

Reisebericht Norwegenreise 2025 (von U.Sparrer)

Unsere zweiteilige Norwegenüberführung 2025 mit der *Trude Xtended*, einer Carat 34 (10,25 m, 1,80 m Tiefgang, ca. 60 m² Segelfläche, 27 PS ≈ 20 kW Motor), war genau das, was wir erhofft hatten: ein langer, manchmal anstrengender, aber rundherum glücklicher Weg zurück an unsere Lieblingsküste – und noch ein Stück darüber hinaus. 1.473 (See-)Seemeilen, davon 761 unter Segeln, liegen jetzt im Kielwasser, und Trude überwintert gut geschützt in einer Halle bei Nygårdsjøen südlich von Bodø.

Warum wir wieder nach Norwegen mussten

Nach Ulis Sabbatical-Törn 2023 mit fast 3.000 Seemeilen stand fest: Norwegen hat uns. Licht, Landschaft, die Mischung aus Meer und schroffen Bergen und die freundlichen Menschen – wir fühlten uns im Land und mit den Leuten sofort verbunden. Segeln und Wandern bei Mitternachtssonne sind für uns der absolute Traum, für den wir bereitwillig tagelangen Nieselregen, Sturm und Flaute in Kauf nehmen. Eine besondere Rolle spielt dabei die Freundschaft mit Ole-Søren und Merete; seit wir die beiden kennen, fühlt sich Norwegen noch ein Stück mehr nach „zweiter Heimat“ an.

2025 hatten wir allerdings nur normalen Jahresurlaub mit ein paar günstigen Brückentagen. Einmal Helgelandskysten (unser ca. 150-Seemeilen-Liebabschnitt) und nördlich des Polarkreises besuchen – hin und zurück wäre utopisch gewesen. Die Lösung: Die Reise in Etappen aufteilen, Trude in Nordnorwegen parken und „nur“ One-Way segeln. Als dann ein befreundetes Schweizer Segelpaar seinen Hallenliegeplatz in Nordnorwegen aufgab, war klar: Jetzt oder nie.

Von Berlin nach Egersund: Anlauf, Wetterkrimi und Landfall

Die Entscheidung fiel spät, weil wir erst sicher sein wollten, dass es Ulis Mutter gesundheitlich stabil genug ging, um ein paar Wochen weg zu können. Entsprechend dicht war der Vorbereitungsplan: Isolierung verbessern, Rettungsinsel warten lassen, neue Verdunkelungsvorhänge nähen, Kleinkram checken. Nach etwas Sucherei fand sich sogar ein Türzargenprofil, das perfekt als neue Lukendichtung taugte – Problem gelöst, Norwegen-Plan scharf.

Am Karfreitag ging es dann vom WSV nach Szczecin: Mast stellen, Familiengeburtstag für Petra – ein letzter, warmer Schubs aus der Heimat, bevor es „ernst“ wurde.

Der erste lange Schlag von Szczecin nach Skanör am 23./24. April bot gleich das volle Programm: erst ruhiger Nordost 2–3, dann Flaute, später Kreuz gegen Nordwest 4–5 und schließlich Südwest 5 mit bis etwa 1,3 m Welle, Nebel in der Großschifffahrtsrinne nördlich Kap Arkona und viel Funkabsprachen, weil der Verkehr dicht war. Kalt war es obendrein (7–10 Grad), aber Wachrhythmus und Bordalltag spielten sich schnell ein: Zu zweit tagsüber Wachwechsel mit kurzen Schlafblöcken für Uli, nachts hält er die lange Wache, Petra schläft – außer es ist Manöverzeit.

Der Törn von Skanör nach Skagen am 25./26. April klang im Wetterbericht noch harmlos: Südwest 3, etwas mitlaufender Strom unter der Öresundbrücke, nachts leichter Wind. Schweinswale im Dunkeln gehört, am Ende viel Motor wegen Flaute. Das eigentliche Drama wartete erst kurz vor Skagen: Bis dahin sah die Mittelfristprognose eine entspannte Überfahrt nach Grimstad oder Kristiansand bei West 4–5 und 1,3–1,5 m Welle vor. Dann plötzlich – wieder Handynetz – die komplette Kehrtwende: Noch ein Vormittag fast Flaute, dann stark zunehmender West bis Nordwest 6–7 (Böen 8), Wellen bis 3 m und mindestens fünf Tage unsichere Westlagen mit 2,5 m Welle gegenan. Auch das Wetterfax hatte sich darüber ausgeschwiegen.

