitten in einer Wiese. Am Ende der Strasse erreichen wir die Häuser an der Bucht, wo die Kirchgänger der

umliegenden Ufer mit ihren kleinen Booten landeten und den Weg zur Kirche in Strusshamn antraten. Wir schauen hinaus aufs Wasser und stellen uns vor, wie es hier in alten Zeiten bei Sturm die Wellen an die wackeligen Stegen gepeitscht hat. Mit diesen Bildern im Kopf kehren wir um



und wandern zurück zur Marina. Unterwegs steht ein Roller auf einem geebneten Kiesplätzchen zwischen Felsen und Gebüsch. Das Haus des Besitzers liegt hoch oben an einem schmalen verschlungenen Fussweg!

Zum Abschluss der eindrucklichen Wanderung koche ich Spaghetti Carbonara, Dazu genehmigen wir ein Glas Rotwein

und bereiten uns auf die Weiterfahrt morgen vor: Wetter, Route, Ziel besprechen. Recht spät sind Rita und Jan angekommen. Sie berichten von 40kt bis 60kt Wind und hohen brechenden Wellen! Sie laden uns ein, sie auf der Insel Seli zu besuchen.

Donnerstag, 26. August. Der Starkwind hat sich gelegt, wolkenloser Himmel begrüsst uns beim Erwachen. Vor 09:00 legen wir ab und steuern an den kurzen Dieselsteg. Unsere Route führt uns genau nach Süden zwischen dem Festland und einer Unzahl grosser und kleiner Inseln. Erst tuckern wir bei sehr wenig Wind auf der Fahrstrasse der grossen Schiffe Richtung Stavanger und weiden uns an der zusam-



mengewürfelten Architektur der Umgebung von Bergen, Schräges, Traditionelles und Protziges im Blick. Nach der Brü-

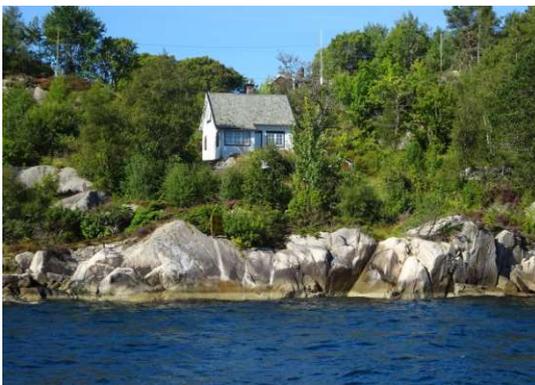


cke der Strasse 555 zwischen Knarrvik und dem Festland überholt uns ein kleines Kreuzfahrtschiff für nur 200 Personen, in unseren Augen doch ein grosser Pott. Wir folgen weiter der grossen Fahrstrasse Bergen -Stavanger. An der Südspitze von Litlesotra spüren und sehen wir die starke Strömung um uns herum.





Schaumhäufchen treiben in kleinen Strudeln, unruhiges Wasser neben glatten Flächen zeugen von aufsteigenden Wellen, *Silmaril* bewegt sich hin und her, am Ruder rupft und zupft das Wasser. Der Spektakel dauert nicht lange; vor uns gabelt sich der Wasserweg und gibt dem drängenden Wasser Raum.
Das ganze Gebiet ist recht dicht besiedelt; Felsen und Schluchten halten niemanden auf, direkt am Wasser zu bauen.



Gegen 11:00 erreichen wir die Südspitze der Insel Sotra. Ein Militärschiff hinter uns biegt nach Westen ab durch den Krossfjord hinaus aufs offene Meer. Unsere Route führt uns weiter im Kross-



hamnsundet nach Austevoll. Nach dem Ort liegt ein Riesenschiff vertäut. Es sieht aus, als liege es im Wald. Beim Weiter-

fahren sehen wir aber, dass hier ein Betonpier gebaut wurde, wahrscheinlich für genau dieses Schiff. Es könnte ein Kabelleger sein, der Helikopterlandeplatz darauf deutet auf ein bestens ausgerüstetes Arbeitsschiff hin. Der Ort muss Industrie haben.



Neue grosse Häuser am Ufer zeugen von viel Geld. Nach der Austevoll Brücke ist das Ufer steil und felsig. Die zähe Vegetation klammert sich an jedes Stückchen Fels, wo Spalten und Ritze Halt bieten. Die Inselwelt westlich von Huftarøy ist voller herrlicher Felsenbildern. Nach ei-



ner guten Stunde passieren wir die Bekkjarvik Brücke. Am Brückenpfeiler wird

der Ort angepriesen. Sogar ein Gästehafen ist da. Die Schnellfähre ist eben ge-



landet. Restaurierte alt Hafengebäude säumen den Pier. Mit der schnellen Verbindung gewährt offensichtlich der Tourismus ein Auskommen für die 580 Einwohner.

Nach der Insel öffnet sich der Selbjørnsfjord. Dünung von ganz draussen schaukelt uns tüchtig trotz wenig Windwellen. Alex macht wieder einmal einen Fischversuch. Kein Glück, kein Nachtessen mit frischem Fisch.

