



Inseln und ein Kanal: ein Sommer in Norwegen

Text und Fotos: Michael Backhurst

Im Mai 2017 erreichten meine Frau, ich sowie unsere zwei (duldsamen) Zwergdackel Ross und Sonny Maasbracht, von wo aus wir unsere Abenteuerreise an Bord unserer neuen Linssen Grand Sturdy 410 AC Marylla starten wollten. In diesem ersten Sommer gingen wir mit Familie und Freunden auf Entdeckungstour durch die Niederlande. Von Maasbracht aus ging es zunächst nach Scharendijke, von dort nach Groningen und wieder zurück nach Maasbracht ins Winterlager bei der Werft Van der Laan. Im phantastischen, sonnenverwöhnten Sommer 2018 durchquerten wir Deutschland über den Mittellandkanal, der uns bis nach Polen brachte. Hier ging es anschließend die Küste entlang zurück nach Westen bis Travemünde. Später fuhren wir von dort aus nach Dänemark, setzten nach Schweden über und erreichten schlussendlich Norwegen.

Die Marylla überwinterte in der Wector Yachting Werft in Stathelle. Ursprünglich hatten wir geplant, einen Monat lang der norwegischen Ostküste in Richtung Süden zu folgen. Hier reizte uns vor allem die Blindleia zwischen Grimstad und Kristiansand. Einen weiteren Monat lang wollten wir die Westküste zwischen Stavanger und Bergen erkunden und im letzten Monat dann die Rückreise antreten, bevor wir für den Winter 2019/20 im schwedischen Kungshamn festmachen wollten. Uns war von Anfang an klar, dass die Marylla nicht in erster Linie für offene Gewässer konzipiert war, also wussten wir, dass ein Törn entlang der Westküste Norwegens unter Umständen nur bei guter Wetterlage möglich sein würde. Viele Norweger besitzen ein Motorboot, aber meist sind dies Halbgleiter oder Gleiter, die mindestens 18 Knoten schnell sind. So können sie schlechtem Wetter davonfahren, auch wenn die Geschwindigkeit zwischen den Inseln in der Regel auf maximal 5 Knoten begrenzt ist.

Trotz wechselhaften Wetters in den ersten drei Wochen schafften wir es nach Kragerø, ein sehr hübsches Städtchen. Anschließend erreichten wir

Risør, die weiße Stadt, wo wir mehrere Tage im strömenden Regen verbrachten. Unsere Weiterfahrt von Risør aus verlief angenehm ruhig, so lange wir zwischen den Inseln blieben. Auf freier Strecke wurde es dagegen recht ungemütlich. Wir fuhren durch den Fjord nach Arendal, ein größeres Städtchen mit zwei Anlegemöglichkeiten: eine im Stadtzentrum und eine im dem Wetter etwas mehr ausgesetzten Yachthafen. Ende Mai verließen wir Arendal und setzten Kurs auf Grimstad, wo Henrik Ibsen einst gelebt hat. An einem phantastisch sonnigen Tag motorten wir 20 Kilometer durch die reizenden engen Kanäle der Blindleia nach Kristiansand. Glücklicherweise hatten Freunde uns Karten im Maßstab 1:50.000 geliehen. Darin hatten freundliche norwegische Bekannte, die sie im Jahr zuvor in Kristiansand kennengelernt hatten, die Routen eingezeichnet. Wir blieben in Kristiansand und warteten auf günstigen Wind und ruhige See, um die offene Südküste zu umfahren und Kurs Richtung Norden nach Stavanger zu nehmen. Starker Wind und Dauerregen zwangen uns, zwei Wochen Pause einzulegen, so dass wir unseren ursprünglichen Plan aufgeben mussten.

Wir wandten uns also Richtung Norden und fuhren
– mit wesentlich mehr Zuversicht als auf dem Hinweg
– zurück über Grimstad und Risør.

