

Lofoten 2013

Unsere Erfahrungen

1. Internet in Norwegen

Ohne Internet unterwegs zu sein, geht zwar, ist aber nicht schön. Wetterberichte sind dort am einfachsten und aktuellsten zu bekommen. Ob nun die eigene Homepage aktualisiert werden soll oder der Job eine regelmäßige Kontrolle seiner Mails notwendig macht, es gibt viele Gründe nach einem Internetzugang zu suchen.

Da Roaming zu teuer ist, müssen Alternativen her. Die wenigsten Häfen haben einen eigenen Internetzugang, dies ist sogar eher die Ausnahme. Da das Telekommunikationsnetz Norwegens eines der besten der Welt ist, findet man buchstäblich auf der kleinsten und letzten Insel weit draußen auf dem Atlantik noch ein Netz. Auch in den Fjorden gibt es nur sehr selten kleine Bereiche, die in einem Funkschatten der hohen Berge liegen. Das Problem ist nur, wie komme ich in dieses Netz? Mit den Wifi-Netzen mit der Bezeichnung "D35 Broatband", "R90 ice" oder "D-Link" sind oft freie Netze zu finden. Auch Kommunen bieten oftmals frei zugängliche Wifi-Netze an. Das ist gewollt und hier unterscheidet sich Norwegen zu Deutschland sehr angenehm.

Jetzt besteht eigentlich nur noch das technische Problem, wie ich von Bord die Verbindung herstellen kann. Wir haben eine Internet-Antenne von Lunatronic (www.lunatronic.com) an Bord und sind damit sehr zufrieden. Oft haben wir uns im Vorbeisegeln in ein Netz eingeloggt, um einen aktuellen Wetterbericht zu laden. Entfernungen von bis zu 4 sm zum Land waren keine Seltenheit.

Um aber auch eine tatsächliche Versorgungssicherheit hinsichtlich wichtiger Windvorhersagen zu gewährleisten, haben wir uns eine Prepaid-Karte besorgt. In den Jahren vorher haben wir festgestellt, dass dies für Ausländer nicht leicht ist, da man beim Kauf eine Personenummer, vergleichbar mit unserer persönlichen Steuernummer, haben muss. Wir sind fündig geworden bei der Firma "Netcom". Hier bekommt man nach einer Einmalgebühr von 29 NOK die 500 MB für 300 NOK eine klassische Prepaid-Karte und für die Registrierung klappt das auch mit unserem Personalausweis! Allerdings bekommt man diese Prepaid-Karte nur in einem Filialladen von „Netcom“, die es nur in größeren Städten gibt. Zum Beispiel haben wir in Haugesund keine bekommen, in Bergen gibt es dafür gleich mehrere Filialen. Das Wiederaufladen der Karte kann fast überall erfolgen. Der Preis hört sich im ersten Moment hoch an, aber für den Empfang von Grip-Daten oder dem Checken seines E-Mail-Accounts reicht es allemal. Wir sind mit zweimal 500 MB die vier Monate hingekommen, da wir natürlich immer erst versucht haben ein freies Netz zu finden. Surfen im Internet, Skypen oder die Homepage aktualisieren, das haben wir so lange verschieben können, bis wir wieder ein freies Netz zur Verfügung hatten.

2. Wetter und Wetterberichte

Wir haben bisher nie dauerhaft schlechtes Wetter an den Westküsten Norwegens erlebt. Natürlich ist das immer eine persönliche Sicht und auch die Erwartungshaltung spielt eine große Rolle. Ausgeprägtes hochsommerliches Wetter, wie wir es in Deutschland mehr oder weniger gewohnt sind, sollte man nicht erwarten. Uns ist aufgefallen, dass sich die Wettersysteme meist schnell abwechseln und dadurch ein abwechslungsreiches Segelwetter vorherrscht. Ebenfalls haben wir oft beobachtet, dass sich die Regenwolken einer Störung viel länger in den Bergen und damit in den Fjorden halten. Oft sind wir schon einige Tage ohne Regen und auch schon mit stundenweisem Sonnenschein vor der Küste gesegelt, da waren die Berge noch tagelang in den Regen- und Nebelwolken verschwunden. Plant am einen ausgedehnten Fjordtörn, sollte man dies bedenken.

