Törnbericht 2017
Die „Hasencrew auf dem Hoppekollen“

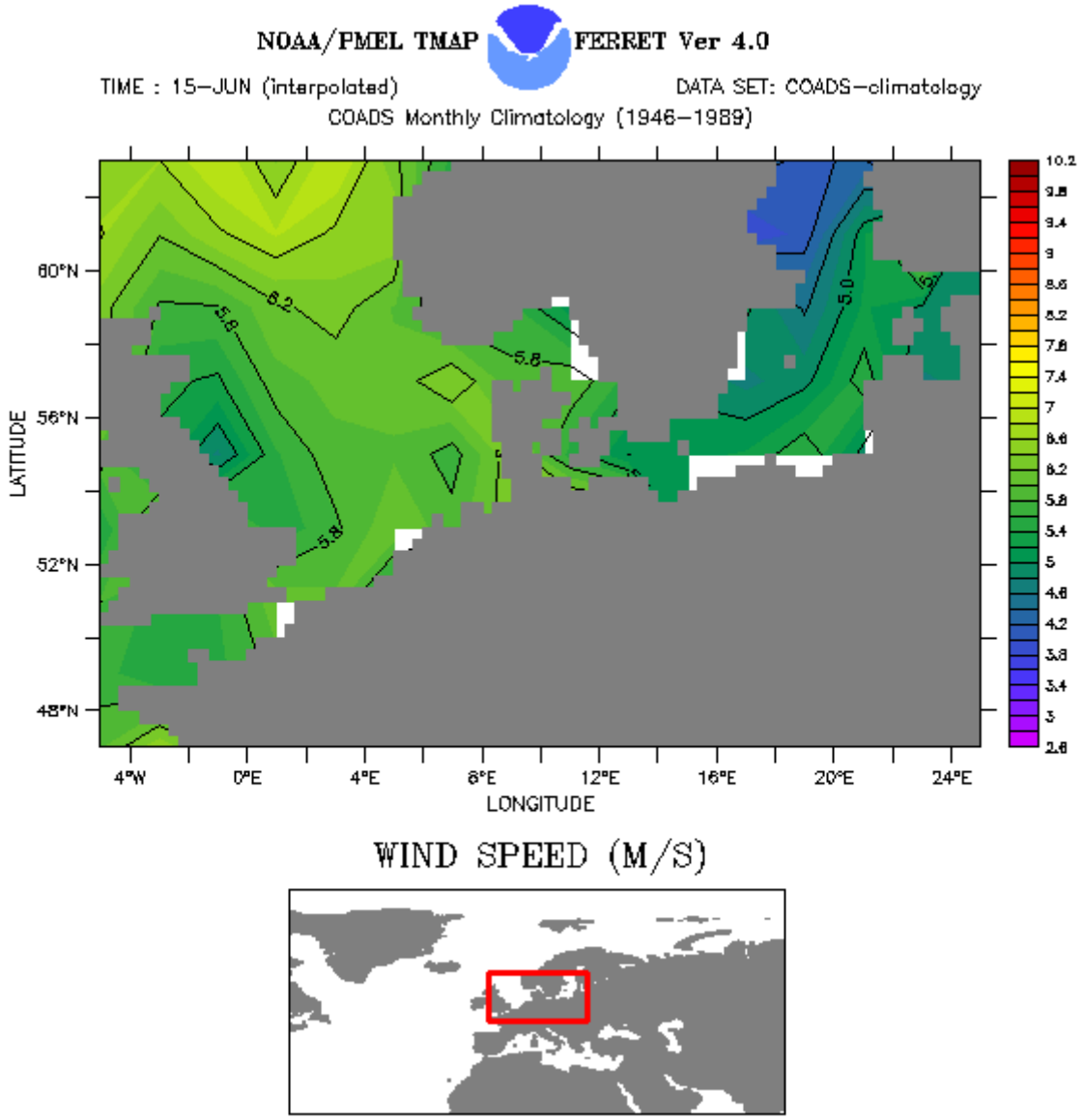
Überführungstörn der Klubyacht Oeding von Dänemark nach Norwegen vom 18.bis 23.06.2017

Vorbereitung und Planung der Reise:

Schon im Laufe des Jahres 2016 zeichnete sich ab, dass der Trend für die Segelsaison 2017, mit der Vereinsyacht Oeding, sich in Richtung Norden ausrichten wird, nachdem wir nun lange Zeit im Mittelmeer gesegelt waren. Dieser Trend bestätigte sich dann bei der Sitzung der Schiffsführer im November. Das große Ziel soll Norwegen sein und hier das Nordkap. Damit ein Kettentörn auf die Beine gestellt werden kann, ist einiges an Planung im Vorfeld zu beachten. Fest stand: Karsten Idel möchte noch einmal das Nordkap umsegeln. Weitere Schiffsführer hatten Norwegen auf dem Plan, jedoch keine Umrundung des Nordkaps. Dann wird festgelegt, wer welchen Teil Norwegens bereisen möchte und ob die Planung lückenlos gelingt. Hierbei ergab sich eine Lücke für die Überführung der Segelyacht von Dänemark nach Norwegen und dies war genau der Zeitraum, in dem ich mit meiner Crew auf Törn gehen wollte. Nach kurzer Rücksprache mit der Crew habe ich mich für diesen Zeitpunkt entschieden, jedoch mit dem Gedanken im Hinterkopf, dass meine

