

5. Bericht: Rossnesvågen
57°59.3'N 7°32.1'E
Bucht Utkäften auf Kläverön
57°51.7'N 11°35.2'E
31. August bis 10. September

Routenübersicht



Dienstag, 31. August. Es ist unglaublich, über uns ein neuer wolkenloser Himmel. Nur sehr wenig Wind bewegt die Wasseroberfläche. Die Bucht liegt totenstill um uns. Nach dem Morgenessen füllt Alex zwei Kanister Diesel ein, die Windstille wird uns zwingen, unter Motor zu laufen. Gegen 09:30 nehmen wir den Anker hoch und steuern aus der Rosnesvågn Bucht hinaus durch die Schären gegen Westen Richtung Lillesand, unser nächstes Ziel. Zwischen den Inseln Skogsø und Landøy weisen eine ganze Reihe von Leuchttürmen den Weg durchs flache Wasser. Sobald wir aus den Schären hinaus sind, telefoniert Alex mit Sunrise fast eine Stunde hin und her. Wir haben nämlich beträchtliche Probleme mit unserem Anbieter. Immer wieder werden uns für das anerkannt gekündigte Abo Rechnungen be-



lastet. Auch wenn es nicht starken Wind hat, braucht seine Mütze doch eine Sicherung; der Haarschopf passt ja nur mässig gut in den kleinen Hut!

Kurz nach Mittag frischt der Wind ein wenig auf. Wir setzen das Gross und rollen die Genua aus. Herrliche Ruhe und Haferbrei mit Beeren. Urplötzlich sind wir von Nebelschwaden eingehüllt. Alex schaltet den Radar ein, soweit keine Bedrohung. Dann ein Nebelhorn! Das muss die Schnellfähre sein. Wir schalten unser Horn ein, alle drei Minuten gellt es vom

Radarmast; wir beobachten den Kurs der Fähre auf dem Plotter. Sie ist keine Bedrohung. Der Nebel lichtet sich. Eine Stunde vor der Einfahrt nach Lillesand nehmen wir das Gross runter. Diesmal fahre ich nicht wie gewohnt in den Wind; mit viel Gas vor der sanften Brise falten wir es gemeinsam in die Lazybag. Weit draussen kreuzt das Dänische Schulschiff *Georg Stage* auf ihrem Weg nach Norden in den Norheimsund, ein herrlicher Anblick, allerdings ein wenig verschwommen vor der dunklen Wetterfront.



Nach einer guten Stunde taucht der Saltholmen Leuchtturm auf. Er markiert die



westliche Einfahrt durch die Schären nach Lillesand. Wir runden seine kleine Insel vor Skauerøya und sehen kurz danach Lillesand vor uns. Wir sind gespannt, was uns erwartet. Wir waren vor Jahren mit Renzo hier und unser Buch beschreibt, dass der Gästehafen massiv erweitert wurde; er muss riesig sein. Und tatsächlich, das Plakat zeigt ihn aus der Vogelperspektive: viele neue Stege bieten Platz für hundert Boote! Heute sind nur sehr wenige da, eine Handvoll Moto-yachten und zwei andere Segler. Wir machen am ersten Steg fest und machen gleich einen Spaziergang. Am Industrie-



pier wird ein kleiner Schüttgutfrachter entladen. Der Hafenkran schaufelt weisses Zeug in den Riesentrichter, unter dem die Lastwagen gefüllt werden. Ist es wohl Material, das zur Produktion von Silici-

umcarbid verwendet wird? In Lillesand befindet sich eine der weltgrössten Produktionsstätten dieses Stoffs. Wir wissen es nicht.

Es wird langsam dunkel. Im absolut glatten Wasser des Hafens spiegeln sich die Gebäude um die Kirche. Gemächlich kehren wir zurück zum Schiff, lesen die vielen Plakate über den Ort im Pavillon auf dem Hauptplatz. Lillesand hatte sie-



ben Werften in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. 1890 waren 77 grosse Segler hier registriert. Der Handel blühte und mit ihm das Handwerk. Die kleine Stadt wurde geprägt von Importen aus aller Welt, ihre Architektur wurde vor allem von England beeinflusst. Eine Eisenbahnlinie, die 17km lange Lillesand-Flaksvand Linie, zum Transport von Gütern zum



Meer, vor allem Holz, wurde 1896 erbaut. Ihre nachgezeichneten Spuren auf dem Asphalt erinnern noch heute an sie. Wir beschliessen unseren Bummel mit einem Blick auf die Kirche auf dem Hügel im weichen Abendlicht.