Ein Blick auf die Windstatistik der Norwegischen Westküste zeigt, dass man in der ersten Sommerhälfte überwiegend mit N- bis NW-Winden und in der zweiten Sommerhälfte mit südlichen Winden zu rechnen hat. Leider können wir das aus unseren Erfahrungen bestätigen. Nun gibt es drei Möglichkeiten:

1. Kreuzen - ist in den engen Bereichen zwischen den Inseln oft schwierig und setzt volle Konzentration voraus. Das Kreuzen vor den Inseln lässt bei dem vorherrschenden Seegang nur selten Spaß aufkommen. Zu beachten ist aber auch noch der Strom, der dann auch meist in Windrichtung setzt.
2. Motoren – wenn man einen engen Zeitplan hat, ist das nur die einzige Möglichkeit.
3. Geduld haben und abwarten – Wir haben uns für diese Fälle immer einen schönen Hafen oder einen schöne Ankerbucht gesucht und die Zeit genutzt um Land und Leute kennenzulernen. Wir haben selten länger als zwei bis drei Tage warten müssen. So kamen wir auf einen Motoranteil von ca. 25 %. Viele Segler sind in der gleichen Zeit 50 % und mehr unter Maschine gefahren.

Aktuelle Wetterberichte mit guten Windvorhersagen sind besonders wichtig, wenn die Route das Verlassen der geschützten Insel- und Schärenwege vorsieht. Auch wenn der Weg nach Norden überwiegend durch diese geschützten Seewege führt, gibt es an manchen Stellen keine Alternativen. Hier heißt es dann, genaueste Informationen über die Wind- und Wellenentwicklung vorliegen zu haben. Nicht umsonst steht in diesen Bereichen auf der Seekarte „Dangers Waves!“.

Mit den nachfolgenden Wetterberichten haben wir gearbeitet:

- www.yr.no - umfangreicher Norwegischer Wetterservice mit Wind, Strömungen(!) und alles was man braucht (gute Internetverbindung notwendig!) - gute Erfahrungen
- www.zygrib.de - bekanntes kostenfreies Wetterprogramm für grib-Files - gute Erfahrungen
- Grib-Daten über MaxSea Navigationsprogramm (Datenanbieter ist) - gute Erfahrungen
- Windfinder bietet bis Halterbank eine Vorhersage für die Seegebiete an. Allerdings sind die Gebiete für eine küstennahe Navigation (Küstengebiete) nicht mehr zu nutzen, da die Vorhersagegebiete einfach zu großräumig sind und der Wind von der Küstenformation sehr stark beeinflusst wird.

- Regelmäßige Windvorhersagen (sehr kleinräumig) über Ukw-Funk von Rogaland-, Florö- und Bodö-Radio (Ankündigung auf Kanal 16 mit anschließendem Wechsel auf die Arbeitskanäle). Allerdings nur in norwegischer Sprache. Prägt man sich die wichtigsten Vokabeln ein, kann man diese Ansage gut verstehen. Schwerer fällt es, die Vorhersagegebiete eindeutig herauszuhören, denn die Aussprache ist von den gedruckten Namen nicht immer ohne Probleme zu verstehen.

3. Seekarten / Navigation

Wir haben ausschließlich mit dem elektronischen Navigationsprogramm "MaxSea Time Zero" und den Jeppesen-Karten navigiert. Dieses Programm läuft auf einem Bord-PC mit großem Monitor, der auch vom Cockpit aus gut zu erkennen ist. Für den Notfall, der bisher nie aufgetreten ist, haben wir das Programm nochmals auf dem Notebook und können dort sofort das AIS, da ein GPS angeschlossen ist, anschließen und navigieren. Weiterhin haben wir auf dem iPad das Programm "iSailor" mit den aktuellen Karten unserer Reviere und fahren das iPad bei Bedarf in einer wasserdichten Halterung im Cockpit.

Natürlich kennen wir die Diskussion, dass man ohne Papierseekarten nicht fahren sollte. Grundsätzlich sind wir auch dieser Meinung. Bei der Vielzahl der benötigten Karten müssen aber viele hundert Euros allein für Seekarten eingeplant werden. Die Navigation in den Küstengebieten Norwegens mit PC bzw. Plotter ist unserer Meinung aber deutlich sicherer. Aber Achtung: wir haben bei dem "iSailor"-Programm einige Abweichungen zur Realität gefunden.

Einzelgefahren werden oft nur mit Pillen oder Barken gekennzeichnet. Sie bestehen meist aus mehr oder weniger verrosteten Eisenstangen. Sie können auch zur Fahrwasserbegrenzung mit roten oder grünen Köpfen verwendet werden. Oft sind dann kleine "Winker" am Top befestigt. Sie zeigen in die "saubere" Richtung.