Crew hauptsächlich aus Seglern besteht, die ihren SKS gerade erst gemacht haben, bzw. nur einen Sportbootführerschein und allesamt wenig Erfahrung besitzen, mit einer Ausnahme. Das Skagerrak zu überqueren kann anstrengend sein. Die kürzeste Entfernung von Thyborøn in Dänemark nach Mandal in Norwegen beträgt ca 90 sm. Meine Crew ist sicher, das zu schaffen und vor allem willig. Damit es zu einem schönen Erlebnis wird, halten wir folgende Planung fest. Starthafen Lemvig, Samstag bis Thyborøn, Sonntag die Überfahrt nach Mandal (wenn Wind und Wetter passen) und dann weiter über Flekkefjord oder Egersund nach Stavanger unserem Zielhafen. Somit haben wir genügend Reservetage bei Starkwind und wenn diese nicht benötigt werden, so können wir uns den Lysefjord noch anschauen.

Zu den Vorbereitungen unserer Reise zählen die Wetterverhältnisse, eventuelle nautische Besonderheiten sowie interessante touristische und kulturelle Highlights in den Häfen die wir anlaufen werden.



Die Prognose für Juni enthält mittlere Werte von 7 m/s bzw. 13 Knoten, meist aus westlichen Richtungen, da wir uns in einer typischen Westwindzone befinden. Von den Berichten der Segelkameraden in unserem Verein weiß ich jedoch, dass man dort durchaus auch mal 6 Beaufort im Juni zu erwarten hat. Die touristischen Highlights sollen der Flekkefjord und der Lysefjord sein. Wir hoffen darauf, dass wir für beides genug Zeit finden.

Die Crew hat bereits im letzten Jahr in gleicher Zusammensetzung ihren ersten Törn in den Balearen gemacht und kennt sich somit schon ziemlich gut. Ach, was sag ich da. Sehr gut! Wir sind die Hasencrew! Wen es interessiert: Die Geschichte, die dahinter steht ist folgende: Susanne R. konnte sich insbesondere die Namen von zwei männlichen Crewmitgliedern nicht so gut merken. Immer wieder kam es zu Verwechslungen. Am letzten Abend sagte sie zu einem der beiden: du Hase, hilfst du mir eben. Wir kamen dann auf die Idee, dass mit Hase jeder sich angesprochen fühlt und inzwischen hat jeder seinen eigenen „Hasennamen“. Hier einige Beispiele: Schlafhase, Oberhase, Navihase… Im Frühjahr kam dann ein Stoffhase als Maskottchen ins Spiel und es wurde den ganzen Winter über diskutiert, was unsere Crew als gemeinsames Outfit tragen könnte. Hasenkostüme (Gott bewahre) oder vielleicht eine Mütze mit Hasenohren. Oh je, ich fürchtete die Ausmaße, die das ganze annehmen könnte. Olav überraschte unsere Crew dann mit der Idee einer eigenen Crewflagge, die er zu diesem Törn mitbrachte. Das wars!

Hier die Einzelheiten zur Crew:
Barbara Novak, Skipper, 50 Jahre, SHS
Olav Schmitz, Coskipper, 43 Jahre, SKS
Susanne Thun, 55 Jahre, SKS
Susanne Rix, 54 Jahre, SKS
Thorsten Engler, 49 Jahre, SKS
Frank Waller, 50 Jahre, SBF-Binnen

In Norwegen sind Lebensmittel sehr teuer, und wir wollen uns auch aufs Segeln konzentrieren und nicht auf Landaufenthalte, darum werden wir den gesamten Proviant von zu Hause mitbringen. Das ist insoweit auch kein Problem, da wir einen recht großen und geräumigen Vereinsbus haben, mit dem wir anreisen werden, um die Vorcrew abzulösen. Das ist bei unseren Oedingtörns so üblich und macht den Crewwechsel sehr angenehm.

Die nautische Literatur, insb. die Hafen- und Küstenhandbücher wurden studiert und Seekarten geordert. Mit dem elektr. Programm „Navionics“ wurden schon mal Routen und Distanzen überprüft.

Was erwartet die Crew von dem Törn?
Alle möchten das schöne Land Norwegen einmal kennenlernen, da von uns noch keiner die Gelegenheit hatte. Weiterhin möchten wir unsere Segelerlebnisse und Erfahrungen erweitern.
Was sind meine Ziele?
Ich habe in den vergangenen Jahren den Trend in unserem Verein beobachtet und festgestellt, es gibt Segelurlauber, die mehr Zeit an Land verbringen und weniger Zeit auf dem Wasser und es gibt die Segler, die gerne Langstrecken segeln und denen es hauptsächlich ums Segelerlebnis geht und denen die Zeit des Segelns die Wichtigste ist. So ging es mir auch in den letzten Jahren und ich freue mich, dass meine Crew das genauso sieht. Die Erfahrungen mit der Langstrecke fehlen ihnen jedoch noch, und ich möchte sie gerne um diese Erfahrung reicher machen. Dabei ist es mir sehr wichtig, dass niemand überfordert wird. Ich möchte gute Seemannschaft vermitteln und lege großen Wert auf Sicherheit.