Mittwoch, 1. September. Hafentag, Washtag, Einkauf für Küche und Bar. Es

ist schon am Morgen warm, 28° sind für den Tag angesagt! Bei jedem Gang Richtung Stadt entdecken wir etwas Neues. Am Ende des Stegs zeigt das Plakat, dass



die Gästestege für je zwei Boote berechnet sind. Offensichtlich ist der Andrang im Sommer enorm. Die *Maintal* hat ihre weisse Ladung über Nacht gelöscht und



läuft eben aus. Das kleine rote Haus beherbergt das Rote Kreuz. Von 1896 bis 1953

war es die Endstation der Lillesand-Flaksvand Linie. Am Pier liegt das Rettungsschiff. Erste Hilfe und Kranken-



transporte sind wohl seine Aufgabe. Am Nachmittag wandern wir hinauf zur Kirche, aus Holz im sogenannten Swiss Chalet Stil gebaut, der während der Belle

Epoque die Architektur von Villen, Kirchen und öffentlichen Gebäuden in Deutschland, Österreich-Ungarn, Italien, Frankreich und Skandinavien beeinflusst hat: ausladende Dächer, Fassaden mit Holzbalkonen reich verziert mit Schnitzereien. Wir spazieren hinunter in die Gassen der alten Häuser am Ostufer der Bucht. Liebevoll gepflegte weisse Häuserreihen, lauschige Ecken in jedem Garten; sogar der Vorplatz einer grossen Firma strahlt Gemütlichkeit und Freude am Schönen aus.



Kurz vor Ladenschluss erhält Alex einen Termin beim Coiffeur. Die Zeit reicht gerade, um Bargeld zu holen. Der Balkan Landsmann nimmt keine Kreditkarte. Kurz geschoren verlässt er nach einer halben Stunde den Laden. Jetzt hat mein Mann wieder für ein halbes Jahr Ruhe. Wie ich seinen weissen Wuschelkopf vermisse! Zum Apéro setzen wir uns auf die Terrasse des Restaurants am Hafen. Spatzen belagern in Scharen die Tische, zutrauliche kleine Brösmelidiebe. Wir geniessen den lauen Abend, besprechen beim Essen den morgigen Tag und be-



schliessen, Lyngør anzulaufen. Der Ort wurde uns von etlichen Segler Freunden ans Herz gelegt und die Entfernung ist gerade richtig.

Donnerstag, 2. September. Wir müssen Diesel auffüllen. Die Tankstelle liegt etwas ausserhalb. Sie ist schlecht anzufahren, das Wasser direkt am Pier zu wenig tief für unbeschwertes Anlegen, Riesensteine unter dem Bug auf 2.20m, die eine Säule defekt, der Schlauch der anderen zu kurz. Schlussendlich klappt es, Alex füllt den Tank und die leeren Kanister. Eine Quittung gibt es nicht!

Um 09:15 verlassen wir Lillesand unter strahlendem Himmel und auf öligem Wasser auf demselben Weg wie wir gekommen sind, durch die vorgelagerten In-



seln am Saltholmen Fyr vorbei hinaus. Es ist absolut windstill.



Gegen 12:30 frischt der Wind auf; gegenüber der kleinen Insel Lille Torungen mit ihrem Leuchtturm setzen wir Gross und Genua. In langen Schlägen laufen wir vor dem Wind, reffen nach einer Stunde bei 20kt, halsen zweimal, bergen gegen 15:15 die Segel und fahren langsam zwischen den Inseln Askerøya und Lyngøya gegen Norden. Wir sind gespannt, was uns erwartet. Unser Buch und Kommentare von Freunden haben grosse Erwartungen in uns geweckt. Lyngør wird das Norwegische Venedig genannt. Beim Segelmacher sollen wir anlegen. Da gibt es alles, was das



Draussen drehen wir gegen Westen ab, auf backbord das Homborsund Fyr. Bei Motorenlärm und angenehmer Wärme schält Alex im Cockpit genüsslich die Garnelen fürs Essen, ich mache unten Mayonnaise mit viel Knoblauch.



Seglerherz begehrt, Service, Werkstatt, Kneipe und eine Galerie. Dem Ufer von Lyngøya entlang erreichen wir auf Steuerbord den Steg vor der Segelmacherei. Wir fahren hin und her und fragen uns, ob das wirklich der richtige Ort sei. Der Holzsteg liegt tief im Wasser, Strom gibt es nicht, kein Mensch ist zu sehen. Aber ja, nach einigen Kurven starten wir das Anlegemanöver. Mit Wind querab brauche ich drei Versuche! Alex wird nervös, ich fahre einfach zu wenig weit herum! Er hat recht. Dann liegen wir und er geht nach Information suchen. Das Schild ist vielversprechend, aber nichts ist offen. Im ganzen Haus keiner da. Eben hat die Fähre etwas weiter vorne angelegt. Leute steigen aus und ein. Ganz tot ist der Ort also nicht, aber die Saison ist anfangs September schlagartig vorbei.



Das Dorf liegt auf vier Inseln, Holmen, Odden, Steinsøya und Lyngørsiden, wo Silmaril nun liegt. Strassen gibt es keine. Die Fähre verbindet die Inseln zwar mit dem Festland. Aber wer hier wohnt,



braucht ein Boot. Wir machen einen Spaziergang. Über den Steg gelangen wir auf den schmalen Fussweg zwischen Häusern, Mauern und Felsen. Kleine Treppen und enge Pfade führen zu Häusern, die





unglaublichsten Konstruktionen dienen als Fundamente, der nackte Fels und wo

nicht an der "Hauptstrasse" liegen. Gebaut wurde hier auf engstem Raum. Die



tragen, Kirschen, Äpfel, Pflaumen und sogar Pfirsiche entdecken wir.

