

Aurora borealis



Mit der Polarlys zum Polarlicht

Ein Reisebericht
vom 20.12.2011 – 02.01.2012
von
Kim Brodersen

Vorwort

„So fahre ich gen Norden in das finstre Reich hinein, wo keine Sonne scheint. Dort ist kein Tag.“ Mit diesen Worten aus einem Volkslied aus Telemarken begann Fridtjof Nansen das Kapitel „Die Abreise“ aus „In Nacht und Eis“ über seine Polarexpedition 1893 – 1896. Am 21.06.1893 brach er zusammen mit seiner Crew und dem Schiff Fram auf, um als erster Mensch den Nordpol zu erreichen. Fram bedeutet so viel wie vorwärts, und auch für die Polarlys ging es vom 21.12.2011 immer vorwärts von Bergen der Polarnacht entgegen. Am 21.07.1893 hieß es für Nansen in „Abschied von Norwegen“. „Wir lichteten den Anker und verließen den Hafen von Vardø in der Stille der Morgenstunde.“

Während für Fridtjof Nansen das Abenteuer 1893 in Vardø erst begann, erreichte die Polarlys in Kirkenes, unweit von Vardø, am 28.12.2011 ihren Wendepunkt der Reise. Es wäre vermessen, unsere Reise 118 Jahre nach Nansens Aufbruch in die unendlichen Weiten des Polarmeeres mit der heutigen Hurtigrute zu vergleichen, doch ein Hauch von Abenteuer lag auch über dieser Reise. Regen, Orkan, Schnee, Frost, Polarnacht, ein Maschinenschaden und über allem Aurora borealis, das Polarlicht – all dies galt es hautnah zu erleben. Für manch einen stellte sich im Vorwege der Reise die Frage, wie der eigene Körper mit der permanenten Dunkelheit umgehen, wie das Polarlicht wirklich aussehen würde oder ob man wirklich seefest sei. Für mich persönlich stand das Nordlicht ganz oben auf der Wunschliste. Beim Anblick dieses Lichtes fühlt man sich als winzig kleinen Teil eines großen Ganzen. Selbst Nansen schrieb am 08.12.1893 beim Anblick des Polarlichtes in sein Tagebuch: „Worte können die Pracht nicht beschreiben, die sich unseren Augen bot.“ So ist es heute auch noch. Zwar wissen wir, wie und warum das Polarlicht entsteht, doch an Faszination hat es nichts verloren.

Die Frage, ob es nicht im Winter in Norwegen permanent dunkel ist, kann ich heute mit einem klaren Nein beantworten. Selbst am Nordkap wurde es für rund 4 Stunden hell am Horizont. Die sogenannte blaue Stunde unterbrach die sonst so dunkle Polarnacht und sorgte für ein Licht, das es in unseren Breiten nicht gibt. Der eigene Körper stellt sich schnell auf diesen Umstand ein und reagiert mit Müdigkeit und einem totalen Verlust des Zeitgefühls. Umso stärker sehnt man sich mit jedem Kilometer, den das Schiff südwärts fährt, der Sonne entgegen.

Kommen Sie mit auf eine Fahrt in die Polarnacht. Machen Sie eine Schlittenfahrt mit Huskys und Rentieren. Jagen Sie mit Schneescootern über die Finnmarken. Spüren Sie die Kraft eines Orkans. Erleben Sie das Polarlicht an Bord der Polarlys.

Aurora borealis

Leck, Januar 2012

Kim Brodersen



Inhaltsverzeichnis

<i>Die Geschichte der Hurtigrute</i>	4
<i>Die Hurtigrutenflotte</i>	8
<i>Die MS Polarlys</i>	12
<i>Die Route</i>	13
<i>Fahrplan</i>	14
<i>Fahrzeiten und Entfernung auf See</i>	16
<i>Norwegen – vom Eis geformt, vom Wetter geprägt</i>	17
<i>Von der Planung bis zum Kofferpacken</i>	19
<i>Die Anreise nach Hamburg</i>	22
<i>Leinen los zur Wintersonnenwende</i>	24
<i>Die Jugendstilstadt Ålesund</i>	28
<i>Glatteis in Trondheim</i>	33
<i>Weihnachten nördlich des Polarkreises</i>	38
<i>Sturm in Bodø</i>	42
<i>Mit den Huskys durch die Polarnacht</i>	45
<i>Blaue Stunde, Nordkap, Nordlicht und ein Lemming</i>	49
<i>Wendepunkt der Reise</i>	55
<i>Aurora borealis</i>	60
<i>Inseln des Lichts</i>	66
<i>Rørvik in Flammen</i>	72
<i>Gestrandet in Trondheim</i>	76
<i>Farvel Norge</i>	78
<i>Speisekarte</i>	81
<i>Die Polarnacht</i>	87
<i>Die Jagd nach dem Himmelsfeuer</i>	89
<i>Roald Amundsen – ein Gentleman und Polarforscher</i>	96
<i>Fridtjof Nansen: Vom Polarforscher zum Friedensnobelpreisträger</i>	99
<i>Olav Tryggvason im Kampf gegen die alte Welt</i>	105
<i>Die Samen</i>	110
<i>Mit dabei waren</i>	112



Die Geschichte der Hurtigrute

Man schreibt das Jahr 1891, für das Seegebiet nördlich von Trondheim gibt es nur zwei unzulängliche Karten und gerade mal 28 Leuchfeuer, die ihr spärliches Licht aussenden. An Land, von mächtigen Gebirgen und tief eindringenden Fjorden blockiert, sind die Transportmöglichkeiten mehr als bescheiden. Schnee, die lange Winternacht und die gewaltige Nordsüd-Ausdehnung des Landes sorgen für weitere Schwierigkeiten. Zahlreiche Küstenorte sind, egal zu welcher Jahreszeit, von Land aus überhaupt nicht zu erreichen.



Vor dem Hintergrund dieser Problematik entwickelte der erfahrene Kapitän Richard With den Plan, eine Schiffsroute zwischen dem Norden und Süden des Landes einzurichten. So mancher hielt ihn für verrückt, als er verkündete, dass diese Route nach einem festgelegten Fahrplan zu allen Jahreszeiten, sowie bei Tag und Nacht befahren werden sollte.

Natürlich gab es schon seit Menschengedenken Schiffsverkehr entlang der norwegischen Küste, es war ja gerade dieser „Weg nach Norden“, der Norwegen seinen Namen gab und schon seit Jahrhunderten wurde mit Hilfe der typischen Nordlandboote reger Handel zwischen dem Norden und Süden des Landes getrieben. Manchmal gesellte sich zur Fracht auch der eine oder andere Passagier. Auch die Post wurde zu Wasser transportiert. Sturmbewährte Männer ruderten kleine Boote in Staffeln entlang der Küste bis zur nördlichen Finnmark. Aber alles war mehr oder weniger dem Zufall, sprich den Launen des Wetters überlassen. Zudem lagen die Schiffe bei Nacht still, was im Winter für den hohen Norden praktisch keinen Schiffsverkehr bedeutete.

Daran änderte sich auch nicht viel, als ab 1830 die ersten Dampfschiffe nach Norden fuhren. Post, Fracht und Menschen waren immer noch Wochen unterwegs, um an ihr Ziel zu gelangen. Vorausblickende Politiker im norwegischen Parlament sahen aber in den Dampfschiffen eine Möglichkeit den Norden und Süden des Landes enger miteinander zu verbinden, weshalb Richard With mit seinen Vorschlägen im Parlament offene Türen einrannte. Denn eines war auch With klar, ohne finanzielle staatliche Unterstützung konnte keine Reederei einen solchen Plan verwirklichen. Andere Reedereien winkten ohnehin schon ab, als sie sich an diesem Projekt beteiligen sollten. Sie hielten es schlicht und einfach für unmöglich, auch bei Nacht zu fahren.

Aber Richard With ließ sich nicht beirren, denn zusätzlich zu seinen detaillierten Kenntnissen von der norwegischen Küste hatte er jahrelang bei Tag Kurse und Uhrzeiten notiert. Unter Zuhilfenahme von Notizbuch, Kompass, Uhr und Log musste man diese Aufzeichnungen nun bei Nacht anwenden und umsetzen. Im Mai 1893 war es dann soweit, Staat und Reederei unterzeichneten einen Vier-Jahres-Vertrag. Es wurde festgelegt im Sommer die Strecke Trondheim – Hammerfest und im Winter Trondheim – Tromsø einmal wöchentlich zu befahren.



Am Sonntag, den 2. Juli 1893, verließ das flaggengeschmückte Pionierschiff „Vesterålen“ den Hafen von Trondheim mit Kurs Hammerfest. Neun Häfen standen auf dem Fahrplan. Die Reise wurde zu einem beispiellosen Triumph. Norden und Süden waren endlich zuverlässig und schnell miteinander verbunden. Bevölkerung und Wirtschaft hatten ihre Hurtigrute erhalten und damit vollkommen neue Möglichkeiten miteinander in Kontakt zu kommen.

Nachdem der Weg gebahnt war, folgten andere Reedereien. Der Linienverkehr wurde ständig ausgeweitet. 1898 wurde Bergen in den Fahrplan mit einbezogen, 1907 Vardø und 1914 Kirkenes. Ab 1936 verkehrten die Schiffe täglich. Dann kam die deutsche Besatzung, die Hälfte der Schiffe ging verloren, zahlreiche Menschen wurden in den Tod gerissen. Nach dem Friedensschluss wird die Flotte wieder aufgebaut, 1964 das letzte Schiff der neuen Generation in Betrieb genommen.

Doch dann beginnt der Ausbau des Straßennetzes und der regionalen Flugplätze. Unsummen werden investiert, parallel sinkt das Frachtaufkommen der 11 Schiffe. Der Transport von Post geht gegen null, von „Postschiffen“ kann keine Rede mehr sein. Bei Passagieren wird die Hurtigrute zwar immer beliebter. Will man zu einer bestimmten Zeit fahren, kann es sein, dass man schon zwei Jahre im Voraus buchen muss, aber der Staat ist nicht mehr bereit, de facto die Fahrkarten der Hurtigrutenpassagiere aus aller Welt zu subventionieren. Daher bricht 1990 über die Hurtigrute ein Sturm herein, gegen den alle auf See überstandenen Stürme nur laue Lüftchen waren. Es geht um Sein oder Nichtsein!

Im Verlauf der Parlamentsdebatte wird klar: die Hurtigrute, das sind nicht einfach nur 11 Schiffe, die Hurtigrute ist eine einzigartige Institution, ein nationaler Stolz, etwas, das nicht mit Geld aufzuwiegen ist. Besonders die Abgeordneten aus den nördlichen Provinzen kämpfen an der Seite der Reedereien für ihre Hurtigrute. Letztere legen im Parlament klare Vorstellungen auf den Tisch, wie die Hurtigrute der Zukunft aussehen soll. Um Haaresbreite, mit einer Mehrheit von nur zwei Stimmen, entkommt die Hurtigrute dem gefährlichsten Sturm ihrer Geschichte.

