„Gletscher, Nordkap und Mitternachtssonne“
Norwegentörn der Klubyacht Oeding von Bergen zum Nordkap und zurück nach Tromsö
vom 06.06. bis 20.07.2017

Vorbereitung und Planung der Reise:

Im Winter 2016 entscheiden sich im Segelklub Bayer Uerdingen die Schiffsführer der Klubyacht Oeding, eine X46, für die Fahrtgebiete Norwegen und Ostsee mit Hin- und Rückführung vom und zum Ijsselmeer. Danach erfolgt dann Ende Oktober 2017 die Rückführung über den Rhein nach Krefeld-Uerdingen, wo im Winter das Schiff gewartet wird. Wir erhalten im Verlauf der vorgesehenen Kettentörns die Strecke von Bergen aus möglichst weit nach Norden mit dem Übergabehafen Tromsö am Ende des Törns.
Als Zeitpunkt für den Törn war in der Planung der Juli und dort ein Zeitraum von ca. zweieinhalb Wochen vorgesehen.
Ein Schwerpunkt der Vorbereitungen im Winter und Frühjahr sind die Wetterverhältnisse im Atlantik/Nordatlantik längs der norwegischen Küste. Hierfür gibt es Informationen über die Monatskarten des Nordatlantischen Ozeans oder die Archivkarten z.B. von passageweather.com, die allerdings jeweils nur bis zu den Lofoten gehen. Die „Bibel“ schlechthin für dieses Revier ist aber der Norske Los Band 3 bis 6, der leider in norwegisch, dafür aber sehr detailiert über Häfen inkl. Pläne und deren genaue Beschreibung, Tiedenverhälltnisse und Strömungen bis zu Wetterverhältnissen und -statistiken für die jeweilige Region berichtet. Weitere Literatur siehe unten.
Beeindruckend ist auch die Strecke bis zum Nordkap von Bergen aus, die mit fast 1000 sm der Entfernung von Krefeld bis zum Stiefel Süditaliens entspricht plus noch einmal fast 300 sm nach Tromsö zurück.
Klar war auch, dass das keine Reise für Segelanfänger ist. Und so besteht die Crew zum größten Teil aus Seglern, die schon Langfahrterfahrung haben, allerdings nur bei zweien so hoch im Norden. Einer hat noch keine Erfahrung mit mehrtägigem Segeln.

Die Crew:
Siehe folgendes Bild mit der Crew auf der Oeding vor dem Svartisengletscher :

Karsten Idel, Skipper, 71 Jahre, SHS (hintere Reihe, Mitte)
Barbara Novak, Coskipper, 50 Jahre, SHS (hintere Reihe, links)
Ulrich Jaroschek, 59 Jahre, BR-Schein (vordere Reihe, rechts)
Carsten Müller, 52 Jahre, SSS (vordere Reihe, Mitte)
Jörg Runge, 53 Jahre, SKS (vordere Reihe, links)
Franz Vogt, 57 Jahre, Sportboot-Fsch. See (hintere Reihe, rechts)

Die Oeding

Als Kartenmaterial und nautische Literatur wurden benutzt:

Monatskarten für den Nordatlantischen Ozean, BSH
Monatskarten des Wetterarchivs von Passageweather.com
RCC Pilotage Foundation Norway
Den Norske Los 3, 4, 5, 6
Rolf Reinicke : Lofoten, Nordmeerküsten, DSV-Verlag

Mehrere Reiseführer
Norwegische Seekarten N23 bis N104 und die Übersichtskarten N307 bis N311 und N321 bis N 323 für das Gebiet Bergen bis Nordkap sowie der Übersegler BA 4101
Navionics Programm auf privatem Ipad und elektronische Seekarten-Modul Navionics 49XG (Norway) auf dem Raymarine E 80
Wetterdaten im Internet aufgerufen und abgespeichert über:
Grib-Daten des DWD
Passageweather.com
windfinder.com
yr.no

Anreise und Einrichten an Bord:
Am Dienstag, den 04.07.2017 sind wir abends um 19 Uhr in Hirtshals an der Fähre nach Bergen. Nach bequemer Überfahrt mit leckerem skandinavischem Buffet sind wir mittags dann bei bestem Wetter in Bergen. Der Parkplatz ist leider nicht direkt am Liegeplatz der Oeding, die ganz zentral dicht am Fischmarkt liegt. Ganz schnell transportieren wir zuerst die Bier- und Weinvorräte an Bord, denn wir werden von begierigen Blicken verfolgt. Das ist bei den Preisen in Norwegen für diese Getränke absolut verständlich. Da die Vorcrew freundlicherweise mithilft, ist bald alles von und an Bord. Allerdings dauert es seine Zeit, bis alles an Ort und Stelle seefest verstaut ist. Danach muss die Radarantenne, die wegen eines Wasserschadens zur Reparatur war, wieder anmontiert werden.

Die Oeding in Bergen

Montage der Radarantenne

Nachdem Jörg mit dem Flieger von Düsseldorf eingetroffen ist, sind wir komplett. Nach dem obligatorischen Begrüßungsschluck erfolgt dann eine sehr ausführliche Einweisung in alle technischen und sicherheitstechnischen Einrichtungen der Oeding. Die Notrollen werden durchgesprochen und festgelegt (Verantwortung und Verteilung der Notrollen siehe Logbuch). Für die morgen anstehende Langstrecke

zum Svartisengletscher werden die Wachen eingeteilt: Barbara mit Franz, Carsten mit Uli, Karsten mit Jörg (die erstgenannten sind die jeweiligen Wachführer). Die Wacheinteilung ist so, dass tagsüber drei 4-Stunden-Wachen und nachts vier 3-Stunden-Wachen gefahren werden. Damit wird nachts vermieden, dass immer die gleichen die ungeliebte Wache von zwei bis fünf Uhr morgens bekommen. Danach kann das Wohlfühlprogramm starten, mit Einkauf von sehr leckeren Meeresfrüchten auf dem exzellenten Fischmarkt, Besichtigung der Altstadt Bryggen mit den alten Speicherhäusern der hanseatischen Kaufleute und Fahrt mit der Bergbahn auf den Hausberg Floyen mit grandiosem Blick über den Hafen von Bergen und die umliegenden Fjorde im abendlichen Sonnenschein.

Bryggen, das frühere Hanseviertel

Leckere Meeresfrüchte auf dem Fischmarkt

Grandioser Blick vom Hausberg Floyen auf Bergen und die umliegenden Fjorde

Der Tag klingt aus mit einer sehr schmackhaften Fischmahlzeit und gemütlichem Beisammensein. Dabei ist die gespannte Vorfreude auf die seglerische Herausforderung des Nordkaptörns deutlich zu spüren.

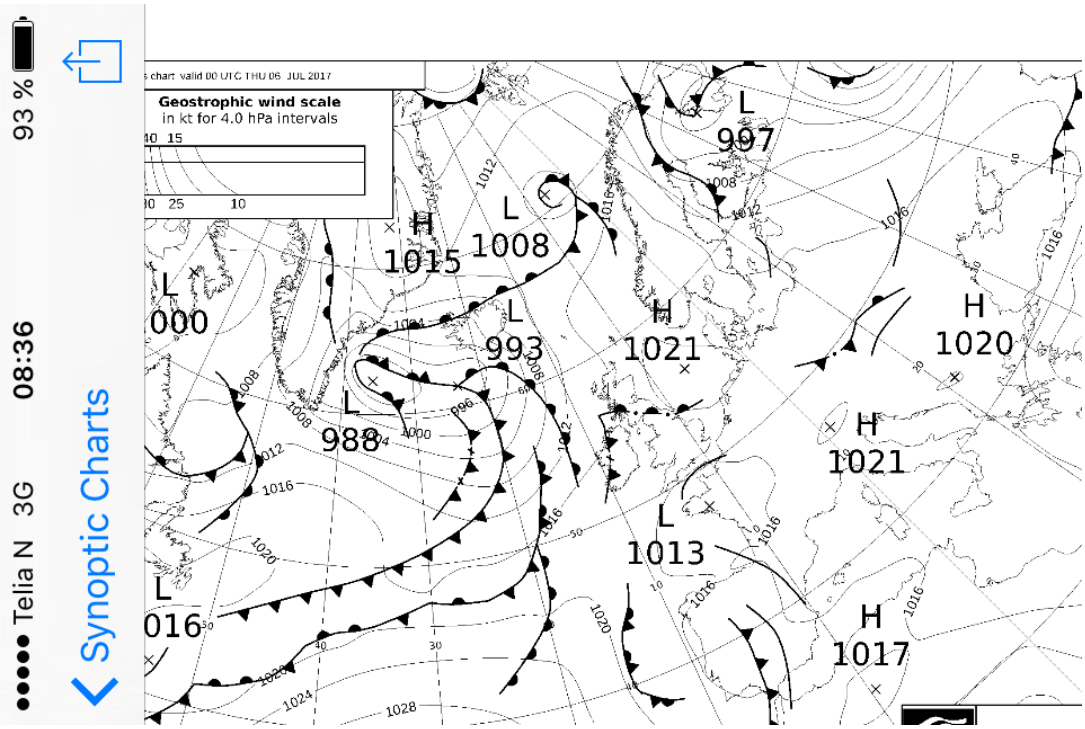
1. **Etappe: 482,3 sm von Bergen bis zum Anleger im Holandsfjord mit dem Svartisengletscher im Hintergrund in 87 Stunden 52 Minuten. Durchschnittsgeschwindigkeit 5,5 Knoten**

Die Wachen :

Jörg und Karsten

Franz und Barbara

Uli und Carsten



Die Wetterlage zum Start ist nicht schlecht : Wir liegen noch im Einflussbereichs eines Hochs 1021 über Norwegen, ein schwaches Tief läuft nordwärts ab, und ein kräftigeres Tief 993 liegt noch westl. der Shetlands über dem Atlantik

Pünktlich um 9:00 Uhr geht es los. Es herrscht noch Flaute, so dass wir mit einem letzten Blick auf die Skyline von Bergen das Hafenbecken unter Maschine verlassen. Es geht zunächst in den Hjeltenfjord wo wir noch im geschützten Fahrwasser nach Norden fahren. Mittags kommt dann ein West bis Nordwest zwei bis drei Beaufort auf, so dass wir hoch am Wind weiter gut Strecke Richtung Sognefjord machen. Kurz nach Passieren des markanten Leuchtturms Utvaer, nördlich des Eingangs zum Sognefjord, kommt der Ruf „großer Fisch an Steuerbord“. Die kennzeichnende Rückenflosse eines Orcas wird gesichtet. Bei den Bullen dieser max. 9 – 10 m großen Fischart, kann die Rückenflosse 1,80 m groß sein. Bei schwachem Südwest steuern wir auf die Rückenflosse zu und beobachten ca. eine Stunde einen oder mehrere Orcas, die immer wieder auftauchen und dabei die charakteristischen Blasfontänen von sich geben. Ganz am Ende, als die meisten Kameras schon wieder verstaut sind, kommt ein Orca dicht an unserem Schiff vorbei, um diesen großen, eigenartigen, weißen „Fisch“ mal genauer zu betrachten.