Auf dem höchsten Punkt der Insel steht das Wachhäuschen. Wir folgen dem Wegweiser. Die kleine Hütte diente als Aufenthaltsraum, zur Beobachtung weiten der Anfahrt und musste die Leiter benutzt werden. Alex kann es natürlich nicht lassen!

nötig ein paar unterstützende Steine. Gewagt? Vielleicht, aber auf Fels gebaut! In den Gärten blühen immer noch viele Blumen. Fruchtbäume haben Früchte ge-



Gegen 18:00 kehren wir aufs Boot zurück. Während ich koche, besprechen wir die Route. Wir wollen Sunnøve und Lars in Tønsberg im Oslofjord besuchen. Allzu weit können wir nicht nach Norden segeln. Die Zeit drängt, Wir sollten Norwegen verlassen. Alex ruft Lars an. Er kann uns in Stavern abholen. Alex studiert den Kurs und markiert einige Wegpunkte. Mit Vorfreude auf das Wiedersehen gehen wir schlafen.

Freitag, 3. September. Recht früh stehen wir auf, wollen den schwachen Wind ausnutzen; um 14:00 soll er ganz sterben. Um 08:35 legen wir ab. Der Wind drückt das Boot an den Steg, aber das Manöver klappt leidlich. Der Himmel ist mit feinen zarten milchigen Schleiern überzogen. Wir tuckern durch den Lyngør Sund Richtung Nordost. Auf Backbord passieren wir den Lille Svalsund zwischen Odden und



Holmen. Die beiden Ufer unserer Fahrt sind wahre Augenweiden, wunderschöne traditionelle Schiffe und Häuser, alle in bestem Zustand, gepflegt und zu einander pas-



send, kein Stildurcheinander! Zu dieser Jahreszeit ist nicht viel los, kein Mensch ist zu sehen, aber im Sommer muss es hier wimmeln von Leuten und Booten jeder Grösse.

Am Ende des Sunds tauchen einige Inseln



und Steinhäufen auf. Da sind sie schon. Wir motoren durch sie hindurch. Der

Lyngør Leuchtturm auf Kjeholmen im Gegenlicht auf steuerbord, der kleine Zwerg auf backbord. Dann frischt der



Wind auf und eine knappe Stunde nach Ablegen setzen wir die Segel. Der nördliche Landwind kann keine Wellen aufbauen, aber wir kreuzen mit beträchtlichem Gegenstrom die ganze Strecke nahe am Land. Der Wind dreht entgegen der Voraussage ständig mehr gegen Süden und nimmt eher zu als ab. Alex bemüht sich

mit Ausdauer um eine vernünftige Route. Dauern müssen wir neu berechnete Wendepunkte anlaufen, Haken schlagen mit himmeltraurigen Wendewinkeln, um unser

Ziel vor dem Oslofjord auf vernünftigem Kurs zu erreichen, immer noch 16sm vom Ziel entfernt. Alex steuert hochkonzentriert von Hand. Wir sind schon lange unterwegs, haben Hunger und beschliessen um 16:00, die Segel zu bergen und unter Motor nach Stavern einzulaufen. Unter zunehmend bewölktem Himmel taucht am Horizont der Tvistein Leuchtturm im



Dunst auf. Und da sind wir schon an ihm vorbei. Eine knappe Stunde später drehen wir nach Norden ab und motoren zwischen dem Festland und der Insel Stavernsøya auf die Einfahrt zum Hafen los, rechts das Stavernsodden Fyr, links die Minnehallen, Halle der Erinnerung, das düstere Monument mit den Namen der gefallenen Seeleute



des zweiten Weltkriegs. Vor Jahren haben wir es besucht, eine erdrückende Erinnerung.

Der Hafen ist ziemlich voll. Am äusseren Längssteg wollen wir nicht festmachen; da ist Schaukeln angesagt. So legen wir etwas weiter innen am ersten Steg längs an einem Boot an. Müde aber mit gutem Gefühl nach einem intensiven Seglertag koche ich, wir essen und später kommt Lars zu Besuch. Er wird uns morgen abholen uns zeigen, wo er bei Sunnøve lebt und uns sein neuestes Projekt vorführen, ein altes Haus, das er umbaut und verkaufen wird. Wir freuen uns sehr.

Samstag, 4. September. Bevor Lars wie abgemacht um 11:00 erscheint, verlegen wir Silmaril; am Steg ist ein Platz frei geworden. In Sunnøves rotem Audi Quattro Elek-

troauto fahren wir dem westlichen Ufer des Larvik Fjords entlang, durch die Stadt Larvik hindurch und erreichen auf der E18 Tønsberg. Die Fahrt dauert eine gute halbe Stunde. Im Ort besorgt Lars noch etwas fürs Essen, wir kaufen ein "Fenalår", ein luftgetrocknetes Schafbein, vakuumiert und daheim eine wunderbar genüssliche Erinnerung an Norwegen.