Der Plan der Reedereien wird umgesetzt. Mit Hilfe des Staates wird die Flotte erneuert, die Passagier- und Autotransportkapazität wird drastisch erhöht. Ab 2002 soll die Hurtigrute ohne Subventionen auskommen. 1993, zum 100-jährigen Jubiläum der Hurtigrute, wurden die ersten beiden Schiffe der neuen Generation auf die Namen „Richard With“ und „Kong Harald“ getauft. Weitere Schiffe folgten in den kommenden Jahren. Die Kurve der Passagierzahlen zeigte steil nach oben. Die Rechnung der Reedereien schien aufzugehen. Sorgen bereiteten aber nach wie vor die Wintermonate. Vom richtigen Weg der Reedereien und der Einzigartigkeit der Hurtigrute mittlerweile überzeugt gewährte der Staat neue Gelder. Bis vorerst 2012 bleibt alles beim Alten. Jeden Abend verlässt eine Hurtigrute den Hafen von Bergen und macht sich auf die weite Reise.

1804 Erste Verbindung mit Ruderbooten für den Posttransport von Trondheim nach Alta.
Ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurden hierfür Dampfschiffe eingesetzt.

1881 Gründung der ersten Hurtigruten Reederei VDS, die später mit der OVDS fusionierte.



- 1883 Die Entwicklung des Thomsen-Kompasses und der Einsatz von Lotsen an Bord der Schiffe ermöglichen eine genaue Vermessung und verhindern das Aufgrundlaufen der Schiffe. Fahrten in den Wintermonaten sind nun möglich.
- 1893 Erste Hurtigruten-Fahrt von Trondheim nach Hammerfest.
- 1894 Zwei weitere Reedereien schließen sich mit ihren Hurtigrutenschiffen an. Heute bedient die Hurtigruten ASA, ein Zusammenschluss der Ofotens og Vesterålen Dampsskipsselskabs (OVDS) und Troms Fylkes Dampsskipselskabs (TFDS) die Strecke. Die ersten Reisekataloge in England und Frankreich erscheinen.
- 1895 DS Olav Kyrre, das erste Hurtigruten-Schiff mit elektrischem Licht, wird in Dienst gestellt.
- 1898 Die Verbindung von Hammerfest wird nach Bergen hin ausgeweitet.
- 1905 Norwegen wird ein souveräner Staat.
- 1911 Kirkenes wird der nördliche Wendepunkt der Hurtigruten.
- 1912 Die DS Finnmarken, damals das größte norwegische Schiff, fährt in der Hurtigruten Flotte.
- 1922 Die Lofoten und die Vesterålen werden regelmäßig angelaufen.
- 1925 Die Flotte bekommt das erste Schiff mit fließend Wasser in allen Kabinen. Die DS Prins Olav, die ehemals britische, königliche Yacht Alexandra, wird in die Flotte aufgenommen. Sie ist mit 20 Knoten das schnellste norwegische Handelsschiff.
- 1931 Bis 1936 werden alle Schiffe mit Radiotelefonen ausgestattet. Nachdem sich Schiffsunglücke vor der norwegischen Küste in den rauen und stürmischen Wintermonaten häuften, sollte das Radiotelefon für mehr Sicherheit an Bord sorgen und eine Verbindung zum Festland herstellen.
- 1936 Ab sofort gibt es tägliche Abfahrten.
- 1937 Alle Hurtigruten-Schiffe sind mit Echolot, elektrischem Logbuch und einem Radiopeilsender ausgestattet.
- 1940 Im Laufe des 2. Weltkrieges werden insgesamt 9 Schiffe der Hurtigruten-Flotte versenkt, 5 davon allein im Jahre 1940 von der deutschen Marine. Briten und Russen bombardieren weitere Schiffe, da sie irrtümlich annehmen, dass sie deutsches Kriegsmaterial transportieren.
- 1952 Alle Schiffe der Hurtigruten-Flotte fahren mit modernen Dieselmotoren.
- 1956 Drei weitere Schiffe, die auf der Werft Blohm und Voss in Hamburg gebaut wurden, verstärken von nun an die Flotte, darunter die noch immer im Dienst stehende MS Nordstjernen.
- 1978 Die Reederei BDS verkauft seine 4 Hurtigruten-Schiffe an die bis dahin kleine und unbekanntere TFDS in Tromsø, was für großes Aufsehen in der Bevölkerung sorgt.
- 1982 Die Flotte erhält das erste Schiff mit einer seitlichen Ladeluke für eine einfachere Be- und Entladung.
- 1984 Ein elektronisches Buchungssystem löst die manuelle Bearbeitung der Kabinenbelegung ab.



- 1993 Die Hurtigruten feiern ihren 100. Geburtstag. Von 14 Schiffen sind 11 permanent im Linieneinsatz. Im Juni beginnt eine neue Zeitrechnung. Mit der MS Kong Harald bereichert der erste moderne Neubau die Flotte.
- 1994 Am 1. Juni wird der elektronische Seeweg eröffnet. Es wird ab sofort mit elektronischen Seekarten navigiert.
- 2001 Seit dem 30. Mai steht die MS Lofoten unter Denkmalschutz.
- 2003 Zum ersten Mal wird ein Hurtigruten Schiff außerhalb von Norwegen getauft, die MS Midnattsol in Hamburg. Im Winter ist erstmals mit der Nordnorge ein Hurtigruten Schiff im Fahrtgebiet Argentinien, Chile und der Antarktis unterwegs.
- 2005 Die beiden traditionellen Schiffe MS Nordstjernen und MS Lofoten ergänzen die moderne Flotte in den Wintermonaten mit sogenannten „Nostalgiefahrten“.
- 2006 Die beiden Hurtigruten-Reedereien OVDS und TFDS fusionieren zur Hurtigruten Groupe ASA. Mitte März erhält die MS Finnmarken als erstes Schiff die neue Schornsteinbemalung, schwarz mit rotem Zeichen der Reederei. Die MS Nordstjernen feiert mit einer Jubiläumsreise nach Hamburg ihren 50. Geburtstag.
- 2007 Am 19. Mai findet in Oslo die Taufe des Expeditionsschiffs MS Fram der Hurtigruten statt. Es wird künftig die polaren Gewässer der Arktis und der Antarktis befahren.
- 2008 115. Jubiläum der Hurtigruten.
- 2009 Im Auftrag von Hurtigruten nimmt mit der MS Expedition ein weiteres Expeditionsschiff seine Arbeit auf.



Die Hurtigrutenflotte

Schiffsname: MS Midnatsol
Baujahr: 2003
Bauort: Trondheim, Norwegen
Betten: 644
Passagiere: 1.000
Autostellplätze: 45
BRZ: 16.140
Länge: 135,75 m
Breite: 21,50 m
Geschwindigkeit: 15,00 kn



Schiffsname: MS Trollfjord
Baujahr: 2002
Bauort: Trondheim, Norwegen
Betten: 646
Passagiere: 822
Autostellplätze: 45
BRZ: 16.140
Länge: 135,75 m
Breite: 21,50 m
Geschwindigkeit: 15,00 kn



Schiffsname: MS Finnmarken
Baujahr: 2002
Bauort: Ulsteinvik, Norwegen
Betten: 628
Passagiere: 1.000
Autostellplätze: 47
BRZ: 15.530
Länge: 138,50 m
Breite: 21,50 m
Geschwindigkeit: 15,00 kn



Schiffsname: MS Nordnorge
Baujahr: 1997
Bauort: Ulsteinvik, Norwegen
Betten: 457
Passagiere: 691
Autostellplätze: 45
BRZ: 11.386
Länge: 123,30 m
Breite: 19,50 m
Geschwindigkeit: 15,00 kn



Schiffsname: MS Nordkapp
Baujahr: 1996
Bauort: Ulsteinvik, Norwegen
Betten: 481
Passagiere: 691
Autostellplätze: 45
BRZ: 11.386
Länge: 123,30 m
Breite: 19,50 m
Geschwindigkeit: 15,00 kn



Schiffsname: MS Polarlys
Baujahr: 1996
Bauort: Ulsteinvik, Norwegen
Betten: 479
Passagiere: 737
Autostellplätze: 35
BRZ: 11.341
Länge: 123,00 m
Breite: 19,50 m
Geschwindigkeit: 15,00 kn



Schiffsname: MS Nordlys
Baujahr: 1994
Bauort: Stralsund, Deutschland
Betten: 475
Passagiere: 691
Autostellplätze: 45
BRZ: 11.204
Länge: 121,80 m
Breite: 19,20 m
Geschwindigkeit: 15,00 kn



Schiffsname: MS Richard With
Baujahr: 1993
Bauort: Stralsund, Deutschland
Betten: 466
Passagiere: 691
Autostellplätze: 45
BRZ: 11.205
Länge: 121,80 m
Breite: 19,20 m
Geschwindigkeit: 15,00 kn



Schiffsname: MS Kong Harald
Baujahr: 1993
Bauort: Stralsund, Deutschland
Betten: 483
Passagiere: 691
Autostellplätze: 45
BRZ: 11.204
Länge: 121,80 m
Breite: 19,20 m
Geschwindigkeit: 15,00 kn



Schiffsname: MS Vesterålen
Baujahr: 1983
Bauort: Harstad, Norwegen
Betten: 306
Passagiere: 510
Autostellplätze: 35
BRZ: 6.261
Länge: 108,00 m
Breite: 16,50 m
Geschwindigkeit: 15,00 kn



Schiffsname: MS Lofoten
Baujahr: 1964
Bauort: Oslo, Norwegen
Betten: 155
Passagiere: 400
Autostellplätze: 0
BRZ: 2.621
Länge: 87,40 m
Breite: 13,20 m
Geschwindigkeit: 15,00 kn



Schiffsname: MS Nordstjernen
Baujahr: 1956
Bauort: Hamburg, Deutschland
Betten: 149
Passagiere: 400
Autostellplätze: 0
BRZ: 2.191
Länge: 80,70 m
Breite: 12,60 m
Geschwindigkeit: 15,00 kn

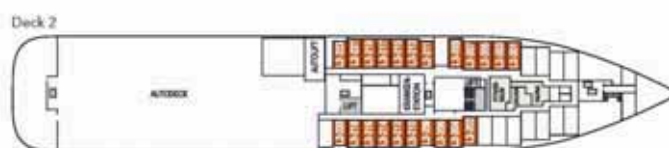
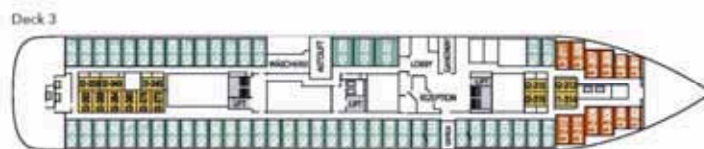
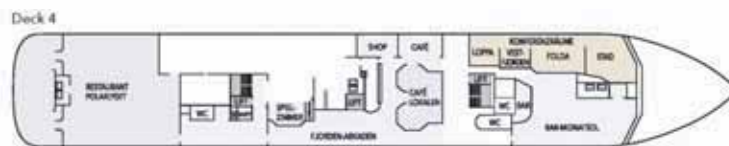
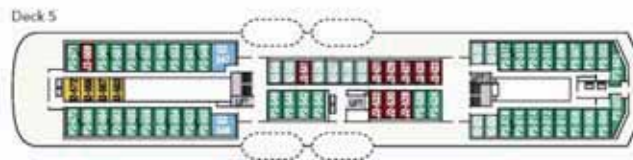
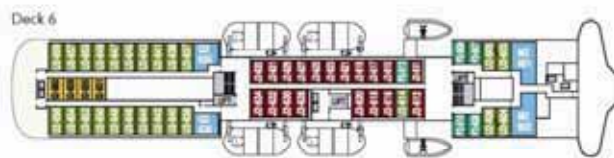


Schiffsname: MS Fram
Baujahr: 2007
Bauort: Fincanrieri, Italien
Betten: 318
Passagiere: 318
Autostellplätze: 0
BRZ: 12.700
Länge: 110,00 m
Breite: 20,20 m
Geschwindigkeit: 13,00 kn



Die MS Polarlys

Der Name MS Polarlys ist eine Hommage an Aurora borealis, das für Norwegen typische Nordlicht, das sich am deutlichsten am Winterhimmel zeigt. Ein beeindruckendes Kunstwerk an einer Salondecke nimmt Bezug darauf. Bei der Innendekoration der einladenden Salons, der Bar und des Cafés wurde viel Wert auf die Kombination von Mahagoni, poliertem Messing und einer Auswahl norwegischer Gegenwartskunst gelegt. So wurde im Zusammenspiel mit hölzernen Dielen eine klassisch-maritime Optik geschaffen.



