

Südnorwegische Schären

- Ein Überblick -

von Udo Beier



Die schwedische Schärenküste – egal ob West-, Ost- oder Stockholmer Schären – ist ein immer beliebter werdendes Küstenrevier für Seekajakfahrerinnen und -fahrer. Nicht minder sehenswert, aber etwas weniger im Gespräch sind die Schären entlang der südnorwegischen Küste (zwischen Kap Lindesnes und Larvik). Ideal als Startpunkt ist **Kristiansand mit seinem Zeltplatz „Roligheden Camping“**. Folgende Touren habe ich von dort aus bislang unternommen:

- Kristiansand \Rightarrow Larvik (5.- 13.6.92 / 254 km)
- Kristiansand \Leftrightarrow Arendal (2.- 10.6.95 / 182 km)
- Kristiansand \Leftrightarrow Grimstad (6.- 14.6.06 / 162 km)
- Kristiansand \Leftrightarrow Kap Lindesnes (nur bis Hille/westl. Mandal gekommen!) (28.5.-5.6.10 / 162 km)
- Kristiansand \Leftrightarrow Kap Lindesnes (nur bis Haerholmane/östl. Mandal gekommen, dafür Lillesand (östl. von Kristiansand erreicht!) (30.6.- 8.7.16 / 192 km)

Revier- und Routenempfehlungen?

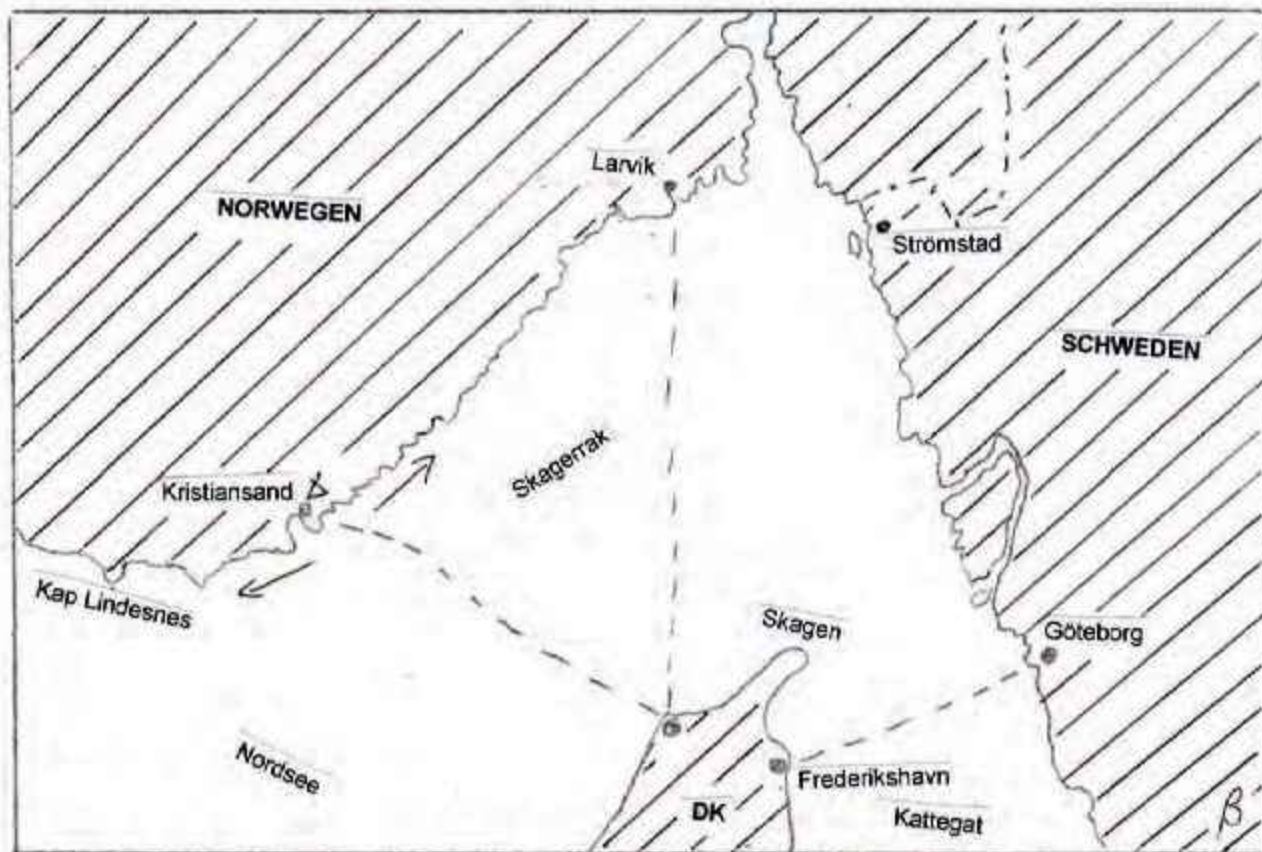
Von diesen Schären-Revieren ist das Gebiet zwischen Kap Lindesnes und Kristiansand am anspruchsvollsten. Immer wieder gibt es dort Passagen ohne Wind- und Wellenschutz. Etwas weniger anspruchsvoll ist das Gebiet zwischen Kristiansand und Larvik, da die Schären dort etwas dichter zusammen liegen. Leider ist der norwegische Schärengürtel nicht so breit wie der schwedische und wohl wegen der Nähe zum dichter besiedelten Festland stehen auf vielen Schären Ferienhäuser.

