

Reise & Touristik

NORWEGEN EINE WINTERFAHRT AUF DER KLASSISCHEN POSTSCHIFFROUTE

Mit 15 Knoten zum Nordkap



Sonne, Meer und die Aussicht auf die Küste Norwegens an Deck des Schiffes genießen, auch in kalter Jahreszeit.

FOTO: CARO/KAISER

Seereisen, wie sie zünftige Nordlandfahrer lieben: ein robustes Traditionsschiff, ein sturmerprobter Wikinger auf der Brücke und ein Hamburger Reiseleiter, der das Farbenschauspiel am Himmel erklärt.

Bernd Schiller

Kurz vor Mitternacht im Hafen von Ålesund, auf halbem Seeweg zwischen Trondheim und Bergen. Es ist bitterkalt und ziemlich finster. Mit uns starrt eine Handvoll Menschen, eingepackt in Daunenjacken und Pudelmützen, in die Dunkelheit. Ein Schiff wird kommen, so viel ist sicher. Und dann geht auf einmal alles ganz schnell: Um 24 Uhr schälen

zwischen Trondheim und Hammerfest, im Winter darauf auch zwischen Trondheim und Tromsø. Fünf Jahre später wurde der Liniendienst nach Süden bis Bergen und 1911 im Norden bis Kirkenes erweitert. Es waren über Jahrzehnte nichts als brave Packesel zur See, sehnsüchtig erwartet in den kleinen Häfen auf den Inseln und an den abgelegenen Küsten. Die Norweger nennen die Route bis heute die „Reichsstraße 1“.



MS „Lofoten“, 87 Meter lang, 1964 in Dienst gestellt, ist der zweitälteste Schnelldampfer der Hurtigruten. FOTO: PR

sich die Konturen aus der Dunkelheit, fünf Minuten später macht das Motorschiff „Lofoten“ fest. Das Häuflein, das in der Kälte gewartet hat, schnappt sich sein Gepäck und klettert an Bord. In den stählernen Gängen und in der holzgetäfelten Bar, die noch ein schnelles Bier rausrukt, bevor Schluss ist für diese Nacht, beschlagen die Brillen. Es ist bullig warm und sehr gemütlich auf dem Schiff.

MS „Lofoten“, 87 Meter lang, 1964 in Dienst gestellt, ist der zweitälteste Schnelldampfer der Hurtigruten, jener legendären Linie, die jeden Tag die norwegische Küste abfährt, dabei 34 Häfen zwischen Bergen im Süden und Kirkenes im hohen Norden anläuft und umkehrt jeden Tag vom Wendepunkt Kirkenes nach Bergen startet, hin und zurück 2800 Seemeilen zurücklegt, knapp 5200 Kilometer. Mit dem Golfstrom schwimmt die Flotte der insgesamt zwölf Schiffe auch im Winter eisfrei gegen den Wind, weit über den Polarkreis hinaus, durchs Inselmeer der Lofoten und Vesterälen, um das Nordkap herum, und nur an der russischen Grenze kann die raue Barentssee schon mal ein paar Eisschollen in die Fjorde drücken.

Im Sommer 1893 fing die Geschichte der legendären Postschiffe an. Zunächst verkehrten sie nur

chern an. Aber wenn dann, zum Beispiel im Tysfjord, die Wale im Zwielf des Spätherbstes ihre Fontänen aufschießen lassen, wenn Seeadler vor dem Trollfjord über das Schiff gleiten, und wenn die ersten flackernden Lichtstreifen am dunklen Himmel Aurora borealis ankündigen, das Phänomen des Polarlichts, kommt niemand mehr zum Lesen. Dann stehen die Passagiere dick eingemummelt an Deck und werden von den Reiseleitern der Hurtigruten, zum Beispiel auf der „Lofoten“ vom Hamburger Harald Weinreich, anschaulich informiert, welche magnetischen Kräfte auf die Atmosphäre und welche magischen auf ihr Gemüt wirken.

