



Bernd Römmelt

HURTI GRUTEN

Die schönste Schiffsreise der Welt

Weltbild





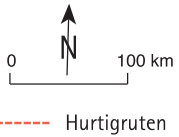
Bernd Römmelt

HURTIGRUTEN

Die schönste Schiffsreise der Welt

Weltbild

HURTIGRUTEN





HURTIGRUTEN

6

Mit dem Postschiff von Bergen nach Kirkenes



NORWEGENS JUWELEN: LOFOTEN UND VESTERÅLEN

70

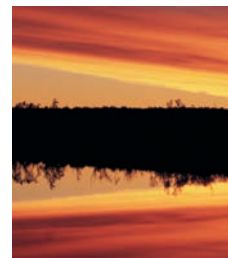
Von Ørnes nach Harstadt



DURCH FJORDLAND

24

Von Bergen nach Molde



ÜBER DAS NORDKAP AN DIE NORWEGISCH-RUSSISCHE GRENZE

94

Von Harstadt nach Kirkenes



ÜBER KRISTIANSUND UND TRONDHEIM ZUM POLARKREIS

46

Von Molde nach Ørnes



EINE WINTERREISE

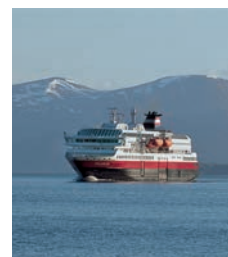
120

In Kälte und Schönheit erstarbt



AN BORD

68



REISEINFORMATIONEN

140

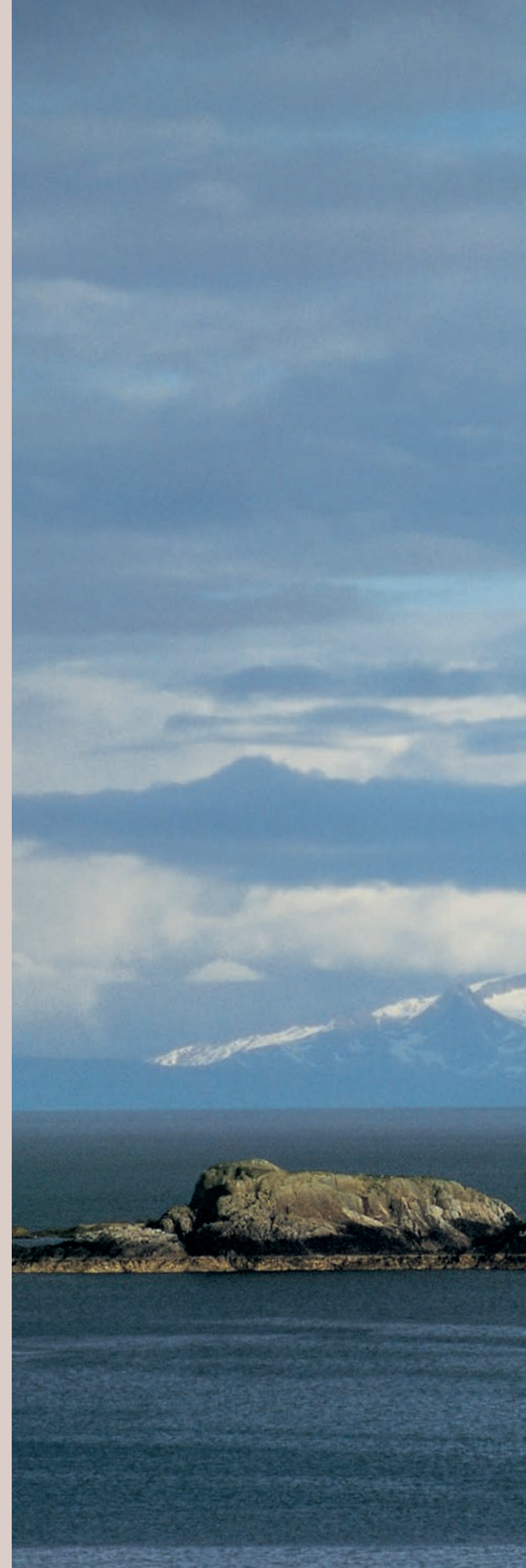
»TAG FÜR TAG«	142
REISEHINWEISE VON A-Z	148
DIE FLOTTE	152
REGISTER	158
IMPRESSUM	160