Im Vergleich dazu sind die **westschwedischen Schären** rauer und durchweg felsiger. Am „lieblichsten“ sind die überwiegend von Kiefern geprägten **ostschwedischen Schären**, wobei die **Stockholmer Schären** etwas Probleme bei der Wahl der Übernachtungsmöglichkeiten bereiten können, weil sie von allen Schären am dichtesten besiedelt sind. Wer aber die „Gewässerschwierigkeiten“ sucht, findet sie jedoch bei allen fünf Revieren, und zwar ab 4-5 Bft. Wind bzw. bei

entsprechend einlaufender Dünung und weiter draußen am äußeren Rand der Schären.

Die zu wählende Route durch die Schären hängt zum einen von Wind und Welle ab und zum anderen von der „Seegangstüchtigkeit“ der Paddler. Wer rauen Seegang beherrscht, der wird seine Freude haben, draußen in ungeschützteren Bereichen zu paddeln, also in Bereichen, wo hohe Windsee bzw. Dünung auf Felsküsten trifft und als Reflexionswellen mannigfaltig zurückgeworfen wird und sich dabei auf mehrere hundert Meter mit den einlaufenden Wellen zu einem chaotischen Wellensalat vermischt. Wer nicht ganz so seegangstüchtig ist, sollte diese Außenschären meiden und lieber dort paddeln, wo die Schären ihm Wind- und Wellenschutz bieten. Dabei genügt es vielfach, wenn eine Schäre auf ihrer Leeseite passiert wird.

Da wir vor einer Tour nicht wissen, wie die Wind- und Wellenverhältnisse vor Ort sein werden, macht es keinen Sinn, bestimmte Tourenverläufe zu



Skizze: Skagerrak

Fährlinien - - - - -

50 km

empfehlen. Letztlich hängt der zu paddelnde Kurs auch von den in Aussicht stehenden Übernachtungsmöglichkeiten und der gewünschten Tageskilometerleistung (\Rightarrow 10 bis 30 km), der gewünschten Tagespaddelzeit (\Rightarrow 4 bis 8 Std.), der Anzahl der gewünschten Pausen (mit Landgang) pro Tagesetappe (\Rightarrow alle 90 bis 120 Min. eine Pause) ab. Deshalb suche ich mir am Abend für die nächste Tagesetappe zwei, drei Übernachtungsmöglichkeiten heraus und entscheide dann vor dem Start am Morgen, welche Route grob eingeschlagen werden soll. Dabei kann es durchaus

passieren, dass je nach den Gewässer- verhältnissen und je nach Lage der vor einem liegenden Schären alle ein bis zwei Stunden eine Kurskorrektur vorgenommen wird. Abgesehen davon, dass damit eine Tour etwas abwechslungsreicher abläuft, ziehe ich es häufig vor, an einem Tag mal im geschützteren Bereich der Schären und an einem anderen Tag weiter draußen zu paddeln.