Selten, aber es kommt doch vor, dass die Eisenstangen schräg oder stark verbogen stehen. In diesen Fällen sieht man sie erst sehr spät oder gar nicht. Fast nie haben wir eine eingezeichnete Pille nicht vorgefunden.

Bewegt man sich aber in sehr abgelegenen und wenig befahrenen Regionen, erkennt man an dem Zustand der Seezeichen, dass auch hier das ansonsten sehr gute norwegische System seine Grenzen hat.

Hafenhandbücher gibt es in verschiedenen Ausführungen. Wir haben mit dem "Havneguiden 4" (Norwegisch und Englisch – 498 Nkr.) für die Strecke von Bergen - Kirkenes gearbeitet. Hier sind viele Häfen und einige Ankerbuchten verzeichnet. Bei den riesigen Ausmaßen des norwegischen Küstengebietes können aber einfach nicht alle verzeichnet sein. Es lohnt sich, die Seekarte genau zu studieren. So haben wir tolle Häfen mit allen Versorgungsmöglichkeiten oder auch perfekten Ankerbuchten mit Sandstrand gefunden, die in keinem Handbuch verzeichnet waren. Demnach waren wir hier auch oft für uns allein.

Wichtig beim Kauf: auf das Erscheinungsjahr achten. Wir haben im Handel Exemplare gefunden, die älter als 10 Jahre waren.

Eine gute Hilfe war auch das Buch "100 Häfen in Norwegen" von Georg Schuster (im Buchhandel für 26 € erhältlich- ISBN 3-00-005615-7). Dieses aufwendig erarbeitete Buch im Selbstverlag enthält kompaktes Informationsmaterial speziell für uns als Segler. Das Buch ist etwas unübersichtlich, enthält aber Unmengen an Informationen.

Noch ein wichtiger Hinweis zum Wegerecht in Norwegischen Gewässern. Abweichend von den uns bekannten Regeln, dass wir als Segler außerhalb von Fahrwasser und Verkehrstrennungsgebieten grundsätzlich ein Wegerecht vor motorbetriebenen Fahrzeugen haben, gilt in den Norwegischen Küstengewässern ein grundsätzliches Vorfahrtsrecht dieser Schiffe. Der Grund ist die Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt in den oft engen Gewässern.

4. Ankern

Viele Segler, die wir unterwegs trafen, ankern grundsätzlich nicht. Wir verstehen das nicht und können es uns nur so erklären: 1. Unwissenheit über die guten Möglichkeiten in Norwegen zu ankern und 2. Unsicherheit, da Erfahrungen fehlen.

Gleich vorab, in Norwegen kann man hervorragend ankern. Natürlich gibt es, wie in vielen Revieren, auch in Norwegen Stellen, wo der Anker einfach keinen sicheren Halt finden kann. Mit ein wenig Erfahrungen ist das aber kein Problem. Woher nimmt man aber diese Erfahrungen, wenn man es nicht einfach einmal tut!

Wir ankern sehr gern, denn so erfährt man die Natur und genießt die Ruhe am besten. Unser Beiboot gewährleistet uns darüber hinaus auch immer einen Landgang und ausgiebige Wanderungen. Unsere Grundsätze sind:

- Gutes Ankergeschirr ist die Grundvoraussetzung. Wir haben 120 m Kette und einen 36 kg Bügelanker. Alles ein wenig größer und länger, um im Notfall genug Reserven zu haben.
- Genügend starkes und langes Tauwerk an Bord haben um sich ggf. „einzuspannen“, wenn es der Wind notwendig macht oder zum Schwojen nicht ausreichend Raum zur Verfügung steht. Ein stabiles Gurtband auf der Rolle am Heckkorb ist schnell einsatzbereit.
- Gute bzw. machbare Wetterbedingungen. Ohne eine aktuelle Wettervorhersage für das Gebiet und für die betreffende Zeit ankern wir fast nie. Es sei denn, wir haben ausgezeichnete Bedingungen (Ankergrund, "Rundherumschutz", genug Platz zum Schwojen).
- Mit einem genauen Studium der Seekarte finden wir meist eine ruhige und sichere Ankerbucht.
- Früh genug mit der Suche beginnen, denn einen Ankerplatz bei vollkommender Dunkelheit zu finden ist schwer und dieses Risiko ist uns zu groß. Dabei bedenken, dass man eventuell noch zu einem anderen ausgesuchten Platz muss, falls sich der erste als nicht machbar herausstellt.
- Anker muss eingefahren werden. Klappt es nicht beim ersten Mal, muss ein neuer Versuch gestartet werden.
- Zweitanker zum Verkatten an Bord haben.