Grün, gelb, rot, blauviolett fluoreszieren die elektrisch geladenen Teilchen, vorwiegend Elektronen, aber auch Protonen und Sauerstoffionen, und lösen aus, was bis heute so empfunden wird, als ob zauberische Mächte den Nordhimmel ausleuchten. Harald Weinreich, seit elf Jahren für Hurtig im Einsatz, seit vier Jahren als Reiseleiter auf MS „Lofoten“, teilt sich sein Büro mit der blonden Zahlmeisterin Judith Eide aus Ålesund. Sie ist mit uns in der letzten Nacht zugestiegen. Drei Wochen wird sie an Bord bleiben, dann hat sie wieder drei Wochen frei. Dieser Dienstplan gilt für alle fahrenden Mitarbeiter, auch für Kapitän Truls Bruland, der schon oft so hypermoderne Hurtigruten wie die „Midnatsol“ oder die „Trollfjord“, fast 140 Meter lang, mit je tausend Passagieren durch die Klippen zwischen Bergen und Kirkenes manövriert hat. Bruland ist ein Wikinger aus dem Bilderbuch, ein Kapitän, wie ihn eingefleischte Hurtigfans lieben: hochgewachsen, in sich ruhend, ein Seemann, dem man sich ohne Wenn und Aber anvertraut. Er redet nicht viel, aber wenn er von seiner Familie spricht, von seiner „hytte“ in der norwegischen Wildnis, von dem See, an dem er sich beim Angeln entspannt, dann zeigt er Temperament. Und er macht kein Hehl daraus, dass er die gute alte „Lofoten“

liebt, die kein Bugstrahlruder hat und keine Stabilisatoren und die doch „so wunderbar auf dem Wasser liegt“.

Man wohnt spartanisch auf der „Lofoten“, zwei Kojen, zwei Stühle, ein Bullauge, Gemeinschaftstoilette auf dem Flur (es gibt auch Kabinen mit Dusche und WC). Aber hier wie auf der „Norstjernen“ entschädigen die Nähe zu den Elementen und das nostalgische Ambiente für fehlenden Komfort. Alle Postschiffe sind mit höchstens 15 Knoten Geschwindigkeit unterwegs, weil sie ja denselben Fahrplan einhalten müssen.

Letztes Mittagessen an Bord. Das Lunchbüfett ist wieder appetitlich angerichtet, mit viel Fisch, mit Salaten, mit Roastbeef und Frikadellen. Gespräche über die Höhepunkte der Reise: die nicht erwartete Jugendstilpracht in Ålesund, Trondheim, wo genug Zeit war, um durch das Altstadtviertel Møllenberg zu schlendern, ein Konzert in der Eismeerkathedrale von Tromsø, die kabbelige See nördlich von Hammerfest, bei der ein Ehepaar so viele Tabletten gegen Seekrankheit geschluckt hat, dass es beinahe das Nordkap verschlafen hätte.

Chefkoch Bård Almaas hat die Gäste jeden Tag aufs Neue überrascht – und manchmal auch verwirrt: lutefisk zum Beispiel, der gewässerte Stockfisch, ist wirklich gewöhnungsbedürftig, muss aber auf einer Norwegenreise einfach mal probiert werden.

Gut möglich, dass diese Spezialität, norwegischer Tradition zuliebe, auch wieder zu den Festtagen angeboten wird. Niemand müsse übrigens befürchten, so erzählt

Harald Weinreich, ausgerechnet an Heiligabend seekrank zu werden: „Jedes Jahr an diesem Tag bleiben nämlich alle Hurtigruten für 24 Stunden dort liegen, wo der Fahrplan sie gerade hingeschickt hat. Das ganze Schiff ist dann liebevoll geschmückt. Und noch jedes Mal haben sich Passagiere und Mannschaft zum gemeinsamen Singen an Deck getroffen. Kälte hin oder her, das wärmt allemal die Herzen.“

Mit dem Golfstrom schwimmt die Flotte auch im Winter eisfrei über den Polarkreis hinaus bis zum Wendepunkt nach Kirkenes.