Übrigens, bei meiner 1992er Tour von Kristiansand nach Larvik lief die Grobplanung wie vorher angedacht. Bei meiner 1995er Tour jedoch hatte ich

eine Rundtour vorgehabt, und zwar von Kristiansand nach Kap Lindesnes und retour. Wegen starken Windes aus westlicher Richtung paddelten wir aber erstmal Richtung Ost, und zwar so lange bis der Wind drehte. Dann ging es wieder zurück. Bei meiner 2006er Tour hatte ich als Ziel wieder Kap Lindesnes angesetzt, aber wegen des Gegenwindes paddelten wir dann stattdessen erneut Kurs Ost. 2010 ging es endlich von Kristiansand Richtung Kap Lindesnes. Leider waren die Windverhältnisse während der Mitte der Tour nicht optimal, sodass wir vorzeitig umkehrten,





um rechtzeitig wieder bei der Fähre Kristiansand => Hirtshals zu sein. 2016 setzte ich daher nochmals Kap Lindenes als Fahrtenziel an. Aber schon am ersten Tag war der westliche Wind so stark, dass wir erstmal für einen Tag Richtung Ost paddelten. Dann kämpften wir drei Tage gegen einen westlichen Wind an. Anschließend brachen wir ab und paddelten bei Rückenwindbedingungen in einem Tag die Strecke zurück, für die wir vorher drei Tage gebraucht hatten. Die uns verbliebenen Tage nutzten wir, um das Revier um Lillesand näher kennenzulernen.

Der langen Rede kurzer Sinn: Wer in den Schären paddeln will, sollte flexibel sein und genügend Kartenmaterial dabei haben, und zwar nicht nur für „Plan A“, sondern auch für „Plan B“!

Achtung Seewind!

Bislang, also so zwischen Mitte Mai und Mitte Juni, hatte ich nur dann Probleme mit den Gewässerbedingungen, wenn der „Gradientwind“ etwas stärker wehte. Selten briste es mittags auf, weil die Festlandthermik kältere Luft vom Meer her ansaugte (=> „Seewind“). Bei meiner letzten Gruppenfahrt von Kristiansand Anfang Juli in Richtung West war das jedoch ganz anders. Spätestens ab 12 Uhr fing es an, von der See her zu blasen und zu wellen, dass meine Teilnehmer sehr schnell einsahen, früh um 5 Uhr aufzustehen, um 7 Uhr zu starten und um 10 Uhr Schluss zu machen, sofern sich eine Trauminsel zum Übernachten anbot. Es machte einfach keinen Spaß, so ab 11 Uhr gegen immer stärker wehenden

Wind und gegen immer weiter aufsteigende Wellen anzukämpfen. Bei einem Rückenwindkurs sah das natürlich ganz anders aus: Wer da morgens noch nicht wusste, wie zu surfen ist, beherrschte es am Nachmittag. Wer also ein Starkwindkayaker ist bzw. ein WW IV-Kanute, den können solche Gewässerbedingungen wenig beeindrucken. Allen anderen kann ich jedoch nur empfehlen, ihre Tour zumindest entlang der südnorwegischen Küste so zu legen, dass sie spätestens um die Sonnenwende (21.6.) beendet ist.