Sunnøve empfängt uns überschwänglich. Ihr Vater ist auf Besuch Er hatte einen Schlaganfall und kann nicht mehr sprechen. Ausser dieser Behinderung fehlt ihm nichts! Wir sind erstaunt, wie gut Vater und Tochter kommunizieren; sie versteht oft intuitiv, was er sagen will und "übersetzt" für uns. Lars wohnt auch hier, hat die Küche fast fertig umgebaut und hat noch einige weitere Projekte auf Lager. Nach einem kurzen Rundgang durchs Haus nimmt uns Lars auf eine Spazierfahrt mit. Er führt uns zum "Verdens End", Ende der Welt ganz im Süden des Fæder Nationalparks auf den vielen Inseln südlich von Tønsberg im äusseren Oslofjord. Der Park wurde 2013 zum Schutz des einzigartigen Gebiets gegründet. Die vielen grossen und kleinen Inseln sind wichtige Rastplätze für viele Zugvögel, die Tangwälder Kindergärten für heimische Fischarten. Das Inselgewirr über und unter dem Wasser schützt das Festland vor dem Ansturm des rauen Meers.



Wir wandern auf dem schluchtartigen Weg vom Parkplatz ans Meer. Links und rechts vom Gletscher geschliffene Felsen, am Ende viele Besucher, weit draussen



das Meer. Eine Hochzeit wird zelebriert. Der Ort ist berühmt, zieht viele Touristen an und wird am Wochenende von Menschen regelrecht überflutet. Lars berichtet

uns, dass hier seit Menschengedenken ein Fischerhafen existiert. Wir erkunden den Hafen. Heute liegen immer noch grosse und kleine Fischkutter am Pier, neue Fischerhütten stehen in Reih und Glied, eine weitläufige Marina bietet einer grossen



Zahl Seglern und Motorbooten Platz. Das erste Leuchtfeuer steht auf einer kleinen Erhöhung auf blankem Felsen, ein Steinhaus mit einem Feuerkorb an einer Stange. Abends wurde vor Anbruch der



Dunkelheit ein Feuer im Korb angezündet und die ganze Nacht über gefüttert, eine unglaublich harte Aufgabe. 1857 wurde



der Færder Leuchtturm weit draussen erbaut und warnt vor den unzähligen Inseln und Steinhaufen über und unter dem Wasser vor dem Festland.

Zum Abschluss der Tour führt Lars uns zu seinem neusten Projekt, sein erstandenes Haus, das er für den Wiederverkauf ausbaut. Das ist seine Art, Geld zu verdienen, ein Haus oder ein Schiff zu kaufen, es neu einzurichten und mit Gewinn einem neuen Besitzer weiterzugeben. Wir steigen ein und besichtigen den Bauplatz, ein wüstes Durcheinander von aufgerissenen Böden und herunterhängenden Lei-



tungen. Unvorstellbar, die Arbeit, die noch zu leisten ist. Mit Stolz erklärt er uns, was er vorhat. Es wird ein Schmuckstück; Lars ist ein absoluter Profi, was das Handwerk und seine Wohnideen betrifft. Er ist wohlgerüstet für die viele Arbeit. Zurück daheim bei Sunnøve steht eine herrliche Fischsuppe auf dem Tisch. Wir geniessen die unkomplizierte Gastfreund-

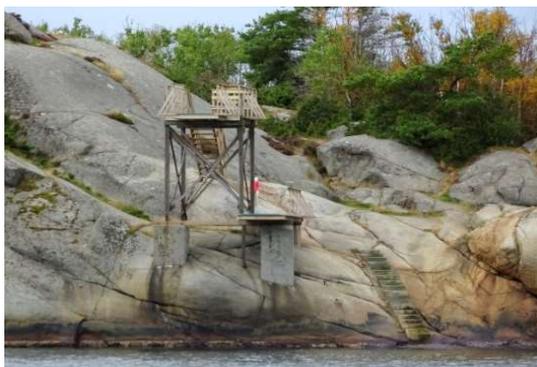


schaft, verabschieden uns und Lars fährt uns zurück nach Stavern. Es war ein anregender ausgefüllter Tag, unser letzter in Norwegen und wir sind froh, bald etwas zur Ruhe zu kommen und den morgigen Tag zu planen.

Sonntag, 5. September. Heute verlassen wir Norwegen. Kurz vor 09:00 legen wir ab und machen uns auf den Weg quer über den Oslofjord nach Schweden. In der Ausfahrt nach Süden prunken die alten Gebäude der Militäranlage im berühmten Stavern Gelb am westlichen Ufer. Die



Überrestes des Forts zieren die nördliche Spitze der Insel Stavernsøya auf unserer backbord Seite. Hier im Süden wird offenbar tüchtig gebadet; am steinigen Ufer entdecken wir Sprungbretter am Felsen!! Heute ist das Wetter nicht einladend, kein



Mensch zeigt sich bei herbstlicher Witterung. An der Südspitze der Insel drehen wir nach Westen. Lange freuen wir uns am Anblick des Stavernsodden Leuchtturms mit seinen alten weissen Gebäuden. Der Wind frischt auf, vor der Inselgruppe Svennerhavna setzen wir die Segel. Der mächtige Leuchtturm Svenner Fyr ragt in den Himmel. Mit achterlichem Wind von 12kt bis 15kt machen wir gute Fahrt.