AUCH KURZE SCHNUPPERTÖRNS SIND MÖGLICH

Anreise: Am schnellsten mit SAS oder Norwegian Air über Oslo nach Bergen oder Kirkenes (www.norwegian.com). Viel schöner, aber teurer: mit Color-Line von Kiel nach Oslo (www.colorline.de) und weiter mit der legendären Bergenbahn (www.nsb.no) nach Bergen.
Hurtigruten: Die klassische Route, sieben Tage von Bergen nach Kirkenes oder umgekehrt, wird im November ab 1215 Euro pro Person angeboten (Außenkabine für 2 Personen, Vollpension, ohne Anreise). Teilstrecken und kurze Schnuppertörns sind möglich,

ebenso Gruppenarrangements mit Anreise. Informationen: www.hurtigruten.de
Buchung: Bei Hurtigruten in Hamburg, Kl. Johannisstraße 10, Tel. 040/37 69 30, oder über Reisebüros und Veranstalter, z. B. beim Norwegen-Spezialisten TUI/Wolters-Reisen (www.tui-wolters.de).
Buchtipps: Ganz neu ist der sehr schöne Bildband „Hurtigruten“ von Toma Babovic (Fotos) und Lutz Stickeln (Text), Ellert & Richter Verlag Hamburg, 14,95 Euro.
Auskunft: Norwegisches Verkehrsamt (Visit Norway) in Hamburg, Tel. 0180/500 15 48, www.visitnorway.de

schneeflüge nach tirol
hamburg – innsbruck
5x pro woche
ab 37 €
transavia.com

WINTERSPORT

Gütesiegel für Skigebiete

Wintersportler sehen künftig auf einen Blick, welche Qualität ihr Skigebiet aufweist. Wirbt es mit dem neuen „Pistengütesiegel Deutschland“, überprüfen zuvor neutrale Experten, ob bestimmte Qualitätsmaßstäbe eingehalten werden. Wichtige Kriterien sind die tägliche Kontrolle der Skipisten, Warnung und Absicherung vor alpinen Gefahren. Auch muss ein Skigebiet „nachvollziehbar strukturiert“ sein, seine Abfahrten „angemessen einstufen und markieren“ und über einen Rettungsdienst verfügen. (tdt)

BARCELONA

Polizei kommt ins Hotel

Barcelona folgt dem Beispiel Madrids: Werden Touristen beim Stadtbummel Opfer von Taschendieben oder anderen Kleinkriminellen, brauchen sie für ihre Anzeige das Hotel nicht mehr zu verlassen. Die Polizei kommt künftig direkt in die Unterkunft der Betroffenen. (tdt)

ÖSTERREICH

Für den Schnee zahlen

Noch vor Beginn der neuen Wintersaison kommt es in Österreich zu einer Diskussion um einen „Schnee-Euro“. Die Seilbahnen wollen Hoteliers und Wirte dazu bringen, sich finanziell an der Erzeugung von Kunstschnee zu beteiligen. Ihr Argument: Weil die gesamte Fremdenverkehrswirtschaft im Winter davon lebt, müssten auch alle Nutznießer mitzahlen. (tdt)

BERLIN

Flughafen-Taxis teurer

Wer in Berlin am Flughafen Tegel ein Taxi nimmt oder dorthin fährt, zahlt ab kommenden Januar 50 Cent extra. Die Flughafengesellschaft kassiert den Aufschlag von allen Taxifahrern, die ihn an die Kunden weitergeben. Der Aufpreis dient einer Qualitätsoffensive, bei der beispielsweise kontrolliert wird, ob die Taxis sauber genug sind oder Kreditkarten akzeptiert werden. (tdt)

Reise plus online

Urlaub auf dem Frachter
Zwischen Containern um die Welt reisen. Mit Fotostrecke.

Reiserecht
Die wichtigsten Urteile im Online-Archiv.



abendblatt.de

Diese Texte finden Sie im Internet unter:
www.abendblatt.de/reise



Truls Bruland ist ein Kapitän, wie ihn Passagiere lieben. Ruhig steuert er die „Lofoten“ durch Norwegens Schärenlandschaft. FOTO: SCHILLER

DB BAHN

Gut & gern unterwegs.
Mit der Regionalbahn Schleswig-Holstein.

Interessantes rund um Lübeck kennenlernen und gewinnen.
Plön, Mölln, Puttgarden ... besuchen Sie wunderschöne Schlösser, Naturpfade und Strände. Die Regionalbahn Schleswig-Holstein bringt Sie bequem und günstig hin. Auf www.bahn.de/rbsh-erleben finden Sie 20 Ausflugstipps – wählen Sie Ihren Favoriten und gewinnen Sie einen 100-Euro-Ameropa-Gutschein oder einen von acht Reisegutscheinen à 25 Euro. **Die Bahn macht mobil!**

Wir sind Partner bei:
www.bahn.de
www.schleswig-holstein.de
www.regio-sh.de