Die Optionen: A) völlig übermüdet direkt weiter nach Norwegen und dort womöglich an der Südküste „gefangen“ sein oder B) in Skagen abwettern (Petras geplante Heimreise von dort) oder C) den großen Bogen – zurück – über den Limfjord schlagen. Wir entschieden uns für den Umweg: Skagen anlaufen, etwas warten und mit Landabdeckung wieder nach Süden in den Limfjord springen und dort ohne Welle West bis Thyboron machen und ein Wetterfenster mit halbwegs akzeptablen Bedingungen auf der Nordsee nutzen, um direkt Egersund in Norwegen anzulaufen, notfalls Trude in Dänemark lassen und im Juni weiter. Lehrsatz des Tages: Westwind im Skagerrak, besonders am Scheitelpunkt zum Kattegat, kann größere Wellen bauen als am „Eingang“ des Skagerak im Vorhersagegebiet Fisher. Also los!

Der Ritt durch den Limfjord wurde dann ein Wettlauf gegen Brückenöffnungszeiten und Strömung. Abfahrt früh aus Skagen – einhand, Petra war schon wieder gut nach Berlin gekommen - guter Am-Wind-Kurs, aber bis zu 2 Knoten Gegenstrom, der unsere 6 Knoten Fahrt durchs Wasser auf 4 Knoten über Grund drückte. Kurz vor Aalborg – die erlösende Nachricht des Brückenwärters: Er wartet noch 20 Minuten auf uns, die Autos auf der Brücke gleich mit. Brücke an diesem Tag letztmalig auf - nur für Trude - dann im letzten Licht Leinen fest in Aalborg, wo Kollege Uwe schon wartete. Am nächsten Morgen früh weiter nach Thyborøn: nebelig, kühl, aber technisch unspektakulär – abgesehen von einem falschen Öl-Schreck im Hafen, der sich zum Glück als angesaugtes Öl im Wasser (was für eine Sauerei!) herausstellte und nicht als Motordrama.

Die Überfahrt von Thyborøn nach Egersund startete in einer stockdunklen Nacht, in der beim Hinauslaufen im Hafen nur das Blasen eines Wassertiers zu hören war. Mit der Dämmerung kam dichter Nebel und eine Menge Fischer, die sich auf Funk nicht weiter für uns interessierten. Also: großräumiges Ausweichen, Augen aufs Radar, Ohren gespitzt. Gegen Vormittag löste sich der Nebel, Südwest 4–5 setzte sich durch, Wellen bauten sich bis ca. 2 m auf, Trude rauschte mit 7 Knoten durchs Wasser, an Bord lief Musik, es wurde gekocht – fast Bilderbuchsegeln. Kurz vor Norwegen drehte der Wind mehr nordwärts, Regen und Schauer mit Böen bis 6 beschlossen den Tag; die letzten Meilen mussten gegenan motort werden, bis wir im Schutz von Egersund die Segel bergen konnten. Fender dran, Kuchenbude hoch, Heizung an, pennen – Norwegen, wir sind wieder da!

Pause, Solostart und das „Wolf-im-Schafspelz“-Revier

Trude blieb fünf Wochen sicher in Egersund, während wir zurück nach Berlin fuhren und im Alltag feststeckten – begleitet von der Ironie, dass in dieser Zeit entlang der Küste perfekte Südwest-Winde herrschten, mit denen man bequem in einer Woche zu den Lofoten gesegelt wäre. Pünktlich zu Ulis Rückkehr am 7. Juni sollte laut Vorhersage die Wetterlage dann auf Nordwest 5-6 drehen an der offenen Küste zwischen Egersund und Stavanger – genau dort, wo es noch keine geschützten Innenfahrwasser gibt. Allerdings erst in den Morgenstunden des 8. Juni. Sollte in der Nacht zu schaffen sein. Anreise per Flug und Zug, kurzer Check der Trude (alles tiptopp), dann trotz dreistündiger Flugverspätung wie geplant um 21 Uhr los, um das heikle Stück in der voraussichtlich nicht mehr ganz so dunklen Nacht zu erledigen. Statt Westwind gab es zunächst bleierne Flaute, also Motoren, begleitet von Mondlicht, heller Dämmerung und einer ordentlichen Portion Aufregung beim ersten Solo-Nachtstück des Törns. Kurz hinter Kvitsøy kam Wind – und gleich ein Gewitter, das auf Nord in Böen 6–7 drehte und in patschnassem Segelbergen endete. Kopervik wurde zum „Wunden lecken“ angelaufen, bevor es bei wechselndem Wetter weiter nordwärts ging: viel Motor, laute Musik gegen das Brummen, Schwertransporte von Brückenteilen und Bohrinself in den Fjorden (jeder wollte die Flaute nutzen), zwischendurch Begegnungen mit einer Tümmerschule mit mindestens 10 Tieren. Wunschziel: Durch bis Florø, denn der Wind sollte 20 Stunden später heftig aus Nord auffrischen, und in Florø warteten die Schweizer (die von der Bootshalle) auf Gegenkurs! Was für ein müdes aber fröhliches Wiedersehen.