Kurz vor 13:00 erkennen wir die Schwedische Küste. Auf Position 58°56.2'N 10°41.4'E passieren wir die Grenze, Alex nimmt die Norwegische Gastlandflagge



runter und hisst die Schwedische. Wir haben Norwegen endgültig verlassen. Gegen 14:00 kommen wir im Norden der Koster Inseln an. Wir wollen eigentlich in die Marina von Süd Koster einlaufen, trauen den angegebenen Wassertiefen aber



nicht. Noch vor der Einfahrt zur Marina wird das Wasser bei den ersten Stegen immer seichter, obwohl 2.3m angegeben sind. Wir fahren rückwärts raus und zurück nach Norden, wo zwischen den Inseln weitläufige Anlegestellen liegen. Ein langer Gästesteg am südlichen Ufer von Nord Koster bietet viel Platz. Hier legen

wir an. Es ist erst kurz vor 16:00. Wir machen einen ausgedehnten Spaziergang. Die Koster Inseln, die westlichsten bewohnten in Schweden, sind ein Naturreiservat, dementsprechend berühmt und viel besucht. Das milde Klima, die Schönheit der Landschaft, die aussergewöhnliche Fauna und Flora an Land und im Meer ziehen Scharen von Touristen an. Im Sommer wimmelt es hier von Leuten; heute ist alles still. Silmaril liegt ganz al-



lein am Gästesteg, wo sich während der Saison bis zu erlaubten Dreiepackli aufreihen. Nur 40 Leute leben hier das ganze Jahr über. Das Restaurant mit Trödelladen auf dem Weg zum Fähranleger ist natürlich auch geschlossen. Ein paar Leute



warten auf die Fähre. Sie kommt regelmässig aus Strömstad und versorgt die beiden Inseln auch im Winter. Zwischen den Inseln verkehrt eine automatisch betriebene kleine gelbe Fähre, viel benutzt von den Einheimischen für den Einkauf auf Süd Koster; auf Nord Koster gibt es nur im Sommer einen keinen Laden. Wir brauchen nichts, bleiben hier und wandern den Hügel hoch zum Leuchtturm. Der Weg führt uns auf Fusswegen durch bewohnte Quartiere, Geröll und Wälder. Autos gibt es



keine, weder hier noch auf Süd Koster. Hier bewegt man sich zu Fuss, per Velo

oder auf Rollern. Wir wandern ganz allein, auf unserem Weg kein Mensch weit und breit. Auf halbem Weg zum Leuchtturm kommen wir an den Ruinen der ehemaligen Leuchtturmwärter vorbei. Plakate beschreiben die Grundrisse. Die im Gebüsch halb versteckten Mauern zeigen die



einzigartige Bauweise: geschichtete Blöcke der Fundamente und die geschliffenen Steine der Umfriedungsmauern.

Dann sehen wir die Spitze des Leucht-



turms. Noch ein paar kurzatmige Schritte hinauf und wir erholen uns beim Anblick der herrlichen Aussicht über die ganze Inselwelt bis zum Festland. Es wird langsam Zeit zurückzukehren. Unterwegs überlegen wir uns, ob wir morgen die

Fähre nach Strömstad nehmen sollen, um einen Küstenführer zu kaufen. Wir haben herzlich wenig Information über die Schwedische Westküste dabei. Unten am Pier studieren wir den Fahrplan und schauen nach, ob die Bibliothek etwas Brauchbares anbietet. Natürlich nichts! Also entscheiden wir uns, morgen die Fähre nach Strömstad zu nehmen.



Montag, 6. September. Um 09:25 gehen wir an Bord und geniessen trotz trübem Wetter die knapp stündige Fahrt. Die Fähre setzt ihre Reise fort nach Südwesten kurvt um verschiedene Stangen rund um



Süd Koster herum und legt in Kilesand im Osten der Insel noch einmal an. Fahr-



gäste steigen aus und ein; dann nehmen wir Kurs auf Strömstad. Unterwegs überholen wir den Zweimaster, der bei unserer Ankunft auf Nord Koster an einem privaten Steg lag. Das tolle Boot hat offensichtlich das gleiche Ziel wie wir. Die Anfahrt führt durch vorgelagerte Inseln und bald sehen wir die markanten Gebäude der Stadt, das Rathaus, das Scandic Lahlolmen Hotel, das Badehaus des Segel Clubs und das Freibad vor der Marina im Südhafen. Kurz darauf legt die Fähre im Nordhafen an, wir steigen aus und machen



uns gleich auf die Suche nach dem Segelführer. Im Buchladen über der Brücke am Kanal ist Band 5 nicht vorrätig und der Ausrüster SeaSea ist geschlossen, obwohl die publizierten Öffnungszeiten ihn im Internet und an der Türe als geöffnet anzeigen. Klopfen und Eingänge suchen bringen nichts. Der Laden ist zu. In der Marina hat der Zweimaster angelegt. Wir machen uns auf den Weg dem Wasser entlang zum Bootshändler Axelsson Marin. Der Fussmarsch dauert, ich beginne schon zu reklamieren, wir hätten anrufen sollen. Aber ich nörgele ohne Grund, das Buch ist hier erhältlich. Alex hat wieder einmal Glück gehabt.