Nach diesem aufregenden Abenteuer, das über eine Stunde gedauert hat, und dazu führte, dass andere dringende Bedürfnisse unterdrückt wurden, ist nun ein Besuch der Bordtoilette des Einen oder Anderen Wunsch. Der Benutzter kommt allerdings mit einer Schreckensnachricht zurück: Der Fäkalientank ist dicht! Die Vorschiffstoilette, die als Stauraum dient, wird frei geräumt und zur Benutzung freigegeben. Wir werden uns was einfallen lassen müssen. Die Lösung kommt am nächsten Tag mit der Idee, den Fäkalientank von außen mit Hilfe der alten Doppelhubpumpe, die eigentlich zum Aufpumpen des Schlauchbootes diente (eine neue Ersatzpumpe ist schon an Bord) zu entleeren. Die von Jörg und Carsten durchgeführte Aktion ist erfolgreich, allerdings bleibt der Außenablass weiterhin dicht. Wir geben einen Liter Aqua Kem Blue zur Lösung von Ablagerungen in den Tank. Sicherlich werden die Schaukelbewegung der nächsten Seetage zur Lösung der Ablagerung und damit des Problems zusätzlich hilfreich sein.
Nach einer kurzen nächtlichen Flauteperiode können wir am nächsten Tag zumindest bis zum Nachmittag bei einem Wind um Südost Stärke zwei bis drei wieder segeln.

Interessante Wolkenformation

Nordisches Licht

Zum Frühstück passieren wir das weit hinausreichende Kap Stadtlandet ziemlich genau 24 Stunden nach unserem Start in Bergen. Ab diesem Kap, das wegen plötzlicher Wetterumschwünge gefürchtet ist, schwenkt die norwegische Küste nach Nordosten, so dass wir bei einem Südost bis Ost auf Amwind-Kurs gute Fahrt machen sollten. Leider stirbt der Wind am Nachmittag völlig ab,und so müssen wir die Maschine einsetzen, auch weil Baum und Segel in der Dünung unkontrolliert schlagen.
Als Trost gibt es sehr leckere Lachsnudeln mit Capricciosa-Salat.
Am Abend kommt eine leichte Brise aus Ost-Südost auf und sofort wird reagiert. Die kleinere Genua III kommt runter und die große Genua I wird gesetzt. Der Wechsel auf See klappt auch bei stark einsetzendem Nieselregen sehr gut. Wir werden dafür mit einem schönen Speed von 6,5 Knoten belohnt. Alle genießen das Segeln und die Ruhe an Bord, auch wenn es diesig und regnerisch ist. Vielleicht war die schlechte Sicht und/oder eine kurze Ablenkung der Grund dafür, dass wir mitten auf dem Atlantik plötzlich in einem Fischernetz festhängen. Die Mannschaft ist sofort im Einsatz, und in kurzer Zeit ist die Situation nach Bergen aller Segel und Freiführen unserer Yacht aus den Klauen des Netzes geklärt. Am dritten Tag auf See gibt es herrliches Segeln fast den ganzen Tag über, erst eine Stunde vor Mitternacht lässt der Wind völlig nach, nachdem wir vorher schon bei sehr schwachem Wind versucht haben, ausgebaumt noch ein paar Seemeilen vorwärts zu kommen.
Bei Musik und sanfter Nordatlantik-Dünung kann man dabei wunderbar entschleunigen. Vorher gab es am Nachmittag wieder ein tolles Menü von Barbara: Medium Steaks mit Rosmarinkartoffeln und Eisbergsalat.

Unter Deck wird gezaubert und oben genossen

Leider reduziert der schwache Wind am Ende des Tages das anfänglich gute Etmal. Wir befinden uns auf 64 Grad Nord und nachts wird es nicht mehr richtig dunkel. Man erahnt einen „Kurzsonnenuntergang“ und freut sich schon auf die Mitternachtssonne, die in den nächsten Tagen, wenn wir weiter nordwärts segeln,

kommen soll. Es ist beste Stimmung an Bord und alle freuen sich auf Nordnorwegen mit Gletschern, Wasserfällen, den Lofoten und natürlich dem Nordkap (wenn es denn gelingt) und Tagen ohne Dunkelheit. Am Sonntag, den 09.07. haben wir ganz schlechtes Wetter. Es schüttet wie aus Eimern und alles ist grau in grau. Leider müssen wir unter diesen Bedingungen heute in die zahlreichen Außenschären rein segeln, um dann im Innenfahrwasser die Polarkreisbake auf der Insel Viking und später den Holandsfjord mit dem Svartisengletscher anzusteuern. Die Einsteuerung in die Außenschären erfolgt südlich von Feuer Ytterholmen (65° 58,5`N, 011° 38,0`E). Es ist nur wenig Sicht, nass und sehr kalt und die Navigation durch die vielen Über- und Unterwasserfelsen ist nicht einfach, aber sehr spannend.

Aber man gewöhnt sich rasch wieder daran, im Kabellängen-Maßstab zu denken und jede Ecke abzuhaken. Am Steuer wird häufiger gewechselt, weil in den nassen Handschuhen und der vorherschenden Kälte die Finger des Steuermannes schnell klamm und unbeweglich werden.

Einsteuerung bei Feuer Ytterholmen bei Regen und wenig Sicht

Am Abend gibt es eine zünftige Polarkreistaufe für Barbara, Carsten, Jörg und Uli in Nähe der Polarkreisbake.

Ab diesem Breitengrad ist Mitternachtssonne zu beobachten, allerdings hier nur am 21. Juni. Je weiter man nach Norden kommt desto größer wird das Zeitfenster für dieses einmalige Naturphänomen, was sich dadurch erklärt, dass die Erdachse zur Rotationsebene der Erde um die Sonne geneigt ist. Um Mitternacht steuern wir in den Holandsfjord ein, an dessen Ende der Svartisengletscher fast bis in den Fjord geht. Wir sehen die hochliegenden Eismassen des Gletschers schon weit vorher. Am Ende des Holandsfjordes ist ein Anleger mit einem Schwimmsteg. Als wir dort um 00:47 Uhr des nächsten Tages anlegen, ist es taghell. Wir machen ein Gruppenfoto auf der Yacht mit dem Gletscher im Hintergrund und senden es an unseren Vereinsvorsitzenden Frank Suchanek, der es dann auf der Website unseres Vereins veröffentlicht. Das hat auch den Hintergrund, dass wir ab dieser Saison ein aktives AIS haben und alle Mitglieder die Reiseroute der Oeding jederzeit verfolgen können. Danach wird das erste Fässchen Bier aufgemacht, und das erfolgreiche Erreichen des ersten Etappenzieles gefeiert. Eigenartigerweise sind wir alle nicht müde und sitzen noch lange zusammen und genießen die Stimmung und das nordische Licht mit dem Gletscher hinter uns. Nach kurzem Schlaf werden die Rucksäcke mit Wasser und ein paar Müsliriegeln, sowie für jeden mit einem Gletscherbierchen befüllt, und wir machen uns auf den Weg zur Gletscherkante. Zunächst geht es einen Kilometer über Wanderwege zu einem Restaurant mit Gletscherblick. Dort werden noch einmal die Toiletten aufgesucht, da am Anleger leider keine Sanitäreinrichtungen und auch keine Müllcontainer sind. Trotzdem beträgt das Hafengeld 300 NOK. Diese werden in einen Umschlag mit dem Bootsnamen versehen in einen Briefkasten direkt am Anleger geworfen. Das werden wir in den nächstens Häfen noch häufiger erleben.
Es sind aber noch ca. 3 km anspruchsvoller Aufstieg über Gletscherbäche, Geröllfelder und Felsen, die leider nur teilweise mit Handläufen abgesichert sind, bis zur Gletscherkante.

Am Svartisengletscher, dem zweitgrößten Gletscher in Norwegen

Dort können wir unsere mitgebrachten Bierdosen auf einem Eisblock kühlen. Idealerweise hat der Eisblock die Form einer Theke.

Faszinierende Gletscherfarben und kühles Bier auf der Gletschertheke

Der Rückweg wird in der zweiten Hälfte leider sehr nass. Glücklicherweise kommt der Regen erst, als wir die steilsten Felspassagen hinter uns gelassen haben. Am Nachmittag sind wir wohlbehalten zurück und stärken uns an Bord für die zweite Etappe zu den Lofoten.