Ein Crewmitglied fällt aus:
Frank Waller teilt mir 14 Tage vor Törnbeginn mit, dass er aus beruflichen Gründen leider nicht dabei sein kann. Das ist sehr schade, wir finden jedoch noch Ersatz: Andreas Jahn, den einige bereits beim Aufrüsten unserer Segelyacht Op Joeck im Frühjahr kennengelernt haben und schon damals der Meinung waren, dass er sehr gut in unsere (Hasen-)Crew passen würde.

Hier die neue Zusammensetzung der Crew:
Barbara Novak, Skipper, 50 Jahre, SHS, genannt Oberhase
Olav Schmitz, Coskipper, 43 Jahre, SKS, Cohase
Susanne Thun, 54 Jahre, SKS, Navihase
Susanne Rix, 55 Jahre, SKS, blauer Hase (wg. blauer Jacke)
Thorsten Engler, 49 Jahre, SKS, Masthase (er nutzt jede Gelegenheit zum Aufstieg)
Andreas Jahn, 47 Jahre, SBF-See, Teakhase (sehr besorgt ums Deck)

Technische Daten der „Oeding“

Werft / Typ	X-Yachts, Haderslev Dänemark / Typ X 46
Baujahr:	2009/2010
Länge über alles:	14,01 m
LWL:	12,30 m
Breite max.:	4,15 m
Tiefgang:	2,10 m (in Abänderung der üblichen 2,4 m)
Gewicht :	10,4 t
Ballast:	4,5 t
Takelung:	Sloop
Rumpf:	weiß, Streifen Wasserpass korallenblau
Masthöhe (über Wasser):	ca. 22 m
Großsegel:	63,2 m², 2 Reffs, 5 Latten, davon 2 durchgelattet
Genua I:	63,5 m², Rollreff
Genua III:	45,0 m², Rollreff
Sturmfock:	17,5 m²
Gennaker:	142 m², Schnitt Tristar mit Bergeschlauch
Motor:	40 KW (50 PS) –Volvo D2-55--Saildrive mit dreiflügeligem Faltpropeller
Baustoff:	GFK mit Stahlrahmen als Verstärkung im Unterwasserschiffsbereich, Teakdeck

Ausrüstung der „Oeding“

Buganker mit 35 m Kettenvorläufer und elektrischer Ankerwinsch,
2. Anker mit Ankerleine bis 60 m verlängerbar
Hydraulischer Achterstagspanner
Ausreichend Festmacher, Leinen, Fender, Schleppleine
Schleppleine 70 m 22mm in Achterkajüte Stb. unter den Polstern
mit separatem Hahnepot und 20 m 8 mm Wurfleine+Wurfball.
Kompletter Satz Werkzeug inkl. Dichtmaterial und Reparaturset für das Gummiboot
Reparaturset Segel
Ersatzmaterial Maschine (Ölfilter, Impeller etc)
Akku Flex als Wantenschneider für das harte Rodd-Rigg
Ersatzmaterial Elektrik, Beleuchtung (Birnen, Klemmen etc.)
Cockpittisch
Heißstropp
1 Spibaum (zum Ausbaumen der Genua)
1 Elektrische und 1 Handlenzpumpe
1 Hochleistungslenzpumpe Rule 4000 mit Förderleistung ca.13 m³/h
Radomantenne halbkardanisch am Achterstag,
Radarreflektor aktiv Echomax AM 701
Marine Radio Decoder MRD 80 mit integriertem Barograph-Modul (defekt)
GPS
Kartenplotter
Windex am Masttop
2 x Raymarine E 80 (8’’Bildschirm) Multifunktionsdisplays mit Anzeigemöglichkeit für GPS-Daten, Radar, AIS und Kartenplotter in der Naviecke und an der Steuersäule mit Tochterdisplay ST 290 über dem Niedergang
Raymarine SPX Autopilot
UKW-Sprechfunk mit Zusatzanschluss im Cockpit und DSC-Controller
Tragbares UKW-Sprechfunkgerät
Handwindmesser, Handbleilot
Handscheinwerfer, Taschenlampen
UKW-Radio mit CD-Teil
Notpositionslichter rot/grün und 1 weißes Rundumlicht
1 Yachtfernglas 7 x 50 (privat)
Signalhorn am Mast elektrisch betrieben und Handgerät
2 rote Rundumlichter, die über separate 12V-Notbatterie versorgt werden
EPIRB-Boje (SARSAT)
MOB-Taste am GPS
Rettungsinsel für 8 Personen
Aufblasbares Gummiboot mit Paddeln und Außenborder
Seenotsignale gemäß den Richtlinien der KA