Übrigens, nicht nur entlang der südnorwegischen Küste erwies sich die „lokal“ abrufbare App **Windfinder** als recht zuverlässig. Der per SMS-Dienst für ein „Revier“ abrufbare Seewetterbericht von **Wetterwelt.de** prognostizierte



dagegen Wind, der stets um 1 – 2 Bft. höher lag ... kein Wunder: denn er bezog sich auf den gesamten westlichen Skagerrak und nicht nur z. B. auf den Leuchtturm „Oksøy Fyr“ (südl. Kristiansand). D.h. bei Touren sollte in der Ausrüstungsliste ein **Smartphone** stehen. Wenn wir mit ihm die richtige Windprognose abrufen können und anschließend konsequenterweise den Kurs an den zu erwartenden Gewässerbedingungen ausrichten, natürlich unter Beachtung

die engste Durchfahrt zwischen Inseln. Außerdem können wir Flachstellen erkennen, die sich u.U. zum Anlanden, Biwakieren oder gar Zelten eignen.

Als Karten kommen in Frage die vom Nordea Verlag herausgegebenen waserfesteren Blätter der „Norgeserien“ (1:50.000) – www.norgeserien.no lieferbar z.B. über www.geobuchhandlung.de (ca. 28,- €/Blatt).

etwas, wenn sie zugleich topografische Infos enthalten.

Die Satellitenaufnahmen von **Google Earth** sind recht brauchbar, wenn wir wissen, wo wir etwa anlanden wollen und nun herausbekommen möchten, wo genau eine geeignete Anlande-/Übernachtungsstelle sein könnte. Letztlich setzt das die Mitnahme eines Notebooks/Tablets voraus, da das Display eines Smartphones ebenfalls zu winzig ist.



der Leistungsfähigkeit der Mitpaddler, dürfte es keinen Grund mehr geben, in Seenot zu geraten. Übrigens, es ist nie falsch, mehrere Wetter-Apps auf dem Smartphone abzuspeichern. Beim Paddeln zumindest auf norwegischen Gewässern empfiehlt es sich deshalb, auch die norwegische **App YR** downzuloaden!

Kartenmaterial

Zur Navigation bieten sich **topografische Karten** (1:50.000) an; denn die terrestrischen Landmarken sind hilfreicher als die wenigen Seezeichen, die wir auf der Seekarte finden, zumal viele dieser Seezeichen, sofern sie fest verbaut auf Felsen stehen, auch meist auf der topografischen Karte eingetragen sind. Mit Hilfe der topografischen Karte finden wir auch

- 10004 (Kap Lindesness (?))
- 10005 (Sirdal)
- 10001 (Farsund)
- 10002 (Kristiansand)
- 10003 (Lillesand)
- 10007 (Arendal)
- 10011 (Gjerstad)
- 10012 (Larvik (?))

Die Karten, die auf einem **GPS-Gerät** installiert werden können, dienen wegen des relativ kleinen Monitors weniger der Orientierung (=> exakte Routenplanung), als der Bestätigung, wo wir uns gerade exakt befinden. Dafür liefert das GPS uns zusätzliche Infos z.B. über Kurs, Geschwindigkeit über Grund sowie über die gepaddelte Route (=> Streckenverlauf, Paddelkilometer).

Im Internet frei erhältliche Seekarten, z.B. **Openseamaps**, taugen nur dann

Übernachtungsmöglichkeiten

Übernachtungsplätze zu entdecken, setzt entsprechende Erfahrungen und viel Geduld voraus. Einfach zu beschließen, um 16.00 Uhr suchen wir uns einen Platz für unsere Zelte, funktioniert eigentlich nur dann, wenn bloß für ein bis zwei Zelte eine Aufstellmöglichkeit gesucht wird. Ansonsten empfiehlt es sich, z.B. wie folgt vorzugehen: Wir geben uns eine Zeit vor, ab der Ausschau nach Biwakplätzen gehalten wird. Ab dann paddeln die Kameraden natürlich nicht jeder in eine andere Himmelsrichtung, sondern wir paddeln weiter Strecke, gezielt vorbei an möglicherweise zum Übernachten geeigneten Plätzen und schlagen dadurch zwei Fliegen mit einer Klappe: d.h. wir paddeln nicht hektisch im Kreis herum, sondern kommen weiter voran und stoßen in der



Regel nach einigen Kilometern auf einen geeigneten Platz.