Ende Juni kamen wir wieder in Stathelle an und beschlossen, in den Telemarkkanal zu fahren. Das Wetter war inzwischen recht sonnig geworden und auch wenn es nicht von Dauer war, so stieg das Thermometer an einem Tag auf dem Kanal bei Lunde bis auf 28°C – die höchste Temperatur, die wir 2019 gemessen haben.

Der Telemarkkanal wurde zwischen 1861 und 1892 gebaut, um Holz aus den Bergen abzutransportieren. Auf seinen 105 Kilometern Länge zwischen Skien in der Nähe von Larvik bis nach Dalen in den südlichen Bergen passiert man acht Schleusen mit insgesamt 18 Kammern und drei große Seen. Die Landschaft ist spektakulär und man sagte uns, der nördliche Abschnitt auf dem Bandak-See sei den norwegischen Fjorden an der Westküste nicht unähnlich. Der Vorteil für uns und unsere zwei Hunde war, dass Freunde und Familie, die uns besuchen wollten, bei ihren Reiseplänen nicht übermäßig vom Wetter abhängig waren.

Wir waren eines der größeren Schiffe, die den Kanal befuhren. Die meisten Schleusen waren ca. 100 Fuß lang, so dass wir vor allem bei Talfahrten froh waren, wenn wir eine Schleuse für uns oder nur ein weiteres Schiff vor uns hatten. Bis auf eine werden alle Schleusen von Hand bedient. Das übernehmen meist Studenten, die beim Einfahren Vor- und Achterleinen herunterlassen. Bei Schleusen mit mehreren Kammern ziehen sie die Leinen wieder ein und wiederholen das Ganze in der nächsten Kammer.

Wir entschieden uns für einen Sommerpass, der rund 400 britische Pfund kostete. Damit durften wir alle Schleusen sowie die Anleger und Entsorgungsstellen im Kanal und entlang der Seen nutzen, aber nicht, wie wir später erfuhren, alle Yachthäfen. Der Kanal ist für Sportboote nur zwischen dem 21. Juni und dem 15. August geöffnet. Die drei Dampfschiffe, die den Kanal

Risør, Norwegen



Der Innenhafen Pollen, Arendal

durchpflügen, fahren jedoch den ganzen Sommer über. Schiffe unter 12,8 m Höhe können den ganzen Kanal befahren. Schiffe mit einer Höhe zwischen 12,8 m und 16 m kommen bis zu den Ulefoss-Schleusen und können von hier den nördlichen Teil des Norsjø/Sees bis Notodden befahren.

Wir verließen die Wector-Werft bei Stathelle und starteten auf dem Frierfjorden in Richtung Skien, wo wir in unsere erste Schleuse einfuhren. Sie ist das „Eingangstor“ zum Kanal, an dem man auch den Pass erwerben kann.

Nach der Ausfahrt aus der Schleuse motorten wir weitere fünf Meilen bis zur dreistufigen Schleusenanlage von Skotfoss. Der Kanal war stellenweise recht schmal, aber gut mit Stangen ausgezeichnet, deren Topzeichen uns den Weg wiesen. Wir erreichten das östliche Ende der Løveid-Schleusen kurz vor 17 Uhr und beschlossen, hier die Nacht zu verbringen. Kurz darauf verdunkelte der mächtige Bug des Dampfschiffes Victoria den Himmel über uns. Das Schiff war dabei, talwärts zu schleusen. Seit seinem Stapellauf im Jahr 1878 war es ununterbrochen auf dem Kanal im Einsatz.

Der nächste Morgen war angenehm warm und nahezu windstill. Gegen 9 Uhr sahen wir der Victoria beim Bergwärtsschleusen zu (sie war nun auf der Rückfahrt nach Dalen, wo sie gegen 18 Uhr ankommen sollte). Wir wurden um 9.30 Uhr in die Schleuse gerufen. Uns war etwas mulmig zumute angesichts der drei

Eingang zu Blindleia





Die Løveid-Schleusen im Telemarkkanal

Schleusenkammern, die sich in einer engen Schlucht vor uns auftürmten, aber am Ende erklommen wir alle drei Stufen problemlos. In weniger als einer Stunde erreichten wir den langgezogenen und hübschen Norsjøs-See, der uns an die größeren Lochs in den schottischen Highlands erinnerte.