Viele Segler, besonders die Skandinavischen haben Heckanker. Damit legen sie mit dem Bug an Land an und ankern vor Heckanker.

In allen Seekarten sind viele Ankersymbole eingezeichnet. Schaut man genauer hin, entdeckt man Unterschiede in der Anordnung dieser Symbole. Ist der Anker im freien Wasser eingezeichnet, ist damit ein guter Ankergrund dargestellt. Findet man aber den Anker am Ufer oder sogar an Land eingezeichnet, so sind in diesem Gebiet große Stahlringe oder Haken in die Felsen eingelassen. Diese Stellen sind immer, wenn nicht schon verwittert, mit einem großen weißen Kreis mit einem schwarzen Punkt gekennzeichnet. Viele Halteeisen sind aber schon älteren Datums, deshalb die Haltbarkeit prüfen. Oft hängen von den Fischern auch noch gekappte Tauenden an diesen Halterungen. Vorsicht bei Annäherung, dass man sich kein Tau in die Schraube einfängt.

5. Häfen und Service

In Norwegen stehen unzählige Häfen zur Verfügung. Ausgesprochene „Yachthäfen“ oder „Marinas“ mit allen ihnen bekannten Serviceeinrichtungen findet man im südlichen Teil Norwegens noch recht oft, allerdings auch hier nur in Städten oder größeren Orten. Kommt man weiter nach Norden werden diese Häfen weniger, aber sie sind weiterhin zu finden. Es gibt sehr viele kleine Boots- und/oder Fischereihäfen, in denen meist auch 1-3 Gästeliegeplätze vorgehalten werden. Auch auf den kleinen Inseln draußen auf dem Atlantik gibt es solche Häfen. Strom gibt es immer und meist auch Wasser, es sei denn, dieses kostbare Lebensmittel ist auf dieser Insel nicht ausreichend vorhanden. Sollte in einem kleinem Hafen einmal kein Platz sein oder es sind keine Gästeeplätze vorgesehen, dann fragen, ob man sich an private Plätze legen kann oder an einem Fischkutter längsseits gehen kann. Wir sind nie abgewiesen worden!

Eine Dusche gibt es nicht überall. In vielen Häfen, auch oft in den kleinsten Inselhäfen, wird man aber fündig. Hat man dann allerdings die Lofoten erreicht, wird man fast vergebens nach Duschen suchen. Wer also täglich duschen muss, sollte sich ein anderes Törnziel aussuchen. Übrigens, „Zweckbaden“ bei einer Wassertemperatur von 8-9 °C auf den Lofoten ist auch nicht immer angenehm.

Waschmaschinen findet man ebenfalls nicht in jedem Hafen. In größeren Häfen aber kein Problem. Auf den Lofoten – keine Chance.

Die Hafengebühren sind sehr unterschiedlich. In größeren Städten können sie schon schnell einmal deutsches Niveau einer Großmarina annehmen. Meist liegen aber diese Gebühren weit unter deutschem Niveau. Die Bezahlung ist grundsätzlich eine Vertrauenssache. Nur in Egersund und Kristiansund haben wir einen kassierenden Hafenmeister getroffen. Meist sind Briefkästen mit einem kleinen Schlitz vorgesehen, wo man seinen Briefumschlag (liegt meistens bei diesen Briefkästen) mit den Schiffsangaben und dem Geld hineinwirft. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass man immer ausreichend kleine Geldscheine an Bord hat. Übrigens hatten wir auch in manchen Geschäften Probleme mit einem 2000 Nkr-Schein zahlen zu wollen.

Fast alle Häfen haben Schwimmstege, aber nicht immer sind es moderne Betonschwimmstege. Ab Bergen sollte man es vermeiden, an feste Brücken, Stege oder Wände sein Schiff festzumachen. Die Tide macht ein ständiges Nachstellen oder Kontrollieren der Leinen notwendig. Ist man doch einmal

gezwungen an einem festen Anleger zu gehen, dann immer viel Leine vorsehen und gut abfendern. Einfach einmal auf die einheimischen Fischkutter schauen.