1. **Etappe: 161,7 sm vom Holandsfjord bis Reine auf den Lofoten, weiter zu den Lofotenhäfen Nusfjord und Kabelvaag und anschließend in den Trollfjord in 24 Stunden 20 Minuten. Durchschnittsgeschwindigkeit 6,6 Knoten**

Liegeplatz der Oeding im Holandsfjord **Ein letzter Blick auf den Gletscher**

Nachdem der Regen vorbei ist, starten wir bei strahlendem Sonnenschein und leider Flaute. Alle genießen die wärmende Sonne und den herrlichen Blick zurück auf den Gletscher im Holandsfjord. Ab und zu kommt Wind auf, und sofort werden die Segel gesetzt. Es ist nämlich viel schöner, die herrliche Fjordlandschaft ohne Motorgeräusch zu genießen. Leider wechselt der Wind häufig in Richtung und Stärke,

so dass die Segel ständig neu eingestellt werden müssen, was aber bei den Regattaseglern an Bord hoch willkommen ist. In den Außenschären stabilisiert sich der Wind auf Süd bis Südwest. Nachdem wir die Insel Stornakken passiert haben, segeln wir nordwärts Richtung Reine innerhalb einer Untiefen-freien Rinne in den Außenschären. Der Wind wird immer kräftiger und geht bis auf sechs bis sieben Bft. hoch. Wir fahren ausgebaumt Rauschefahrt mit bis zu acht Knoten. Natürlich ist das Groß mit Bullenstander gesichert. Nachts sehen wir, da der Seeraum nach Westen frei ist, die Andeutung von Mitternachstssonne über dem Horizont. Wir müssen wohl noch etwas weiter nach Norden kommen um dann endgültig dieses Naturschauspiel zu erleben.
Der kräftige südliche Wind steht die ganze Nacht durch, sodass wir bereits um 07:40 Uhr im Lofotenhafen Reine fest sind. Vorher erleben wir die faszinierende Ansteuerung von Reine mit den Lofotenbergen im Hintergrund und vielen malerischen Fischerhäusern den sogenannten „Rorbuer“ bei der Einfahrt in den Hafen. Allerdings sollte man sich nicht zu sehr ablenken lassen, da hier bereits ein ordentlicher Tidenhub von bis zu 2,5 m zu berücksichtigen ist, und einige Flachstellen im Hafen sind. Wir finden direkt einen Liegeplatz neben einer großen polnischen Yacht, die mit vielen zahlenden Gästen auf Lofotentour ist. Einige davon wollen ebenfalls auf den 442 Meter hohen Reinebringen direkt oberhalb von Reine. Wir werden sie später sehen, allerdings nicht ganz auf dem Gipfel, denn der Aufstieg auf diesen Hausberg von Reine ist nicht ohne. Man benötigt unbedingt festes Schuhwerk und am besten auch Trekkingstöcke, da der steile Weg nach oben durch zahlreiche Besucher und Nässe rutschig und nicht ganz ungefährlich ist. Jörg schafft es alleine in der Rekordzeit von 40 Minuten. Carsten, Uli und Karsten kommen etwas später an und posieren oben auf einem gefährlich anmutenden Felsvorsprung, der jedoch noch sicher von der steil und senkrecht nach unten führenden Gebirgskante entfernt ist. Auf den geschickt aufgenommenen Gipfelfotos sieht es aus, als wenn wir über dem Abgrund stehen würden.

Liegeplatz in Reine (2.Reihe, längsseits)

Reine –Ein Ort wie aus dem Bilderbuch

Auf dem Reinebringen

Blick auf den wunderschönen Kirchfjord

Barbara und Franz genießen den Rundgang durch den malerischsten Ort der Lofoten, der auch auf vielen Kalenderblättern zu sehen ist. Weil das Fischgeschäft 2-3 km entfernt und keine Busstation zu finden ist, erstehen sie im nahegelegenen Supermarkt eine kleine Angelausrüstung, in der Hoffnung in den nächsten Tagen hiermit Erfolg zu haben. Das Zeitfenster für die Tour auf den Reinebringen war ideal, was die Fotoausbeute angeht und auch gut für die Schweißbildung. Denn es ist strahlender Sonnenschein und für norwegische Verhältnisse richtig warm. Der Blick von oben über die Lofotenkette, den naheliegenden traumhaft schönen Kirchfjord und den Hafen von Reine ist bei diesen Bedingungen wirklich spektakulär und ein einmaliges Erlebnis. Allerdings wird man in Reine vergeblich Duschen suchen. Auch die bescheidene Anfrage der schweißnassen Bergbezwinger in einer kleinen Pension bezüglich Duschmöglichkeiten wird strikt zurückgewiesen. Es gibt nur ein gebührenpflichtiges Toilettenhäuschen im ganzen Hafen (5 NOK). Deshalb benutzen wir ausnahmsweise mal die bordeigene Dusche, da wir hier unseren Wasservorrat gut auffüllen können. Die Tankstelle ist belegt und die andere, freie Stegseite ist zu flach für uns. Darum wird per Kanister zu Fuß in mehreren Gängen getankt.
Inzwischen ist es wieder Wolken verhangen und der Gipfel des Reinebringen kaum noch erkennbar. Wir sind froh, dass wir so viel Glück mit dem Wetter beim Aufstieg hatten. Nach dem Tanken werden noch einige kleinere Reparaturarbeiten durchgeführt. Dann klingt der Tag mit guten Getränken und Blick auf die einzigartige Felsenlandschaft aus.
Am nächsten Tag, Mittwoch, den 12.07. haben wir anfangs weiter Glück mit dem Wetter. Bevor wir selbst ablegen, können wir noch durch beherztes Zupacken verhindern, dass eine andere polnische Yacht, ebenfalls mit bezahlenden Gästen, uns in die Seite fährt. Es scheint so, dass polnische Yachteigner ein Herz für Norwegen entdeckt haben. Allerdings sieht es so aus, als wenn nur die Eigner seemännisch erfahren sind.
Seglerisch wird das heute ein Highlight, denn bei dem Nordwest bis Nord vier bis fünf Bft. rauschen wir am Wind längs der Lofotenkette mit schönem Speed. Natürlich

sitzen dabei alle auf der hohen Kante, um noch ein paar zehntel Knoten herauszuholen. Aber auch weil es seglerisch einfach Spaß macht.

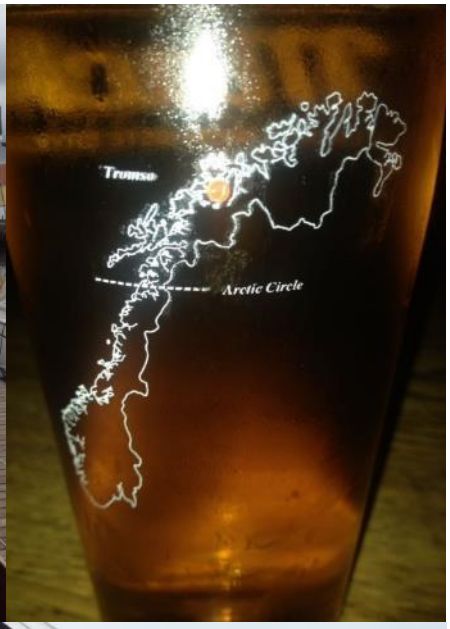
Nach 12 sm sind wir bereits im nächsten Lofotenhafen Nusfjord. Dieser Hafen ist weltbekannt und Unesco Weltkulturerbe. Hier ist ein Fischerdorf restauriert und erhalten wie vor hundert Jahren. Über den Fenstern der gelben Speicherhäuser und Fischerhütten nisten die Möwen. Einige Stockfische hängen noch an den Trockengestellen (die ideale Zeit für die Trocknung ist Mitte Juni vorbei).

Links die Oeding im Nusfjord
Rechts beachtliches Kabeljau-Maul, Gott sei dank getrocknet

Es gibt ein kleines Museum über die Lofotenfischerei und leider auch einen Souvenirladen für die zahlreichen Touristen. Wir sind die einzige Segelyacht im Hafen und werden entsprechend bestaunt und fotografiert.

Wir legen bald wieder ab zum Zielhafen Kabelvaag. Der Wind aus Nord frischt bis auf sechs Bft. auf und die Bewölkung nimmt zu. Für die gut 30 sm bis Kabelvaag brauchen wir nicht lange. Um 19:30 Uhr sind wir am Anleger fest. Der Hafen zeichnet sich dadurch aus, dass man vom Anleger nur wenige Schritte zur malerischen Kneipe mit Hafenblick laufen muss. Das gilt natürlich auch für den Rückweg, was für manche Kneipenbesucher sicher sehr hilfreich sein kann. Allerdings ist die Gefahr sich mit dem leckeren Mackbier (die nördlichste Brauerei in

Norwegen, mit dem charakteristischen Eisbären als Markenzeichen) einen Rausch anzutrinken, bei den hiesigen Bierpreisen nicht so groß. Auch die Biergläser mit der stilisierten norwegischen Küstenformation inklusive Polarkreis sind sehr attraktiv. So wird es ein gemütlicher Abend.