Nach dem Frühstück überquerten wir den sechs Meilen breiten See bis nach Ulefoss, unterbrochen nur von einem spontanen Mann-über-Bord-Manöver, als unser Hund Ross seinen Lieblingsball über Bord gehen ließ. Er wurde gesichtet und mit Netz und Bootshaken erfolgreich geborgen!

Wir erreichten die Schleusen von Ulefoss und beschlossen, die Nacht im Yachthafen zu verbringen, um die Sonne zu genießen und - das scheint heutzutage das Wichtigste - E-Mails zu lesen. Nur wenige norwegische Yachthäfen, so unsere Erfahrung, verfügen über gutes WLAN, deshalb suchen wir immer den nächsten Co-Op, wenn wir erfahren wollen, was in der Welt so passiert ist.

Der nächste Morgen begrüßte uns wieder mit herrlichem Wetter und ruhiger See. Es war ein heißer Tag vorhergesagt und wir freuten uns, dass im Laufe des Tages eine leichte Brise aufkommen sollte, wie es in diesem Teil Norwegens häufig der Fall ist.

Nach dem Frühstück beschlossen wir, den Schmutzwassertank abzupumpen. Wie so oft hatten wir nicht den richtigen Anschluss zwischen Deckstützen und Pumpe dabei. Aber dank des Sortiments an Ersatzstützen, das der Hafenmeister (der gleichzeitig das Hafencafé betrieb) uns zur Verfügung stellte, gelang es uns, im weniger als 1,5 Meter tiefen Wasser festzumachen und problemlos den Tank zu

leeren. Wir begreifen immer noch nicht, warum die meisten Entsorgungsstationen, die wir (in Norwegen und anderswo) sahen, entweder außer Betrieb sind oder nur von Schiffen mit dem allergeringsten Tiefgang erreicht werden können. Wenn Behörden wollen, dass Schiffseigner die Umwelt schützen und Entsorgungsstationen nutzen, sollten sie auch die entsprechenden Anlagen an Stellen einrichten, die für alle potenziellen Nutzer erreichbar sind. Durch das Leeren des Tanks verließen wir Ulefoss erst gegen Mittag und mussten an der Schleuse eine Dreiviertelstunde warten, in der die Henrik Ibsen abschleuste. Die Dampfschiffe haben auf dem Telemarkkanal immer Vorrang vor den Sportbooten. Schließlich wurden wir in die erste Kammer hinter eine norwegische 40-Fuß-Motoryacht vom Typ Grand Banks gerufen, mit der wir während der nächsten zwei Tage alle Schleusen gemeinsam durchfahren. Es war nicht einfach und wir waren sehr froh über unsere großen Ballonfender (mit mindestens einem Meter Durchmesser), die wir uns bei unserer Ankunft geliehen hatten und die wir bis zu unserer Rückfahrt talwärts behalten durften.

Wir hatten die beiden Stufen der Ulefoss-Schleuse gegen 14.30 Uhr hinter uns gelassen und genossen eine ruhige Fahrt bis zur Eidsfoss-Schleuse, während der wir zu Mittag aßen. Gegen 15.30 Uhr erreichten wir die Schleuse, wo man uns mitteilte, dass wir ca. eine Stunde auf die Durchfahrt der beiden Dampfschiffe Victoria und Telemark (das dritte und kleinste Schiff der Dampferflotte) warten mussten. Als sie gegen 16.00 Uhr ankamen, wurden wir gebeten, zurückzusetzen, damit sie Platz zum Manövrieren

Dampfschiff Victoria

hatten. Bei der Ausfahrt aus der Schleuse erfuhren wir, dass die Crew an den Vrangfoss-Schleusen auf uns warten würde, falls wir an diesem Tag noch die Durchfahrt machen wollten. Wir beschlossen, das Angebot anzunehmen und kamen gegen 17.20 Uhr an der fünfstufigen Schleusenanlage an, die wir um 18.10 Uhr hinter uns ließen.