8 Lifebelts
8 Automatikrettungswesten „California mit 300 N Auftrieb, Rettungslicht, Schrittgurt, Rettungsgurt und Spraycap
Zusätzliche kleine 12 V Notbatterie höher gelegt für Funkgerät und elektr. Anschluß im Ankerkasten.
3 Feuerlöscher und eine Löschdecke
Leckstopfen an allen Seeventilen und im Reparaturmittelset
Erste Hilfe-Kasten
Komplette Bordapotheke mit Anleitung zur Notmedikation, Erste-Hilfe-Set
Notpack für Rettungsinsel mit: 8 x Notfallration, 12 x Trinkwasserbeutel 2 Thermo-Rettungsanzüge, 3 Handfackeln rot, Wassernotration 8 Liter (wenigstens ½ Liter pro Person), Logbuchcontainer wasserdicht,
Container mit: Sicherheitsdosenöffner, faltbarer 10 l Kanister, Trinkwassersammelbeutel mit Clips, Rettungsfolien, Sonnencreme
Bergesegel
Klappbare Badeleiter am Heck
Rettungsring mit Leine
MOB-Boje mit Blitzlicht und Rettungskragen
Tragbare Blitzleuchten für Nachtwachen
Kompass auf Steuersäule, Handpeilkompass
Einpickhaken im Cockpit und Führungsleine auf den Decks für die Lifebelts
Handbücher und Seekarten für das jeweilige Gebiet (siehe auch Navigatorische Ausrüstung)
Notpinne
Reservekanister für Diesel, Außenbordertreibstoff (Gummiboot), Öl
Bootmannsstuhl
Signalkörper, Signalflaggen gemäß Vorschrift
Nachgerüstete Leesegel an den Kojen im Vorschiff
Crewlisten mehrsprachig (italienisch/spanisch/französisch/englisch)
Versicherungs- und Schiffspapiere, Wetterkartenvordrucke
Notrollen
Broschüre: Sicherheit auf SKBUe-Yachten mit Hilfestellung für den Ernstfall

Navigatorische Ausrüstung:

Handbücher:
RCC Pilotage Foundation Norway, Den Norske Los 2B, Havneguiden 2, Törnführer Dänemark 1 aus dem Delius Klasing Verlag von Jan Werner
Seekarten :
NV Charts: NO2, NO3, NV Atlas Serie 9
Elektronische Seekarten für das Revier
Navionics auf iPad

Wettervorhersage:
Die Wind- und Wettervorhersage holen wir uns weitgehend über das iPad von der App Windfinder, für die jeweiligen Orte die wir bereisen werden. Ich habe bereits auf vorherigen Törns damit gute Erfahrungen gemacht. Vergleichen werden wir mit YR der norwegischen Wetter App. Außerdem hole ich mir regelmäßig mit der App WX Charts EU die Bodendruckwetterkarte.

Anreise:
Wir starten um 22 Uhr am 16.06. mit unserem Vereinsbus in Moers-Schwafheim. Thorsten und Andy wechseln sich weitgehend ab. Die Stimmung ist gut, auch nachdem die Crew von mir erfährt, dass für die bisherige Planung die Wetterverhältnisse eher schlecht sind. Für Montagabend ist westlicher Starkwind im Skagerrak zu erwarten und das möchte ich weder mir, noch der Crew, noch dem Schiff zumuten. Ich habe erfahren, dass wir nun in Thyborøn übernehmen und bin der Meinung, dass es am besten sein wird, in einem bis Stavanger durchzuziehen. Auch wenn ich nicht davon überzeugt bin, dass die Crew dafür bestens geeignet ist, so weiß ich doch, dass sie alles geben werden, was sie nur können. Nach einigem Hinterfragen stehen jedoch alle zu meiner Entscheidung. Um 8 Uhr morgens treffen wir am Ablösehafen ein und die Vorcrew erwartet uns bereits.

Reiseverlauf

In Dänemark ist ordentlich Wind. Ich mache die Schiffsübergabe mit Peter Degenhardt, meinem Vorgänger. Außer einem kleinen Schaden am Ankerauslass gibt es nichts zu beklagen. Wir verstauen unser Gepäck und Proviant und beziehen unsere Kojen. Die Sonne scheint und so beschließen wir nach einem guten Frühstück an den Strand zu gehen und danach ein wenig Schlaf nachzuholen. Am frühen Nachmittag verlegen wir die Oeding. Wir wählen eine Box hinter einem Gebäude und zusätzlich noch mit dem Bug zum Wind, anschließend tauschen wir die große gegen die kleine Genua aus. Da wir morgen hoch am Wind segeln werden,