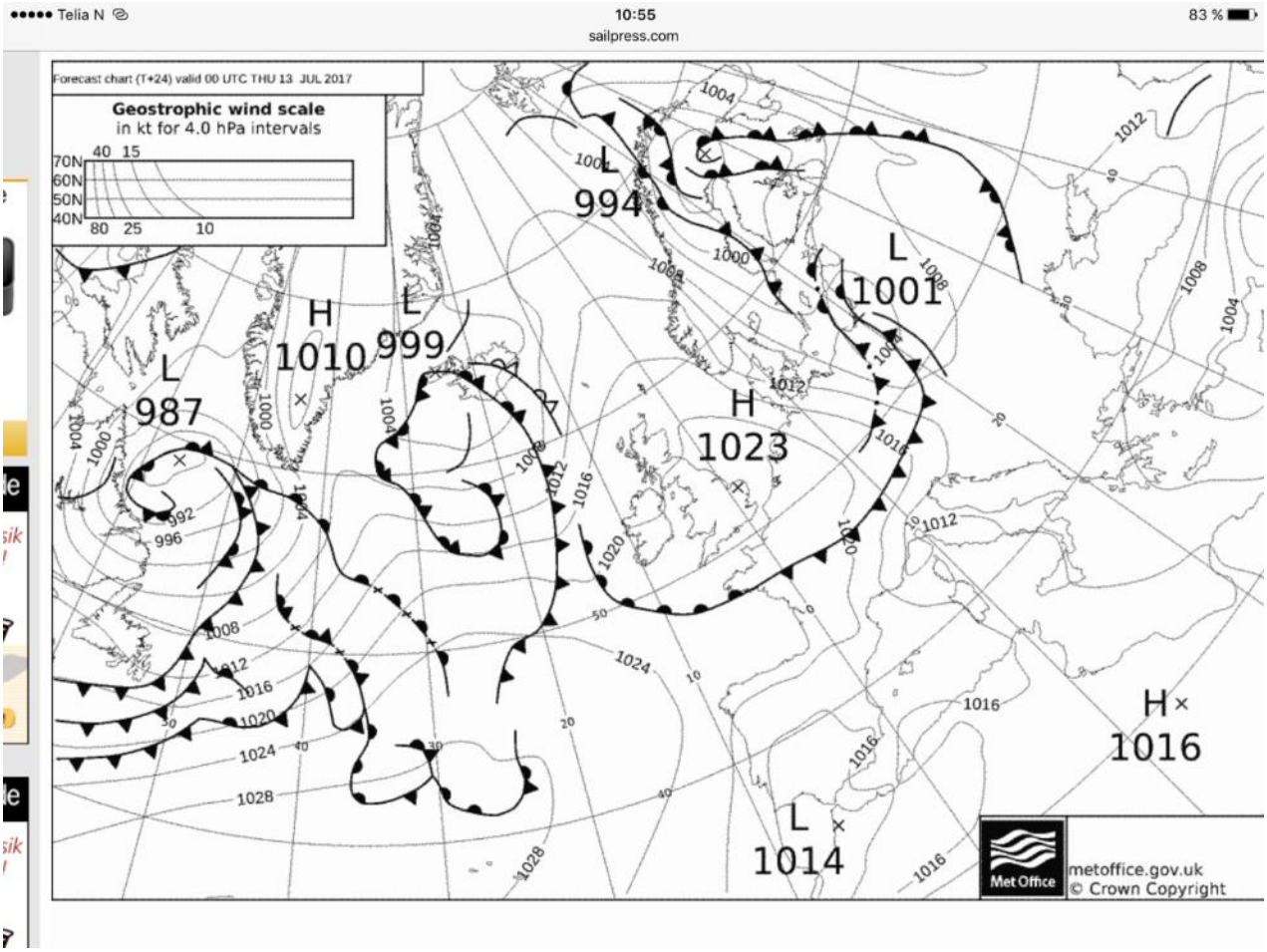


Dafür regnet es am nächsten Tag reichlich. Wir wandern in wetterfester Kleidung zum Lofotenmuseum und Aquarium. Dort kann man eindrucksvoll sehen, unter welch harten Bedingungen die Fischer früher auf Fang gingen und lebten.

Kabelvaag
mit der speziellen Kombi von Kneipe und Anleger

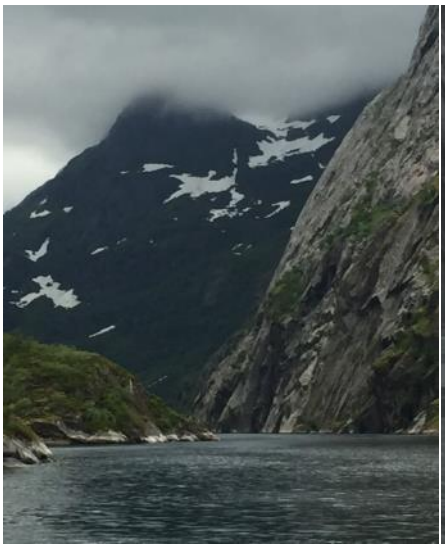
Kabelvaag war früher jahrhundertelang der Hauptort der Lofotenfischerei. Später wurde Svolvaer die Lofotenhauptstadt, nachdem der Hafen in Kabelvaag versandete. Die Bedeutung des Ortes erkennt man auch daran, dass der Vagan-Dom die größte Holzkirche nördlich von Trondheim ist. Nachmittags geht es dann bei kaltem Wind und Regen Richtung Trollfjord. Bevor wir in diesen weltbekannten Fjord einsteuern, müssen wir noch durch die Engstelle im Oyhellsundet. Natürlich haben wir vorher im Tidenkalender gecheckt, dass die Durchfahrtzeit bezüglich Strömung günstig ist. Kurz danach halten es die ersten nicht mehr aus, das frisch erworbene Angelgerät ungenutzt liegen zu lassen. Allerdings sind die ersten Versuche bei langsamer Fahrt unter Segel nicht erfolgreich. Das wird sich im Trollfjord ändern. Franz fängt dort einen kleinen und einen recht großen Kabeljau, der frisch ausgenommen zunächst in die Kühlung wandert. Trotz Regen ist der

weltberühmte Trollfjord immer noch sehr imposant. Im diesem schmalen Fjord steigen die steilen Felsen über 1000 Meter hoch. Auch die Hurtigruten-Schiffe besuchen diesen Fjord, haben allerdings auch manchmal Probleme in dem engen Trollfjord zu wenden. Wir finden eine gute Anlegemöglichkeit am Ende des Fjords neben einer norwegischen Yacht.



Wetter am „Trollfjordtag“ : Das Hoch ist unter uns, das Tief bei uns, nördlich von uns wird viel Wind erwartet, deshalb bleiben wir im Trollfjord

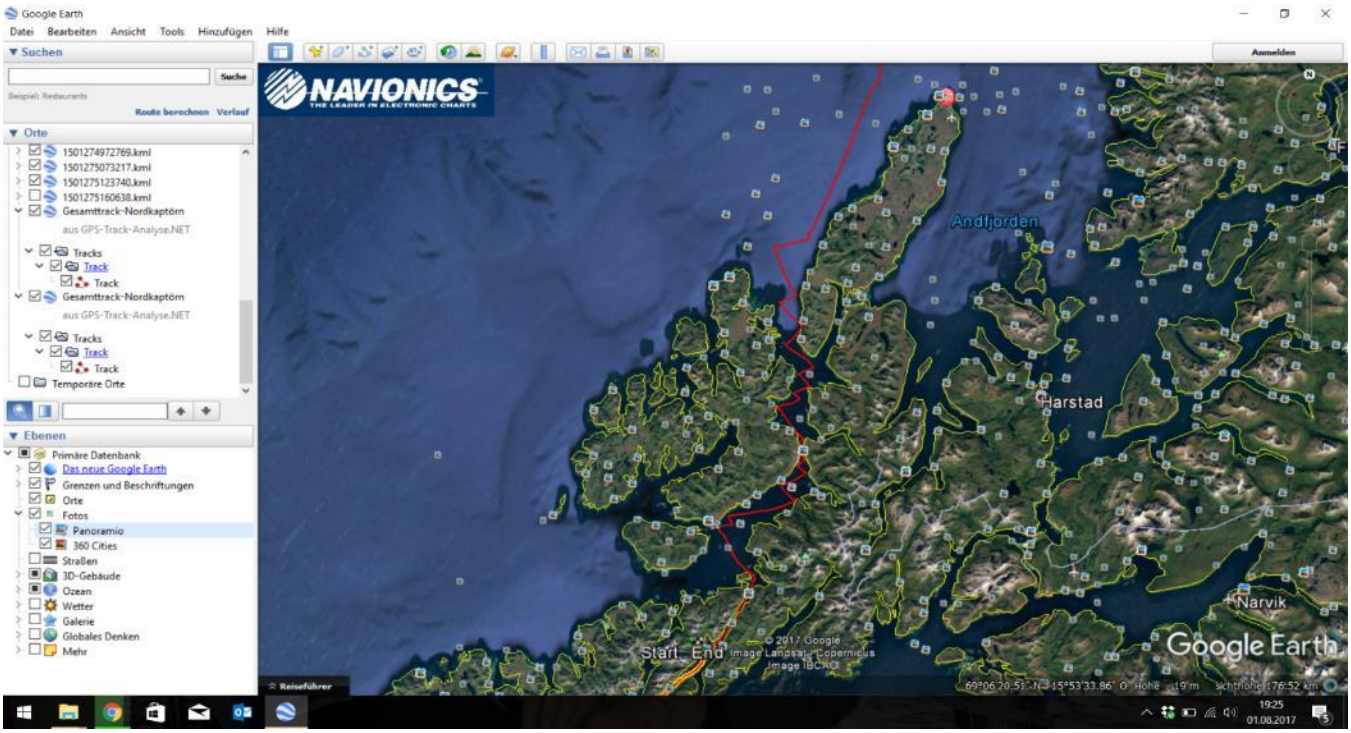
Der Weg in den Trollfjord wird kalt und nass



Einfahrt in den Trollfjord, für die Hurtigruten ist es eng, Franz fängt einen großem Kabeljau

Die Eigner, ein norwegisches Ehepaar sind sehr freundlich und interessiert an unseren bisherigen Segelerlebnissen und unseren Plänen, zum Nordkap hoch zu segeln. Leider regnet es den ganzen Tag in Strömen und der Wetterbericht kündigt weiter nördlich von uns Starkwind aus nördlichen Richtungen an. So beschließen wir ausnahmsweise mal nur 16,9 sm an diesem Tag zurück zu legen. Damit wird dieser Tag quasi ein Hafentag.

2. **Etappe: 369,2 sm vom Trollfjord zur Walbeobachtungszone NW der Insel Andoya und weiter um das Nordkap herum nach Honningsvaag in 63 Stunden 15 Minuten. Durchschnittsgeschwindigkeit 5,8 Knoten**



Vom Trollfjord durch den Sortlandsund bis zur Insel Andoya- Eine harte Kreuz

Am Freitag, den 14.07. legen wir um 07:00 Uhr morgens im Trollfjord ab. Die Startzeit ist abgestimmt mit den Strömungsverhältnissen im Raftsund, den wir pünktlich eine Stunde später mit leichtem Gegenstrom passieren. An dieser Engstelle können auch bis zu vier Knoten Strom stehen, und das macht dann gegenan keinen Spaß mehr.