Die Route



Fahrplan

Nordgehend

15. September - 14. April

Hafen	Ankunft	Abfahrt	Tag
Bergen	-	22:30	1
Florø	04:15	04:45	2
Måløy	07:00	07:30	
Torvik	10:15	10:45	
Ålesund	12:00	15:00	
Molde	17:30	18:30	
Kristiansund	22:30	23:00	
Trondheim	06:00	12:00	3
Rørvik	20:30	21:15	4
Brønnøysund	00:30	01:00	
Sandnessjøen	03:45	04:15	
Nesna	05:25	05:30	
Ørnes	09:00	09:30	
Bodø	12:30	15:00	
Stamsund	19:00	19:30	
Svolvær	21:00	22:00	
Stokmarknes	00:45	01:00	5
Sortland	02:30	03:00	
Risøyhamn	04:15	04:30	
Harstad	06:45	08:00	
Finnsnes	11:15	11:45	
Tromsø	14:30	18:30	
Skjervøy	22:30	22:45	
Øksfjord	02:00	02:15	6
Hammerfest	05:15	06:45	
Havøysund	09:30	09:45	
Honningsvåg	11:45	15:15	
Kjøllefjord	17:30	17:45	
Mehamn	19:30	20:00	
Berlevåg	22:30	22:45	
Båtsfjord	00:30	01:00	7
Vardø	03:45	04:00	
Vadsø	07:30	08:00	
Kirkenes	09:45	-	



Südgehend
Das ganze Jahr

Hafen	Ankunft	Abfahrt	Tag
Kirkenes	-	12:45	1
Vardø	16:00	17:00	
Båtsfjord	20:00	20:30	
Berlevåg	22:15	22:30	
Mehamn	01:00	01:15	2
Kjøllefjord	03:15	03:30	
Honningsvåg	06:00	06:15	
Havøysund	08:15	08:30	
Hammerfest	11:15	12:45	
Øksfjord	15:30	15:45	
Skjervøy	19:00	19:45	
Tromsø	23:45	01:30	
Finnsnes	04:15	04:45	3
Harstad	08:00	08:30	
Risøyhamn	10:45	11:00	
Sortland	12:30	13:00	
Stokmarknes	14:15	15:15	
Svolvær	18:30	20:00	
Stamsund	21:45	22:00	
Bodø	02:00	04:00	4
Ørnes	07:00	07:15	
Nesna	11:00	11:15	
Sandnessjøen	12:30	13:30	
Brønnøysund	16:15	17:00	
Rørvik	20:30	21:30	
Trondheim	06:30	10:00	5
Kristiansund	16:30	17:00	
Molde	20:30	21:30	
Ålesund	00:00	00:45	6
Torvik	02:00	02:15	
Måløy	05:00	05:45	
Florø	07:45	08:15	
Bergen	14:30		



Fahrzeiten und Entfernung auf See

Strecke	Std. / Min.	naut. Seemeilen	Kilometer
Bergen - Florø	06:00	88,00	162,98
Florø - Måløy	02:00	28,00	51,86
Måløy - Torvik	02:45	39,00	72,23
Torvik - Ålesund	01:10	15,00	27,78
Ålesund - Molde	02:50	35,00	64,82
Molde - Kristiansund	03:20	48,00	88,90
Kristiansund - Trondheim	06:20	91,00	168,53
Trondheim - Rørvik	08:40	125,00	231,50
Rørvik - Brønnøysund	03:10	46,00	85,19
Brønnøysund - Sandnessjøen	02:45	36,00	66,67
Sandnessjøen - Nesna	01:10	15,00	27,78
Nesna - Ørnes	03:35	51,00	94,45
Ørnes - Bodø	02:45	39,00	72,23
Bodø - Stamsund	04:00	55,00	101,86
Stamsund - Svolvær	01:30	20,00	37,04
Svolvær - Stokmarknes	02:35	35,00	64,82
Stokmarknes - Sortland	01:10	15,00	27,78
Sortland - Risøyhamn	01:15	18,00	33,34
Risøyhamn - Harstad	02:00	22,00	40,74
Harstad - Finnsnes	03:00	44,00	81,49
Finnsnes - Tromsø	02:45	37,00	68,52
Tromsø - Skjervøy	04:00	53,00	98,16
Skjervøy - Øksfjord	03:10	45,00	83,34
Øksfjord - Hammerfest	02:55	44,00	81,49
Hammerfest - Havøysund	02:45	37,00	68,52
Havøysund - Honningsvåg	02:00	28,00	51,86
Honningsvåg - Kjøllefjord	02:00	29,00	53,71
Kjøllefjord - Mehamn	01:50	26,00	48,15
Mehamn - Berlevåg	02:40	36,00	66,67
Berlevåg - Båtsfjord	01:45	23,00	42,60
Båtsfjord - Vardø	02:45	39,00	72,23
Vardø - Vadsø	03:00	42,00	77,78
Vadsø - Kirkenes	01:45	24,00	44,45
		1.328,00	2.459,46



Norwegen – vom Eis geformt, vom Wetter geprägt

Die Geografie Norwegens ist von Gebirgsketten und kargen Hochebenen, den Fjells, geprägt. 26 Gipfel liegen über 2.300 Meter. Die höchste Erhebung des Festlandes ist der Galdhøpiggen mit 2.469 Meter. Er liegt im Gebirgszug Jotunheimen. Die etwa 25.000 Kilometer lange Atlantikküste (mit den Küsten aller Inseln über 80.000 Kilometer) besteht aus unüberschaubar vielen schmalen und tiefen Buchten, die Meerwasser bis weit ins Landesinnere bringen. Ohne diese Fjorde und Buchten ist die Atlantikgrenze nur 2.650 Kilometer lang. Die Grenze zu Schweden beträgt 1.619 Kilometer, die zu Finnland 727 Kilometer und die zu Russland 196 Kilometer. Ungefähr 150.000 Inseln umgeben das Land, die wohl bekanntesten Inselgruppen sind die Lofoten und Vesterålen. Im Landesinneren gestalten hohe Wasserfälle und fischreiche Flüsse die Oberflächenstruktur. Mit einer Fläche von 365 Quadratkilometern ist der Mjøsa-See der größte Binnensee. Der längste Fluss des Landes, die Glomma, ist 601 Kilometer lang und mündet in den Oslofjord. Als größte bewohnte Insel weist die Statistik die Hinnøya (2.204 Quadratkilometer) in Nord-Norwegen aus.

Neben Oslo (586.000 Einwohner) hat Norwegen vier weitere Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern; das sind Bergen, Trondheim, Stavanger und die sogenannte „Doppelstadt“ Fredrikstad/Sarpsborg.

Zum Königreich Norwegen gehören neben dem kontinentalen „Hauptland“ auch die im Nordatlantik bzw. Nordpolarmeer gelegene Inselgruppe Svalbard mit Spitzbergen und der Bäreninsel, sowie die Insel Jan Mayen im Nordatlantik. Unter norwegischer Verwaltung steht ferner die Bouvetinsel im Südpolarmeer. Sie gilt jedoch nicht als Teil des Königreichs Norwegen, sondern als „Nebenland“. Darüber hinaus werden zwei Gebiete südlich des 60. Breitengrades von Norwegen jeweils als Nebenland beansprucht, die jedoch als norwegisches Hoheitsgebiet international nicht anerkannt sind. Es handelt sich um die Peter-I.-Insel im Südpolarmeer und das sogenannte Königin-Maud-Land in der Antarktis, ein Sektor des antarktischen Kontinents zwischen 20° West und 45° Ost.

In Norwegen trennt der Gebirgszug der Skanden den schmalen humid geprägten Küstenstreifen im Westen vom kontinental geprägten Klima im Osten. Norwegens Westküste hat für diese nördliche Breite ein ausgesprochen mildes und feuchtes Klima. Der Grund dafür ist der Nordatlantikstrom, der relativ warmes Wasser aus niederen Breiten bis weit nach Norden strömen lässt. Die Küste bleibt deshalb auch den gesamten Winter über weitgehend eisfrei, und die mildernde Wirkung des Meeres ist – bedingt durch auflandige Winde – auch in den Lufttemperaturen (ca. -5 °C bis $+2\text{ °C}$) zu spüren. Die vom Meer aufgenommene Feuchtigkeit regnet an der Westseite der Gebirge ab. So zählt die Stadt Bergen zu den regenreichsten Städten in Europa. Im Lee der Gebirge sind die Niederschlagsmengen eher gering. Die Niederschlagsmenge nimmt von Süden nach Norden ab und ist entlang des gesamten Küstenstreifens im Mai deutlich geringer als im Herbst. Je weiter man ins Landesinnere kommt, umso stärker ist das Klima kontinental geprägt. Die Niederschläge nehmen ab, die Temperaturen



sind im Sommer höher, im Winter dagegen deutlich niedriger. Die Temperaturamplitude ist hier also wesentlich ausgeprägter als jene an der vom Golfstrom beeinflussten Westküste.

Die Skanden entstanden als Teil des kaledonischen Gebirges durch eine Auffaltung nach dem Zusammenstoß des Kanadischen Schildes mit dem Baltischen Schild vor ungefähr 420 – 380 Millionen Jahren. Durch Erosion wurden die oberen Teile abgetragen. Im Tertiär kam es dann im Rahmen der alpidischen Orogenese zu einer erneuten starken Anhebung, wodurch die Skanden sich herauszubilden begannen. Die hochgebirgigen Gebiete zeigen aufgrund der Überformung durch die eiszeitlichen Gletscher, anders als die übrigen europäischen Hochgebirge, häufig runde, weiche Formen (Gletscherschliff), seltener ausgeprägte Gipfformen. Die Höhen der Gebirge sind teilweise in Plateaus ausgebildet, die von tiefen, steil abfallenden Tälern zerschnitten sind. Während der Eiszeit waren die Skanden nahezu gänzlich unter einer 1.500 Meter dicken Eisschicht begraben. Nach dem Abtauen der Eislast setzte Hebung ein, die noch heute anhält. Während das skandinavische Gebirge nach Osten in Stufen abfällt, ist die Westseite durch einen steilen, tief zertalten Abfall gekennzeichnet. Durch die eiszeitliche Überformung entstanden auf der Westseite auch zahlreiche Fjorde mit der für Gletschertäler typischen Trogform. Teile der Skanden sind von Plateaugletschern bedeckt, die sich in Ausläufern bis dicht über das Meer (Engenbreen, 10 m) erstrecken. Die größten sind Jostedalsbreen (mit ca. 486 km² der größte Gletscher Kontinentaleuropas), Svartisen und Folgefonna. Die Gletscher entstanden allerdings nicht durch eine der Eiszeiten, sondern erst vor ca. 2.000 Jahren infolge einer Klimaverschlechterung.