Florø wurde am 10. Juni zum Wetterscharnier vor dem Westkap: Nach viel Regen zeigte ein fetter Regenbogen am Morgen, dass es ein guter Tag wird und die Vorhersage kündigte für Stadlandet

ausnahmsweise brauchbare Bedingungen an. Die Umrundung verlief dann fast entspannt: anfangs im ersten Reff, zur Sicherheit, dann bei West 2–4, Wellen um 1,5 m und guter Sicht mit vollen Segeln. Kein Vergleich zu früheren Situationen, in denen dort tagelang bei hohen Wellen abgewartet werden musste.

Die Vogelinsel Runde empfing uns am 11.6. mit ruhigstem Wasser im Hafen, wenig Wind und klarer Sicht. Eine warme, schweißtreibende Wanderung zur Vogelkolonie, viele Rufe, wenige Sichtungen, dafür etliche andere Besucher. Abends dann der Auftritt der „Uniform-Gang“: Zoll, Küstenwache, Polizei – insgesamt zehn Leute, drei an Bord. Alles sehr freundlich, Socken über die Schuhe, ein paar Fragen nach Route und Alkohol, dazu hilfreiche Tipps zu Zollbestimmungen für Boote, die länger in Norwegen liegen. Martialischer Eindruck nach außen, sehr ziviler Umgang im Detail.

In Sykkylven bei Ole und Merete verschob sich am 13. Juni – noch vor der geplanten Ankunft von Petra der Fokus von Seemannschaft zu Freundschaft. Ole fuhr mit Uli nach Ålesund, um noch fehlende Seekarten zu kaufen und nebenbei einen netten Plausch mit dem Kartenhändler zu halten. Zu Hause und auf der Farm in der Torvikbukta fühlten wir uns nicht wie Gäste, sondern wie Familie: herzliche Begrüßung, Bacalhau-Kochaktion, lange Gespräche – die Steigerung von „feucht-fröhlich“ ist laut dem sehr gut Deutsch sprechenden Ole „nass-lustig“.

Wieder zu zweit und erster großer Ritt nach Norden

Das Wiedersehen am 14. Juni mit Petra in Ålesund (Vigra Airport) war emotional – und ein bisschen slapstick: Sie sprintete ohne Koffer aus der Ankunftshalle, wurde von freundlichen Beamten zurückgeschickt, doch das Gepäck blieb verschwunden. Es hing in Oslo fest, später tauchte es in Bergen auf. Also erstmal ohne Gepäck zurück zu Ole nach Sykkylven. In Dauertelefonkontakt mit einer sehr engagierten Mitarbeiterin des Flughafens ging es am 15. Juni mit Trude von Sykkylven durch Ålesund nach Vigra, wo schließlich der Chef des Bodenpersonals höchstpersönlich mit dem Auto am winzigen Hafen Gjosund vorfuhr und den Koffer vorbeibrachte – als Ehrerbietung an zwei Verrückte aus Berlin, die sich bis hierher hochsegelt hatten. Der Abschnitt über die Hustadvika verlief des nachts bei Nieselregen, und kaum Wind äußerlich unspektakulär, innerlich jedoch angespannt. Dieses Revier hat seinen Ruf, und selbst wenn Welle und Wind einmal milde sind, fährt die Geschichte der Havarien immer ein Stück mit. Diesmal blieb der „Wolf im Schafspelz“ brav.

Richtig in Fahrt kamen wir am 19./20. Juni beim 90-Meilen-Schlag nach Rørvik: kräftiger Südwest bis 7, Reff schon beim Segelsetzen, dann raumschots und achterlich im Trondheimleia-Fahrwasser mit moderater Welle, viel Nieselregen und der besonderen Stimmung einer Nacht, die nicht mehr dunkel wird. Endlich wieder ein langer Abschnitt, an dem Trude zeigen durfte, wofür sie gebaut ist.