Am nächsten Morgen machten wir einen Spaziergang zu einem Aussichtspunkt, von wo aus wir die kleinen Wasserfälle an der Felswand bewunderten. Wir verließen den Liegeplatz am späten Vormittag und fuhren sechs Meilen bis zur Lunde-Schleuse. Die Landschaft, die immer bergiger wurde, erinnerte uns an die Schweiz. Die ganze Zeit während wir bergan fuhren, ließen wir die weißen Kanalzeichen an Steuerbord und die roten an Backbord. Warum weiß? Wir nehmen an, weil sich grüne Zeichen zu wenig von den Bäumen abheben würden. Als wir die Schleuse bei Lunde erreichten, sagte man uns, dass zwei Dampfschiffe (die Victoria auf Bergfahrt und die Henrik Ibsen auf Talfahrt) erwartet wurden und dass zwei weitere Schiffe vor uns warteten. Wir setzen zurück, damit die Telemark, die hier anlegt, drehen konnte. Es war das einzige Mal, dass wir alle drei Dampfschiffe fast gleichzeitig am selben Ort sahen. An der Nordseite der Schleuse gibt es neben einem Campingplatz einen guten Yachthafen, wo wir die Nacht verbrachten. In einem Kilometer Entfernung gibt es zwei Supermärkte.

Am nächsten Morgen machten wir um 10.00 Uhr die Leinen los und fuhren eine Viertelstunde später in die Kjeldal-Schleuse ein, die mit geöffneten Toren auf uns wartete. Die letzte Schleuse war die Zweikammerschleuse bei Hogga, die wir um 10.40 Uhr erreichten.

Wir legten um 11.15 Uhr nordwestlich der Schleuse an, um zu frühstücken und die Hunde auszuführen. Es sah nach Regen aus und war viel kühler als noch am Vortrag.

Mittags waren wir wieder unterwegs und immer noch

Der Kanal zwischen dem Flåvatn und dem Kviteseid ist an seinem östlichen Ende sehr schmal.



auf dem Kanal, als wir die Victoria auf ihrem Weg nach Skien passierten. Gegen 13.00 Uhr, wir waren gerade mitten auf dem Flåvatn-See, erwischten uns mehrere kurze, heftige Schauer. Die wunderschöne Landschaft mit ihren steilen Hängen wurde immer wilder und bergiger. Der See war recht tief, zwischen 76 und 120 Meter.

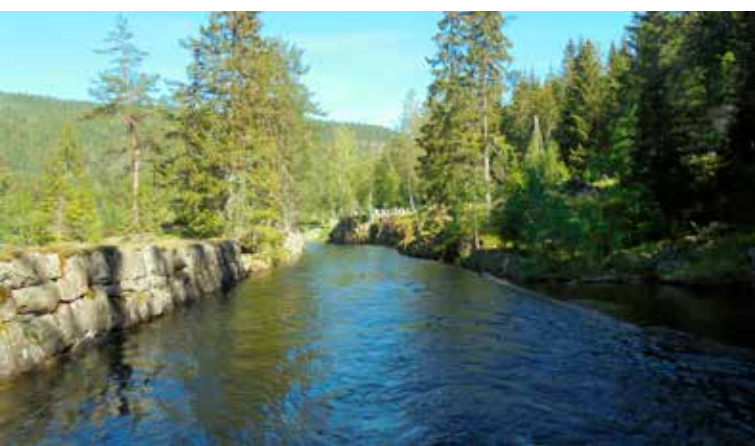
Der Kanal zwischen dem Flåvatn und dem Kviteseid ist an seinem östlichen Ende sehr schmal. An einer Stelle war kaum zu erkennen, wie es weiterging.