Kurz vor 17:00 biegen wir im Süden der Insel Stord in den engen und verschlungenen Hafen von Sagvåg ein. Eigentlich sollten wir den kennen. Wir waren schon vor 13 Jahren mal da. Aber die Einzelheiten mit den vielen Kurven und Stangen sind mir nicht mehr gegenwärtig. Sehr vorsichtig nähern wir uns dem Eingang, drehen eine Runde und suchen einen Gästesteg. Ein Arbeiter an einem Kai hat Erbarmen und winkt in die richtige Richtung. Die Einfahrt ist sehr schmal aber da sehe ich den Gästesteg und ein vertäutes Segelschiff davor. Jetzt erkenne ich den Ort. Gleich am Pier stand damals der Laden, wo wir für unsere Fischerrolle ein Ersatzteil bekommen hatten, ganz umsonst, die Besitzerin wird sich das Teil beim Verkäufer holen! Jetzt beherbergt das Gebäude einen Coiffeursalon und einen kleinen Kleiderladen. Ich steure *Silmaril* langsam zwischen das andere Boot und einen grossen Fischer-



kahn. Der ältere Mann des Segelboots vor uns kommt und nimmt die Leinen. Er heisst Frederik und hat Freunde aus der Schweiz, Susanne und Chérif auf ihrer Cachana! Die Seglerwelt ist wirklich klein!

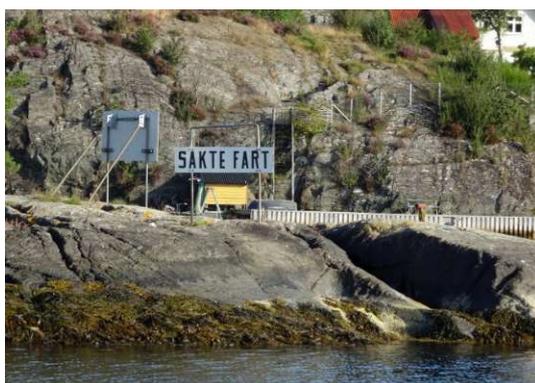
Wir sind müde von der Fahrt durch viele Inseln und Steine und steigen hinauf auf den Felsen über dem Hafen, wo eine Beiz auf der Terrasse uns einen riesigen Kebab Teller serviert. Das Essen ist ganz passabel, aber viel zu viel. Einen guten Teil lassen wir einpacken!

Frederik kommt zu Besuch und wir unterhalten uns lange über gute Ankerplätze und kleine Marinas auf unsrem Weg nach Süden. Er kennt die Gegend aus dem Effeff, will heissen, wie seine Westentasche. Ein zarter Abendhimmel im windstillen Hafen verspricht einen neuen wolkenlosen Tag



Freitag, 27. August. Ausgeschlafen und guter Dinge geniessen wir das Morgenessen und besprechen das Wetter und unser nächstes Ziel. Frederik hat von seinem Heimat-

ort geschwärmt; Skudeneshamn auf der Insel Karmøy kennen wir nicht und wollen ihn heute anlaufen. Wir nehmen Abschied von Frederik. Bevor ich ablege, haben die beiden noch etwas sehr Wichtiges zu besprechen, keine Ahnung, worum es geht. Er winkt noch lange, Alex übernimmt das Steuer und ich mache ein paar Erinnerungsbilder. Einige Schleierwolken überziehen den Himmel; das Wasser ist spiegelglatt. Die Erinnerung an die alte



Mühle geistert mir im Kopf herum, kann sie aber nicht mehr finden auf dem Weg aus dem Hafen hinaus. Langsames Fahren ist für uns hier selbstverständlich. Aber eben, wenn einer die Wasser kennt! Draussen auf dem Sagvåg Fjord drehen wir ab und nehmen Kurs auf die drei kleinen Inseln Spysøya, Nautøya und Føyno.

Sie sind alle drei untereinander und mit den grossen Inseln Stord und Bømlo verbunden. In dieser Gegend wurden unzählige Brücken und Tunnel gebaut, um die Anbindung der Inseln ans Festland zu gewähren. Wir werden die Bømlo Brücke zwischen Spysøya und Nautøya passieren, die grösste der Umgebung. Wir setzen die Segel bei halbem Wind. Aber es dauert keine Stunde und der schwache Wind dreht und kommt genau von achtern. Die Segel schlagen und *Silmaril* macht gerade noch 3kt. Der Mocken übernimmt, die Segel werden geborgen. Gegen 10:40 haben wir die Brücke hinter uns, fahren aus dem Austra Spysøya Sund hinaus in den Bømlo Fjord und tuckern unter einer riesigen Schleierwolke. Sie überzieht den Himmel vor uns wie ein gewaltiger Kondensstreifen. Hinter uns verzieht er sich und löst sich über den Bergen allmählich auf. Fasziniert beobachte ich, wie die Bilder sich fortwährend verändern ohne klare Bewegung, ein spannender Zeitvertreib.

Der Bømlo Fjord führt aufs offene Meer hinaus. Gegen 12:00, wir haben die Mündung noch nicht ganz erreicht, ertönt am Funk ein Maydayruf. Wir können nicht verstehen, wo sich das Schiff in Not befindet und hoffen, dass bald Hilfe es erreicht. Wir denken an unseren Stein vor Bulandet! Zum Glück war das keine Katastrophe mit

Wassereinbruch!