Übrigens, ein Platz ist nicht schon dann geeignet, wenn er über eine Flachstelle zum Anlanden und über genügend Aufstellflächen für die vorhandenen Zelte verfügt. Er sollte auch möglichst wellen- und windgeschützt liegen. Wellengeschützt ist dann ein Anlegeplatz, wenn er ablandig liegt, anderenfalls könnte es spätestens am nächsten Tag wegen Brandungsbedingungen Schwierigkeiten beim Ablegen geben. Und Windgeschützttheit ist deshalb so wichtig für eine Übernachtungsmöglichkeit; denn nichts ist ungemütlicher und weniger gesellig, wenn alle Mitpaddler wegen des Windes gleich nach dem Aufbau in ihren Zelten verschwinden. Letztlich sollte ein Platz auch „mückenfrei“ sein. Aber was zeichnet solch einen Platz aus? Nun, wenn es windet, „mückt“ es weniger.!?

So bin ich jedoch bei den letzten beiden Touren Richtung Kap Lindesnes nicht vorgegangen; denn dank **Matthias Panknins** Empfehlung habe ich mir zwei norwegische Bücher von **L. Verket** angeschafft, die recht vollständig die möglichen Übernachtungsorte links und rechts von Kristiansand aufzeigen und charakterisieren:

Padleguide for Vest-Agder, 2007, 232 S.; 125 Kartenskizzen (südnorwegische Küste: Flekkefjord – Kristiansand)

Padleguide for Aust-Agder, 2008, 224 S.; 109 Kartenskizzen (südnorwegische Küste: Lillesand – Risør)

=> www.padleguiden.no / lars@verket.no

Während der Tour sind wir dann – wenn es Zeit zum Übernachten war – die auf unserer Route liegenden gekennzeichneten Übernachtungsorte, die vorher alle in die topografischen Karten eingetragen wurden, angelaufen, um diese Plätze daraufhin zu checken, ob sie nicht nur für ein Zelt geeignet sind.

Übrigens, wenn nur ein Gruppenmitglied an einer Schäre ausstieg, um zu erkunden, ob Übernachtungsorte für alle Zelte vorhanden sind, habe ich für meine Gruppe die „Regel“ aufgestellt, dass derjenige, der meint, dass eine Schäre genügend Übernachtungsmöglichkeiten bietet, als letzter einen Platz aussuchen darf; denn sonst könnte es passieren, dass er eine Schäre für „biwaktauglich“ erklärt, wenn er für sich allein ein Plätzchen gefunden hat!?

Natürlich gibt es immer auch noch die Möglichkeit, ab und an auf **öffentlichen Campingplätzen** zu übernachten. Auf der topografischen Karte sind diese eingezeichnet! Ansonsten bleibt es jedem überlassen, ob er im Rahmen einer „Wildnistour“ einen solchen „Stilbruch“ möchte, d.h. ob der Komfort einer „warmen Dusche“ es wirklich wert ist,

auf die Romantik eines „wilden“ Platzes zu verzichten?!

Eine weitere Übernachtungsalternative bietet der eine oder andere **Leuchtturm**. Viele norwegische Leuchttürme werden privat betreut und bieten einen Schlafplatz à la Jugendherberge an, z.B. soll das für die folgenden Leuchttürme zutreffen:

- Lindesnes Fyr (1656) (Kap Lindesnes) – www.lindesnesfyr.no
- Ryvingen Fyr (1867) (Mandal) – www.ryvingenfyr.no
- Songvaar Fyr (1888) (Ny Hellsund) – www.songvaarfyr.com
- Store Torungen (1844) – www.torungen-fyr.no

Ob jedoch jeder dieser Leuchttürme bei jedem Wetter eine geeignete Anlandestelle für beladene Seekajaks bietet, muss jeder selber überprüfen.