führen wir die Genuaschoten innen an den Wanten entlang, so kann unsere Yacht noch ein wenig mehr Höhe laufen. Das habe ich im vergangen Jahr auf einem Törn mit Karsten Idel gelernt. Den Rest des Tages nutze ich für eine sehr ausführliche Sicherheitseinweisung mit Erläuterung und Festlegung der Notrollen, Bergesegel anmontieren zur Demonstration und Voreinstellung, Prüfung und Anpassung der Rettungswesten mit Lifebelt, auch die Lifebeltbenutzung sprechen wir noch einmal durch. Ich erwarte für die morgige Überfahrt, dass sich jeder einpickt, der sich an Bord bewegt, insbesondere auf dem Vorschiff. Die Wellen können relativ hoch werden. Auf der Messe Boot im Januar habe ich mir einen AIS Notsender für meine Rettungsweste gekauft. Ich rüste die Weste, die ich tragen werde, damit aus und biete den Wachführern an, die komplett ausgerüstete Weste in meiner Freiwache zu übernehmen. Danach unterhalten wir uns noch über die geänderte Törnplanung. Ich lege meine Gründe noch einmal klar vor und wir schauen uns gemeinsam die Wetterlage an. Die Übergabe ist für Stavanger festgelegt, ein Ziel, das wir erreichen müssen. Sowohl unsere Nachfolgecrew, als auch wir haben die Fähre für die Überfahrt bereits gebucht und bezahlt. Die einzig vernünftige Lösung ist also direkt nach Stavanger zu Segeln. Mandal, den Flekkefjord und Egersund werden wir nicht ansteuern. Der Starkwind bleibt bis Mittwochabend und wir sitzen sonst von Montag bis einschließlich Mittwoch in Egersund fest.
Die Wachen werden wie folgt eingeteilt:
Susanne Thun -Thorsten Engler
Susanne Rix – Olav Schmitz
Barbara Novak – Andreas Jahn (wir werden mit unserer Wache starten)
Danach Essen wir zu Abend und gehen schlafen.

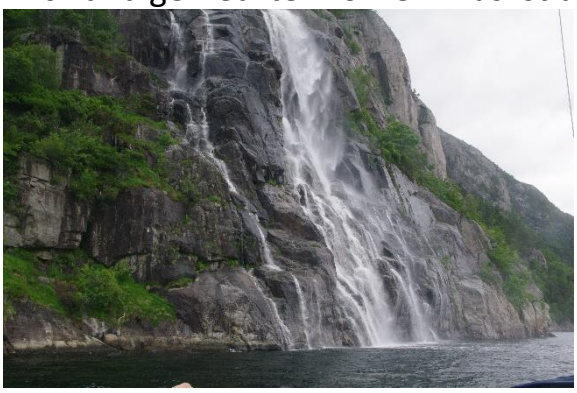
Notrolleneinteilung
absetzen von Seenotfunk: Thorsten (R) Olav (V)
einsetzen der Seenotsignale: Andreas (R) Barbara (V)
Rigg-Verlust: Olav (R) Andreas (V)
Einstieg in die Rettungsinsel: Susanne T. (R) Susanne R. (V)
Wassereinbruch: Susanne R. (R) Susanne T. (V)
Einsatz der Feuerlöscher: Barbara (R) Susanne T. (V)
Einsatz der Notpinne: Susanne T. (R) Andreas (V)
Erste Hilfe: Susanne T. (R) Barbara (V)
Ausfall der Maschine: Thorsten (R) Andreas (V)
MOB: Olav (R) Thorsten (V)
R= Rolle und V=Vertreter

18.06.2017 Sonntag, 197,5 sm Thyborøn - Stavanger
4 Uhr der Wecker klingelt. Leider konnten Thorsten und Andi, die in der Bugkabine ihre Kojen haben nicht viel schlafen. Eine Hochzeitsfeier direkt vor unserm Schiff geht bis in die frühen Morgenstunden. Ich koche Tee und Kaffee für die Überfahrt und wir machen belegte Brote fertig, dann legen wir ab. Um 5 Uhr werden bereits die Segel gesetzt und unsere Yacht gleitet mit 8,5 Knoten bei WNW Windstärke 4 dahin. Damit Rasmus uns gnädig ist und bleibt, opfern wir ihm nach alter Tradition und mit den entsprechenden Worten einen Schluck aus der Sherryflasche. Schon um 6 Uhr ist kein Land mehr zu sehen. Die Wellen sind wie erwartet recht ordentlich und es dauert nicht lange, da verhindert Chaos im Vorschiff den Zutritt zur Bugkabine. Die Taschen waren schlecht verstaut und liegen hinter der Türe. Bei einem Beilieger um 7 Uhr wird alles wieder klariert und das 1. Reff eingebunden. Erste Schwächen zeigen sich bei den Crewmitgliedern. Mir fällt, als ich selber ans Steuer gehe, auf, dass der Kurs des Schiffes nicht mit dem dargestellten Kurs auf dem Plotter übereinstimmt. Wir sind zu weit nach Osten gekommen. Wir korrigieren die Abweichung, die immerhin 40° !!! beträgt. Es ist mir ein Rätsel, dass wir das erst jetzt bemerken. Dadurch sind wir viel zu weit östlich geraten. Wir segeln so hoch es geht am Wind um wieder aufzuholen. 8 Uhr, Wachwechsel. Mein Wachkollege liegt bereits seekrank auf der Bank und andere beginnen zu schwächeln. Suse und Thorsten kommen aber gut klar. Ich lege mich hin, damit ich bald wieder fit bin. Der Wind frischt auf und dreht weiter auf Nord. Der Wachwechsel um 12 Uhr mit Susanne und Olav erfolgt, und die Yacht läuft wie geschmiert. So klappt alles gut bis 15 Uhr, dann beginnt es langsam schwierig zu werden. Die einzigen nicht Seekranken sind Susanne T. und ich, 2 Crewmitglieder sind inzwischen ausgefallen und zwei weitere schlagen sich so durch und unterstützen uns bei den Wachen. Neue Wache Barbara und Susanne R., die andere Wache mit Susanne T. und Thorsten kann bestehen bleiben. Susanne T. (Wachführer) und ich beschließen alle 2 Stunden Wachwechsel durchzuführen. 18:20 Uhr, der Wind lässt etwas nach. Unser Kurs ist nicht gut, wir müssten höher ran, das heißt entweder kreuzen, was mir wegen der vielen Schwierigkeiten mit der Seekrankheit jedoch nicht richtig erscheint. Um 18:35 Uhr entschließe ich mich die Maschine zu starten und mit leichter Kraft das Segeln zu unterstützen, da der Wind noch weiter auf NNW dreht. Wir können so gut 20° mehr Höhe laufen. Das ist wie eine dauernde Bö, die uns Höhe schenkt. So kann es gehen. Alles andere wäre für die Crew nicht gut und unsere Kräfte werden auch nicht ewig reichen. Um 20:05 Uhr kommt langsam Land in Sicht, ein großer Sendeturm, Lista Radiomast, in Farsund. Wir schaffen das! Die beiden noch stehenden Wachen lösen sich regelmäßig ab und alles läuft prima. Die Seekranken sind stabil und Susanne T. achtet darauf, dass alle genügend trinken. Sie kümmert sich rührend um die kranken