Der Wind scheint günstig, Alex bereitet den VW vor. Aber bevor er richtig steht, lässt der Wind nach und wir nehmen ihn gleich wieder runter. Ohne Wind können wir entgegen dem ursprünglichen Plan, ausserhalb der Inseln zu segeln, auch gleich den inneren Weg nehmen. Wir halten auf Haugesund zu.

An der südlichen Mündung des Bømla Fjords steht der Ryvarden Leuchtturm auf der Landzunge Ryvardneset. Hier stand schon zu Wikingerzeit ein sogenannter Steinmann, "varde" auf Norwegisch. Im 19. Jahrhundert wurde er ersetzt durch eine Öllampe in einem kleinen Wachhaus, die den ganzen Winter leuchten sollte, um den Heringsfischern den Weg zu weisen. 1935 entstanden die neuen Gebäude. Au-



tomatisiert wurde der Leuchtturm 1984. Die Gemeinde übernahm die Anlage und baute ein Kulturzentrum mit Übernachtungsmöglichkeiten auf. Diese topmodernen Häuser auf dem Felsen neben der alten Anlage stammen wohl aus der nahen Vergangenheit.

Weit draussen schwebt ein UFO am sonst fast wolkenlosen Himmel.

Nach dem Mittagessen frischt der Wind etwas auf; wir setzen die Segel und halten einige Male. Bevor wir die Einfahrt nach Haugesund erreichen, bergen wir die Segel. Ein Steinhaufen markiert die westliche Seite der Wasserstrasse. Riesige Schiffe kommen uns entgegen; am Ufer lärmen mächtige Baustellen. Plötzlich kommt die uns bekannte Brücke in Sicht;



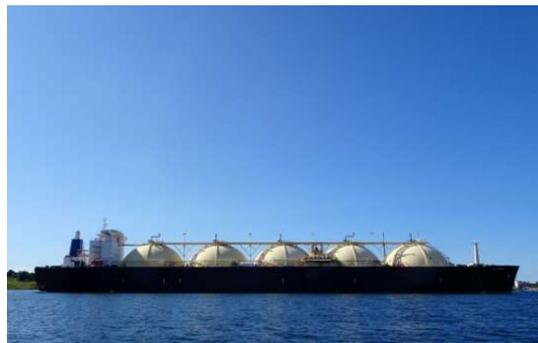


vor lauter Bilder schießen haben wir die Einfahrt zum Stadtkanal verpasst! Und da sind wir schon unter der Karmsund Brücke durch, die den engen Salhusstraumen überspannt. Auf der Backbordseite öffnet



sich die Bucht von Avaldsnes, der älteste Königssitz Norwegens. Die berühmte Olafskirche thront auf der unbesiedelten

Landzunge vor der Stadt auf einer Erhebung dicht am Wasser. Der Sage nach hat Olaf Tryggvason eine kleine Stabkirche errichten lassen, wo heute die Steinkirche steht, die Håkon Håkonsson 1250 erbauen liess. Vor der kleinen unbewohnten In-



sel Björnholmen ganz in der Nähe der Kirche liegt ein Riesen Kahn verankert. Den haben wir schon auf unseren vorigen Reisen gesehen. Wir vermuten, dass er als Gasdepot weit weg von der Stadt benutzt wird. Auf der Höhe von Håvik etwas weiter südlich steht der alte Leuchtturm von

Høgevarde von Wasser umgeben auf einer schmalen Landzunge im Karmøy Sund. Er wurde um 1700 erbaut, 1980 automatisiert und ist heute ein luxuriöses Hotel.

Um 16:30 gelangen wir an die Südspitze von Karmøy und biegen um den Felsen mit dem Skude Leuchtturm herum in die Anfahrt nach Skudeneshavn ab. Das Licht brennt nicht mehr. Das Feuer wurde 1799 eingerichtet und 1924 ganz abgeschaltet. Es dauert noch ein Weilchen, bis wir die Durchfahrt zwischen den verschiedenen Inseln hinter uns haben und in den Hafen einlaufen können. Der Vikeholmen Leuchtturm, 1849 erbaut und 1908 stillgelegt, bewacht die enge Einfahrt. Im



grossen Hafenbecken liegen Segler und Service-Schiffe jeder Grösse. Behutsam



fahre ich durchs enge Wasser um die Insel im Becken herum. Angespannt suchen wir eine Landemöglichkeit im Gewirr von Schiffen, kein offensichtlicher Platz weit und breit. Ganz hinten liegt ein grosses Boot; es bietet sich an, im Päckchen fest zu machen. Wir legen an, können aber nicht bleiben. Der kleine Schwimmsteg ist nur mit zwei halb verrotteten Schnüren befestigt, eine allzu unsichere Vertäuung, nicht nur in de Augen des Besitzers des Bootes. Er schlägt vor, an der