Navigation

Damit die Navigation leichter von der Hand geht, müssen wir in der Lage sein, mit **Kompass und Karte** zu arbeiten. Der Kompass sollte möglichst fest eingebaut sein (=> mit drehender Kompassrose) und kein Handkompass sein (=> mit Kompassnadel), sodass wir nicht unterwegs beim Arbeiten mit dem Kompass das Paddel zur Seite legen müssen; denn letzteres ist bei rauem Seegang nicht immer möglich. Außerdem sollte die Karte z.B. im DIN A3-Format fotoko-

piert und einlaminiert werden, statt sie in eine Kartentasche zu stecken; denn Kartentaschen beschlagen schnell und erschweren die Lesbarkeit der Karte. Außerdem sollte die Karte allein auf dem Kartendeck oder zusätzlich gesichert auf dem Spritzdeckenteller so gelagert werden, dass wir unterwegs bei Seegang nach der Karte navigieren können, ohne das Paddel zur Seite legen und die Karte in die Hände nehmen zu müssen. Wer beim Navigieren schludert oder erstmal lospaddelt, ohne die vor einem liegenden Schären exakt zu identifizieren, wird später Schwierigkeiten bekommen, herauszufinden wo er sich gerade befindet ... außer er verfügt über ein GPS-Gerät.

mer mal wieder Trinkwasser nachgefüllt werden muss.

Fährfahrt

Zur Überquerung des Skagerraks bieten sich die Fähren der COLORLINE an (Hirtshals <=> Kristiansand bzw. Larvik). Die Mitnahme der Seekajaks auf dem Autodach macht keine Probleme. Melden wir jedoch unsere Seekajaks als Boote an, die auf einem Bootswagen gepackt sind, werden sie nach der Länge berechnet und kosten so viel wie ein PKW (zzgl. Einzelticket für den Kanuten). Werden die Tickets beim Reisebüro zu Hause gebucht, könnten wir versuchen, die Kajaks als

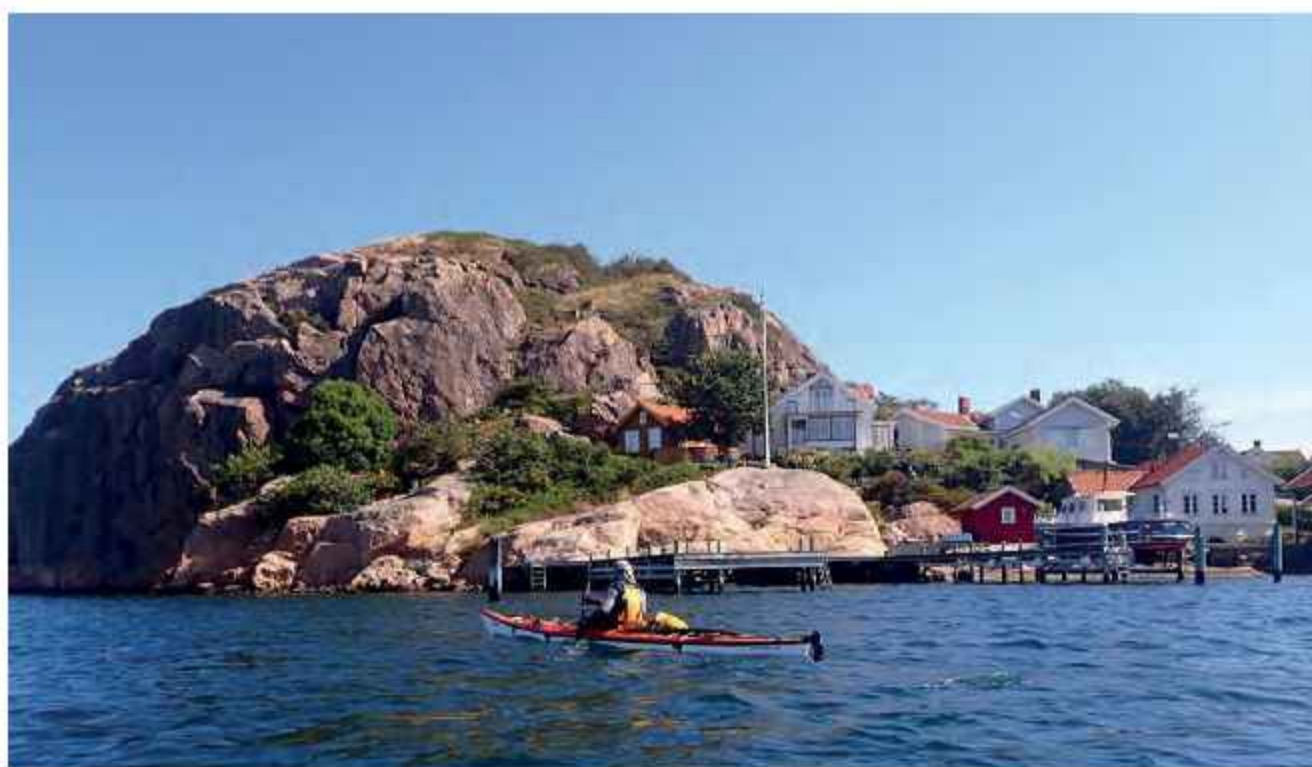
er für die Hinfahrt die Fähre Hirtshals => Kristiansand nehmen und für die Rückfahrt die Fähre Larvik => Hirtshals.