Heute haben wir die Norwegenwetter-variante nass, kalt und diesig. Dazu kommt, dass wir den größten Teil des Tages gegen den Nordost ankreuzen müssen. Er erreicht im Mittel drei bis vier Windstärken. Gut, dass wir gestern den Ruhetag im Trollfjord gemacht haben, denn gestern waren für dieses Gebiet bis zu 30 Knoten aus Nordost vorhergesagt. Das Kreuzen wird nach Passieren der Raftsundbrücke und Einfahrt in den Sortlandsund dadurch aufgelockert, dass wir in eine kleine Privatregatta mit der Yacht Kreuz As Blue geraten. Nachdem wir ausgerefft haben, können wir unseren Abstand zu dieser schnellen Yacht behaupten und später ausbauen. Nur genau vor und unter der 30 Meter hohen Sortlandbrücke wird kurz die Maschine zu Hilfe genommen. Dann heißt es wieder kreuzen. Zunächst 10 Kreuzschläge bis zur Huk Stamnes am Ende des Sortlandsundes. Doch damit ist noch nicht Schluss. Die unangenehmste Kreuz haben wir dann längs der Westküste der Insel Andoya, wo vermutlich durch Strömung, die wir aber in der Richtung nicht genau bestimmen können, sich eine sehr unangenehme und bockige Welle aufbaut. Wir steuern eine Position ca. 10 sm NW von Andoya an, wo die Tiefe sehr rasch auf 600 bis 1000 Meter abfällt, um dort Wale zu beobachten. Denn gerade an solchen steilen Unterwasserhängen halten sich Wale gerne auf.

Angenehmerweise haben sich Seegang und Wind deutlich beruhigt, aber unangenehmerweise sind keine Wale zu sehen. Wir warten eine Zeitlang bei inzwischen Flaute, ruhigem Wasser, aber Wale lassen sich leider nicht blicken. Diese Wetterlage bleibt den ganzen nächsten Tag über, wobei der schwache bis mittlere Süd- bis Südostwind immer wieder von Flauten abgelöst wird. Wir versuchen jeden Windhauch zu nutzen, was bei fast achterlichem Wind nicht immer einfach ist. Dafür kommt ab und zu die Sonne raus, es ist wärmer geworden und es regnet den ganzen Tag nicht. Eine Wache fragt deshalb erstaunt: Sonne und kein Regen, bist du sicher, dass wir in Norwegen sind? Gegen die tiefstehende und stark strahlende Morgensonne ist sogar eine Sonnenbrille

notwendig. Leider bedingt diese Wetterlage auch teilweise sehr schwachen Wind oder Flaute, sodass trotz aller Segelversuche leider einige Motormeilen dazu kommen. Wir sind unter Schmetterling bei schwachem achterlichem Wind schon mit drei bis vier Knoten zufrieden, auch weil es den ganzen Tag nicht regnet. Vor Mitternacht dreht der Wind dann auf Süd bis Südwest Stärke zwei bis drei, und im Laufe des Vormittages werden daraus sogar vier bis fünf Windstärken, wobei der Wind zurück auf Südost dreht. Das bedeutet sehr schönes Segeln mit halbem bis Amwind mit bis zu neun Knoten Fahrt. Ein Spitzenwert erreicht 9,9 Knoten! Auch ein blasender Wal wird von Uli und Carsten auf ihrer Wache frühmorgens gesichtet.
Wir laufen mit ca. 65 – 70 Grad einen Wegpunkt nördlich der Insel Ingöya an, rechnen schon mit Aufkreuzen zum Nordkap, weil der Wind üblicherweise sich längs der Küste bewegt und diese schwenkt nach Osten Richtung Nordkap ab. Aber der Wind dreht ein wenig südlicher, so können wir tlw. 85 Grad fahren, also das Kap fast anliegen. Später gehen sogar 90 Grad, also direkter Kurs auf das Nordkap und das bei acht Knoten Fahrt und Sonne – super! Deshalb glühen auch einige Speicherchips in den Kameras und Handys, als wir um das Nordkap herumsegeln.

Mit satter Fahrt nähern wir uns am Wind am 16.07.17 nachmittags dem Nordkap

Das Nordkap am Wind bei 4 – 6 Bft. zu umsegeln ist ein seglerisches Highlight

Dazu gibt es beim Vorbeisegeln am Nordkap ein Gläschen Champagner für jeden. Das Highlight der Reise ist erreicht und alle sind glücklich. Allerdings wissen wir aus den Wetterberichten, dass morgen Abend schlechtes Wetter am Nordkap sein wird. Also müssen wir heute noch zum Hafen Honningsvaag und später zum Nordkap kommen. Leider geht der letzte Bus zum Nordkap ab Honningsvaag um 21:30 Uhr. Das sieht aber schlecht aus, weil nach dem Nordkap durch Aufstau- und Abdeckungseffekte zum Teil chaotische Windverhältnisse herrschen. Kurze Flauten wechseln sich mit Böen bis zu 26 Knoten ab.
Wir geben seglerisch unser Bestes und setzen die Maschine nur einmal in einer Flautenzone und dann noch bei der Ansteuerung nach Honningsvaag ein. Ansonsten versuchen wir, seglerisch klar zu kommen und in Anbetracht der Zeit immer besten Speed zu laufen. Trotzdem wird uns allmählich klar, dass wir ca. eine dreiviertel Stunde zu spät eintreffen werden. Da wir im Bereich des Handynetzes sind suchen wir fix die Adresse eines Taxiunternehmens heraus und haben sogar das Glück, dass ein Großraumtaxi für uns um 23:00 Uhr am Hafen bereitstehen soll. Allerdings für 2400 NOK für die reinen Fahrtkosten ohne Eintritt in die Nordkapkuppel. Um 22:15 Uhr sind wir fest im Hafen Honningsvaag. Wir machen uns kurz frisch und sind dann bereit für das Norkapabenteuer. Unser seglerischer und organisatorischer Einsatz wird belohnt. Mit dem Taxi kommen wir über im Abendsonnenlicht erstrahlende Serpentinen auf denen ab und zu Rentiere stehen, rechtzeitig zum Nordkap. Dort kostet der Eintritt noch mal 1600 NOK.

Die Crew unter der Norkapbake

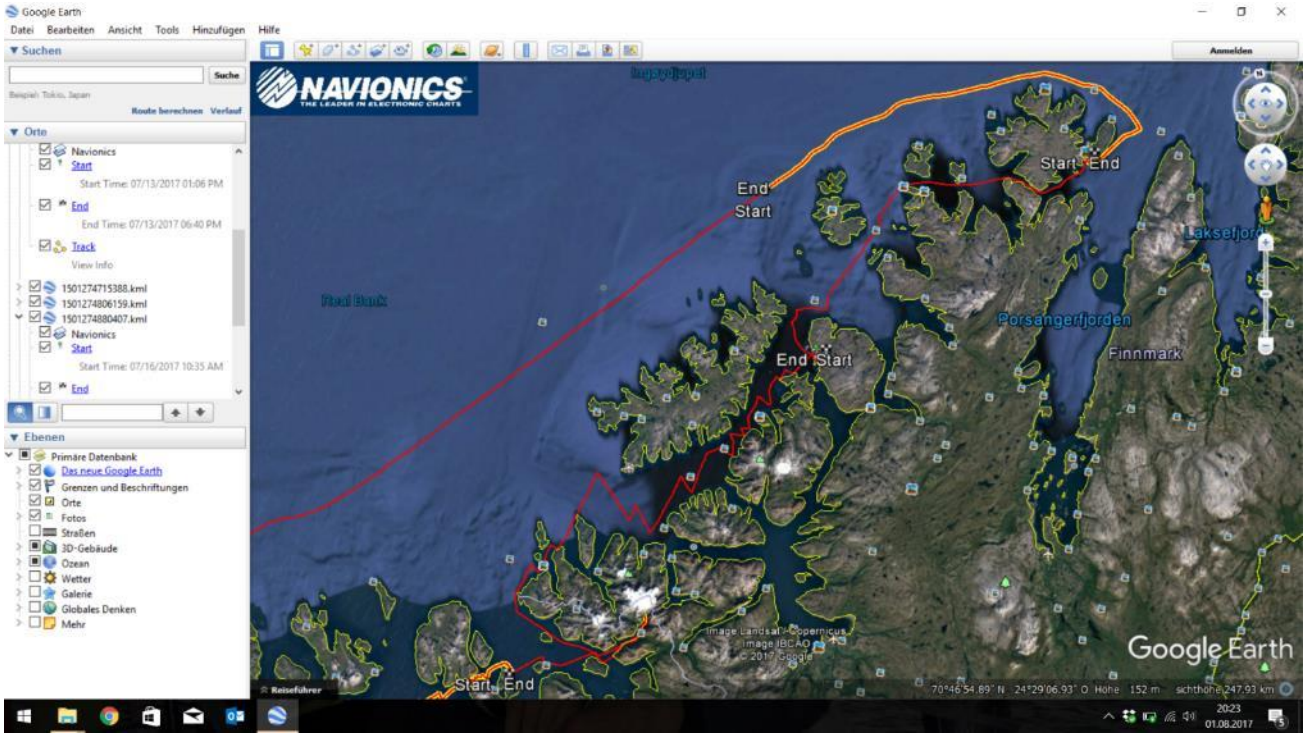
Mitternachtssonne und leider viele Besucher

Die „Nordkaphallen“

Im Souvenirladen

Dafür haben wir dann aber auch Mitternachtssonne und einen tollen Blick über das Nordmeer im Schein dieser Sonne.
Wir sehen auch die kleine noch ein paar Kabellängen weiter nach Norden herausragende Halbinsel Knivskjelodden. Sie ist nicht spektakulär genug, um die eigentliche Nordspitze Europas zu sein. Störend sind allerdings die vielen Besucher und die teilweise überhäuft aufgebauten und kitschigen Souvenirs im Souvenirladen. Natürlich posiert die ganze Crew unter der eindrucksvoll großen Nordkapbake in Form einer Weltkugel. Nach der Rückfahrt sitzen wir noch lange an Bord zusammen und lassen das einmalige Erlebnis in gemütlicher Runde noch einmal Revue passieren.