Helgelandskysten, Moho und Mitternachtssonne

Auf Leka wartete nicht nur bestes Wanderwetter, sondern ein geologisches Schmankehl: Hier tritt die sogenannte Moho-Anomalie, eine Grenze zwischen Erdkruste und Erdmantel, an der Oberfläche zutage – ein seltenes Phänomen, das die Insel wie ein eingeklebtes Stück „anderer Kontinent“ wirken lässt. In der Tat ist hier bei der Kontinentaldrift ein Stück Nord-Amerika hängengeblieben. Hoffentlich bemerkt das Trumpf nicht, sonst gibt es wieder „Kaufangebote“. Die Wanderung durch rotbraunes Geröll und spärlich markierte Pfade war anspruchsvoll; Ulis Sturz endete zum Glück nur mit Schürfwunden und leicht angekratztem Ego.

Brønnøysund blieb als klassischer Einkaufsstopp im Gedächtnis mit einem netten Wiedersehen mit einem Skipper, dem Uli in Leka beim Anlegen geholfen hatte – eine der vielen kleinen Begegnungen, die sich entlang der Küste zu einer Art stiller Community verweben. Vega, Herøy und andere Orte fügten sich als

kurze Bilder ein: Eiderenten-Weltkulturerbe, Geruch von Fisch, kurze Gespräche und Motorengeräusche in kleinen Häfen, Berge im Hintergrund.

Der Weg nach Vega in der Nacht vom 23./24. Juni bei fast völliger Windstille wurde dann zu einer der eindrucklichsten Szenen überhaupt: 0,5 Knoten Fahrt über Grund, Trude schiebt sich lautlos zwischen den Schären hindurch, von überall her Vogelstimmen, die Luft ist klar. Um 0:30 Uhr: Eine dichte Wolkendecke reicht bis kurz vor den Nordwesthorizont, ein schmaler Spalt erlaubt der Sonne, von oben kurz aufzutauchen, im Meer zu verschwinden und wenige Minuten später wieder in dem Streifen zu erscheinen um direkt wieder hinter den Wolken zu verschwinden – zweimal Sonnenuntergang und zweimal Sonnenaufgang in Minuten, alles in warmes Orange getaucht. Wir lassen das Boot bewusst treiben, wollen gar nicht ankommen.

Auf Lovund setzen wir nach wilder Kreuz gegen den Nord 3-4 trotz vorhergesagtem Wetterumschwung schnell zur Mitternachtswanderung an. Es ist windstill, das Licht pastellig, die Insel Træna steht wie eine Fata Morgana am Horizont, weiter NE-lich die schneebedeckten Kämme der Helgelandskysten. Wir sitzen Hand in Hand und glotzen einfach nur in die orange-rote Helligkeit – einer dieser Momente, in denen Zeit keine Rolle spielt.

Am 28. Juni um 10:20 Uhr überqueren wir den Polarkreis bei der Insel Vikingen. Die Insel mit der Weltkugel heißt doch nur wegen der Touris so, oder? Für Petra gibt es eine improvisierte Taufe: Eiswürfel fliegen, ein eiskalter Köhllakku landet im Kragen – Alkohol gibt es traditionell erst im Hafen. Dass es nachts längst nicht mehr dunkel wird, ist inzwischen Alltag, aber die symbolische Linie macht etwas mit uns, denn nun sind die Gedanken noch nördlicher getrimmt.

Selsøyvik wird zum „Lieblingsort mit Sturm“: Erst die legendären Zimtschnecken, dann bis zu 45 Knoten Wind im Hafen, doppelte Leinen, zusätzliche Fender, ein ächzender Steg und Boote, die an ihren Festmachern tanzen. Drinnen müssen wir uns teilweise festhalten, gleichzeitig bleibt die Stimmung gut: Wir haben Zeit, sind nicht in Eile, und zwischen Sturmphasen ist Raum für Wanderungen, Vogelbeobachtung und das wohl überraschendste Detail: Leckeres Thai-Essen am gefühlten Ende der Welt.