Literatur:

Beier,U., **Norwegens Südküste** (Von Kristiansand bis Larvik), in: Seekajak 49/95, S.37-42.

Beier,U., **Inselhüpfen** (Eine Seekajak-tour entlang der südnorwegischen Küste), in: Seekajak 64/98, S.,33-37.

Scadock,E., **Südnorwegen** (Von Larvik durch die Schären), in: Seekajak 75/00, S.16-17.



Essen & Trinken

Wer es darauf anlegt, findet alle zwei bis drei Tage einen Ort, wo er Lebensmittel einkaufen und Trinkwasser auffüllen kann. Bei meinen max. 10-tägigen Gepäcktouren lege ich jedoch immer viel Wert darauf, die gesamte Verpflegung von Deutschland aus mitzuführen. Solch eine „Selbstversorger“-Tour hat halt einen ganz anderen Charakter, als wenn alle paar Tage die „Wildnis“ verlassen wird, um die Zivilisation anzufahren und - sofern überhaupt vorhanden - einen geöffneten Lebensmittelladen aufzusuchen. Reicht es doch schon, wenn im-

„Fahrrad“ zu deklarieren. Wenn dann nur zwei bis drei Leute mit ihren Seekajaks auf dem Bootswagen im Fährhafen auftauchen, dann wird meist ein Auge zugedrückt. Bei sechs bis acht Leuten kann das jedoch schon anders aussehen.

Wenn der Start/Zielort Kristiansand ist, kommt die Überfahrt per PKW und drei bis vier Seekajaks auf dem Dach kaum teurer. Wer jedoch die Strecke Kristiansand => Larvik zurücklegen will, dem bietet sich an, in Hirtshals seinen Pkw zurückzulassen und per Bootswagen nach Norwegen überzusetzen; denn dann kann

Siepmann,V., **Telemark mit dem Kajak** (Ostertour im Skagerrak (Norwegen), in: Kanu Sport 03/02, S.15-17.

Ohlsen,T., **Mit dem Kajak im Skagerrak** (Von Göteborg bis Kristiansand), in: Seekajak 84/02, S.62-64.

Scadock,E., **Südnorwegen für Gemütliche** (Kristiansand – Lista: 260 km in 2 ½ Wochen), in: Seekajak 93/04, S.34-37.

Ohlsen,T.u.N., **Kristiansand – Bergen** (Lückenschluss per Achterbahn), in: Seekajak 101/06, S.46-51.