3. **und letzte Etappe: 287,1 sm vom Honningsvaag nach Hammerfest, dann zum Gletscher im Jökelfjord und zum Zwischenhafen Skjervöy, und anschließend zum Endhafen Tromsö in 55 Stunden 20 Minuten. Durchschnittsgeschwindigkeit 5,2 Knoten**



Wir wachen mit strahlendem Sonnenschein auf und frühstücken ausgiebig. Da es nicht regnet und warm ist, werden direkt mehrere Reparaturen durchgeführt: zwei Segellattentaschen werden mit Segeltape getapet und genäht, das Geräusch am Ruderkoker mit WD 40 beseitigt und der Haltebolzen, der den Großbaum mit dem Mast verbindet, mit selbstsichernden Muttern neu befestigt. Franz war vorher aufgefallen, dass sich die nicht-selbstsichernde Mutter gelöst hatte. Danach können einige Crewmitglieder nicht der Versuchung widerstehen, für die astronomische Summe von jeweils

200 NOK (mit ungünstigem Wechselkurs = 20 €!) in einem naheliegenden Hotel endlich einmal lange und ausgiebig zu duschen. Aber wir haben auch Geld gespart, weil der freundliche Hafenmeister keine Kosten berechnet für Liegeplatz und Strom. Wir erhalten diesen Bonus, weil er den Anblick einer so großen Segelyacht in seinem Hafen schön findet. Das kostenlose Wasserbunkern am Steg eines benachbarten Reparaturbetriebes krönt das Rundum-Sorglos-Paket in Honningsvaag. Aufgrund des sommerlichen Klimas werden die kurzen Hosen ausgepackt.
Der erste Reiseabschnitt durch den Mageröysund ist strömungsmäßig gut abgestimmt, allerdings schaffen wir es nicht komplett mit Segeln, da der Wind in diesem Sund ständig aus anderen Richtungen kommt. Bis 24:00 Uhr arbeiten wir uns bei schwachem Wind vorwiegend aus Ost-Südost mit zwischenzeitlichen Flautenzonen am liebsten mit Segel, aber gezwungenermaßen in diesem Strömungsrevier auch mit Maschine vorwärts. Bei ständig wechselnder Windstärke und -richtung stellt uns Rasmus auf eine harte Probe. Immer wieder die Segel bergen und setzen bzw. neu einstellen.
Der nächste Tag, Dienstag, der 18.07. bringt in den frühen Morgenstunden dann

Wind aus West bis Nordwest, allerdings müssen wir jetzt bei teilweise ordentlich auffrischendem Wind mit starken Drehern nach Hammerfest kreuzen und kräftiger Regen sowie schlechte Sicht kommen auch noch dazu. Kurz vor vier Uhr morgens sind wir dann bei strömendem Regen in Hammerfest längsseits einer holländischen Yacht, die wir später noch einmal in Tromsö wiedersehen werden.

In Hammerfest leider bei Regen

Eisbären sind hier ein großes Thema

In Hammerfest werden wir Mitglied im Eisbärenklub. Das Museum und der Shop bieten natürlich sehr viel Information über Eisbären, aber auch die Erforschung dieser nördlichen Region und das harte Leben der Robbenfänger.

Ein Teil der Crew macht sich noch auf zu einem Rundgang durch Hammerfest mit Besichtigung der Kathedrale, Aufstieg zum Aussichtspunkt Salen (schöne Aussicht 80 Meter über der Stadt) und einem Marsch zum Meridianstotten. Dieser Merdianstein erinnert an ein großes Vermessungsprojekt von Norwegern, Schweden und Russen zur Bestimmung des Erdumfanges. Mittags beschließen wir wieder abzulegen, trotz Regen und vorhergesagten sechs Windstärken aus West im Söröysund, wo dann Wind und Atlantikwelle ungebremst entgegenkommen werden.

Wieder mal eine knackige Kreuz, diesmal im Söröysund, Standfestigkeit ist nötig

Seid 14:00 Uhr kreuzen wir dann auf, anfangs noch bei West drei bis vier und leider noch gegenan stehender Tide. Am Abend bei West fünf und dann in der Nacht bei West 20 bis 27 Knoten erwartet uns eine knochenharte Kreuz mit unangenehmer See. Regen und Kälte kommen noch dazu. Es gibt ordentliche Kaltduschen und unter Deck kann man bei der groben See kaum noch schlafen. Erst um vier Uhr morgens

des nächsten Tages (Mittwoch 19.07.) lässt der Wind in Landabdeckung nach. Die Wenden bis dahin haben wir nicht mehr gezählt und sind auch nicht alle im Logbuch. Als Belohnung können wir dann bei raumem Wind um 11:00 Uhr in den Jökelfjord einsteuern. Am Ende dieses Fjords sehen wir die Eisfelder des Gletschers, der Europas einziger Eisgletscher ist, der direkt ins Meer geht. Er ist über 1200 Meter hoch und dort oben ist die Eisdicke ca. 300 Meter. Wir können ziemlich dicht an den Gletscher heranfahren, wobei dann wieder einmal die Speicherkarten der Kameras und Handys ins Glühen kommen.

Der Öksfjordjökelen, der einzige Gletscher Europas, der direkt ins Meer geht

Wenn man Raumschots/vor Wind in den Fjord hineingefahren ist, heißt das auf der Rückfahrt unter Segel schön lange die Fjordlandschaft kreuzender Weise zu genießen. Nach Ausfahrt aus dem Jökelfjord ist es dann auf der Kreuz nicht mehr so weit zu unserem heutigen Endhafen Skjervöy. Der Hafen ist vom Liegeplatz her gut, allerdings ist im nahegelegenen Ort abends kein Mensch mehr zu sehen. Auch hier wird wieder per Briefumschlag die Liegegebühr in einen Briefkasten entrichtet.

Abends sehr leckere Bordmahlzeit mit Gulasch, Rotkohl und Serviettenknödeln mit anschließendem gemütlichem Zusammensitzen, wobei der Heizlüfter die norwegische Kälte etwas vergessen lässt.
Am nächsten Morgen sind wir früh auf den Beinen, weil wir heute bis zum Endhafen Tromsö wollen. Der Wetterbericht verspricht nicht nur Gutes. Ein Hoch breitet sich langsam über Nordnorwegen aus, aber vermutlich sind wir noch in der Übergangszone zum Hoch. Denn morgens haben wir zum Teil noch Regen und tiefhängende Wolken, doch auch ein ständig steigendes Thermometer und Barometer. Allerdings steigen die Temperaturen aus dem „Eiskeller“, denn nachts und früh morgens ist es noch sehr kalt. Rasmus hat heute nicht die rechte Lust. Am Anfang können wir noch Windstriche und Regenschauer (hier einmal kurz vier Bft.)

ausnutzen, später gibt es nur noch bleierne Flaute und leider Maschine. Dafür haben wir aber hohe Temperaturen und auch Sonne. Es kündigt sich der Polarsommer an. Unsere Nachfolgecrew wird vermutlich deutlich mehr Sonne haben, allerdings auch häufiger Schwachwind. Um 16:00 Uhr können wir schon die Brücke von Tromsö und die Hafenanlagen aus der Ferne erkennen. Drei Seemeilen südlich von Tromsö machen wir kurz Station, in der Marina Skattora. Hier gibt es eine Tankstelle mit Karten-Bezahl-Automat. Wir tanken auf, denn in Tromsö selber gibt es für Sportboote keine Tankstelle. Die letzten Meilen bis Tromsö genießen wir dann bei leichtem achterlichem Wind und ausgebaumter Genua.

Oeding in Marina Skattora

Die letzten Meilen nach Tromsö vor dem Wind, vorbei an der Eismeerkathedrale

Oeding und Crew wohlbehalten in Endhafen Tromsö nach 1300 Seemeilen

Die Marina in Tromsö ist deutlich vergrößert mit modernen Steganlagen, mit Wasser und Strom. Liegegeld (279 NOK) wird per Kartenautomat entrichtet. Sehenswert in Tromsö ist das dicht am Hafen liegende Polarmuseum mit sehr vielen Details zu den Reisen von Fridtjof Nansen und Roald Amundsen und dem harten Leben in Nordnorwegen in früheren Zeiten.

In der modernen Stadt fallen viele ausgestopfte Eisbären auf. Ein besonders großes Exemplar befindet sich in den Ölhallen, einer Bierkneipe, in der es 50 verschiedene Biersorten gibt. Ein Paradies für Biertrinker, wenn nicht die norwegischen Preise wären.

Mit einem sehr leckeren Captainsdinner mit vielen Meeresfrüchten geht ein anspruchsvoller, schöner und erlebnisreicher Törn mit guter Kameradschaft und wunderschönen Naturerlebnissen zu Ende.

Alle an Bord hätten sich jedoch etwas weniger Regen und höhere Temperaturen gewünscht, aber auch nicht den jetzt folgenden Polarsommer mit hohen Temperaturen und nur sehr wenig Segelwind.

Hoch über Tromsö mit einer Andeutung von Mitternachtssonne nehmen wir Abschied vom Nordmeersegeln und vielen einmaligen Natur- und Segelerlebnissen

Fazit:
Alle Wunschziele wurden auf dieser Reise erreicht. Bei den Highlights, wie der Blick vom Reinebringen über die Lofoten und das Passieren des Nordkaps mit bestem Segelwind und hohem Speed spielte das Wetter mit und entsprechend gut war dann auch dort die Fotoausbeute. Auch das Entlang-Segeln längs der Lofotenkette war von gutem Wetter begleitet. Häufig mussten wir uns doch die erwünschten Fahrtziele mit harter Kreuz erkämpfen, wobei durch Nässe und Kälte die gefühlten Temperaturen zwischen fünf und zehn Grad lagen. Dementsprechend gab es auch eine kleine Erkältungswelle an Bord, obwohl wir uns mit warmer Kleidung gut eingedeckt hatten. Im Juli ist das Zeitfenster für die Mitternachtssonne schon deutlich geringer als im Juni. Trotzdem hatten wir mehrmals die Chance Mitternachtssonne, zu sehen bzw. zu erahnen. Insgesamt war es ein anspruchsvoller Törn mit vielen sehr schönen Naturerlebnissen. Trotz manchmal widriger Wetterbedingungen war die Stimmung und Kameradschaft an Bord sehr gut, was sicher auch an der sehr guten Bordküche lag.