HURTIGRUTEN

Mit dem Postschiff von Bergen nach Kirkenes

Der Ruf der »Hurtigruten« ist heute fast schon legendär. Als ich Freunden von meinem Vorhaben erzählte, die norwegische Küste mit dem Postschiff abzufahren, reichten die Reaktionen von »Wahnsinn«, »ein Traum« bis hin zu »da will ich auch mit«. Die Vorstellung, 2500 Seemeilen an der norwegischen Küste entlangzuschippern, löst heute mehr denn je Begeisterungstürme aus. Fragt man dann nach, was sich die so Begeisterten konkret unter den Hurtigruten vorstellen, erhält man eine Vielzahl unterschiedlichster Antworten wie »auf einem Frachtschiff durch das Nordpolarmeer fahren«, »eine Kreuzfahrt entlang der norwegischen Küste«, »eine Art Expedition in den Norden unternehmen« ...

Das Hurtigruten-Schiff gleitet durch den Vestfjord, bald läuft es im Hafen von Stamsund auf den Lofoten ein.





Die modernen Hurtigruten haben von allem etwas – nur der Expeditionscharakter hält sich heute eindeutig in Grenzen. Die Hurtigruten sind eine Expresslinie zwischen Bergen, der alten Hansestadt im Süden, und Kirkenes, einem entlegenen Ort an der Barentssee im Norden, nahe der norwegisch-russischen Grenze. Bis vor wenigen Jahrzehnten stand der Transport von Fracht und Passagieren als wichtigste Aufgabe der Flotte im Vordergrund. Die Schiffe galten als die Lebensader Norwegens. Besonders der abgelegene und wirtschaftlich schwache hohe Norden des Landes

profitierte von der Verbindung. Orte, die nicht oder nur sehr schwer über den Landweg erreichbar waren, erhielten durch die Schifffahrtslinie eine wichtige Verkehrsanbindung. Der stete Ausbau des Straßennetzes sowie die steigende Bedeutung der Luftfahrt drängte die Expresslinie als Transportmittel für Fracht und Mensch in den Hintergrund. Erst der zunehmende Tourismus brachte die Wende. So zählt man heute mehr als eine halbe Million Fahrgäste im Jahr, die meisten von ihnen sind Touristen. Es verkehren 11 hoch moderne Schiffe zwischen Bergen und Kirkenes, die sich

in ihrer Ausstattung hinter den großen Kreuzfahrtschiffen nicht zu verstecken brauchen. Die Fähren der Hurtigruten schaffen diese enorme Strecke von Bergen nach Kirkenes und wieder zurück in lediglich 12 Tagen. Jeden Tag verlässt ein Schiff der Flotte den Hafen in Bergen. 34 Häfen

Sonnenuntergang über Bergen: Hier beginnt die Reise ... (unten)

Ein Fischerboot kehrt in den Hafen von Ålesund zurück. (rechte Seite)



werden auf der Fahrt angelaufen. Gefahren wird Tag und Nacht, im Sommer wie im Winter, bei jedem Wetter. Beinahe jeder Hafen wird sowohl auf der nach Norden führenden Route nach Kirkenes als auch auf der Rückreise nach Bergen angelaufen. Lediglich in Vadsø ganz im Norden wird nur auf der nordgehenden Tour ein Stopp eingelegt.

Auch der Geirangerfjord wird nur im Sommer von den nordgehenden Schiffen angefahren. Ursprünglich hatte der traumhaft schöne Fjord überhaupt nicht auf dem Fahrplan der Hurtigruten gestanden, aber aus touristischen Gründen hat man ihn mit ins Programm aufgenommen. Obwohl auch nachts gefahren wird, müssen die Passagiere auf keinen Anlegehafen der Hurtigruten verzichten, sie bekommen alle Häfen zu Gesicht, denn dort, wo auf der Hinfahrt nachts festgemacht wurde, läuft man auf der Südstrecke tagsüber ein.

DIE SCHÖNSTE SEEREISE DER WELT

Die Hurtigruten werben mit dem Slogan, »die schönste Seereise der Welt« zu sein und die Werbetexter sollen Recht behalten. Es gibt weltweit wohl nur wenige Routen, die mit einer solch spektakulären Landschaft wie der Küste Norwegens aufwarten können. Schroffe, unwirtliche Felswände wechseln sich mit sanften Hügeln ab, auf steil in das Meer herabfallende, mächtige Gebirgsketten folgen liebliche grüne Täler, zerklüftete Felseninseln werden von reizvollen Schären abgelöst. Tiefe Fjorde führen Kilometer weit ins Landesinnere, vorbei an tosenden Wasserfällen und einsamen Gehöften. Kleine, romantische Fischerdörfer wechseln sich mit charmanten Metropolen wie Trondheim oder Ålesund ab. Im Winter, wenn die Küste von einer dicken Schneeschicht überzogen ist, und das erste Licht die Berge in ein tiefes Orange und Rot taucht, dann fühlt man sich in eine Zauberwelt versetzt. In klaren Nächten tanzen die Polarlichter am Himmel. Überschreitet man im Frühsommer den Polarkreis, dann erlebt