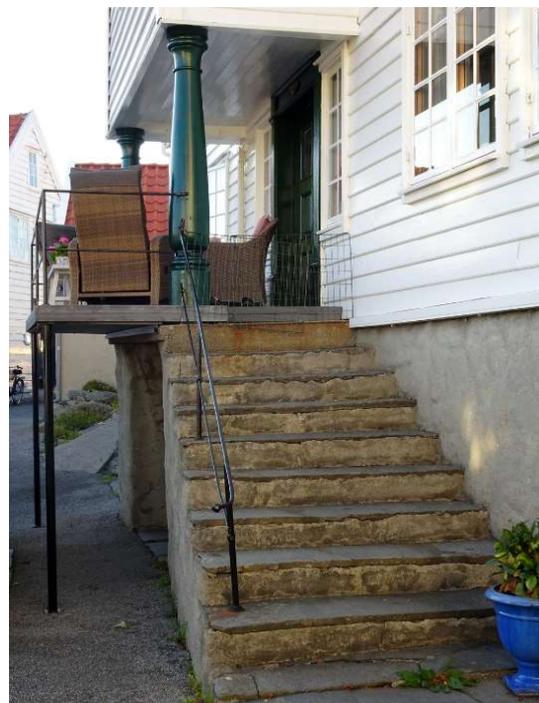


Bretterwand hinter ihm anzulegen und hilft uns dabei. Ich schaffe das enge Manöver rückwärts, er nimmt die Leinen und wir liegen bestens. Der Landstrom funktioniert nicht, aber unsere Batterien sind voll geladen, alles gut. In der Abenddämmerung machen wir einen Spaziergang. Frederik hat wirklich recht, der alte Dorfteil ist wunderschön. Am Wasser stehen

alte Gebäude, in den engen Gassen entdecken wir auf Schritt und Tritt verwunschene Winkel, uralte Mauern, gepflegte Häuser und einfallsreiche Platzschaffer für den ge-



mütlichen Höck im Freien. Ein kunstvolles Schild schmückt die Wand des Seemannheims.



Gemächlich wandern wir zurück. Im Hafen ist immer noch viel los. Schiffe kommen an und steuern in die unwahrscheinlichsten Ecken. Wer sich hier auskennt, hat einen Riesenvorteil und findet trotz

offensichtlicher Vollbelegung immer noch ein Plätzchen. Keiner hat umgedreht und den Hafen verlassen. Wir suchen ein offenes Restaurant. Die einladende Beiz ist leider voll ausgebucht. Im Hopfengarten der Pizzeria finden wir aber noch Platz. Die Pizza ist riesig, wir essen uns satt und lassen den Rest einpacken. Skudeneshavn ist wirklich ein ausseror-



entlich schönes Dorf, für unseren Geschmack allerdings zu touristisch. Die vielen grossen Motoryachten, die ausgebuchte Beiz und die leicht vergammelten Anlagen im Hafen lassen vermuten, dass auch die Gemeinde vom Sommeransturm etwas überfordert ist. Aber den zweiten Preis als Norwegens best erhaltene kleine Stadt hat der Ort sicher verdient.

Samstag, 28. August. Ein neuer wolkenloser Tag, spiegelglattes Wasser ringsum. Wir legen ab, das Manöver gelingt problemlos. Alex übernimmt gleich das Steuer, damit ich Bilder machen kann. Wir sehen so viele Häfen; da brauchen wir beide Erinnerungsbilder für unsere alten Köpfe. Bald gleiten wir aus dem inneren Hafen hin-



aus in den Industriehafen. Am linken Ufer erscheint ein riesiges rundes Gebäude. Wir



haben uns schon gestern darüber gewundert und gelesen, dass der mächtige ultramoderne Bau der Sitz der Solstad Offshore SA, ein international tätiger Dienstleister mit Niederlassungen in Ålesund, Aberdeen, Rio de Janeiro, Perth, Singapur, Manila und

Odessa. Die Reederei besitzt eine Flotte von 122 Schiffen, die vor allem für die Öl- und Gasindustrie arbeitet.

Was der Turm beherbergt, wissen wir leider nicht. Ich finde keinen Hinweis auf der Karte.

Ich übernehme das Steuer kurz vor der engen Ausfahrt aufs offene Wasser.

Alex räumt auf, bevor wir draussen geschaukelt werden.





Nach dem Skude Leuchtturm drehen wir ab nach Süden, alles gerade aus, vor uns kein einziger Stein für 22nm. Grosse



Schiffe weit draussen.

Um die Mittagszeit, etwa auf der Höhe von Stavanger, nähert sich hinter uns ein Kabelleger. Er hat uns gesehen wie er am Radio versichert, also kein Problem mit dem vermuteten Kollisionskurs. Vor uns in der Ferne drei Riesenpötte auf Reede. Ein herrlich grüner Tanker läuft auf unse-



rer Backbordseite vorbei. Er muss voll beladen sein. Warum liegt sein Heck tiefer im Wasser als der Bug? Keine Ahnung. Langsam kommen wir den Pötte

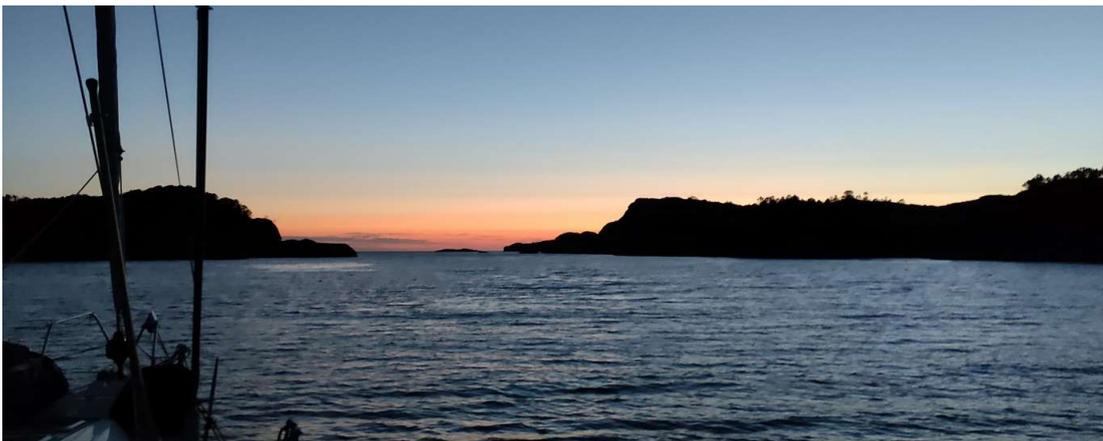
auf Reede näher, fahren zwischen ihnen durch und beschliessen, die offene Strecke und den mässigen Wind auszunutzen, um den VW zu hissen. Alex schleppt ihn