Auf dem Rückweg mache ich ein Bild vom Bahnhof. Ein Arbeiter reinigt mit einem Hochdruckgerät mit viel Lärm das Dach. Wir wollen etwas essen, das Skare-



rack ist geschlossen, aber in der Backlunds Bäckerei, Bistro und Bar, servieren sie guten Fisch und Bier. Wir wandern Richtung Fähre, Alex geht nachschauen, wann sie fährt. Er entdeckt, dass er sein Telefon in der Beiz vergessen hat. Besorgt und müde setze ich mich auf eine Bank und werde von einer Schar Spatzen belagert, herzige Viecher!



Mit einem verschmitzten Lächeln auf dem Gesicht winkt Alex von weitem mit dem Telefon! Die Serviererin hat es entdeckt und gleich in Gewahrsam genommen. Er ist

einfach ein Glückspilz.

Die Fähre legt pünktlich ab, Fahrgäste mit Hunden begleiten ihre Schützlinge zum separaten Hunderaum, wir suchen uns einen Fensterplatz und geniessen die Fahrt durch die schöne Landschaft. Unser Ausflug hat sich gelohnt, das viel gesuchte Buch wird uns wertvolle Dienste leisten und wir haben einen guten Eindruck der Stadt bekommen. Wir lesen noch eine



Weile über ihre Geschichte. Schon 1676 bekam sie Stadtrecht, wurde als Grenzstadt in verschiedene militärische Scharmützel verwickelt und war zeitweise Hauptquartier von Karl XII. Anfangs 19. Jahrhundert war sie bedeutend für Seefahrt und Fischerei, gegen Ende entwickelte sie sich zu einem Erholungs- und Badeort. Ihre Wahrzeichen sprechen wahrlich auch heute dafür.

Kaum sind wir wieder auf dem Boot, kommt die Dame vom Hafen vorbei und zieht das Liegegeld ein. Die angeschlagenen Preise sind erstaunlich hoch, Nachsaison Preis für 12m Boote 320 NOK pro Nacht ohne Strom und Wasser am Steg. Wirklich erstaunlich? Wenn der Ort so begehrt ist, bezahlen die Touristen eben, was verlangt wird. Und die Vorschrift "nur" Dreierpäckli erlaubt und die Distanz zu Klos und Wasserhahn beweist den enormen Ansturm und Wasserknappheit im Sommer auf der Insel.



Dienstag, 7. September. Bevor wir losfahren, müssen wir Wasser bunkern. Alex schleppt den ersten Kanister die guten 200m vom Wasserschlauch zum Schiff, dann nimmt er doch den Karren und bringt noch weitere zwei. Das wird gut reichen für eine oder zwei Nächte am Anker.

Um 11:15 sind wir bereit zum Ablegen, warten die Fähre ab, starten sobald sie vorbei ist und nehmen Abschied vom schönen Nord Koster. Der imposante



Dreimaster etwas ausserhalb der Marina vor der Mole ist wohl über Nacht angekommen. Gestern haben wir ihn nicht entdeckt.



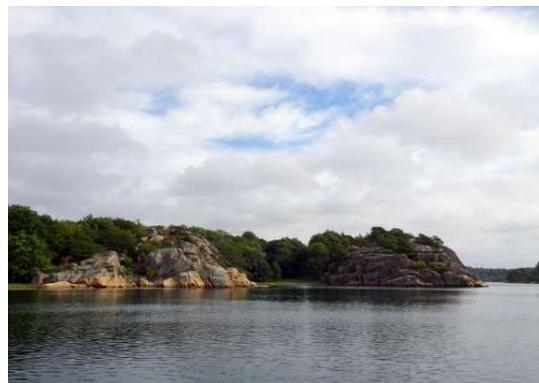
Auf unserer Spur fahren wir aus der Anfahrt hinaus, biegen gegen Süden mit Kurs auf den Ankerplatz in einer wunderschönen Bucht im Schärengarten um Resö. Das Buch beschreibt sie überschwänglich: "wenn Du hier keinen Frieden findest, hast du ein echtes Problem" Ein Leuchtturm steht am Eingang zum Sannasfjord. Durch die Inseln segeln wir

bei westlichem Wind mit Reff 1 im Gross und der Genua. Die Fahrt führt uns an vielen Sommerhäusern auf den Inseln



vorbei, kleine und ganz grosse. Herrliche Herbstfarben und farbige Felsen begleiten uns um die letzte Nase herum und wir

sind da. Die Bucht ist wirklich ein wunderbarer Platz, geschützt in einmaliger Landschaft und angenehmer Wassertiefe. Auf 5.8m lässt Alex den Anker runter. Es ist erst Mittagszeit. Wir essen und Alex fischt. Keiner beisst an. Draussen bläst es, wir bleiben hier und geniessen die absolute Ruhe. Spät abends kommt noch ein anderes Schiff, die Ankerkette rasselt, sonst hören und sehen wir nichts.