Crewmitglieder. Zwischendurch stärken wir uns und kochen noch einmal heiße Getränke. In der Freiwache können wir uns gut erholen. So geht es bis zum frühen Morgen weiter. Um 6 Uhr morgens tauscht Thorsten die Gastlandflagge von Dänemark gegen die norwegische Flagge. Die Seekrankheit beginnt sich bei den ersten zu bessern. Wir sind unter Land und es ist ruhiger geworden. Um 8 Uhr haben wir es geschafft. Nach gut 27 Stunden und 197,5 sm sind wir in Stavanger angekommen. Jetzt nehmen wir erst mal ein ausgiebiges Frühstück mit Rührei und Spiegelei und allem Drum und Dran zu uns. Nach einer Dusche und einem Nickerchen gehen wir den Ort erkunden. Eine hübsche Stadt, die wir uns ja noch zum Törnende ausgiebiger anschauen können. Das norwegische Ölmuseum ("Norsk Oljemuseum") interessiert uns heute mehr. Die an eine Bohrplattform erinnernde Architektur diente uns schon als Landmarke bei der Ansteuerung des Gästehafens und ist ein Wahrzeichen der Stadt. Hier erfährt man, alles über die Rohstoffe Erdöl und Erdgas. Von der Entstehung, Geschichte der Fördertechniken, Öl als Motor des wichtigsten Wirtschaftszweigs Norwegens bis hin zu Arbeitssicherheit und sozialen Aspekten. Man kann dort die Enge der Rettungskapseln und die gefährliche Anreise im Helikopter direkt erfahren. Den Abschluss des zweistündigen Erlebnisses bietet der Film "Oljejunge", der die Veränderungen Norwegens und der Menschen auf sehr persönliche Weise schildert und uns mit einem leichten Schaudern wieder in die Seglerwelt entlässt.
Am Abend grillen wir im Cockpit und erzählen noch lange. Ab morgen genießen wir die norwegischen Fjorde. Das hätten wir sonst nicht so ausgiebig gekonnt.

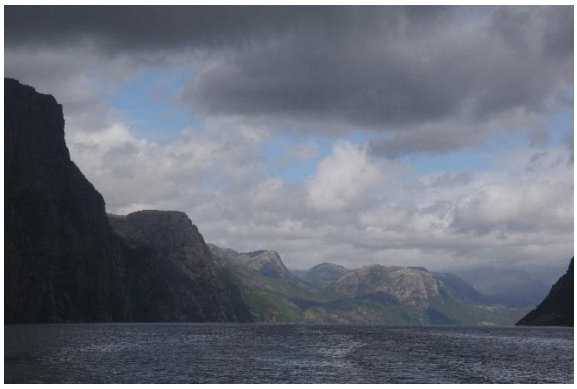
20.06.2017 Dienstag, 48,6 sm Stavanger - Tau

Wir haben nicht nur einen Hasen als Maskottchen dabei, nein, wir haben sogar eine eigene Flagge: ein weißer Hase auf schwarzem Grund mit verwegenem Blick und gekreuzte Möhren. Das ist unser Crewstander. Hat nicht jeder! 😉



Andi legt ab und wir segeln auf Vorwindkurs nur mit der Genua durch den Straumsteinsundet unter der 24 m hohen Brücke von Stavanger hindurch in Richtung Lysefjord. Wir führen die Genuaschoten wieder außen an den Wanten vorbei. Die Natur zeigt sich hier von einer ihrer schönsten Seiten. Um 12:45 Uhr erreichen wir den Lysefjord, der kleine Hafen, den wir uns ausgeguckt haben erscheint uns jedoch viel zu klein für unser großes Schiff, deshalb lassen wir das lieber. Im Pläne ändern sind wir ja flexibel. Unter der großen Brücke, die über den Lysefjord geht, bergen wir die Genua und setzen die Fahrt unter Maschine fort. Der Wind dreht hier um mehr als 90° und die Fallböen sind wirklich beachtlich. Bei einer

Bö von 38 Knoten legt sich unsere Oeding auf ihre Backbordseite. Das war Grund genug die Genua einzurollen. Natur pur im Lysefjord, wir sind von Wasserfällen umgeben und überwältigt von der Schönheit.