Zusammenfassung :
Von Bergen nach Norden mit Orca-Beobachtung nördlich des Sognefords, dann über den Polarkreis mit zünftiger Polarkreistaufe bis zum Svartisengletscher mit Gletschertour, danach zu den Lofotenhäfen Reine, Nusfjord
(Weltkulturerbe: Fischerort wie vor hundert Jahren) und Kabelvaag mit Aufstieg auf den Reinebringen (442 m hoher Berg über Reine) mit Superaussicht über die Lofoten und Besichtigung des Lofotenmuseums in Kabelvaag,

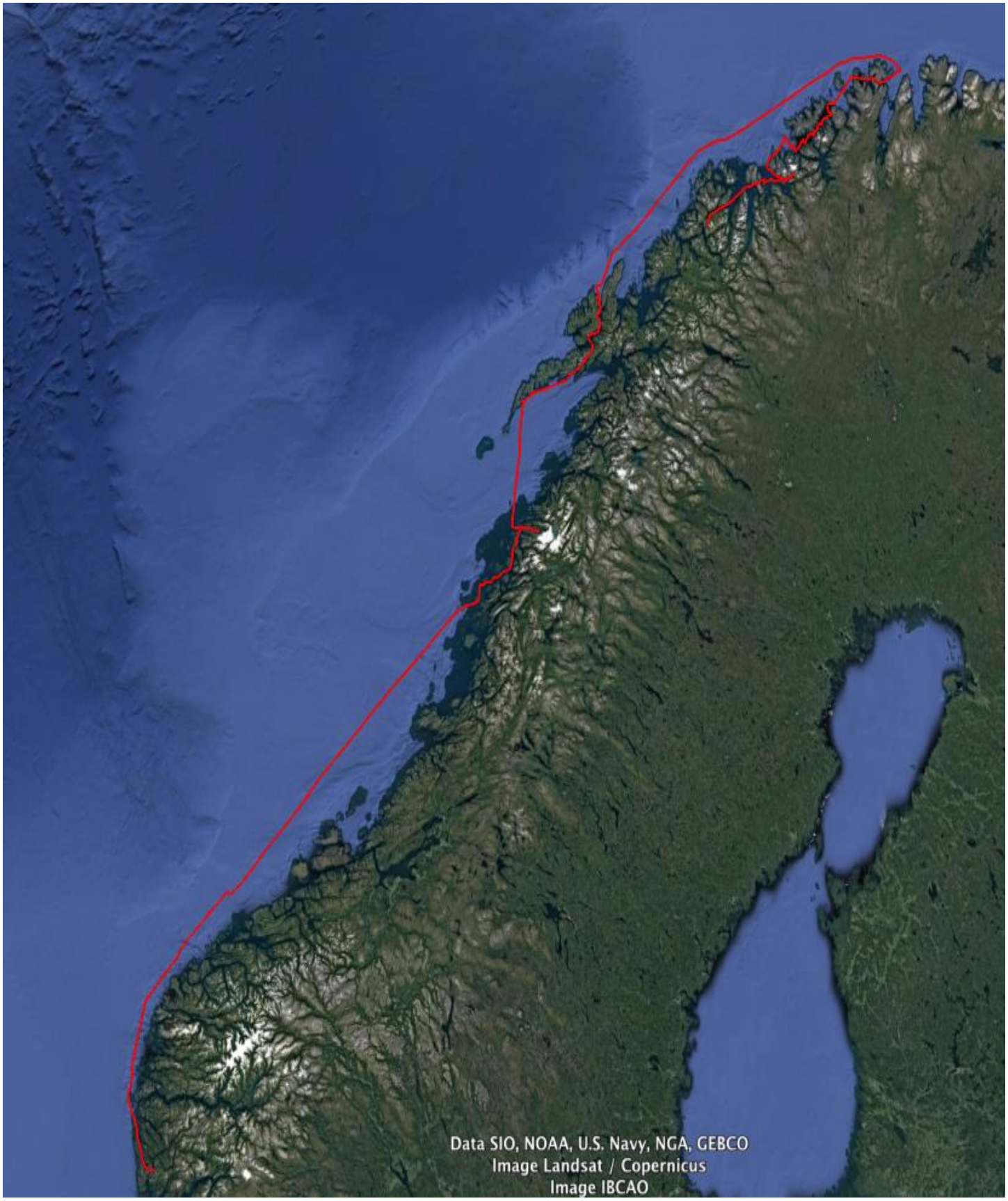
Weiter in den weltbekannten Trollfjord mit viel Regen und großem Angelerfolg. Danach durch den sehr strömungsreichen Raftsund mit anschließender nasser und harter Kreuz bis zur Walbeobachtungsmöglichkeit in der Nähe der Insel Andoya. Dann nonstop bis zum Nordkap und Umrundung des nördlichsten Festlandpunktes von Europa bei frischer Brise und Sonne mit Champagner und Einlaufen in Honningsvaag, dem nächsten Hafen zum Nordkap. Noch am gleichen Abend Fahrt mit Taxi zum Nordkap und dort Mitternachtssonne aber auch viel Tourismus. Weiter durch den sehr strömungsreichen Mageröysund bis zum leider regenreichen Hammerfest und dort Besuch des Eisbärenklubs inkl. Mitgliedschaft.
Wieder einmal harte, nächtliche und ziemlich nasse Kreuz durch den Söröysund bis in den Jökelfjord, wo der Gletscher Öksfjordjökelen direkt in dem Fjord endet, und man sehr dicht an den Gletscher heranfahren kann . Über den Zwischenhafen Skjervöy zum Endhafen Tromsö. Am letzten Tag der Reise stellt sich der Polarsommer mit viel Sonne, aber leider auch wenig Wind ein. Schöner Törnausklang in Tromsö mit Captainsdinner, Polarmuseum, Kabelbahnfahrt zum Aussichtspunkt über Tromsö und die umliegenden Fjorde und Besichtigung der Ölhalle (Kneipe mit vielen Biersorten und ausgestopften, sehr eindrucksvollen Eisbären).

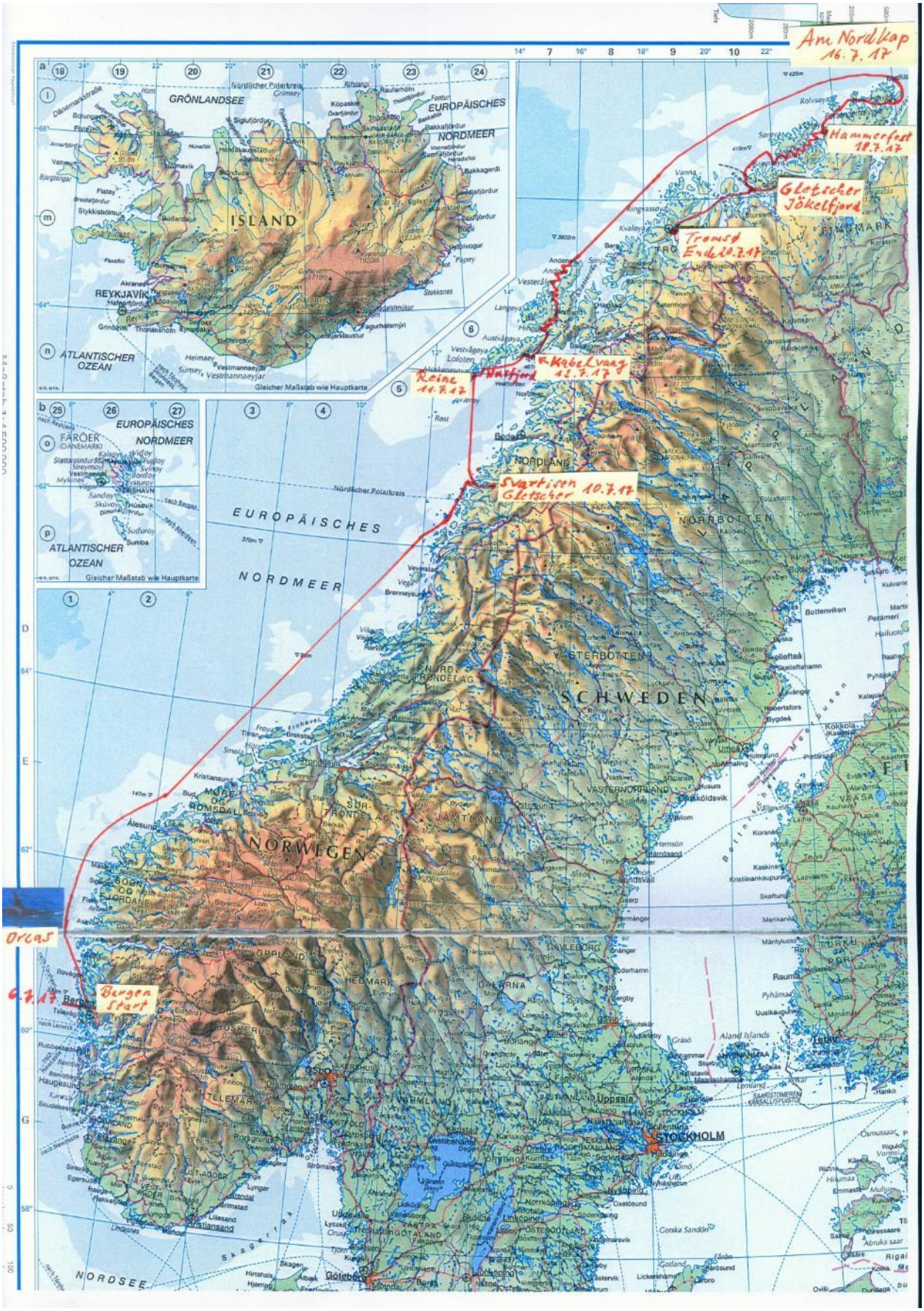
1300,3 sm, davon 992,4 unter Segeln (76,3 %) in 14 Seetagen, 1 Hafentag
in 230 h 47 m reiner Fahrtzeit,
Durchschnittsgeschw. 5,6 kn, 10 Nachtfahrten,
Durchschnittlich 91,7 sm/Seetag
Windstärken 0 bis 7 Bft.