Mittwoch, 8. September. Morgenessen im Cockpit am stillen Morgen. Die Nachbarn auf der Arkona schlafen noch. Kurz nach 09:00 tuckern wir zurück durch den Sund, eine wunderschöne Landschaft, verstreute Sommerhäuser, vom Gletscher geschliffene Felsen, eine Muschelzucht? Nach dem Eingang zum Sund runden wir die Nordspitze der Insel Havsten und motoren nach Süden. Draussen bläst es tüchtig. Die Route führt uns erst durch viele Inseln, dann über eine offene Strecke mit



bestimmt 3m hohen steilen Wellen und im Legerwall etwa 50m vor der steinigen Küste. Wir rollen die Genua halb aus, der Motor hilft bei 2000 Touren Silmaril auf Kurs zu halten, obschon sie hin und her geworfen wird, sehr ungemütlich. Zum Glück dauert der Tanz nur 1.5sm und wir



erreichen den Munksund und laufen von hier an geschützt vor Wind und Wellen weiter auf dem Zickzackkurs durch die engen Wasserwege der Schären Richtung

Hamburgsund, unserem Ziel entgegen. Die nahen Felsen fordern Konzentration, Alex mag das und leistet ganze Arbeit. Um die Mittagszeit erreichen wir den Sund, die Meerenge zwischen der Insel Hamburgö und dem Festland. Auf halbem Weg liegt die Stadt Hamburgsund. Dort wollen wir die Nacht verbringen. Gegen 13:00 erreichen wir den geschäftigen Ort,



viel Verkehr, dicht besiedelt auf beiden Ufern. Es dauert, bis wir entscheiden, in die sehr enge Marina einzulaufen. Das Anlegemanöver ist heikel, der Wind drückt uns vom Steg weg und die Tiefe nur 2.4m, aber wir schaffen es, sind aber eingesperrt mit wenig Raum und machen uns schon Gedanken, wie wir da wieder rauskommen! Was solls, heute machen

wir erst mal einen Spaziergang und verschieben die Bedenken auf morgen. Heute liegen wir bestens.

Am Steg liegt ein vergammeltes Boot,



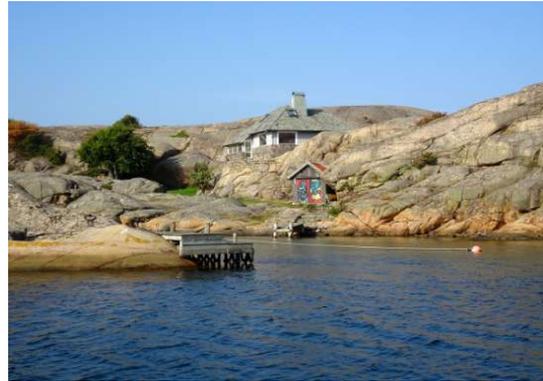
bärtiger Algenwuchs und Moos begrünt es rundum, gegenüber tönt Lärm von der kleinen Werft. Eine Fähre quert regelmäßig den Sund, viele Einheimische gehen ihren Beschäftigungen nach. Touristen sehen wir wenige.

Wir machen es uns gemütlich auf der Terrasse des Restaurants über dem Wasser, beobachten das Treiben rundum und versuchen, uns zu entspannen und die Gedanken an das Ablegemanöver zu verdrängen. Wir diskutieren allgemeine Anlegemanöver: steuerbord ist meine bevorzugte Seite, aber Wind von querab ist immer ein ausschlaggebender Faktor, den wir beachten sollten in der Wahl eines Platzes. Heute haben wir das wieder einmal ausser Acht gelassen und prompt Mühe gehabt. Wie schon oft nehmen wir uns vor, gemächlich und mit kühlem Kopf ein Anlegemanöver ausführlich zu besprechen. Alex erkundigt sich nach den Abfahrtszeiten der Sundfähre, nach denen wir unsere Abreise richten wollen.

Donnerstag, 9. September. Die Nacht hat keine Erleichterung gebracht. Wir sind beide angespannt und planen das Ablegen während des Morgenessens minutiös. Der Wind ist nicht erheblich, aber doch 8kt bis 10kt. Die Wassertiefe vor der Werft sollte kein Problem machen. Ich werde mit dem Chnebeltrick rückwärts nahe an die geparkten Boote in die kleine Bucht fahren und mit Volleinschlag vor dem ragenden Bug des grossen Schiffs aussen am Pier meinen Weg suchen. Alex hat beschlossen, nach der Abfahrt der Sundfähre kurz vor 10:00 abzulegen. Wir beobachten die Fahne am Eingang zur Marina, nutzen eine kleine Flaute und los gehts: eindampfen, Heck raus, rückwärts Vollgas Einschlag Heck nach backbord, knapp vor dem Heck des nächsten Boots Kick vorwärts Einschlag Bug nach backbord, Silmaril gehorcht präzise und wir passieren knapp aber ungeschoren den hohen Bug des mächtigen Schiffs und sind raus. Alex grinst erlöst, gratuliert und mir fällt ein Mühlstein vom Herzen. Nach diesem Erfolg kann uns auch die enge Durchfahrt durch den Rest des Sunds und den noch engeren Sotekanal mit der Drehbrücke nicht ängstigen. Bei aufmerksamer Navigation birgt der Sund überschaubare Gefahren, aber heftige Sturmwinde können augenfälligen grossen Schaden verursachen!