Das Wetter ist nicht ganz so schön, der Preikestolen ist in den Wolken verborgen. Wir fahren dicht an Felsen und Wasserfällen vorbei und genießen die Fahrt, fast bis nach Lyseboten. Ein neuer Plan wächst während sich der Preikestolen aus den Wolken schält. Tau wird unser Ziel heute sein und von dort wollen wir einen Ausflug zum

Preikestolen mit dem Bus machen, denn von hier unten kann man nur wenig erkennen und wir haben gehört, dass es sich lohnen soll. Ein wenig Bewegung können wir auch gut gebrauchen zum Ausgleich. Am Nachmittag kommt dann die Sonne durch und wir können auch wieder die Segel setzen.

Bei kräftigem Nordwest kreuzen wir im Høgsfjord auf. Der Düseneffekt lässt den Wind hier bis auf 28 Knoten ansteigen. Tolles Segeln, wir haben sehr viel Spaß. Zweieinhalbstunden lang kreuzen wir im Fjord und legen dann um 19:30 Uhr in Tau an. Wir haben von Susanne T. einen lustigen Trinkspruch gelernt, keiner weiß welche Sprache das ist, aber es hört sich sehr norwegisch an. Dieser gehört inzwischen zum Anleger. Auch heute schmeißen wir unseren Tischgrill an und genießen den Abend.

21.06.2017 Mittwoch, 0 sm Tau

Hurra, die Sonne scheint. Wo wollen wir noch mal hin, werde ich gefragt: Hoppekollen ruft jemand, oder so ähnlich. Dann auf zum Hoppekollen. Wir brechen um 11 Uhr zur nahegelegenen Busstation auf und sind um 11:45 Uhr am Startpunkt unserer Bergtour. 604 m ist der Preikestolen hoch. Für den Aufstieg über Felsstufen und zwischendurch auch Holzstufen und Stege benötigen wir 2 Stunden und 45 Minuten. Ein anspruchsvoller Berg mit steilen Passagen. Unterwegs geht es an Mooren und Seen vorbei, gemeinsam mit vielen anderen Menschen aus allen Nationen. Japaner, Engländer und viele Ostdeutsche fallen uns durch ihre Sprache auf, aber auch Norweger. Die Plattform bietet eine herrliche Aussicht auf den Fjord. Bei dem traumhaften Wetter, dass wir heute haben ein wahres Glückserlebnis. Unser Maskottchen ist natürlich dabei. Wir haben den Hasen in meinen Rucksack gesteckt, so dass er noch herausschauen kann und hören während des Aufstieges immer wieder „Hare“ was Hase im norwegischen heißt. Nachdem wir den Ausblick ausgiebig genossen haben und unsere mitgebrachten Brote und Energieriegel vertilgt haben, beginnen wir mit dem Abstieg. Hui, das geht in die Waden. So viele Stufen! An der Bergstation decken wir uns noch mit Souvenirs ein und erwischen den nächsten Bus um 17:20 Uhr. Auf dem Rückweg ersteht Thorsten Gambas und Salat, die wir als Vorspeise zu einem leckeren Steinpilz Risotto genießen.

22.06.2017 Donnerstag, 37,4 sm Tau - Skardtveit

Was wir gestern für ein Glück mit dem Wetter hatten wird uns beim Aufstehen bewusst. Es regnet in Strömen und kein Wind! Wir frühstücken erstmal ausgiebig. Um 15:30 Uhr legen wir ab um zu Tanken. Das ist hier in Norwegen nur recht selten möglich. Es gibt nur wenige Tankstellen. Nicht einmal Stavanger hat eine Tankstelle, so sagte uns der Hafenmeister. Danach fahren wir unter Motor zuerst in den Horgefjord, dann Foggafjord, Jøsenfjord und hier nehmen wir ein leckeres Abendessen zu uns: selbstgemachter Kartoffelsalat und Würstchen. Um 20:45 Uhr legen wir in Skardtveit an. Bis in die frühen Morgenstunden sitzen wir noch gemütlich zusammen. Dabei beobachten wir gegen 1 Uhr (es ist schon wieder dabei hell zu werden) wie ein Schlepper 3 Plattformen oder Steganlagen im Hafen anliefert.