Von der Planung bis zum Kofferpacken

Es war einmal an einem Abend im September 2010 nach einem Essen in einem griechischen Restaurant. Magret und Reiner Gritzka, Torben und Nicole Bamberg und Elke, Behrend und Kim Brodersen saßen in der geräumigen Dachgeschosswohnung von Magrets Mutter, die stolz darauf war, ihren Gästen ihr Zuhause zu zeigen. Während man den Abend gemütlich ausklingen ließ, ereignete sich folgendes Gespräch.

Elke: „Magret, planst du eigentlich noch einmal eine Winterreise? Mein größter Wunsch wäre es, einmal das Nordlicht zu sehen.“ Magret: „Können wir gerne machen. Ich muss nur ein paar Leute zusammenbekommen.“ Schnell wurden auch Torben, Nicole, Behrend und Kim hellhörig. Während des Abends zeigte sich, dass Magret bereits die ersten fünf Interessenten für eine Winterreise gewonnen hatte. „Ich gucke mal gleich morgen, wann und zu welchem Preis wir fahren könnten. Ich melde mich bei euch.“

In den folgenden Tagen entstand ein reger Telefonkontakt in Sachen Winterreisen zwischen Bredstedt und Leck. Alles schien auf Weihnachten 2011 hinauszulaufen, und je weiter die Zeit voranschritt, wurden die Planungen immer konkreter. Weitere Mitreisende wurden auf der Färöer-Reise im Oktober 2010 auf die Winterreise aufmerksam gemacht, darunter Bernd und Ilse Schirmmacher, Ulrike Heidorn und Thomas Thomsen.

Eines Tages meldete sich bei Magret ein Ehepaar aus der Schweiz. Heinz und Ines Doswald waren bereits auf Magret und Reiner bei einer Hurtigrutenreise auf der Polarlys im Frühjahr 2008 aufmerksam geworden. Durch das Internet hatten sie von Gritzkas Winterreise 2011 erfahren und wollten sich 2011 gerne der Gruppe anschließen und mit auf Hurtigrutenreise gehen.

Nachdem Torben und Nicole bei Nicoles Eltern von ihren Reiseplänen berichtet hatten, meldeten sich ihr Onkel Siegfried und ihre Tante Sabine Pröttel bei Magret, um zu fragen, ob noch Plätze für die Reise frei waren. Ingrid Hinrichs, die bereits mit Gritzkas, Schirmmachers und Brodersens 2004 auf Island gewesen war, wollte ebenfalls Weihnachten und Silvester auf der Polarlys verbringen. Weiterhin buchten bei Magret noch Peter und Margrid Craatz, Rolf und Bärbel Martens, Margit Marten, Leoni Bartels, Heinz und Sieglinde Tretzack, Rolf und Helga Baguhl, Egon und Hilde Wulf, Elisabeth Ehlert, Elvira Lehmann, Lieselotte Heikens und Christa Berndt ihre Winterreise 2011 an Bord der Polarlys auf der Hurtigrute.

Dann begann das Warten. Es war noch eine halbe Ewigkeit bis zum Reiseantritt, die kein Ende nehmen wollte. Wohl jeder der Mitreisenden machte sich in den folgenden Monaten seine eigenen Gedanken. Wie würde es wohl sein von Bergen aus Tag für Tag weiter der Polarnacht entgegenzufahren? Wie würde es sich anfühlen, oberhalb des Polarkreises Tag für Tag und rund um die Uhr kein Tageslicht zu Gesicht zu bekommen? Was würde man empfinden, wenn man das erste Mal das Polarlicht mit eigenen Augen sieht? Welche Kleidung ist angebracht? Muss ein Sakko für Weihnachten und Silvester mit auf Reisen? Wie viele Paar Schuhe müssen wirklich mit in den Koffer? Muss wirklich eine Thermohose mit oder langen nicht auch lange Unterhosen, Jeans und eine wind- und wasserundurchlässige



Regenhose? Die meisten Gedanken machte sich aber wohl Magret selbst. Wie kommen wir nach Hamburg und von Hamburg zurück? Sollen wir nicht lieber einen Tag vor dem Abflug nach Düsseldorf und Bergen in Hamburg übernachten? Wie verteile ich am besten mein Übergepäck? Was machen wir während des fünfstündigen Aufenthalts in Düsseldorf?

Als Torben, Nicole, Behrend, Elke und Kim am 02.12.2011 bei Gritzkas zu Besuch waren, wollte Magret auf dem Deckplan der Polarlys die Kabinennummern zeigen. „Torben und Nicole, eure Kabine ist hier. Elke und Behrend haben ihre Kabine hier und Kim da. Reiner, welche Kabinennummern sind denn nun auf welcher Seite?“ „Also, das ist so. Die ungeraden Nummern sind immer auf der Backbord- und die geraden Nummern immer auf der Steuerbordseite.“ „Ja, aber die Innenkabinen hier haben doch überhaupt keine Türen?“ „Wie, die haben keine Türen?“, fragten Elke, Behrend und Kim. „Und wie kommen wir auf unsere Kabinen?“ Erst als ein heiteres Gelächter ausbrach, verstand Magret, was sie da eben von sich gegeben hatte. „Nein, natürlich haben die Türen. Aber hier auf dem Plan sind die Kabinen eh anders angeordnet.“

Die letzten Wochen bis zum Kofferpacken zogen sich immer länger hin, sofern man seine Koffer nicht wie Magret und Reiner bereits zwei Wochen vorher schon gepackt hatte, um dann am 16.12.2011 festzustellen, dass die Koffer immer noch zu schwer sind. „Was hast Du denn alles eingepackt,“ fragte Kim Magret? „Zwei Thermohosen, ein paar normale Hosen, Fliespullis...“ Die Liste wurde immer länger „Ach, und zu uns sagst du immer, ihr braucht nicht so viel mit,“ erwiderte Nicole. „Habt ihr nicht noch Platz im Koffer, um mir die Flaschen mit den Kurzen für Bergen abzunehmen?“ „Weiß ich noch nicht, Magret. Ich packe erst am Montag meinen Koffer,“ antwortete Kim. „Wir haben noch Platz im Koffer,“ sagte Nicole. „Die Tüte mit den Flaschen wiegt aber 3,2 Kilo. Was zieht ihr denn Heiligabend und Silvester an?“ fragte Magret. „Also ich nehme ein Oberhemd, mein Sakko und einen Schlips mit,“ antwortete Kim. „Und was für eine Hose ziehst du an?“ „Eine schwarze Jeans.“ „Eine Jeans? Keine Tuchhose?“ „Nein, dafür ist kein Platz im Koffer und außerdem knittert die doch.“ „Naja, die jungen Leute tragen ja halt alle heute Jeans. Und ihr?“, fragte Magret Nicole und Torben. „Torbens Anzug ist ihm zu groß geworden, und da er selten ein Sakko anzieht, haben wir keinen Neuen gekauft. Er zieht jetzt eine Jeans an, sein gutes Oberhemd und seinen guten Pullover.“ „Kein Sakko? Nein Torben, so geht das nicht. Probier mal Reiners Weste an. Siehst Du, passt doch. Und hier das Hemd?“ Torben zog ein graues Hemd über. „Nein Magret, da sind die Ärmel zu kurz.“ „Torben hat aber noch ein gutes Hemd zu Hause, Magret.“ „Und hier sind zwei rote Krawatten. Eine mit Elefanten und eine mit Rechtecken. Nimm einfach beide mit. Und was ziehst Du an Nicole?“ „Eigentlich wollte ich ja einen Rock anziehen, aber ich darf ja für Torben nur 3 Paar Schuhe mitnehmen. Also ziehe ich eine Hose eine Bluse und einen Pullover an.“ „Du musst unbedingt deinen Rock anziehen.“ „Dann muss ich aber auch die passenden Schuhe mitnehmen,“ sagte Nicole und grinste Torben an. „Kommt gar nicht in Frage. Wir haben nicht so viel Platz im Koffer. Erst recht nicht, wenn wir Magrets Flaschen noch mitnehmen sollen.“ „Doch, dafür ist noch Platz.“ Magret kam erneut mit ein paar Krawatten in der Hand in die Stube. „Reiner, welche Krawatte möchtest du denn nun mitnehmen? „Das weiß ich noch nicht.“ „Typisch mein Mann. Der weiß nur, dass er mit soll und wann er mit soll. Aber nachher in Norwegen, da weiß er Bescheid.“



Die nächsten Tage wurden munter Gepäckgewichtsstandsanzeigen per Telefon zwischen Bredstedt und Leck ausgetauscht. Samstag 17.12.2011: „Kim, wie schwer ist dein Koffer?“ „Weiß ich nicht Magret, ich pack doch erst Montag.“ Sonntag: 18.12.2011: „Und wie schwer ist nun dein Koffer?“ „Das kann ich dir morgen sagen, Magret.“ „Kann ich bei dir noch was reinpacken?“ „Ich ruf dich morgen an, wenn ich gepackt habe.“

Am Montag stand Kim vor seinem Kleiderschrank und arbeitete die Packliste, die er bereits am Abend zuvor geschrieben hatte, ab. Alle Kleidungsstücke, die er mithaben wollte, legte er auf das Bett, um sie daraufhin sauber zusammengefaltet in seinen Koffer zu packen. Die erste Hürde hatte er schon einmal genommen – immerhin ging der Koffer zu. Nun kam es nur noch auf die Gepäckfreigrenze von 20 Kilogramm an, doch die Ernüchterung folgte sogleich. Die Kofferwaage zeigte 23,9 Kilogramm an. Also wurde der Koffer erneut geöffnet und die Packliste in einem ersten Schritt zusammengestrichen. 2 Pullover, 2 T-Shirts, 2 Röhren Brause-tabletten, 1 Halbliterflasche Wasser raus, und so weiter. Ein kritischer Blick auf die Waage sorgte erneut für Unbehagen – immer noch 22,5 Kilogramm. Wieder hievte Kim den Koffer auf das Bett und öffnete ihn. „Dann muss es halt ohne Haarwaschshampoo gehen. Nur Duschgel reicht auch,“ dachte er. Noch ein paar andere Sachen flogen aus dem Koffer, doch auch das reichte noch nicht aus. Völlig genervt rief er bei Behrend an. „Stimmt deine Kofferwaage überhaupt? Das kann doch gar nicht angehen. Was soll ich denn überhaupt noch einpacken?“ „Ich komm mal mit einer anderen Waage vorbei,“ sagte Behrend. Nach einem kurzen Waagenvergleich stand fest, dass die Kofferwaage leider doch recht hatte. „Pack einmal den ganzen Koffer aus.“ Gesagt, getan. „Also die zwei Pullover müssen raus, die T-Shirts brauchst du auch nicht. Was ist mit dem Windstopper?“ „Der sollte da eigentlich auch noch rein.“ „Wenn du den mithaben willst, musst du ihn beim Einchecken anziehen.“ „Das ist eine Jacke und kein Pullover. Was soll ich dann mit meiner anderen Jacke machen?“ „Dann musst du halt beide übereinander ziehen.“ „Über meinen normalen Pullover? Da schwitz ich mich ja tot.“ „Du kannst ihn ja nach dem Einchecken wieder ausziehen. Wiege noch einmal den Koffer.“ Die Waage zeigte 19,9 Kilogramm. „Was du immer für Probleme mit deinem Koffer hast,“ sagte Behrend zu Kim. „Du hast leicht reden. Du bist ja auch nicht so groß.“ „Wie viel wiegt denn dein Handgepäck? Das darf ja auch nur 6 bzw. 8 Kilo wiegen“ „12 Kilogramm. Da ist aber nur mein Laptop, meine Fotokamera, eine Unterhose, ein Paar Socken und ein T-Shirt drin. Das muss halt so gehen. Kim rief wie versprochen bei Magret an: „Du, ich kann dir leider kein Gepäck abnehmen. Mein Koffer wiegt 20 Kilo.“ „Ist nicht so schlimm, ich kann bei Thomas im Zug noch etwas loswerden. Der hat wenig Gepäck mit.“

Am Nachmittag stand Kofferwiegen bei Torben und Nicole auf dem Programm, zu dem Kim die Kofferwaage mitgebracht hatte. Nachdem einige Sachen noch den Weg ins Handgepäck gefunden hatten, wogen auch bei den beiden die Koffer annähernd 20 Kilogramm. Auch Behrends und Elkes Koffer schafften die Prüfung. Nun konnte es also losgehen.