an Deck und bereitet alles vor. Dann kommt er hoch, steht ganz leidlich mit aufgeblasenem Bauch und wir genießen für mehrere Stunden die Ruhe! Allerdings machen wir nur um die 4kt Fahrt, da wir immer ungefähr 1.5kt Strom gegen uns haben. Später lernen wir, dass sich in diesem Gebiet die Schottland Tide und die Ärmelkanal Tide fast aufheben, aber je nach Lage der Strom mit oder gegen uns fließt. Bei 3.5kt Fahrt bergen wir den



VW. Der Wind frischt auf, 18kt Wind gegen Strom erzeugt unangenehme kurze steile Waschküchenwellen. Unter Genua segeln wir näher ans Ufer und suchen in der Anfahrt nach Egersund einen Ankerplatz. Nördlich der Insel Sundsgabholmen im Sundsgabet, der Durchfahrt zum Nordra Sundet nach Egersund ankern wir auf etwa 12m Tiefe. Der Ort ist nicht ideal, hinter uns das offene Meer und vor uns eine weite Bucht. Aber die Wettervorhersage ist günstig; weder Wind noch hohe Wellen werden uns stören. *Silmaril* schwoit und schaukelt sanft die ganze Nacht.



Sonntag, 29. August. Nach dem Morgenessen heisst es Anker auf und wir machen uns auf den Weg, in Egersund Diesel zu suchen. Die Route ist uns bekannt von früheren Aufenthalten. Die nördliche Anfahrt in die Stadt ist beliebtes Naherholungsgebiet. Trotz recht dichter Besiedelung bieten kleine Buchten herrliche Ankerplätze. Unzählige Sommerhäuser und Anlegestellen liegen im felsigen Ufer gekuschelt. Die-



ses Jahr haben wir auch immer wieder Katamarane gesehen, oft in unseren Augen an den unmöglichsten Orten, sogar in den engsten Häfen, Zeugnis erfahrener risikofreudiger Skipper.

Landwirtschaft wird in der Umgebung betrieben, die Sørlandsbahn nach Stavan-



ger führt am Ufer entlang, aufwändig errichtete Bootshäuser und Anlegestellen; die 11'000-Seelen Stadt mit ihrer Industrie und den grossen Hafenanlagen bietet gute Arbeitsbedingungen. Ja, hier wird Geld gemacht. Über den Nysund spannt sich die Eigerøy Brücke, die das Festland mit der Insel Eigerøy verbindet. Sie liegt

westlich der Stadt durch den wenig breiten Sund von ihr getrennt. Wir haben sie vor Jahren schon passiert und wissen, dass sie 23m hoch ist. Obwohl sie eine Spannweite von 40m hat, begrenzen Steine und flaches Wasser die Durchfahrt beträchtlich. Alex erinnert sich gut, ich bin sehr verunsichert, sehe meinen Weg nicht wirklich und nehme kurzerhand Gas weg. Eine laute Diskussion entflammt, ein Hin und Her über den Weg durch die Markierungen, Alex gibt mir keine klare Auskunft und übernimmt wortlos das Steuer. Mit Wut und einem Klotz im Magen versuche ich noch lange zu erklären, was da schief gelaufen ist. Aber dann müssen wir uns nach der Dieseltankstelle umschauen und vorerst den Frust vergessen. Wir entdecken sie kurz nach der Brücke, vier Zapfsäulen und ein langer Kai. Alex füllt den Tank und zwei leere Kanister. Wir sind wieder gerüstet für wenig Wind!

Die grossen Hafenanlagen liegen auf der Insel. Die Fischerei mit einer Flotte und zwei Fischverarbeitungsfabriken und die Herstellung von Teilen für den Bau von

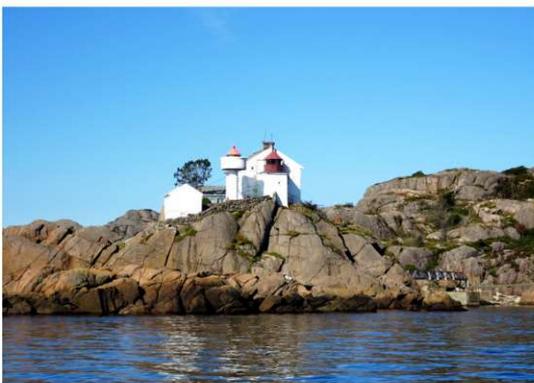


Bohrinseln sind die wichtigsten Industriezweige. Selbstverständlich gehört auch der Warentransport zum Geschäft im geschützten und tidenunabhängigen Hafen. Die Stadt boomt; überall wird gebaut. Vor