man von Deck aus das Farbenspiel der Mitternachtssonne. Die Fahrgäste können die Hurtigruten-Schiffe in jedem Anlegehafen verlassen, einen Teil der Strecke mit dem eigenen Auto zurücklegen und irgendwann am nächsten oder übernächsten Hafen wieder zusteigen oder auf ein anderes Schiff der Linie warten. Wem aber haben wir diese Traumroute zu verdanken? Hier lohnt ein kleiner Abstecher in die Vergangenheit.

DIE GESCHICHTE DER HURTIGRUTEN

Ende des 19. Jahrhunderts wurde der Ruf nach einer Expresslinie zwischen Trondheim und der abgelegenen Finnmark laut. Der norwegische Staat setzte sich zum Ziel, eine Schifffahrtslinie zu etablieren, die einmal wöchentlich in jede Richtung

verkehrte. Im Sommer sollte die Route bis Hammerfest führen und im Winter bereits in Tromsø enden. Hauptzweck der Route sollte die Beförderung von Post und Passagieren sein. Zwar gab es bereits mehrere Liniendienste, die diese Strecke im Sommer bedienten, sie waren aber alle zu langsam. Und bei Nebel wurde ebenso wenig gefahren wie bei Nacht, darüberhinaus war der Linienverkehr im Winter geschlossen.

Von der Maschinenleistung her war die gewünschte Fahrtzeit Ende des 19. Jahrhunderts kein Problem mehr. Schwierigkeiten machte vor allem das Navigieren in den unberechenbaren Küstengewässern. Insbesondere das Fahren bei Nacht und bei schlechtem Wetter waren ein zu hohes Risiko. Hier nun schlug die Stunde von Richard With, dem Begründer der Hurtigruten. With war Kaufmann auf den Vesterålen-Inseln und



schon seit langem unzufrieden mit der unzureichenden und langsamen Verkehrsanbindung der Inselgruppe an die Handelsstädte Trondheim und Bergen. Schon seit 1882 setzte er sein eigenes Dampfschiff Vesteraalen alle 14 Tage auf einer Route von der Insel Senja über die Vesterålen Inseln bis nach Bergen ein. Der Lotse Andreas Holte, der auf der Vesteraalen seinen Dienst verrichtete, begann damit, die Strecke präzise zu studieren und Aufzeichnungen anzufertigen. Wo kam man wann am schnellsten voran, welche

Passage durch die Inselwelt der norwegischen Küste brachte den größten Zeitvorteil, welche Gewässer mussten unbedingt gemieden werden, waren die Fragen, die man sich stellte. Holte und With konnten den Kurs des Schiffes derart optimieren, dass nächtlichen Fahrten nun nichts mehr im Wege stand. Auf die nun folgende Ausschreibung durch den norwegischen Staat im Jahre 1892 bewarb sich lediglich die Vesteraalens Dampskibsselskab, die Reederei Withs. With bot dem Innenministerium an, die Strecke von Trond-

heim nach Svolvær auf den Lofoten in nur 34 Stunden zurückzulegen. Nach anfänglicher Skepsis erhielt With den Zuschlag. Am Sonntag, dem 2. Juli 1893 legte die Vesteraalen morgens um acht Uhr in Trondheim ab und erreichte Ham-

Im Juni sind die Gipfel der Lofotenwand noch Schnee bedeckt. (oben)

Im Mai wird es auch in Südnorwegen nachts nicht wirklich dunkel, die Dämmerung dauert mehrere Stunden, dann geht wieder die Sonne auf. (rechte Seite)



merfest am Mittwoch, dem 5. Juli um 3.30 Uhr morgens – sogar eine halbe Stunde früher als geplant. Die kurze Fahrzeit kann als Revolution in der norwegischen Küstenschiffahrt angesehen werden. Dank der Aufzeichnungen von Anders Holte war den Nachtfahrten der Schrecken genommen. Auch Fahrten im Nebel und im Winter waren nun möglich – das Zeitalter der Hurtigruten hatte begonnen.