Die Anreise nach Hamburg

Dienstag, 20.12.2011

Gegen 13:45 Uhr holten Brodersens Torben und Nicole mit dem Auto zu Hause ab. Während Behrend die Koffer im Kofferraum des Tourans stapelte, verabschiedeten sich die beiden von Torbens Eltern, die extra noch einmal vorbeigekommen waren. 10 Minuten später rollte der stark überladene Wagen vom Hofplatz Richtung Bredstedt. „Habt ihr eigentlich eure Schnapsgläser dabei?“ fragte Kim seine Eltern. „Nein, die haben wir vergessen,“ antwortete Behrend. „Warte,“ sagte Torben. „Ich rufe schnell bei Magret an. Hallo, Reiner. Du sag mal – war das mit der Zugfahrt schon heute?“ Auf der anderen Seite war es schlagartig still. „Ja, wieso?“ „Nein, schon gut, Reiner, wir sind schon am Stollberg und sind gleich da. Was ich eigentlich fragen wollte, habt ihr noch zwei Schnapsgläser für Elke und Behrend, die ihr mitnehmen könnt? Ja? Ok, bis gleich.“

Es war abgemacht, dass Behrend Nicole, Torben und Kim am Bahnhof in Bredstedt herausließ, dann mit dem Auto zu Reiner und Magret fuhr, um es dort abzustellen. Gritzkas hatten zum um Viertel vor drei ein Taxi bestellt, das die Drei daraufhin wieder zum Bahnhof bringen sollte. Was nicht kam, war das Taxi. Nach einem Anruf in der Taxizentrale stellte sich heraus, dass dieses bereits in der Nacht um 02:45 Uhr vor Magrets und Reiners Haus vergeblich gewartet hatte. Nach einer kleinen Verspätung trafen die Drei schließlich doch noch am Bahnhof ein. Der Taxifahrer fuhr noch schnell zurück, um Ingrid, die ebenfalls in Bredstedt wohnte, abzuholen. Als auch Ingrid am Bahnhof eingetroffen war, wurde sie von den anderen begrüßt. „Wisst ihr was?“, fragte Ingrid. „Ich habe heute mit Bernd und Ilse telefoniert. Die haben mich heute Morgen gefragt, ob ich schon mit Kofferpacken fertig war. Nein, habe ich daraufhin zu Bernd gesagt, ich hab ja noch Zeit. Daraufhin hat Bernd sich verabschiedet und ‚bis nachher‘ gesagt und erst dann bin ich darauf gekommen, dass es schon heute losgeht. So habe ich es doch auf einmal noch recht hektisch gehabt.“



In Husum stieg Thomas in den Zug. Er war beim Einsteigen mit seinem Gürtel, der an seiner Jacke befestigt war, hängen geblieben. „Thomas, was hast du denn da um?“ fragte Magret ihn. „Ein Kofferband?“ „Nein, wieso?“ Während Reiner Thomas Sachen im Zug verstaute, zog Magret Thomas erst einmal richtig an.

Um 17:30 Uhr lief der Zug in Hamburg Altona ein und am Ende des Bahnsteiges warteten bereits Heinz und Sieglinde. Mit der S1 fuhren alle in etwas weniger als einer Stunde zum Flughafen, wo sie schon einmal ihre Koffer aufgeben wollten. Egon und Hilde waren auch schon da, und vorn an dem Vorabend-Checkin-Schalter von Air Berlin standen bereits Lieselotte und Christa, gefolgt von Bernd und Ilse. Zum Glück bemerkte Bernd, als er an der Reihe war, dass mit den



Flugdaten irgendetwas nicht stimmen konnte. Er holte Magret hinzu und es stellte sich heraus, dass Hurtigruten die Flugdaten des Charterfluges von Düsseldorf nach Bergen nicht weitergegeben hatte. Die Koffer, die Lieselotte und Christa bereits aufgegeben hatten, mussten wieder zurückgebucht werden. Unruhe machte sich in der Warteschlange breit. Nach einigen Telefonaten durch das Personal konnte der Flug nach Bergen über Düsseldorf doch noch richtig eingebucht werden.



Nachdem alle ihr Gepäck aufgegeben hatten, wurden sie von einem hoteleigenen Shuttle-Bus zum Mercure-Hotel gefahren. Anschließend gab es im Hotel Abendessen.



Leinen los zur Wintersonnenwende

Mittwoch, 21.12.2011

Für die Meisten, die im Hotel in Hamburg übernachtet hatten, war die Nacht gegen 04:00 Uhr vorbei und kaum einer hatte wirklich gut geschlafen. Unten in der Lobby des Hotels standen bereits Lunchpakete für jeden bereit. Um 05:00 Uhr, bzw. 05:15 Uhr fuhr der Shuttlebus die MG-Reisenden zum Flugplatz. Das einzig Angenehme zu dieser frühen Uhrzeit war, dass vor den Kontrollen am Flughafen sich eine nicht allzu lange Warteschlange gebildet hatte. „Bitte entfernen Sie alle Gegenstände aus ihren Hosentaschen, nehmen sie den Gürtel ab und legen Sie alles in die zum Röntgen vorgesehenen Kästen. Haben Sie Flüssigkeiten dabei?“, fragte das Sicherheitspersonal jeden Einzelnen. „Bitte den Laptop ebenfalls ausgepackt in den Kasten legen.“ Kim musste sein gesamtes Handgepäck auseinandernehmen, während Magret nach dem Passieren der Sicherheitsschranke herausgezogen und abgetastet wurde. Nachdem die Prozedur vorbei war, packten alle wieder ihre Sachen zusammen und machten sich auf zu dem entsprechenden Gate, wo bereits Reiner mit den Hamburgern Bärbel und Rolf, Margit, Leoni, Helga und Rolf, Elvira, Egon und Hilde und Elisabeth warteten.



Um 06:05 Uhr begann am Gate C 8 Air Berlin mit dem Boarding für den Flug AB6745 nach Düsseldorf. Nachdem alle Flugreisenden ihre Plätze eingenommen hatten, rollte die Maschine um 06:35 Uhr auf das Rollfeld, um kurze Zeit später auf den 40minütigen Flug nach Düsseldorf durchzustarten.

Heil und gesund in Düsseldorf gelandet, hieß es nun knappe 6 Stunden warten, bis das Boarding für den Anschlussflug nach Bergen beginnen sollte. Es muss wohl wie eine Horde einfallender Insekten aus-

gesehen haben, als sich die Reisegruppe in einem Restaurant in unmittelbarer Nähe des Gates 57 niedergelassen hatte. Unmengen von Handgepäck stapelten sich um die Betonpfeiler und Tische, und es wurde immer mehr, da noch nicht alle 32 Mitreisenden von Magrets Reisegruppe angekommen waren. Peter und Margrids Ankunftszeit für den Flug aus Berlin verzögerte sich, da nach der Landung in Düsseldorf erst einmal ein Fluggast mit dem Krankenwagen abgeholt werden musste. Sabine und Siegfried steckten etwas länger in der Kontrolle fest, weil Siggis eingepacktes Bier nicht mit durch die Kontrolle bekam. Als Ulrike einchecken wollte, wurde das Einchecken für 45 Minuten ausgesetzt, sodass sie nicht schneller zur Gruppe stoßen konnte. Zum Schluss warteten Reiner und Magret nur noch auf Heinz und Ines, die am anderen Ende des Restaurants auf die anderen Mitreisenden gewartet hatten. Als schließlich alle zusammen waren, brach die Gruppe zum Gate 57 auf, an dem um 13:05 Uhr das Boarding für den Hurtigruten-Charterflug nach Bergen begann, um dann planmäßig um 14:05 Uhr in Richtung Bergen abzuheben. Nach kurzer Zeit durchbrach der A310 die Wolkendecke und die Sonne und ein strahlend blauer Himmel kamen zum Vorschein. Wie



Watte zogen die Wolken weit unter dem Jet entlang und wohl jeder genoss noch einmal die Sonnenstrahlen, die von nun an mit jedem Kilometer weiter nach Norden immer weniger scheinen würde, auch wenn mit der Wintersonnenwende am 21.12. der kürzeste Tag des Jahres geschafft war.

Kurz vor Bergen riss die Wolkendecke auf und gab den Blick frei auf die ersten schneebedeckten Schären und Berge der zerklüfteten Küste Westnorwegens, und es zeigte sich im Landeanflug ein richtiges Winterwonderland. Um 16:20 Uhr hatte die Reisegruppe wieder festen Boden unter den Füßen, und nun hieß es nur noch, am Gepäckband seinen Koffer zu finden. Draußen wartete bereits Busfahrer Rolf auf Magret, der sie alle zum 10 Kilometer entfernten Hurtigruten-terminal mitten in Bergen fahren sollte. Sie überredete ihn, für ihre Reisegruppe noch auf dem Weg dorthin eine kleine Stadtrundfahrt zu machen, während Reiner etwas zu den Gebäuden und der Geschichte der Stadt erzählte.



Mit der Erlangung des Stadtrechtes im Jahre 1070 begann der steile Aufstieg Bergens zum späteren einflussreichen Hansekontor. Die geografische Lage, eingerahmt von sieben Bergen rund um die Stadt, schützten den Hafen vor Winden aus dem Norden, Süden und Osten und die Nordneshalbinsel, sowie die Insel Askøy, schirmten den Hafen vor dem Atlantik ab. Hinzu kam die wirtschaftstheoretisch gute Lage zwischen den fischreichen Gewässern um die Lofoten im Norden und den nordeuropäischen einflussreichen Häfen im Süden. Bergen wurde so schnell zum Umschlagplatz für den Warenverkehr zwischen Nordnorwegen, England, den Färöer, den Shetlands und Island. Auch der Königshof ließ sich hier in Bergen nieder und begründete mit den späteren Bauten wie einer königlichen Kapelle, der Håkanshalle und dem Rosenkrantzturn das weltliche Machtzentrum Norwegens. Mit dem Bau der Kristkirche folgte rasch das geistliche Machtzentrum und ließ sich in Form eines Bischofshofs in unmittelbarer Nähe des Königs in Bergen nieder.