23.06.2017 Freitag, 37,4 sm Skardtveit - Stavanger

Um 13 Uhr legen wir ausgeschlafen und frisch gestärkt ab, nachdem wir vorher noch die erstklassigen Duschräume ausgiebig benutzt haben, ab. Es regnet noch immer. In südlicher Richtung starten wir um Halsnøy zwischen den vielen kleinen Inseln hindurch. Um 13:50 Uhr kommt Wind auf, wir setzen die Segel. Zunächst das Groß, wir fahren gerade Gegenwindkurs, vor Talgge fallen wir ab und setzen die Genua. Wir genießen 4 Stunden wunderbares Segeln. Zwischendurch mussten wir sogar noch Reffen, weil der Wind stark auffrischte in den Böen (23 Knoten). Um 18 Uhr legen wir an. Das wars mit Segeln. Wir müssen noch das Schiff von innen und außen reinigen vor der Übergabe an die Nachfolgecrew. Unser Liegeplatz ist gut gewählt, wir haben direkt einen Parkplatz am Schiff. Abends noch ein Restemenü aus Steaks, Grillwurst, Gnocchi und Salat. Traurig das es zu Ende geht, aber glücklich über eine wunderschöne gemeinsame Zeit.

24.06.2017 Samstag Abreise
Bereits um 6:30 Uhr kommt die Nachfolgecrew mit der Fähre von Hirtshals in Stavanger an. Wir machen die Übergabe und helfen noch beim Umladen gegenseitig. Susanne und Thorsten bleiben noch eine Woche bei der Nachfolgecrew an Bord. Unsere Rückfahrt soll über den Flekkefjord gehen, den wir ja nicht seglerisch erreicht haben. In Kristiansand nehmen wir dann die Fähre nach Hirtshals. Ohne Stau kommen wir wohlbehalten wieder in der Heimat an.

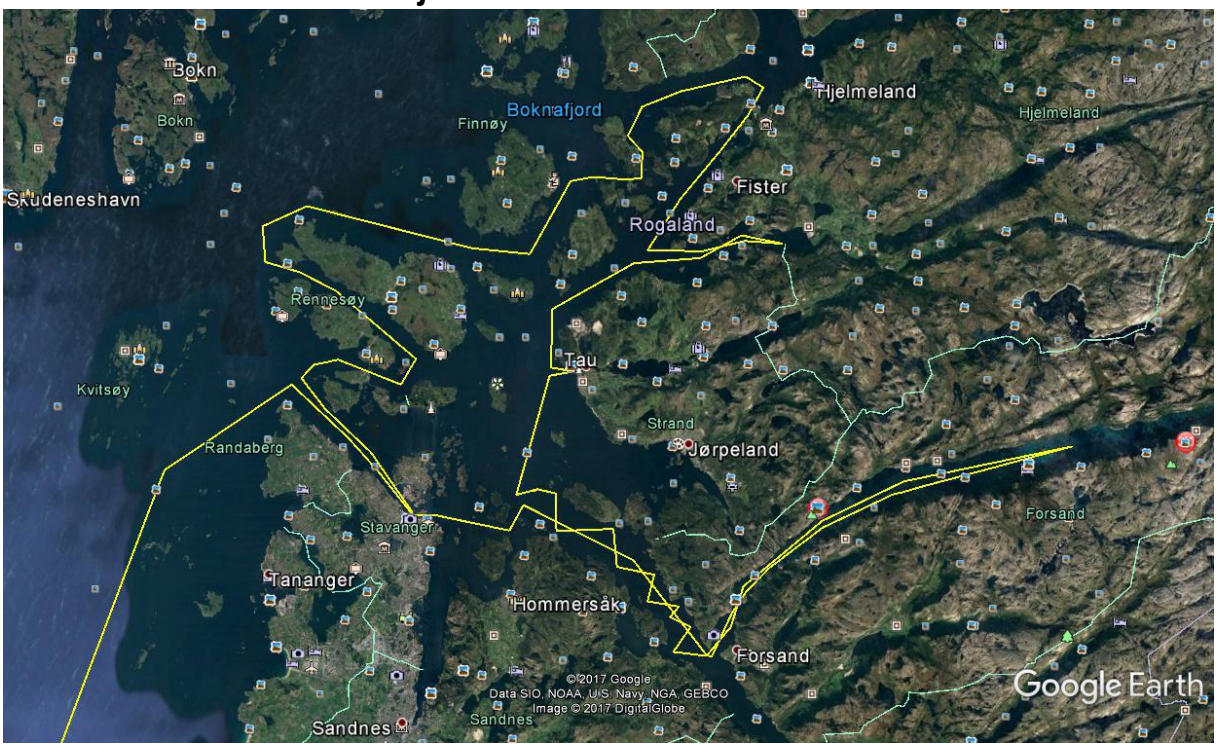
Fazit
Der leider hohe Motoranteil ist teils den Fjorden mit keinem oder sehr unbeständigen Windverhältnissen geschuldet und teils der seekranken Crew bei dem langen Schlag von Thyborøn nach Stavanger.

Törnverlauf vom 18. bis 23. Juni 2017: Thyborøn/Stavanger/Lysefjord, Tau/Skardtveit/Stavanger
321,9 sm, davon 164,5 sm unter Segel und 157,4 sm unter Maschine

In 5 Fahrttagen und 1 Hafentag, 1 Nachtfahrt

Durchschnittl. Strecke pro Segeltag: ca. 64,4 sm, Windstärken von 0-5 Bft.

Im Oktober 2017 Barbara Novak

Reiseroute der Oeding
über das Skagerrak

und Teilausschnitt in den Fjorden.