An der Einfahrt in den Kviteseid-See, wo wir die Nacht verbringen wollten, gibt es zwei Brücken über den Kanal. Die erste ist sehr hoch, aber die zweite, eine Schwenkbrücke, misst gerade einmal 4 m Durchfahrtshöhe. Unsere Höhe beträgt 3,8 m bei gelegtem Mast und ich zögerte, unter der Brücke hindurch zu fahren, zumal sie eine Stunde später öffnen würde. Als wir uns näherten, wartete die Brückenwärterin bereits auf uns. Sie ließ die Schranken herunter und öffnete die Brücke für uns. Danach war es nur noch eine halbstündige Fahrt bis zum Yachthafen in Kviteseid, wo wir bei starkem Seitenwind unter einigen Schwierigkeiten anlegten. Der nächste Morgen begrüßte uns mit viel Sonne, aber auch viel Wind, so dass wir beschlossen, eine Ruhepause einzulegen.

Kviteseid eignet sich hervorragend für einen Zwischenstopp: Die Hafengebühr beträgt ca. 15 Pfund pro Nacht einschließlich Wasser und Strom und es gibt mehrere Geschäfte.

Nach vier Nächten verließen wir Kviteseid und erreichten die Schwenkbrücke um 10.45 Uhr - gerade rechtzeitig, denn die Brücke öffnet morgens nur zwischen 09.00 und 11.00 Uhr. Zunächst dachten wir, der Brückenwärter wäre nach Hause gegangen, aber ein kurzer Stoß ins Schiffshorn brachte ihn zurück und wir passierten unter fröhlichem Winken.

Kurz darauf erreichten wir die Brücke bei Spjotsodd. Hier beginnt ein langer Verbindungskanal, der zum Bandak-See führt. Als wir dort ankamen, hatte der Wind aufgefrischt und das Wasser war recht kabbelig. Trotz Wind und Gischt gestaltete sich die Fahrt über





Dalen, Bandak-See

den Bandak-See problemlos und angenehm. Ross war etwas unruhig und suchte Zuflucht auf Marie-Louises Schoß, aber Sonny war fröhlich und entwickelte langsam Seebeine!

Um 11.45 Uhr waren wir querab von Lardal, das sechs Meilen östlich von Dalen liegt, und wir beschlossen, hier den Rest des Tages und die Nacht zu verbringen. Es war sehr ruhig und wir waren das einzige Schiff dort. Es gab weder Wasser noch Strom, dafür aber auch keine Hafengebühren.

Die Hunde weckten mich um 06.15 Uhr am nächsten Tag, der schön, aber mit gerade einmal 8° C auch kühl begann. Das Echolot benahm sich seltsam, was, wie ich später herausfand, an der Wassertiefe im Bandak-See lag, die bis zu 325 Meter beträgt, was bisweilen die Betriebsparameter unseres Tiefenmessers überschritt. Wir motorten den Bandak langsam mit rund 5 Knoten entlang und genossen das Wetter und die Aussicht. Nach einer guten Stunde erreichten wir