uns liegt bald die engste Stelle im Sund; der kleine Zwerg markiert die 130m

Durchfahrt, für uns gibt es kein Problem, aber für die grossen Pötte ein wichtiges Zeichen. Kurz danach passieren wir den Viberodden Leuchtturm und sind auf dem



offenen Wasser. Wir motoren der Küste entlang, essen aufgewärmte Pizza und besprechen das heutige Ziel. Wir entscheiden uns für Borshavn in nächster Nähe des Lista Leuchtturms. Wenn wir uns sputen, reicht die Zeit noch, zu Fuss die Anlage zu besuchen. Mit den üblichen 6kt Fahrt bei 2000 Touren sollten wir es

schaffen, wenn die Einfahrt in den engen Hafen und ein günstiger Liegeplatz das Festmachen nicht lange verzögert. Gegen 15:00 steht der Leuchtturm schon ganz nahe am Ufer und wir schaffen es, kurz vor 16:00 am Gästesteg anzulegen. Eilig



machen wir *Silmaril* fest und laufen gleich los. Die 1.8km schaffen wir locker bevor die Besichtigungszeit zu Ende ist.

Im Besucherladen händigt uns der jung Mann den Schlüssel zum Leuchtturm aus und mahnt, dass wir die Türe hinter uns verschliessen sollen, da nur wir die Erlaubnis haben, den Turm zu besteigen. Schnurstracks gehen wir zum Turm; den Rest der Anlage besichtigen wir später. Vor uns ragt der gewaltige 34m hohe Turm in den Himmel. Alex schliesst die Türe auf und wir nehmen die 137 Stufen hinauf in Angriff. Hie und da brauchen wir eine Verschnaufpause und tarnen sie mit neugierigen Blicken in leere Nischen. Auf der Plattform tut sich die überwältigende Aussicht über die Gegend vor unse-



ren Augen auf, Wasser bis an den Horizont und eine fruchtbare Landschaft hinein ins Landesinnere. Wir haben nicht viel Zeit; der Schlüssel muss vor 17:00 zurück im Laden sein. Wir steigen hinab, geben den Schlüssel ab und machen uns



schlau über die Geschichte des Turms. Die Küste ist flach, voller Steine und sehr schlechtem Wetter ausgesetzt, eine der gefürchtetsten Küstenstreifen Norwegens. Im Herbst 1781 strandeten acht Schiffe. Zur Sicherung der Schifffahrt wurde auf der Lista Halbinsel westlich von Farsund zwischen 1834 und 1836 ein Turm erbaut. 1843 wurde beschlossen, zwei gleiche Türme zum ersten zu bauen, um Verwirrung zu vermeiden, welcher der verschie-

denen Küstenleuchttürme der von Lista sei. Alle drei Türme sandten ein Blinklicht aus. In dieser Zeit war Lista die grösste Leuchtfeueranlage der Welt. Mit der Verbesserung der Leuchtturmtechnologie wurden zwei der Türme überflüssig. 1873 erhielt der eine der Zwillingtürme eine neue Linse und ein Nebelhorn, das gleichzeitig mit

einem Radioimpuls ausgesandt wurde. Aus der Laufzeitdifferenz am Schiffsort konnte der Abstand zum Leuchtturm berechnet werden. Die beiden überflüssigen Türme wurden abgebaut. Der Zwillingsturm wurde mit einem neuen Feuer auf Halten wieder errichtet, der Svenner Leuchtturm im Oslofjord erhielt das Feuer des ältesten.

Seine Steinblöcke wurden verwendet zur Umfriedung der Anlage. Ein Stück davon ist in der Nähe der Überreste der Deutschen Bunkeranlage aus dem zweiten Weltkrieg zu sehen.

Ein altes Bild zeigt die Anlage von 1853.



Die Gebäude um den Leuchtturm herum stammen alle aus dem beginnenden 19. Jahrhundert und sind somit von den ältesten erhaltenen in Norwegens Leuchtturmanlagen aus dieser Zeit. Neben dem modernen roten Besucherzentrum steht rechts das ehemalige Wärterhaus und links davon schaut ein Stück des alten Waschhausdachs dahinter hervor. Beide sind nach alter Art mit Schieferziegeln gedeckt. Die anderen Häuser sind heute genutzt als Ausstellungsräume, Vogelberingungsstation und Touristenunterkunft.



Die üppige wenig berührte Küste und die ausgedehnten Feuchtgebiete dahinter haben grosse Bedeutung für ein reiches Vogelleben. Lista ist einer der wichtigsten Landungsplätzen für Zugvögel auf ihrem Weg über die Nordsee. Im Frühling und im Herbst sind hier mehr als 330 Vogelarten zu beobachten. Die Vogelstation beringt und beschreibt seit 1990 jedes Jahr die Vogelarten. Im Jahr 2019 haben Schüler für



die Ausstellung "Vögel im Anthropozän" eine Vielfalt herrlicher Vogelbilder aus verschiedensten Materialien geschaffen. Wir haben uns lange im Raum aufgehalten!