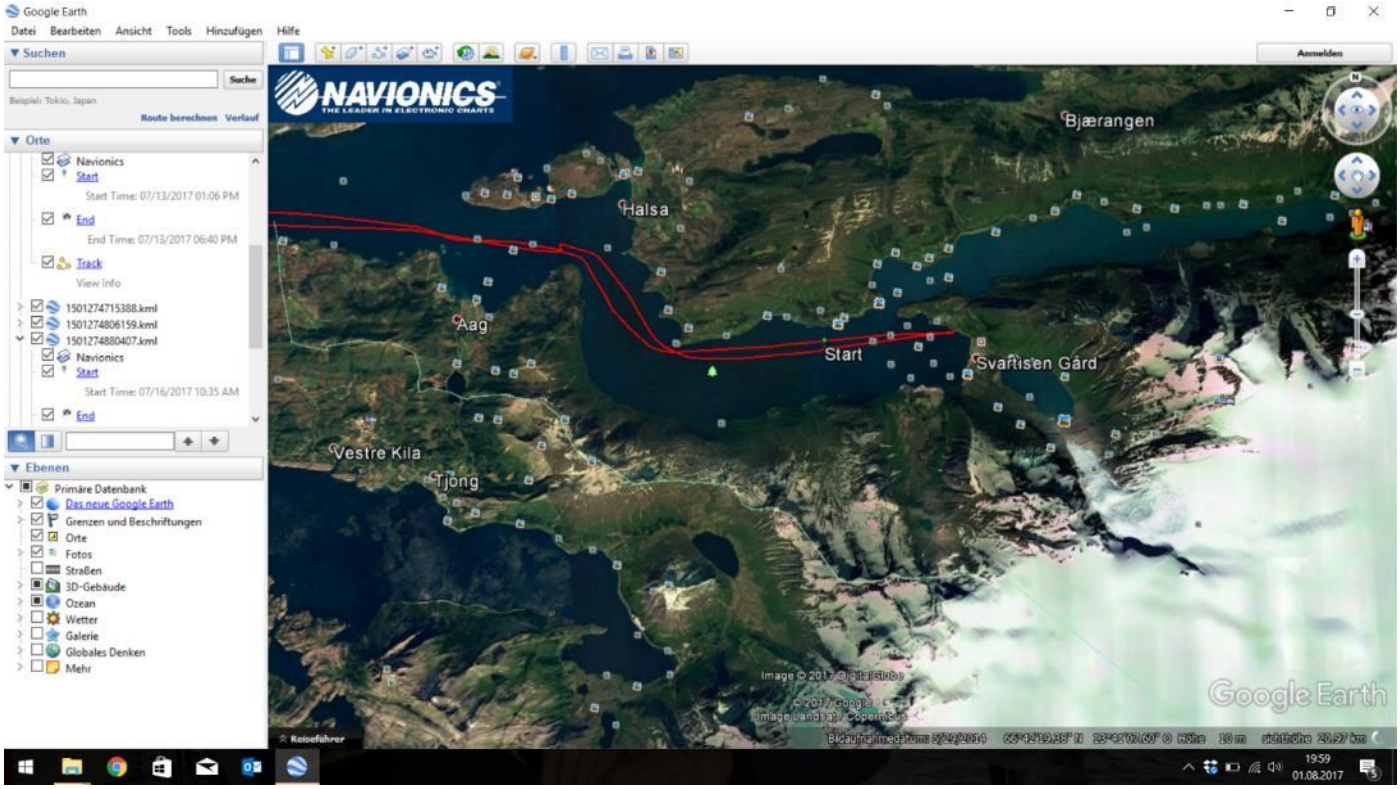
Karsten Idel im Oktober 2017

Anhang:
Fahrtrouten

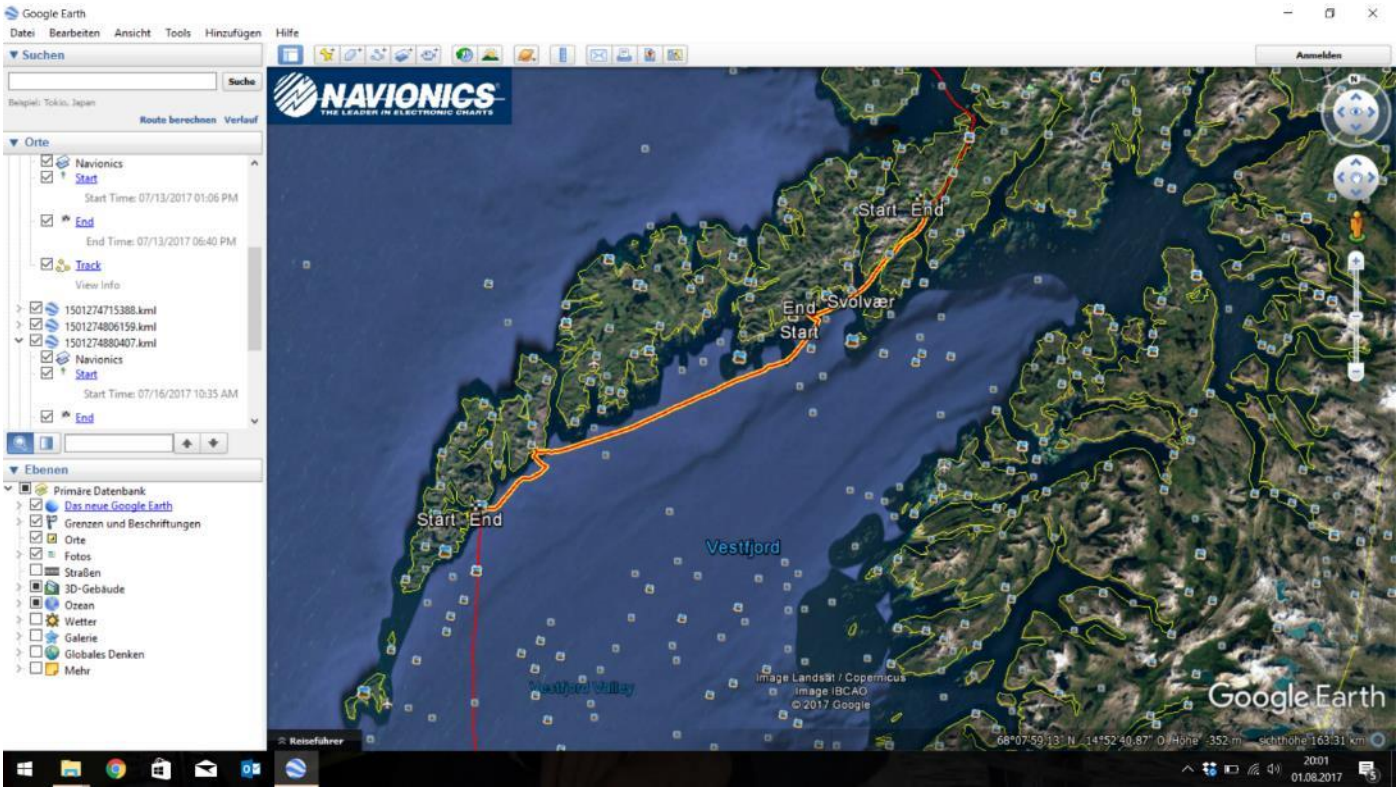
Fahrtroute Oeding Nordkap-Törn vom 06. bis 20.07.17




Am Nordkap
16.7.17
Hammerfest
18.7.17
Gletscher
Jökelfjord
Tromsø
Ende 20.7.17
Kabelvaag
12.7.17
Reine
11.7.17
Svartisen
Gletscher 10.7.17
Orcas
6.7.17
Bergen
Start
GRÖNLANDSEE
EUROPÄISCHES
NORDMEER
ISLAND
REYKJAVÍK
ATLANTISCHER
OZEAN
FARÖER
(DÄNEMARK)
EUROPÄISCHES
NORDMEER
ATLANTISCHER
OZEAN
EUROPÄISCHES
NORDMEER
NORWEGEN
SCHWEDEN
FINNMARK
NORDLAND
NORRBOTTEN
VÄSTERBOTTEN
NORD-TRØNDELAG
SØR-TRØNDELAG
JAMTLAND
VÄSTERNORRLAND
MØRE
OG
ROMSDAL
SOGN
OG
FJORDANE
ORPLAND
HEDMARK
DALARNA
BUSKERUD
TELEMARK
VESTFOLD
VÄRMLAND
ÖSTERGÖTLAND
VÄSTRA
GÖTALAND
AUSTAGDER
VEST
AGDER
ROGALAND
HALLAND
SKÅNE
SMÅLAND
GOTLAND
Oslo
Göteborg
STOCKHOLM
Uppsala
Umeå
Luleå
Bodø
Tromsø
Bergen
Kristiansand
Stavanger
Haugesund
Ålesund
Trondheim
Mo i Rana
Narvik
Kiruna
Rovaniemi
Oulu
Tornio
Kemi
Vaasa
Turku
Helsinki
Tallinn
Riga
Kopenhagen
Malmö
Visby
Aland Islands
Skagerrak
NORDSEE
Nördlicher Polarkreis
Gleicher Maßstab wie Hauptkarte



Ansteuerung und Ausfahrt aus dem Holandsfjord mit dem Svartisengletscher



Lofotensegeln