Das strenge Verbot der römischen Kirchen, in der Fastenzeit Fleisch zu essen, verhalf Bergen aus kaufmännischer Sicht endgültig zum Durchbruch. Getrockneter Dorsch wurde zum Exportschlager der Norweger. Dieses Monopol sicherten sich die Bergenser durch das Verbot ausländischer Kaufleute, die ihre Waren nicht selbst nördlich von Bergen verkaufen durften. Der Trockenfischhandel mit den Lofoten und den Vesterålen lag somit in den Händen der Kaufleute aus Bergen. Schiffe aus dem Süden brachten Getreide und Lebensmittel, die es im Norden des Landes nicht gab. Auf diesem Wege wurde die Stadt zum Sammel- und Umschlagplatz für Ex- und Importwaren, der für einen rasanten Aufstieg Bergens sorgte.

Mitte des 13. Jahrhunderts wurde es deutschen Kaufleuten gestattet, sich längere Zeit in der Stadt aufzuhalten. Sie gründeten Kontore und machten Bergen zu einem der wichtigsten





Hansekontore. Es waren ausnahmslos unverheiratete Männer, die von den hanseatischen Kaufleuten in die deutschen Kontore nach Bergen geschickt wurden. Hier sollten sie den Handel lernen und später als ausgebildete und angesehene Kaufleute in die deutschen Hansestädte zurückkehren. Das Leben in den hölzernen Lagerhäusern von Bryggen war alles andere als einfach. Jeder Neuankömmling begann auf der untersten Stufe der Karriereleiter und musste Strafen, wie Das-sich-durch-den-Schornstein-ziehen-lassen, über sich ergehen

lassen. Für die Männer war hartes Arbeiten von früh bis spät an der Tagesordnung. Da die deutsche Hanse ihre ausgebildeten Kaufleute in Lübeck, Rostock, Hamburg und Bremen brauchte, lebten die Männer in Bryggen im strengen Zölibat.

Im 16. Jahrhundert begann die Hanse sich aufzulösen. Noch einige Zeit lag der Handel in Bergen in deutscher Hand, bis auch die letzten deutschen Kaufleute in die Gemeinde der Bürger von Bergen aufgenommen wurden. Die Einheimischen übernahmen von nun an selbst den Handel innerhalb der Stadt und mit Nordnorwegen.

Ende des 19. Jahrhunderts wurden die Segelschiffe im Hafen von Bergen mehr und mehr von Dampfschiffen abgelöst, die von nun an den Linienverkehr und die Verschiffung des Fisches entlang der Küste übernahmen. Hinzu kam der Transport von Holz und durch die weiter voranschreitende Industrialisierung der Transport von Textilprodukten, die im Binnenland Norwegens produziert und mit der 1909 neu errichteten Bergenbahn zwischen Oslo und Bergen zu den Häfen transportiert wurden.

Die beiden Weltkriege im 20. Jahrhundert trafen besonders Bergen hart. Die Wirtschaft nach dem 1. Weltkrieg erholte sich erst Mitte der 1930iger Jahre. Bereits wenige Jahre später warf der 2. Weltkrieg seine Schatten auf die einstige Hansestadt. Nachdem der deutsche Kreuzer „Königsberg“ von englischen Flugzeugen beschossen wurde und im Hafen explodierte, brannten 113 Häuser auf der Westseite des Hafens nieder. Auch die Explosion des niederländischen Schiffes „Voorbode“ mit 124 Tonnen Sprengstoff an Bord richtete einen verheerenden Schaden unterhalb der Festung Bergenhus an. 1944 versuchten britische Bomber, den deutschen U-Boot-Bunker Bruno zu zerstören. Ein Großteil der Bomben fiel jedoch auf ziviles Gebiet und zerstörte eine Grundschule und die Stadtteile Laksevåg und Engen.

Nach dem 2. Weltkrieg sorgten, zusätzlich zu Handel und Schifffahrt, die Werkstattindustrie, die öffentliche Verwaltung und die Öl- und Gasindustrie für einen erneuten Aufschwung. Mehrere Hochschulen sorgen heute für gute Forschungsbedingungen.



Um 17:30 Uhr erreichte Gritzkas Reisegruppe den Hurtigrutenterminal, und nachdem sich alle oben an der Rolltreppe versammelt hatten, verteilte Magret die Kabinenschlüssel und stellte die Mitreisenden aus ihrer Reisegruppe einander vor.



Nach dem Abendessen, es gab ein Bergen Buffet, stellte sich um 21:15 Uhr die Crew der Polarlys den Passagieren vor. Anschließend folgte eine Sicherheitsunterweisung durch den Sicherheitsoffizier und den Bordreiseleiter, während es draußen zu schneien angefangen hatte.

Punkt 22:30 hieß es für die Polarlys Leinen los. Von nun an sollte es die nächsten Tage immer der Polarnacht entgegengehen. Den Abend beendeten Reiner und Magret mit dem obligatorischen Zähneputzen hinten auf Deck 5. Hierbei handelte es sich um die prophylaktische Desinfektion des Mundraumes mittels alkoholischer Getränke. Natürlich rein aus medizinischer Sicht. Anschließend fiel jeder wohl todmüde in sein Bett.



Die Jugendstilstadt Ålesund

Donnerstag, 22.12.2011

Alle aus der Reisegruppe hatten eine mehr oder weniger gute Nacht verbracht und so traf man sich morgens zum Frühstück. Während der Nacht hatte die Polarlys bereits Florø und am frühen Morgen Måløy hinter sich gelassen.

1997 erhielt der rund 3.000 Einwohner zählende Ort Måløy den Status einer Stadt zugesprochen. Ursprünglich bestand der Ort nur aus 5 alten Gehöften. 1920 wurde ein Regierungsplan beschlossen, der 10.000 Einwohner für Måløy vorsah. Dieses Ziel wurde aus heutiger Sicht wohl weitgehend verfehlt, doch zeugen heute die parallel zueinander laufenden Straßen, die statt Straßennamen nur nummeriert wurden, vom einstigen raschen Wachstum. Fisch hatte den Ort zum Aufschwung verholfen. Am Ende des 19. Jahrhunderts begann der Ausbau Måløys als Fischereizentrum des Landes Sogn og Fjordane. Große Mengen an Hering und Dorsch, der rund um die Insel Vågsøya gefangen wurde, wurde in Måløy angelandet und weiterverarbeitet. Die Fischereiflotte wurde in den 1920iger Jahren stark ausgebaut, und so wuchs die Einwohnerzahl des Ortes in kürzester Zeit von 400 auf 1.200 Einwohner an. Nach dem 2. Weltkrieg sammelten sich bis zu 1.000 Fischerboote, mit zusammen ca. 10.000 Mann Besatzung, in Måløy, um gemeinsam auf Fischfang zu gehen. Tausenden gab der Fisch an Land Arbeit, doch bereits 1960 riss die Erfolgsgeschichte abrupt ab, als der Fischfang einbrach.

Nach dem Auslaufen aus Måløy passierte die Polarlys die erste offene Seestrecke um das Westkap herum. Während der Fahrt schaukelte das Schiff leicht auf und ab, was Torben aber schon den Appetit auf Frühstück verdarb. Um 10:30 Uhr legte die Polarlys in Torvik an. Eine Viertelstunde hatten Bernd, Ilse, Ingrid, Torben, Nicole und Kim Zeit, sich den Ort anzusehen. Doch sicherheitshalber hielten sie sich nur in unmittelbarer Nähe der Kaianlage auf um sicherzugehen, dass die Polarlys nicht ohne sie weiterfahren würde.



In Torvik und der Kommune Herøy leben ca. 8.500 Einwohner. Der Haupterwerb der Einwohner bildet neben der Fischerei und Landwirtschaft auch die Arbeit in der umliegenden Werftindustrie. Bis zur Fertigstellung der Brücke Rundebrua 1982 bestand nur eine Fährverbindung zwischen Runde, Torvik und Ulsteinvik. Seitdem kann Torvik auf dem Straßenwege erreicht werden. In der Nähe des Ortes liegt die bekannte Vogelinsel

Runde, Norwegens südlichster Vogelfelsen, auf dem im Sommer mehrere 100.000 Seevögeln wie Dreizehnmöwen, Papageientaucher, Krähenscharben und zahlreiche weitere Vogelarten brüten.



Auf einmal riss im Osten kurzfristig die Wolkendecke auf und tauchte die schneebedeckten Berge in ein orangefarbenes Licht. Leider dauerte dieses Schauspiel nur wenige Minuten an, bis sich wieder dichte Wolken vor die Sonne schoben. Plötzlich bemerkte Kim, dass seine Kamera, die ihm am Vorabend heruntergefallen war, doch mehr abbekommen hatte als nur einen Kratzer. Das ganze Gehäuse hatte sich verzogen. Torben meinte, dass man nur die Schrauben lösen müsste, um die Teile wieder zusammenzuschieben. An der Rezeption war solch ein Schraubenzieher aber momentan nicht auffindbar. Kim beschloss in der Stadt Ålesund nach einem passenden Schraubenzieher Ausschau zu halten, die sie um 12:00 Uhr während des Essens erreichten.



Um 12:30 Uhr trafen sich alle, die mit Gritzkas in die Stadt wollten, vor dem Schiff und Reiner startete den Stadtrundgang. An einer kleinen steilen Treppe mitten in der Stadt teilte sich die Gruppe. Während Kim mit Hans und Ines, Thomas, Sabine und Sigggi, Nicole und Torben und Behrend auf den Aksler gingen, setzte Reiner seinen Stadtrundgang mit der verbleibenden Gruppe weiter fort.

Die Geschichte Ålesunds reicht zurück bis in die Wikingerzeit. Im Jahre 911 gründete der zuvor aus der Region um Ålesund verbannte Wikinger Gange-Rolf, von den Franzosen Rollo genannt, das Herzogtum Normandie in Frankreich. Eine Statue, die die französische Stadt Rouen Ålesund im Jahre 1911 anlässlich des 1.000 Jahrestages schenkte, steht heute noch in einer Parkanlage am Fuße des Akslas.

Viel einschneidender, als das Ergebnis der Flucht von Rollo war hingegen der 23.01.1904. An diesem Tage brannten bei starkem Südweststurm ca. 800 Holzhäuser der Hafenstadt Ålesund nieder. 10.000 Einwohner wurden an jenem Tage obdachlos. In manchen Gegenden der Stadt wurden gar alle Holzhäuser in Schutt und Asche gelegt. Nach der verheerenden Katastrophe nahte rasch Hilfe aus dem In- und Ausland. Besonders der deutsche Kaiser Wilhelm II., der seine jährlichen Urlaube auf seiner Jacht Hohenzollern in den westnorwegischen Fjorden zu verbringen pflegte, schickte sofort vier voll beladene Schiffe mit Nahrungsmitteln, Wolldecken und Baumaterial. Aus Dank für die rasche Hilfe ist noch heute eine der Hauptstraßen nach ihm benannt.

In den Jahren nach dem Brand machten sich ca. 50 Architekten daran, die Stadt neu im damals vorherrschenden Jugendstil wieder aufzubauen. Aus der Katastrophe von 1904 hatte man seine Schlüsse gezogen und verbannte Holzbauten komplett aus dem Stadtzentrum. Schon 1906 war Ålesund weitestgehend planmäßig wieder aufgebaut und zählt heute zu den schönsten und besterhaltendsten Jugendstilstädten Europas. Ålesund erstreckt sich über mehrere Inseln, die alle mit Brücken und Tunneln miteinander verbunden sind.