1894 erhielten die beiden großen Reedereien Bergenske und Nordenfjeldske gemeinsam einen zweiten Hurtigruten-Vertrag vom norwegischen

Staat, so dass nun zweimal wöchentlich ein Hurtigruten-Schiff von Trondheim nach Norden aufbrach. 1898 wurde eine dritte Hurtigruten-Strecke eingerichtet, die von Bergen aus in den Norden nach Hammerfest führte.

Eine weitere Strecke wurde alsbald zwischen Hammerfest und Vadsø etabliert. Ende des 19. Jahrhunderts splitteten sich die Hurtigruten in drei Strecken auf. Eine Strecke führte von Trondheim nach Hammerfest, die andere von Bergen nach Hammerfest und die dritte von Hammerfest

nach Vadsø. 1907 wurde der vierte Hurtigruten-Vertrag vergeben, er galt für die Route Bergen–Vadsø, die Strecke von Hammerfest nach Vadsø wurde im Gegenzug eingestellt. Am 1. Oktober 1908 wurde die Streckenführung dann bis nach Kirkenes verlängert.

Am 23. Juni 1922 wurde die Rinne zwischen den Vesterålen Inseln Sortland und Risøyhamn fertig gestellt. Seitdem fahren die Hurtigruten-Schiffe durch die Risøyrenna – der Streckenverlauf, der bis heute seine Gültigkeit hat.



DIE MODERNEN HURTIGRUTEN

Der Liniendienst der Hurtigruten gewann zunehmend an Bedeutung und wurde zur wichtigsten Verkehrsverbindung in den Norden. 1914 begannen alle Hurtigruten-Schiffe, inzwischen waren es fünf, ihre Fahrt in Bergen. Die Hurtigruten überstanden den Ersten Weltkrieg und die folgende Weltwirtschaftskrise. Am 1. Juli 1936 wurden zum ersten Mal in der Geschichte der Expresslinie tägliche Abfahrten ab Bergen festgelegt. Die Flotte musste dafür auf 14 Schiffe aufgestockt werden. Sechs Reedereien stellten die Schiffe und schon 1938 zählten die Hurtigruten 300 000 Passagiere. Der Zweite Weltkrieg brachte die Katastrophe. Bis auf drei wurden alle Schiffe zerstört. Die Hurtigruten waren scheinbar am Ende. Doch wie so oft erwuchs aus der Katastrophe die Möglichkeit eines Neuanfangs. Neue, moderne Schiffe mussten her, die in Italien und Dänemark bestellt wurden. Der »Erling Jarl« folgten die »Midnatsol«, die »Vesterålen« und die »Sanct Svithun« und so konnte 1950 wieder eine tägliche Verbindung zwischen Trondheim und Kirkenes aufgenommen werden. Bis 1956 kamen weitere Schiffe hinzu: die »Polarlys«, die »Nordlys«, die »Hakon Jarl«, die »Finnmarken«, die »Nordstjernen« und die »Ragnvald Jarl«. Endlich bedienten zehn fast baugleiche, moderne Schiffe die Hurtigruten. 1962 stieg die Passagierzahl auf 570 000 Reisende – goldene Zeiten für die Postdampfer.

Aber auch die Hurtigruten blieben nicht von Unglücken verschont. 1958 brach auf der »Erling Jarl« ein Brand aus. 14 Passagiere starben an Rauchvergiftung. Der letzte große Unfall geschah am 21. Oktober 1962, als die »Sanct Svithun« vom Kurs abkam und um 21.55 Uhr auf einen Felsen auflief. Eine Stunde später sank das Schiff,

Vom Berg Aksla hat man den schönsten Blick auf Ålesund, der »Stadt des Jugendstils«. (linke Seite)
Die »Trollfjord« bahnt sich ihren Weg durch den spektakulären Raftsund. (oben)
Auch im Winter lässt es sich an Deck aushalten. (unten)





42 Menschen kamen dabei ums Leben. Menschliches Versagen und nicht eindeutig zu definierende Leuchttfeuer an der Küste wurden als Ursache ausgemacht. Seitdem ist nie wieder ein Schiff auf den Namen »Sanct Svithun« getauft worden.

Inzwischen sind die Zeiten von Leuchttfeuer und Kompass längst vorbei. Satellitengesteuerte Positionsbestimmung und elektronische Seekarten heißen heute die Schlagworte. Auch Lotsen sind inzwischen nicht mehr nötig. Zwischen 1960 und 1964 wurden weitere vier Schiffe ausgeliefert: Die »Harald Jarl«, die »Lofoten«, die »Nordnorge« und die »Kong Olav«. Erst 20 Jahre später sollte diese Generation von Hurtigruten-Schiffen abgelöst werden.