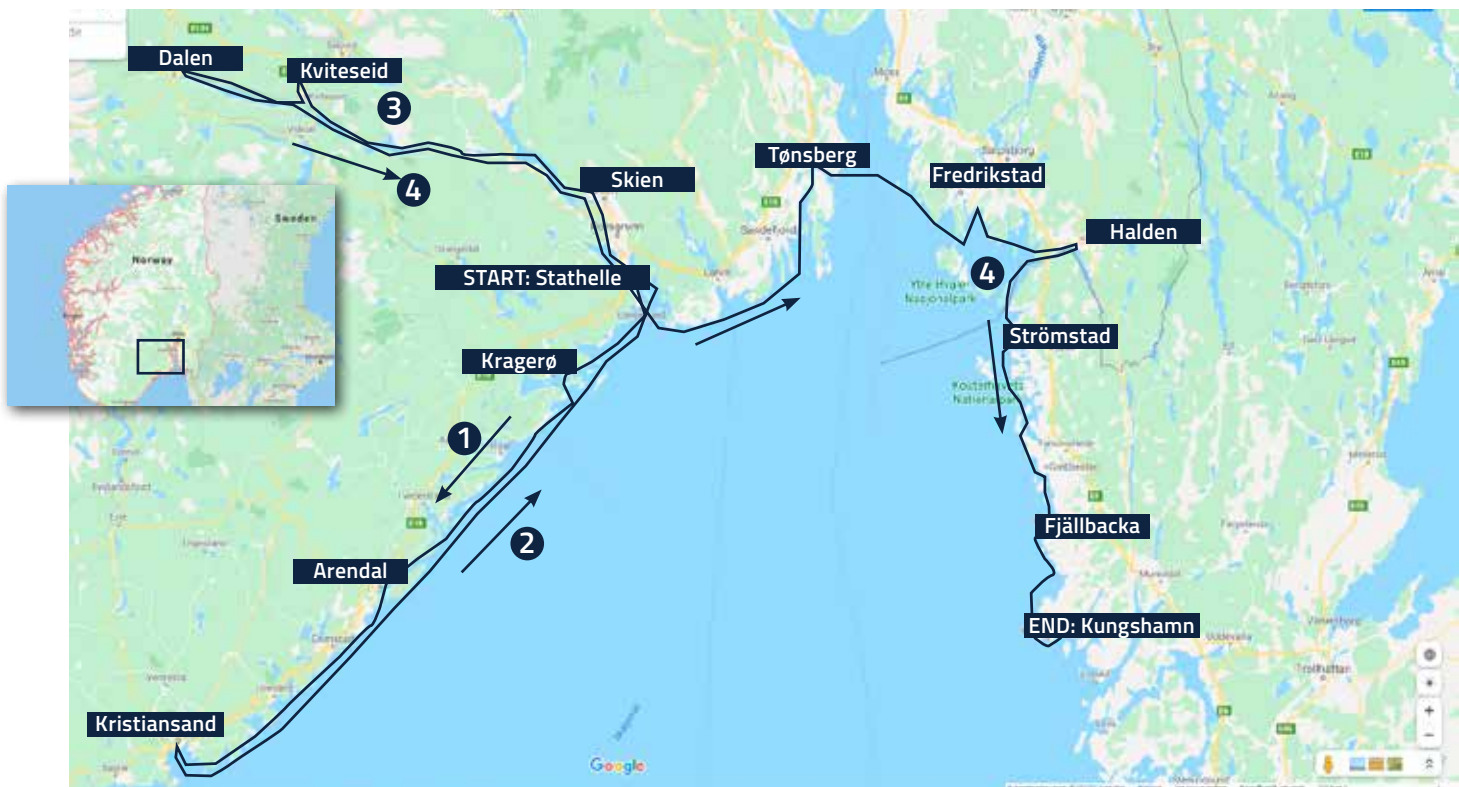


Der Norsjø-See, der uns an die größeren Lochs in den schottischen Highlands erinnerte.

Dalen.

In Dalen gibt es Liegeplätze für ca. sechs große und mehrere kleinere Boote, stabile Pontons und Klampen, Wasser und Strom - und all das für nur 100 norwegische Kronen pro Nacht (ohne Strom sind es sogar nur 70 Kronen). Interessanterweise zahlen Wohnmoblfahrer auf dem benachbarten Campingplatz, der zum selben Betreiber gehört, 300 Kronen (250 Kronen ohne Strom).

In den nächsten Tagen warteten wir auf die Ankunft zweier Enkel und nutzen die Zeit, um ein paar Küstenwege in der Gegend zu erkunden. Sie führten uns entlang phantastischer Aussichtspunkte und wir genossen das Farbenspiel und die wilden Blumen. Die Flüsse und Bäche aus den Bergen fließen schnell. Das erklärte die Strömung talwärts in den Seen und Kanälen sowie den Abfall der Wassertemperatur von anfangs 20°C auf 8°C in Dalen. Mit unseren beiden



D3

Enkeln an Bord verlief die Rückfahrt zügig und wir erreichten Stathelle in drei Tagen. Wir machten in dem hübschen Städtchen Brevik fest und erkundeten anschließend eine herrliche Bucht auf der Insel Håøya, die ihrem Namen „Paradisbukta“ alle Ehren machte und die unsere Enkel zum Baden verlockte.