Auch aufmunternde Bilder erscheinen am Ufer, lauschige feudale Feriendomizile, eine verlassene Hütte, die allem Wetter zum Trotz noch steht, kleine geschützte Orte.



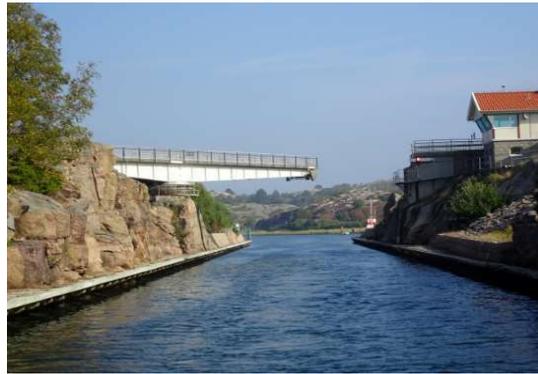
Nach dem Sund fahren wir wieder in den Schären, dann durch das offene Wasser, wieder ein toller Ritt, nicht ungefährlich so nahe an Unterwasserfelsen. Was das Zeichen auf dem Felsen wohl bedeutet?



Vor Mittag kommt die Drehbrücke im Sotterkanal in Sicht, wir passieren ohne Wartezeit, gleich hinter uns schliesst sie sich-



Der Kanal wurde zwischen 1931 und 1935 erbaut und trennte den westlichen Teil der Insel Sotenäs ab und machte ihn zur Insel Söö. An seinem Anfang ist er eng, gelegentlich gesäumt von Anlegestegen, gepflasterten Mauern oder geschichteten Felsbrocken. Auf dem algenbedeckten grünen Wasser schwimmt ein Paar Kanadagänse oder Weisswangengänse,



oft nicht leicht zu unterscheiden. Ursprünglich wurden Kanadagänse als Ziervögel nach Europa gebracht und wurden in einigen Gebieten heimisch und verloren die Zugbereitschaft der Wildgänse. Weisswangengänse dagegen sind Zugvögel. Sie brüten in der arktischen Tundra und ziehen im Winter nach Süden. Dieses Paar scheint hier zu Hause zu sein, also sesshafte Kanadagänse?

Nach dem Sotekanal empfängt uns noch einmal eine offene Strecke. Wir ändern die Route, bei so viel Wind bleiben wir nicht draussen, drehen ab nach Osten der Küste entlang, anstatt ausserhalb der Schären Kurs zu nehmen. Im Schutz der Inseln hissen wir die Segel und kreuzen gegen Süden. Es macht keinen Spass, Wellen hat es zwar keine, aber jede Menge Untiefen, schlecht zu navigieren unter Segel. Um 16:30 erreichen wir Gullholmen auf der Insel Härmanö. Vor vielen Jahren haben wir hier unsere Freunde Beatrice und Heinz getroffen und lange über Blocher und Co. diskutiert! Aussen am Steg machen wir fest, ich habe keine Lust in die enge Marina zu fahren. Ein Bummel durch die Gassen und Gässlein des Orts rufen viele Erinnerungen wach, dicht gedrängte Häuser auf nack-



tem Felsen, steinige Gärtlein, lauschige Bootshäuser, viel Wasser und äusserst



präzises Handwerk.

Zurück beim Boot taucht ein Mann auf und erkundigt sich, ob wir was brauchen. Will er unsere Zertifikate sehen und mag nicht fragen? Er geht wieder und wir geniessen den Abend, obwohl Gullholmen wie ausgestorben ist in dieser Jahreszeit.

Freitag, 10. September. Es ist fast windstill, ein herrlicher Morgen. Nach dem Morgenessen suchen wir eine Dieseltankstelle, nichts. Alex möchte weit draussen segeln. Wir verlassen Gullholmen und halten aufs offene Wasser zu. Hinter uns läuft ein grosses altes Schiff, setzt zwar ein Segel, braucht aber doch den Motor wie wir. Eine lange Diskussion entbrennt über den Kurs, welchen Ausgang aus den Inseln der beste sein könnte. Alex vertraut auf seine Navigationskünste, ich denke, der grosse jetzt neben uns, kennt den besten Weg! Schlussendlich sind wir draussen und dümpeln. Laut Windtheorie gibt es immer Wind und Kalmenzonen längs der Küste. Wir erwischen lauter Kalmen! Dazu kommt ein Dauerstrom von 1kt gegen



uns. Alex fischt, kein Fang. Um 14:00 brechen wir die Übung ab, halten auf den Pater Noster Leuchtturm zu und drehen südlich davon gegen Südosten Richtung Marstrand, wo Alex an der Südseite der Insel Klåverön eine gute Ankerbucht ausgemacht hat. Es regnet. Am Felsen gleich nach der Einfahrt zur Utkäften Bucht liegen links zwei Segler, etwas weiter drinnen ein Motorboot. Alex hat ein Ankerzeichen auf dem Plotter markiert. Ich

steure den vorgesehenen Punkt tiefer innen an, um 16:45 rasselt der Anker runter. Alles ist ruhig, wir geniessen ein gutes Abendessen und schlafen ausgiebig.