In den Sechziger- und Siebzigerjahren schlitterte die Expresslinie in eine ernste Krise. Die Passagierzahlen sanken kontinuierlich. Waren es 1973 noch 500 000 Passagiere, so nutzten 1982 weniger als 300 000 Reisende die Schiffe der Hurtigruten. Der norwegische Staat investierte in dieser Zeit hohe Summen in den Ausbau von Straßen. Brücken wurden über Fjorde gebaut, kleine Autofähren nahmen den Betrieb auf und der Flugverkehr nahm rapide zu.

Die Reedereien sahen bereits in den Achtzigerjahren das Wachstumspotential des Tourismus und wünschten sich neue Schiffe mit größerer Passagierkapazität. Nach harten Diskussionen mit dem norwegischen Staat, der die Hurtigruten im-

mer noch stark subventionierte, setzten sich die Reedereien durch und bestellten drei neue Schiffe: Die »Midnatsol«, die »Vesterålen« und die »Narvik«. Alle drei Boote, die zwischen 1982 und 1983 ihre Fahrt aufnahmen, verfügten nun über eine seitliche Ladeluke, die es ermöglichte, einen Wagen über eine Rampe und einen Aufzug zu verladen. Bis dahin wurden Fahrzeuge mit einem Kran auf das Schiff gehievt. Die Liegezeit der Schiffe in Bergen wurde von eineinhalb Tagen auf acht Stunden gekürzt, so dass die Kapazität der Flotte auf elf Schiffe reduziert werden konnte. Die Passagierzahlen stiegen in der Folge wieder an, und so musste bereits nach fünf Jahren die »Midnatsol« umgebaut werden. Der Umbau der »Vesterå-

len« und der der »Narvik« folgte bald darauf, damit war die Neuorganisation der Flotte aber noch nicht abgeschlossen. Die Reedereien wünschten sich Schiffe, die sich eher an den Standards moderner Kreuzfahrtschiffe orientieren sollten. Und so wurde nach und nach fast die gesamte Flotte ersetzt und den neuen touristischen Anforderungen angepasst. 1993 stach die »Kong Harald« in See, das erste Schiff der völlig neuen Baureihe. Im selben Jahr wurde die »Richard With« erstmals eingesetzt. 1994 war die »Nordlys« fertig. 1996

Blick über den Långøysund auf die Insel Hadseløya, die zu den Vesterålen Inseln gehört. (linke Seite)
Die Lofotenwand zieht sich über mehr als 100 km von Nord nach Süd. (unten)

liefen die »Polarlys« und die »Nordkap« und 1997 die »Nordnorge« vom Stapel. 2002 wurde die Flotte um die »Trollfjord« und die »Finnmarken« ergänzt und 2003 kam letztendlich die »Midnatsol« hinzu. Ausgestattet mit großen Panoramadecks und feinsten Innenausstattungen haben diese neuen Schiffe nur noch recht wenig mit den alten Dampfschiffen der Hurtigruten zu tun. Im Inneren gleichen diese Schiffe der neuesten Generation eher modernen Kreuzfahrtschiffen. Lediglich die »Vesterålen« und die »Narvik«, beides Schiffe aus den Achtzigerjahren, erinnern noch ein wenig an Postschiffe. Wer den Charme früherer Generationen noch leibhaftig erleben will, dem sei im Winter eine Fahrt mit der »guten, alten Lofoten« emp-

fohlen. Sie dient in der kalten Jahreszeit als Ablöser der »Nordnorge«, die dann durch die Antarktis kreuzt. Die Zahl der Passagiere stieg von knapp 300 000 im Jahr 1992 wieder auf 500 000 Gäste jährlich – Tendenz steigend. Die wachsenden Passagierzahlen ermöglichten es dem norwegischen Staat, die Subventionen zu kürzen. So wird heute nur noch der Liniendienst im Winter unterstützt. Trotz des radikalen Wandels im Erscheinungsbild der Hurtigruten hat die Fahrt auf der legendären Expresslinie nichts von ihrem Reiz verloren. Und so kann man auch heute noch beobachten, wie im kleinen Ort Finnsnes nördlich des Polarkreises der Postsack auf seinen Transport wartet – der Mythos lebt weiter!





Das kleine Fischerdorf Å auf den Lofoten.