Später, als das Wetter wieder wechselhafter wurde, fuhren wir mit der Marylla von Stathelle nach Stavern und von dort nach Tønsberg mit seinem interessanten Freilichtmuseum. Nach ein paar Tagen, in denen wir auf besseres Wetter warteten, querten wir den unteren Teil des Oslofjords mit Kurs auf die bekannte, entzückende Insel Hankø, die unter norwegischen Seglern beliebt ist. Die Saison neigte sich dem Ende zu, so dass nur ein paar Schiffe im Hafen lagen. Die Weiterfahrt nach Fredrikstad verlief angenehm und führte uns zwischen vielen Inseln hindurch und schließlich über einen Kanal bis zur modernen Stadtmitte, wo wir einfach an der ersten Brücke festmachten. Die kleinen Fähren verursachen in der Stadt recht viel Wellenschlag. Wieder einmal zwang uns das schlechte Wetter zu einer mehrtägigen Pause, in der wir die alte Festungsstadt mit der Fähre erkundeten. Drei Freunde besuchten uns und gemeinsam fuhren wir nach Halden. Wir verbrachten einen wundervollen Tag mit einem kleinen Zwischenstopp im Yachthafen von Endholm. In Halden gibt es einen netten Hafen, umgeben von Restaurants am Fuße eines Hügels, auf dem ein Schloss thront. Der Regen hielt uns nicht von einem Rundgang ab, der uns entlang des Haldenkanals führte, der gerade geschlossen worden war.

Von Halden fuhren wir weiter nach Strömstad auf schwedischer Seite der Grenze, wo sich zahlreiche norwegische Skipper tummelten, die das Wochenende für einen zollfreien Einkauf nutzen. Wir hatten Glück und trafen auf eine andere Linssen Grand Sturdy 410AC, „De Goede Fee“, deren freundliche Schweizer Eigner uns einluden, längsseits zu gehen. Auch der Hafenmeister war sehr hilfsbereit. Die Sonne schien danach noch weitere zwei Tage, während wir Kurs auf das kleine Städtchen Fjällbacka nahmen, wo Ingrid Bergman ein Sommerhäuschen auf einer der Inseln besessen hat. Es folgte ein weiterer wundervoller Tag auf dem Hamburgsund bevor wir unser neues Winterlager bei West Boat in Kungshamn erreichten, wo die Marylla sicher in der Halle auf all die Abenteuer wartet, die wir 2020 in Schweden gemeinsam erleben werden. Unser Sommer verlief zwar etwas anders als geplant, aber dafür haben wir viele freundliche Norweger kennengelernt, viel von Norwegen gesehen und viele wundervolle Orte entdeckt, die wir ein andermal erkunden wollen.



Zuverlässige Dieselmotoren mit Common Rail und einem beeindruckenden Drehmoment über den gesamten Drehzahlbereich hinweg. Die D3-Reihe ist leistungsstark, wirtschaftlich und emissionsarm. Der Motor hat ein Gewicht von etwa 301 kg und trägt zu einem besonders niedrigen Geräuschpegel bei.

Easy Boating

Skipper benötigen eine einfach und sicher zu bedienende Ausrüstung für ein angenehmes und entspanntes Segelvergnügen. Das gilt unabhängig davon, ob es sich um erfahrene Segler oder Anfänger auf dem Wasser handelt. Das ist die Überlegung hinter Easy Boating. Nichts ist besser als ein voll integriertes und einfach zu bedienendes System, mit dem Sie jederzeit mit Ihrer Umgebung in Verbindung bleiben. Wir entwickeln neue Produkte für die Fingerspitzenbedienung, wie die e-Key-Fernbedienung, den Joystick für Innenbordmotoren oder das Glascockpit-System. Andere Systeme, wie z.B. das Batteriemanagementsystem, sind nicht sichtbar, arbeiten aber im Hintergrund, und haben Ihr Energiemanagement verlässlich im Griff.

Wir sind ständig auf der Suche nach weiteren interessanten Möglichkeiten, um das Segeln für jedermann einfacher und zugänglicher zu machen.

www.volvopenta.com.