Währenddessen hatten die 8 Gipfelstürmer den 189 m hohen Hausberg Aksler, der sich direkt hinter dem Stadtzentrum anschließt, über die 418 Stufen erklommen. Von hier oben aus hatten sie einen sagenhaften Ausblick über die Stadt und die kleinen vorgelagerten Inseln und die schneebedeckten Gipfel. Wieder unten in der Stadt angekommen, trennte sich die Gruppe. Nicole und Torben kauften sich einen gestrickten Windstopper, Siggie und Sabine ließen eine Brille beim Optiker richten und Kim war auf der Suche nach einem Schraubendreher für seinen Fotoapparat.

In einem Fotoladen konnte man ihm nicht weiterhelfen, da sie nur die Kamera einschicken würden, womit Kim nicht geholfen war. Kurz vor dem Hurtigrutenkai bemerkte Torben einen kleinen Elektroladen. „Lass uns da einmal fragen!“, sagte er zu Kim. Gesagt getan, und freundlicherweise bekamen sie einen passenden Schraubenzieher sogar geschenkt.

Um 15:00 Uhr legte die Polarlys bei einsetzender Dämmerung in Ålesund ab, und setzte ihren Weg Richtung Molde fort. Den Nachmittag verbrachte jeder individuell. Die Hamburger trafen sich auf Deck 4 zum Kartenspielen. Einige zogen sich auf ihre Kabinen zurück, andere saßen auf dem Panoramadeck und ließen die Landschaft an sich vorbeiziehen, Kim schrieb an seinem Reisetagebuch und Torben half Magret bei ihren Computerproblemen. Anschließend versuchte er, mit dem kleinen Schraubenzieher die Kamera von Kim zu reparieren. Jedoch es half alles nichts, die Gehäuseteile ließen sich nicht ohne Weiteres wieder zusammenschieben. Daher musste Magrets Isolierband heran. Sorgfältig wurde das Gehäuse abgeklebt, damit keine Feuchtigkeit in das Gehäuse dringen konnte.

Am Nachmittag erkundeten die meisten aus Gritzkas Reisegruppe das Schiff, sowie den kleinen Bordshop der Polarlys, wo Bernd ahnungslosen Mitreisenden den sachkundigen Verkäufer gab: „Also ich kann ihnen diese Strickjacken nur empfehlen. Die sind original aus Norwegen, made in Norway. Das ist nicht so ein billiger Kram wie aus China.“ Bernd ließ verwunderte potenzielle Kunden zurück, während er seinen Gang über das Schiff weiter fortsetzte.



Gegen 17:45 Uhr lief die Polarlys unter mehrfachem Hupen in Molde ein. Das Echo hallte noch etliche Male zwischen den Bergen nach, bevor das Schiff und die Passagiere von einem Kinderchor und





einem Blasorchester am Hurtigrutenkai mit Weihnachtsliedern begrüßt wurden. Nachdem das Schiff festgemacht hatte, gab die Musikgruppe ein kleines Konzert an Bord des Schiffes. Währenddessen gingen Nicole, Torben und Kim kurz zum Fotografieren in die Stadt. Doch bereits um 18:00 Uhr mussten sie zurück an Bord sein, da dann das Abendessen serviert wurde. Als Vorspeise gab es Klippfisch auf einem Gurken- und Paprikasalat, als Hauptgang Hühnchen Livèche mit Gemüserisotto, Paprikasauce und Linsenragout und zum Dessert warmen Apfelmachen mit Vanilleeis.

Um 19:45 Uhr kam der Polarlys das südgehende Schiff MS Richard With entgegen. Die beiden Schiffe begrüßten sich, indem sie die Lichterkette der Außenbeleuchtung jeweils drei Mal an- und ausschalteten. Danach putzte sich Magrets und Reiners Reisegruppe gemeinsam die Zähne. Neu war diesmal jedoch, dass das allabendliche Ritual nicht mehr auf Deck 5, sondern auf Deck 7 stattfand, da es hier einen windgeschützten überdachten Bereich gab. Zum Anlegen um 22:30 Uhr in Kristiansund verließen Torben und Kim noch einmal kurz das Schiff, um ein paar Fotos zu machen.

Aus kulturhistorischer Sicht ist Kristiansund, das bis zur Verleihung des Stadtstatus' im Jahre 1742 durch König Christian IV von Dänemark noch Fosna hieß, die älteste Siedlung Norwegens. Historikern gelang es, bis auf das Jahr 8.000 vor Christus die Fosnakultur in Kristiansund nachzuweisen. Man nimmt jedoch an, dass bereits hier schon Menschen gelebt haben, bevor vor 10.000 Jahren die letzte Eiszeit vorbeiging.

Grundlage für die gute Entwicklung der Stadt war auch in Kristiansund eine gute Hafenanbindung. Die kleinen Siedlungen, auf drei Inseln verteilt, wuchsen im 17. Jahrhundert zu einem Ort zusammen. Als Verladehafen erhielt Kristiansund die Erlaubnis, in begrenztem Umfang Handel zu treiben. Dazu richtete der Staat eine Zollstation für die Kontrolle des holländischen Holzhandels ein. Reich gemacht hat Kristiansund jedoch die Produktion des Klippfisches. Der Holländer Jappe Ippe brachte das Wissen um die Klippfischproduktion im Jahre 1691 nach Norwegen. Einige Jahre später wurde Ippes Betrieb durch den Schotten John Ramsay übernommen, der die Produktion weiter ausbaute. Der von den Schiffen angelandete und gesalzene Fisch wurde erst gewaschen, dann erneut gesalzen und zum Trocknen zu Stapeln geschichtet. Unter Druck wurde der gesalzene Fisch zwei Wochen gepresst, sodass die Salzlake abfließen konnte. Der fertige Klippfisch wurde mit Schiffen nach Spanien exportiert. Auf dem Rückweg der Schiffe nach Norwegen luden sie als Ballast spanische Erde, die in Kristiansund dazu verwendet wurde, den ersten öffentlichen Friedhof der Stadt zu errichten.



Mit der Verleihung des Stadtstatus' wurden die Schiffsruten in Kristiansand ausgebaut, Werften und eine Reeperbahn errichtet. Nach der vollständigen Zerstörung durch die Deutschen im 2. Weltkrieg wurde Kristiansund komplett in der typischen Nachkriegsarchitektur wieder aufgebaut. Alte Bebauung findet man daher in der Stadt kaum.



Bereits zwanzig Minuten nach dem Anlegen waren Torben und Kim wieder zurück am Schiff. Eigentlich sollte hier die Polarlys eine Stunde lang Aufenthalt haben, doch wegen des Konzertes in Molde, war das Schiff später abgefahren und musste nun den Fahrplan wieder aufholen.



Glatteis in Trondheim

Freitag, 23.12.2011

06:00 Uhr war es an diesem Morgen, als die Polarlys am Kai von Trondheim festmachte. Ein Blick aus dem Fenster zeigte, dass die Straßen vom gefrorenen Schneematsch spiegelglatt waren. Doch bevor es um 08:30 Uhr mit Reiner und Magret zu Fuß in die Stadt ging, stärkten sich alle erst einmal am Frühstücksbuffet. Der Sammelpunkt für den Stadtrundgang war direkt vor dem Schiff, wo sich einige aus der Gruppe ihre Spikes unter die Füße schnallten. Als Erstes ging es zum alten Hurtigrutenschiff Nordstjernen aus den 50iger Jahren, welches ebenfalls im Hafen von Trondheim festgemacht hatte. Wer wollte, konnte sich auf dem Schiff umsehen, bevor Reiner die Gruppe weiter durch die Stadt führte. Mittlerweile hatte es zu regnen angefangen. Auf dem Weg ins Zentrum rutschte Sabine auf dem spiegelglatten Kopfsteinpflaster aus. Sie kam noch einmal mit einem Schrecken davon.

Mit 160.000 Einwohnern ist Trondheim nicht nur die drittgrößte Stadt Norwegens, sondern auch eine der ältesten Städte Skandinaviens. Zwischen Nidelv und Kjøpmannsgata stehen die alten Holzlagerhäuser Trondheims. An der zum Nidelv zugewandten Seite ermöglichen die Pfahlbauten ein direktes Anlanden der Waren vom Schiff aus. Gut zu sehen sind diese von der Gamle Bybro, der alten roten Stadtbrücke über den Nidelv. Die erste Brücke wurde aus militärischen Gesichtspunkten bereits im Jahre 1685 gebaut. Sie stellte die Verbindung zur Frederiksfestung und der Stadt her. An beiden Seiten der Brücke befanden sich die Zoll- und Wachstuben. Bis zum Jahre 1816 hielt an der Brücke noch eine 12 Mann starke Truppe Wache. Die heutige rote Zugbrücke wurde erst im Jahre 1861 erbaut. Hinter der Brücke befindet sich der einzige Fahrradfahrstuhl Norwegens. Er befördert die Fahrräder den steilen Hang hinauf.

Weit bevor der Wikingerkönig Olav Tryggvason im Jahre 977 das damalige Nidaros zur Hauptstadt des Landes machte, siedelten an der Mündung des Nidelvs Menschen. Harald Hårfagre, der Norwegen 885 zu einem Reich vereinte, wurde hier zum König gewählt. Sein Urenkel, Olav Tryggvason, wurde 995 zum Christentum bekehrt und bekämpfte von dort an die Heiden. Sein Ziel war es, ganz Norwegen und den skandinavischen Raum zum Christentum zu bekehren. In Nidaros errichtete er seinen Königshof. Noch bevor er sein selbst gestecktes Ziel erreichen konnte, fiel er 1000 in der Schlacht von Svolder. Sein Nachfolger Olav Haraldsson kehrte nach seiner Vikingfahrt im Jahre 1015 nach Norwegen zurück und ließ sich zum Reichskönig mit Sitz in Trondheim wählen. Nur ein Jahr später ließ er die Holzkirche St. Clemens nahe seinem Königssitz errichten. Von nun an reiste er durch das Reich, um sein Rechtssystem nach christlichen Prinzipien durchzusetzen. Hierbei stieß er jedoch auf Gegenwehr anderer Häuptlingsgeschlechter und fiel im Sommer 1030 in der Schlacht bei Stiklestad. Aufgrund mehrerer unerklärlicher Ereignisse nach seinem Tode wurde Olav Haraldsson heiliggesprochen. Der Widerstand der heidnischen Häuptlinge wurde gebrochen, das Christentum setzte sich durch. Ein wahrer Pilgerstrom nach Trondheim zu den sterblichen Überresten Olav des Heiligen, der in der St. Clemenskirche beigesetzt wurde, setzte ein. Folge des unaufhörlich anwachsenden Pilgerstroms nach Nidaros war der Ausbau der St. Clemenskirche zur Christkirche, die in den folgenden Jahrhunderten ständig erweitert wurde



und immer wieder durch Feuersbrünste niedergebrannt wurde. Sein heutiges Aussehen hat der Nidarosdom seit dem offiziellen Bauende im Jahre 2001.

Seit Olav dem Heiligen wurden die meisten Könige Norwegens in Trondheim beigesetzt. Seit der Unionszeit mit Schweden, unter Carl Johann XIV. im Jahre 1818, wurden in Trondheim die Könige gekrönt. Es folgten Carl XV. und Königin Louise 1860, Oscar II. und Königin Sophie 1873. 1908 strich das Storting den Krönungsparagrafen aus der Verfassung. König



Håkon VII. und Königin Maud waren das letzte norwegische Königspaar, das gekrönt wurde. Seither werden die Könige in Trondheim gesegnet. Es folgten im Jahre 1958 König Olav V., König Harald V. und Königin Sonja im Jahre 1991.