Alex bekommt kurz vor Ladenschluss noch eine Glace, dann treten wir den Heimweg an. Erst wandern wir der geteerten Strasse entlang; ein neugieriges Rind verfolgt uns lange mit den Augen. Dann nehmen wir eine Abkürzung dem Strand entlang und querfeldein. Die Bäu-



me beugen sich dem unaufhaltsamen Wind vom Atlantik her. Das Pferd haut ungeduldig mit dem Huf ans Tor, immer und immer wieder! Es spürt klar, dass es stetig kühler wird und verlangt Einlass in den gemütlichen Stall. Bald kommt der



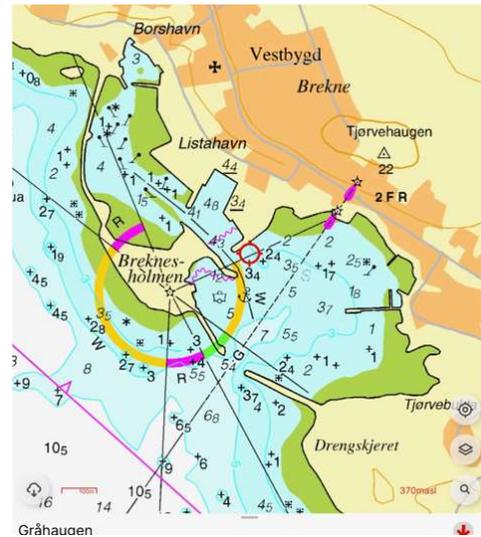
kleine Hafen mit den modernen Wohnhäusern in Sicht. *Silmaril* liegt noch allein am Steg. Aber beim Abend Apéro vor dem Kiosk beobachten wir die Ankunft eines weiteren Seglers. Jetzt ist der Gästesteg voll!



Montag, 30. August. Und wieder erwachen wir zu einem strahlenden Tag. Wir essen gemütlich, duschen, kaufen im kleinen Laden ein, was uns fehlt für die Küche, wickeln das sehr lange Stromkabel auf und sind bereit zum Ablegen. Vorsichtig steure ich das Boot aus dem engen Hafen um Stangen herum, links und rechts flaches Wasser und Steine, passiere vier enge Molendurchgänge und gelange unbeschadet hin-

aus.

Alex übernimmt das Steuer und konzentriert sich auf die Wassertiefe in der flachen Anfahrt. Die Küste ist steinig und wir motoren auf fast öligem Wasser der Küste entlang Richtung Lindesnes. Noch vor der Nase



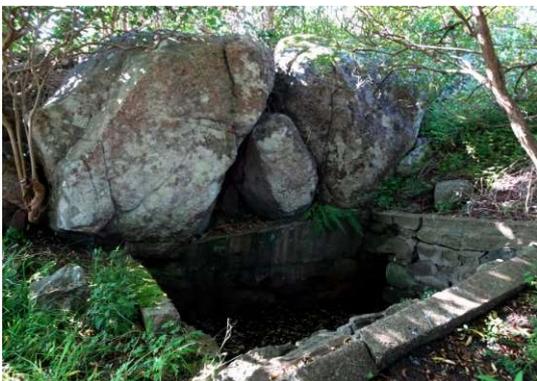
wollen wir Rita und Jan auf Seli besuchen. Es ist heiss, fast wünschen wir uns das Sonnensegel über den Köpfen. Auf der Höhe der Insel Kjøpsøy fahren wir an der kleinen unbewohnten Insel Østre Tåsholm vorbei, biegen dann nach backbord ab um die Untiefe Tjuven herum und zirkeln zwischen dem winzigen Kingholmen und der Westküste von Østre Seli nach Nordosten bis zu ihrem Ende und fahren in die Bucht zwischen den beiden Seli Inseln hinein. Mir ist nicht geheuer zu



Mute. Zwar sehen wir die *Indian Summer* von Rita und Jan vor ihrem Bootshaus liegen. Aber wo sollen wir da anlegen? Die beiden haben uns gesehen und stehen am Wasser. Sie winken und deuten, dass wir vor ihrem Boot fest machen sollen, es sei genug tief und der Pier gerade lang genug für *Silmaril*. Sehr langsam nähere ich mich in steilem Winkel dem Heck



ihres Bootes, kurve knapp um ihre Muringeleine, drehe scharf ab und Alex weist mir mit Handzeichen die Distanz zum gefährlichen Unterwasserstein am Ende des Piers. Gleich machen wir uns auf, ihr Anwesen zu besichtigen und steigen hinter



ist herrlich. Weit entfernt im Dunst liegt Korshamn, unter uns die Bucht zwischen den beiden Seli Inseln.

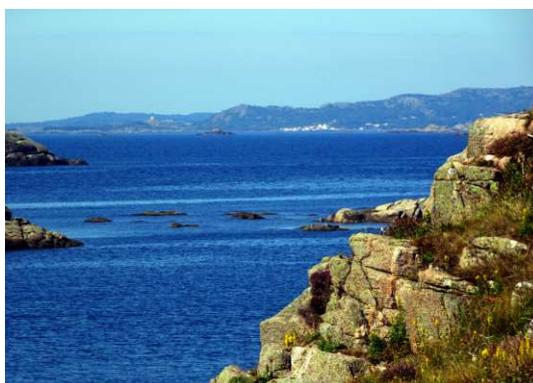


Wir steigen hinab und wandern dem Ufer entlang. Uralte Mauern befestigen das Ufer. Wir erreichen Vestre Seli über den Damm, der die beiden Inseln verbindet. Er wurde vor vielen Jahren gebaut, damit die Kinder von Austre Seli nicht über die Bucht in die Schule rudern mussten.