6. Mitternachtssonne

Die Mitternachtssonne zu erleben, ist ein besonderes Erlebnis und begeisterte uns jedes Mal von neuem. Ab der Polargrenze ist sie theoretisch eine Nacht zu erleben. Je weiter man gegen Norden kommt, umso häufiger kann man sie sehen.

Ein wenig Planung ist aber von Nöten. Zum Einen darf der Himmel natürlich nicht bedeckt sein und zum Anderen muss der Ort gut gewählt sein. Am besten ist sie natürlich auf der Westseite der Lofotwand zu sehen, wo keine Berge und Felsen die tiefstehende Sonne verdecken können. Gerade hier gibt es aber die wenigsten Häfen und Ankerbuchten. Wir waren im Hafen von Ramberg (68° 05,3 ; 13° 13,3E) und ankerten am Sandstrand vor Hov (68° 11,7N; 14° 06,3E). Hier liegt man direkt vor dem Campingplatz, der Duschen hat. Dieser Ankerplatz ist keine richtige Bucht und es fehlt jeglicher Schutz von SW bis NW. Dafür aber ein sehr guter Ankergrund. Die Ansteuerung zu diesem Platz erfolgt am besten von W aus oder mit großer Vorsicht durch das unreine Gebiet von O, dabei die vielen Barken beachten. Nur auswählen, wenn garantiert ruhiges Wetter angesagt ist. Dafür dann aber ein Erlebnis von besonderer Güte!

7. Gezeiten und Strömungen

Ist man noch unerfahren im Umgang mit den Gezeiten, so wie wir, hat man durch die lange Anreise genügend Zeit und Gelegenheit, sich an die neuen Anforderungen bei der Navigation zu gewöhnen. Ab Bergen beträgt der Tidenhub zunehmend 2 m und ist zu berücksichtigen. Der eigentliche Tidenhub ist in der Navigation besonders bei Brückendurchfahrten und bei dem Unterfahren von Hochspannungsleitungen (!) zu beachten. Die Ansteuerungen von kleineren Häfen, Fjorden und Sunden kann hierdurch erschwert oder unmöglich sein. Die Stromleitungen sind oftmals erst im letzten Moment zu sehen und deshalb sollte gerade hier die Seekarte genau studiert werden. Gelbe Warnschilder an beiden Uferseiten sind eine Hilfe!

Die Gezeiten bewirken natürlich besonders zwischen den schmalen Sunden und Fjorden eine starke Strömung. Sie kann in Engstellen schnell einmal 5 Knoten erreichen. Hat man die Lofoten erreicht, wird man natürlich auch durch die Sunde (Raftsund, Grimöysund, Tjeldsund) nach Norden wollen. Hier sollte man genau auf die Gezeiten achten, es sei denn man hat eine starke Maschine und der Dieselverbrauch ist einem egal.

8. Einkaufen und Lebensmittel

Ob Norwegen wirklich der reichste Sozialstaat der Welt ist, können wir nicht wirklich wissen. Nach einem Einkauf im Supermarkt glaubt man es aber. Die Lebensmittelpreise, besonders die der Grundnahrungsmittel, sind enorm hoch. Wir schätzen vorsichtig, dass sie zwischen dem 3-4-fachen

höher liegen als bei uns in Deutschland. Bei Fleisch, Gemüse und Obst liegen sie oft noch weit darüber. Unter diesen Bedingungen sind die Märkte "KIWI" und "REMA1000" noch die günstigsten Supermärkte.

Wir haben festgestellt, dass in den größeren Städten, wie Bodö oder Trondheim, die Lebensmittelpreise nicht niedriger sind, als in kleineren Orten oder auf den mittelgroßen Inseln. Oft ist es das Gegenteil.

Tipp: Mineralwasser nicht kaufen, da zu teuer! Leere Wasserflaschen in den Häfen mit Wasser füllen. Die Norweger machen es alle so, da die Wasserqualität hervorragend ist. In nur einem Hafen gab es einen Hinweis, dass man dieses Wasser nicht als Trinkwasser verwenden sollte.

Benzin und Diesel gibt es überall. Nahezu jede kleine Insel oder jeder mittelgroße Hafen hat eine oder auch zwei Tankstellen. Diese Tankstellen sind fast immer mit Automaten versehen, so dass man zu jeder Tageszeit tanken kann. Meist aber nur mit EC- oder Kreditkarten. Die Preise für Kraftstoffe sind sehr unterschiedlich. Wir haben Unterschiede von bis zu 30 % gesehen. Also, nicht unbedingt bis auf den letzten Tropfen leerfahren, sondern vergleichen.