Lofoten, Kjerringøy und der Endspurt nach Nygårdsjøen

Der Abstecher in der Nacht vom 2./3. Juli von der Insel Bolga (ausgiebige Wanderung auf den Bolgtinden) zu den Lofoten beginnt mit 70 Meilen Hoffnung auf brauchbaren Südwest 3, entwickelt sich aber schnell zu einem Tag mit großer Dünung aus Südwest, wenig Wind und nur kurzen Segelphasen in Schauerböen. Die Ansteuerung nach Reine/Hamnøy ist dafür umso spektakulärer: steile Berge, Licht und Schatten, Nebelschwaden in den Tälern, die sich im Minutentakt verändern. An Land prallen wir dann auf die Kehrseite: volle Straßen mit Autos, Motorrädern und Campern, hohe Hafengebühren, aber kein Service, begrenzte Rückzugsräume, übervolle Busse – mit der rühmlichen Ausnahme einer quasi privaten Busfahrt von Leknes nach Horn, bei der wir zwei nur mit dem Busfahrer durch die Landschaft cruisen. Unterm Strich sind wir froh, die Lofoten gesehen zu haben – und genauso froh, weiterzuziehen. Für künftige Reisen stehen sie eher als „Durchfahrtsgebiet“ mit vielleicht einem Besuch im Trollfjord auf der Liste, während Senja und die Vesterålen stärker locken.

Kjerringøy empfängt am uns am 5. Juli nach Rauschefahrt über den Vestfjorden mit einem eigentlich überfüllten Hafen, in dem wir mit einem kleinen Tiefen-Geheimtipp (Navionics 0,5m, Realität 4,5 m) trotzdem noch einen guten achterlichen Liegeplatz finden. Die historische Handelsstation zeigt sich im Postkartenmodus: bunte Holzhäuser vor tiefblauem Himmel, ein ganzer Tag, der nach viel Eiscreme ruft. Die 30-Kilometer-Radtour führt zuerst Richtung Fähranleger Misten über ein bergiges Profil mit Blick auf türkisfarbenes Wasser und Metall-Liegestühle im Fels, in denen man fast festwachsen könnte. Später geht

Norwegen 2025 -Trude Xtended

es in Richtung Stranda und an den Fuß des Bergmassivs, das uns schon aus der Seeperspektive fasziniert hat.

Ulis Besteigung des Eidetinden (1.020 m) verläuft steil, geröllig und eher trailartig als markiert. Gestartet bei etwa 30 Höhenmetern über ein Hochtal auf 250m geht es von 350 bis 800 Höhenmeter gefühlt im Lot nach oben, ein paar Mal muss neu angesetzt werden, bis der richtige Grat gefunden ist, oben warten Schneefelder, glitzerndes Meer und ein Blick über den Vestfjorden bis zu den Lofoten, nirgends ist der Himmel blauer als hier. Petra genießt derweil ihr „Biwak“ am Bergsee in Stille, nur von einem Wasserfall begleitet, mit gelegentlichem Funkkontakt mit Uli. Beim Abstieg läuft sie voraus, Uli holt sie an den Rädern ein; auf der Rückfahrt tritt Petra wie entfesselt, während Ulis Bergbeine langsam schlappmachen – Höhe vs. Ausdauer. Krönung: drei riesige Elche, die unbeeindruckt auf der Straße herumstehen und dann doch lieber im Wald verschwinden.

Der letzte Schlag nach Nygårdsjøen am 7. Juli bei West bis Nordwest 3–4 bringt einen Mix aus Stolz, Erleichterung und Wehmut. Wir haben unser Ziel erreicht, die Trude an ihren Winterplatz gebracht – und müssen sie gleichzeitig gefühlt viel zu früh im Sommer zurücklassen. Der Hallenplatz ist top: solide Infrastruktur, abgeschlossene Halle, extra organisierter Autokran zum Mastlegen, nette Eigentümer, Vater und Sohn. Das Einwintern läuft nach Checkliste: Motor mit Frostschutz, Wasserpumpe reparieren, Systeme entleeren, Segel runter, Elektrik sichern. Zum Abschluss gönnen wir uns mit dem Mietwagen noch Ausflüge Richtung Svartisen-Gletscher und ins Beiarn-Gebiet, teils abends und nachts unter Mitternachtssonne – Belohnung für anstrengende Bootsbautage. Dann zurück ins sommerliche Berlin: vom klaren Licht und der ruhigen Weite Norwegens in die aufgeheizte Großstadt. Im Gepäck: eine Menge Geschichten, der beruhigende Gedanke, dass Trude gut aufgehoben auf uns wartet – und die ziemlich sichere Ahnung:

Das dies erst der Anfang einer weiteren Norwegen-Geschichte ist!