Unterwegs grüssen uns Leute. Jeder kennt jeden und es ist üblich, abends einen Spaziergang zu machen und den Nachbarn eine gute Nacht zu wünschen. Vor der Schule steht eine Steinplatte mit den Namen der Könige, die schon vor fast 2000 Jahren die Inseln mit ihren Flotten besucht haben. Jan erzählt uns, dass Seli immer ein geschäftiger Hafen war. Heute sind beide Inseln bewohnt, aber die meisten Häuser



ihrem roten Bootshaus hinauf auf die Anhöhe. Ein gutes Stück Land gehört ihnen; die steile Wiese muss gemäht werden und die Quelle sauber gehalten. Die Aussicht



lediglich im Sommer. Eine Verbindung zum Festland gibt es nicht, nur wer ein Boot hat, kann hier wohnen. Im Ort gibt es überhaupt keine modernen Bauten, einzig die alten Häuser stehen am Ufer. Wir schauen hinüber zum Haus von Rita und Jan. Mitten in der Bucht liegt ein Floss vertäut, ein Spielplatz für Gross und Klein.

Es wird Zeit, zurückzukehren. Wir wandern über den Damm und auf dem schmalen Weg zu den Booten, verabschieden uns und legen ab. Es war ein kurzer aber



sehr aufschlussreicher Besuch in diesem Paradies. Wir motoren aus den Inseln hinaus gegen Südosten Richtung Lindesnes.

Bald taucht der berühmte Leuchtturm am Horizont auf und kommt bald in die Nähe. Er war schon im Mittelalter ein wichtiger Wegweiser für Schiffe im Skagerrak. Er steht auf dem Felsen über der wind- und wettergepeitschten Küste, wo unzählige Schiffe durch starke Strömung und brechende Wellen Schiffbruch erlitten. Im Jahr 1755 begannen die Bauarbeiten für den ältesten Leuchtturm Norwe-



gens, erst ein Holzturm mit drei Geschossen und 30 Kerzen hinter Bleiglasfenstern, später Kohlefeuer, dann 1854 wurde die erste Linse mit einer modernen Dochtlampe mit Paraffin eingebaut. 1915 entstand der Gusseisenturm mit dem Nebelhorn und das Maschinenhaus, wie sie heute noch stehen. Mit der Automatisierung 1989 wurde die Anlage allmählich zum Kulturzentrum und Hotelbetrieb ausgebaut.

Wir tuckern weiter direkt gegen Osten, lassen die Insel Udvåre auf steuerbord liegen.

Es ist heiss, wir überlegen uns, ob wir das Sonnensegel montieren sollen! Gegen 16:30 kommt am Horizont der Ryvingen Leuchtturm auf der Insel Låven in Sicht, der südlichste Leuchtturm Norwegens. Wir befinden uns ungefähr auf der Höhe von Mandal, "Beine" von Ölplattformen in Revision oder im Bau am Ufer. In Kürze fahren wir am Leuchtturm vorbei und



lesen, dass er als einfache Holzhütte mit einer Öllampe 1867 erbaut wurde. 1897 errichtete man den 22.5m hohen Gusseisenturm mit einem elektrischen Licht. Eine Dampfmaschine mit Kohlebetrieb lieferte den Strom. Das Licht war mit 272'000 Candela das stärkste der Welt. Fischer beklagten sich, dass das grelle Licht Vögel und Fische vertreibt! Im Ersten Weltkrieg benutzte man zwischen

1917 und 1921 wieder den Ölbrenner, da der grosse Kohleverbrauch bei hohen Preisen nicht finanzierbar war. Später wurde die Anlage auf Gas umgestellt.

Im Zweiten Weltkrieg war die Station während der Besetzung mit 20 Deutschen besetzt. 1957 erhielt der Leuchtturm ein rein elektrisches Licht mit weniger Leuchtkraft, 996,500 Candela. 2002 wurde die Station automatisiert und zum Hotel ausgebaut. Der Ort ist nur mit dem Schiff erreichbar.

Zwischen Låven und der kleinen Inselgruppe Eigeland nähern wir uns der Südspitze von Skjernøya, wo wir im Rosnesvågen vor der Brücke ankern wollen. Es gibt viele Untiefen und Steinhaufen auf dem Weg. Mit stetem Blick auf die Wassertiefe drehen wir gegen Norden, halten uns bis zur Einfahrt in die Rosnesbucht an die 10m Linie, biegen in die Einfahrt ein, runden die winzigen Inseln Ytre Kopperholmen und Indre Kopperholmen auf backbord und sehen vor uns die weite Bucht. Es ist windstill, öliges Wasser, perfekt für die entspannte Suche nach dem besten Ankerplatz. Ich drehe ein paar Runden, Alex begutachtet, schlägt den Ort vor und bald rasselt der Anker mittendrin auf 7m Tiefe runter. Nun noch einfahren und wir liegen gut. Alles ist ruhig, ringsum hübsche Häuser, aber kein Mensch zu sehen, Wir machen es uns bei einem Ankertrunk im Cockpit gemütlich, geniessen die Aussicht und freuen uns auf eine friedliche Nacht.