Tipp: Tanken in Häfen wo viele Fischkutter sind. Oft ist hier der Preis deutlich niedriger.

Diesel bunkern und aus Deutschland mitführen ist nicht notwendig und wäre Unsinn. Beachten, dass es an den Wassertankstellen fast nur steuerfreien Diesel (eingefärbt) - "aftgiftfri" gibt. In Norwegen ist es für die Sportboote so gewollt. Seit 2013 darf der eingefärbte Diesel im Tank eingeführt werden. Es muss aber ein Nachweis über den Erwerb an Bord sein! (siehe: http://www.zoll.de/DE/Privatpersonen/Alkohol-Kaffee-Kraftstoffe-Strom-im-Haushalt/Verwenden-von-Kraftstoffen/verwenden-von-kraftstoffen_node.html)

Wer Propangas zum Kochen oder Heizen benötigt, muss sich etwas einfallen lassen. Die bei uns üblichen blauen Campinggasflaschen gibt es in Norwegen nicht! Damit scheidet ein austauschen oder befüllen aus. Wir haben uns eine Kunststoffflasche in Norwegen gekauft. Hierzu muss allerdings zwingend auch ein entsprechender Regler gekauft werden. Unsere Gasanlage haben wir dem schnellen Wechsel der Flaschen angepasst. Das Tauschen der Kunststoffflaschen ist überhaupt kein Problem. Jede Straßentankstelle, jeder Baumarkt und oft auch die Lebensmittelläden auf den kleinen Inseln ermöglichen den Flaschentausch. Aber Achtung: Eine gefüllte Flasche im Tausch kostet etwa das 3- bis 4-fache wie in Deutschland. Das Füllen einer Norwegischen Flasche ist nur sehr selten möglich. Wir haben bisher keine Füllstation gefunden.

Die Verwendung von EC- und Master/Visa-Kreditkarten ist ohne Probleme möglich und deutlich verbreiteter als in Deutschland. Zu beachten ist aber, dass man bei der Verwendung seiner Kreditkarten seine PIN benötigt! Ohne PIN geht gar nichts.

9. Menschen und Leute

Besonders schätzen wir die Norweger. Sie sind ausgesprochen freundlich und aufgeschlossen ohne aufdringlich zu sein. Schnell kommt man mit ihnen in Gespräch. Gibt es irgendwelche Probleme, so wird sehr gern geholfen.

Nahezu alle Norweger können sehr gut Englisch sprechen, selbst Kinder, die gerade zur Schule gekommen sind können schon oft ein einfaches Englisch sprechen (In Norwegen gibt es eben kein „Volksverdummung“ wie bei uns, hier heißt sie einfach nur Filmsynchronisation.)

10. Schöne Häfen, Ankerbuchten und andere Plätze

Nachfolgend ein paar Tipps von besonders schönen Plätzen auf den Lofoten und Versterälen:

- | | | |
|------------------|-----------------------|---|
| • Vikbukta | 68° 11,7 N; 13° 31,7E | fantastischer Sandstrand |
| • Hov | 68° 20,5 N; 14° 06,3E | Sandstrand v. Campingpl., Mitternachtssonne |
| • Raften | 68° 23,9 N; 15° 06,7E | Ankerbucht im Raftsund vor kl. Campingplatz |
| • Nusfjord | 68° 02,2 N; 13° 21,0E | Hafen und Museum |
| • Trollfjord | 68° 21,8 N; 14° 56,6E | ein MUSS, weil jeder „Touri“ dahin will |
| • Insel Röst | 67° 30,5 N; 12° 04,5E | guter Hafen, ruhige Insel |
| • Henningsvaer | 68° 09,1 N; 14° 12,2E | guter Hafen, viel Betrieb, Restaurants |
| • Ä | 67° 52,8 N; 12° 59,2E | Ort mit Trockenfischmuseum, kein Hafen! |
| • Ramberg | 68° 05,3 N; 13° 13,3E | Hafen, Einkauf, Mitternachtssonne |
| • Insel Bjarköya | 69° 00,0 N; 16° 32,0E | grüne Insel, ruhiger Hafen |
| • Andenes | 69° 19,6 N; 16° 07,7E | Walbeobachtung, Mitternachtssonne |

www.sy-marik.com