Eigentlich sollte am 23.12. keine Führung durch den Nidarosdom angeboten werden, doch Magrets unnachgiebiger Art war es zu verdanken, das eine Studentin aus Aachen, die seit 3 Jahren in Trondheim lebte, die Führung übernahm, während die Orgel spielte. Als die Gruppe

gegen 11:00 Uhr wieder aus dem Dom herauskam, hatte es aufgehört zu regnen und die Sonne schien zögerlich durch die Wolkendecke.

Auf dem Marktplatz der Stadt steht auf einer 14,5 m hohen Säule aus Granit die 3,5 m hohe Statue des Stadtgründers Olav Tryggvason. Zu erkennen ist er an dem Abendmahlskelch, den er in seiner linken Hand hält und dem Schwert in seiner rechten Hand. Zu seinen Füßen liegt der abgeschlagene Kopf des Gottes Thors. Rund um die Säule befinden sich zwölf Stundeneinteilungen im Pflaster, die die Säule als Sonnenuhr wirken lässt.



Ist die Königsfamilie in der Stadt, residiert sie im Stiftsgården, dem größten

Holzpalais des Nordens. Das dreistöckige Stadthaus des Königs wurde 1778 eingeweiht, hat eine Grundfläche von 4.000 m² und 140 Zimmer. Die Repräsentationsräume erstrecken sich über das gesamte Erdgeschoss und das erste Stockwerk.





Auf dem Weg zurück zum Hurtigrutenkai ereigneten sich noch zwei weitere Glatt-eisunfälle. Ines rutschte aus und viel auf den Hintern. Alles ging gut, doch bereits wenige Minuten später rutschte Ilse auf dem glatten Gehweg aus. Sie versuchte mit der Hand den Sturz abzufedern und verletzte sich dabei am Unterarm. Unter starken Schmerzen wurde sie von Magret, Reiner, Bernd, Elke und Ingrid in eine gegenüberliegende Klinik gebracht. Dort konnte man ihr aber nicht weiterhelfen, da kein Arzt anwesend war. Bei der vermeintlichen Klinik handelte es sich um

eine Geschäft für Klinikbedarf. Man rief ihnen aber ein Taxi und Ilse konnte sich auf einen Stuhl setzen. Magret rief auf dem Schiff an, da die Polarlys um 12:00 Uhr ablegen sollte. Man riet ihr, Ilse mit einem Taxi zum Hurtigrutenkai bringen zu lassen, um dort zu entscheiden, wie es weitergehen sollte. Während Ilse in Begleitung von Magret, Bernd, und Elke mit dem Taxi zurückfuhr, ging Reiner mit der übrigen Gruppe zurück zum Schiff. Ilse wurde dort von einer Krankenschwester, die sich an Bord befand, bereits erwartet. Es wurde beschlossen, Iles Arm hoch zu lagern und am nächsten Tag in Bodø ins Krankenhaus zur Untersuchung zu fahren.



Nach dem Mittagessen tauchte die tief stehende Sonne die schneebedeckten Berge an den



Ufern des Trondheimfjordes in ein goldenes Licht. Bereits 2 Stunden später zogen dicke Wolken auf, die sich am Leuchtturm Kjeungskjær abregneten. Die Polarlys passierte den 20 m hohen, achteckig roten Leuchtturm. Der Leuchtturm wurde mittels eines Betonfundaments auf einer kleinen Schäreninsel erbaut, die bei Hochwasser überflutet wird. Er wurde im Jahre 1880 errichtet. Bis 1947 lebte ein Leuchtturmwärter mit seiner gesamten Familie auf dem Leuchtturm mitten in der See. Bei gutem Wetter konnte man zum Einkaufen hinüber zum Festland rudern. Bei schlechtem Wetter war man hingegen



lange Zeit auf sich allein gestellt. Erst 1987 wurde das Leuchtfeuer von Kjeungskjær automatisiert und machte den Dienst des Leuchtturmwärters unnötig.

Um 15:00 Uhr trafen sich alle aus der Reisegruppe in der Bar Midnattsol auf Deck 4, wo der Bordreiseleiter Nils, seine Familie und andere Gäste dabei waren den Tannenbaum für den nächsten Tag zu schmücken. Magret verteilte das Programm für den 24.12.2011 und die Tippscheine für die Polarkreisüberquerung am nächsten Tag. Alle sollten die geschätzte Uhrzeit angeben, zu der das Schiff diesen überqueren würde. Anschließend las sie noch etwas zu den norwegischen Weihnachtstraditionen vor und auch Ingrid gab noch ein kleines Gedicht zum Besten.

Während Magret und Ingrid kleine Beiträge vortrugen, passierte die Polarlys die Mündung des Skråfjorden. Da die sonst vorgelagerten Inseln hier nicht vorhanden waren, begann das Schiff zu schaukeln. Thomas bekam der Seegang gar nicht und beim Verlassen der Bar klappte sein Kreislauf zusammen, sodass er sich auf ein Sofa auf Deck 4 hinlegen musste. Kurze Zeit später war der Spuk schon wieder vorbei, das Schiff fuhr wieder unter Land und der Seegang hörte auf.

Passend zum Abendessen überquerte die Polarlys gegen 18:00 Uhr die Folda, eine zwei Stunden andauernde offene Seestrecke. Bei Windgeschwindigkeiten von 17 Metern pro Sekunde, was ca. Windstärke 6 bei 60 Kilometern pro Stunde entspricht, fing das Schiff erheblich an zu schaukeln. Ilse blieb wegen ihres Arms, wie den ganzen restlichen Tag auch, auf der Kabine. Ingrid, Thomas, Torben, Nicole und Sieglinde zogen es ebenfalls vor sich ins Bett zu legen, um die Folda abzuwarten.

Auf der Speisekarte stand für den heutigen Abend als Vorspeise Blumenkohlsuppe mit geröstetem Pökelschinken, als Hauptgang Forelle im Kräuterbett gebacken mit Fenchel, Rahmspinat, Miesmuscheln und Amandine-Kartoffeln und als Dessert Schokoladenfondant mit Mangosorbet. Die See wurde immer rauer. Spätestens als eine Welle die Polarlys hinten seitwärts traf, es zu schaukeln und zu zittern begann, Teller und Flaschen zu Bruch gingen und man gerade noch so sein Glas festhalten konnte, fragte sich jeder, wie wohl die Kellnerinnen und Kellner die Suppe servieren wollten. Es klappte, ohne dass etwas daneben ging, was sehr bemerkenswert war.

Plötzlich erschallte aus den Lautsprechern eine Durchsage des Kapitäns: „Meine sehr geehrten Damen und Herren, in etwa zehn Minuten wird es nicht mehr ganz so stark schaukeln.“ „Sehr beruhigend,“ mag sich wohl ein jeder gedacht haben, während das Personal dazu überging, Tüten an die Passagiere zu verteilen. Nach zehn Minuten flachte die See tatsächlich ein wenig ab, jedoch nur um kurz Zeit später wieder loszulegen. Gerade einmal die Hälfte der Folda war bisher überquert. Nach dem Hauptgang lichteten sich die Reihen unter den Gästen im Restaurant. Behrend sah Elke fragend an: „Sollen wir uns lieber hinlegen?“ „Also ich möchte noch gerne meinen Nachttisch essen. Wenn es dir nicht gut geht, geh bitte allein auf die Kabine.“ „Ich glaube, das mach ich auch, bevor ich hier noch eine Show einlege,“ sagte er und verschwand. Nur kurze Zeit später strichen Siggi und Sabine die Segel, sodass an diesem Tisch nur noch Ulrike und Elke übrig blieben.



Kurz vor Rørvik kam die Polarlys wieder unter Land, und das Schaukeln ließ merklich nach. Mit über einer halben Stunde Verspätung lief das Schiff unter lautem Hupen um 20:35 Uhr im Hafen ein. Eigentlich sollte hier auch schon die Trollfjord, ein weiteres Hurtigrutenschiff, liegen, doch auch diese hatte Verspätung, traf wenig später im Hafen ein, sodass Reiner, Torben und Kim kurz auf dieses Schiff konnten, während die Anderen bereits oben an Deck 7 am Zähneputzen waren. Um 21:00 Uhr lief die Polarlys aus dem Hafen aus und setzte ihre Fahrt bei ruhiger See gen Norden fort.



Weihnachten nördlich des Polarkreises

Samstag, 24.12.2011

An diesem Morgen hieß es wieder einmal früh aufstehen, da irgendwann zwischen 06:30 Uhr und 08:00 Uhr der Polarkreis überquert werden sollte. Ein Gemisch aus Regen und Eis wurde vom Wind über das Deck gepeitscht, sodass man nur im Schutze der Wind abgewandten Seite des Schiffes hinten auf Deck 5 und 6 einigermaßen stehen konnte. Um 07:37:47 Uhr überquerte die Polarlys die imaginäre Linie des Polarkreises. Von nun an befand sich das Schiff in Nordnorwegen. Der stählerne Globus, der den Polarkreis auf einer kleinen felsigen Insel markiert, wurde von einem Suchscheinwerfer der Polarlys angestrahlt. Ab jetzt sollte die Sonne die nächsten Tage kaum noch über den Horizont kommen. Die 24 Stunden lang andauernde Polarnacht brach an.

Eingebettet zwischen malerischen Bergen liegt das kleine verschlafene Fischerdorf Ørnes, zu Füßen des markanten Berges Spilderhesten. Die Einfahrt mit dem Hurtigruten-Schiff nach Ørnes gilt als eine der Schönsten auf der Seereise. Die kleine Stadt in der Region Meløy war einst ein alter Handelsplatz der adligen Benkestokfamilie von Meløy. Heute sind jedoch nur noch wenige Lager- und Wohnhäuser dieser alten Handelszeit erhalten, da die kleine Stadt mit rund 1.500 Einwohnern im Laufe der Zeit mehrmals großen Bränden zum Opfer fiel.

Südlich von Ørnes liegt Norwegens zweitgrößter Gletscher, der Svartisen (375 km² Eis). Svartisen bedeutet „Schwarzeis“ und wenn man das blaue Grundeis mit dem weißen Schnee vergleicht, so erscheint dieses sehr dunkel, fast schon etwas schwarz.



Gegen 09:30 Uhr legte das Schiff in Ørnes an, doch zum Verlassen des Schiffes blieb keine Zeit, da sich die Polarlys um eine viertel Stunde verspätet hatte und nach ein paar Minuten bereits wieder ablegte. Letzter Hafen bis zum nächsten Tag sollte Bodø sein. Auf dem Weg dorthin führten Neptun selbst und der Kapitän die Polarkreistaufe auf Deck 7 durch. Eiskaltes Wasser mit Eiswürfeln wurde dabei den Täuflingen in den Nacken gekippt. Reiner und Magret bekamen als Reiseleiter noch eine Extraportion Eis in den Rücken und in den

Ausschnitt gekippt. Darüber hinaus wurden noch die Gewinner des Polarkreistipps bekannt gegeben. Den zweiten Platz machte Rolf und bekam vom Kapitän ein Geschenk überreicht.

Während des Essens lief die Polarlys in Bodø ein. Der starke Wind riss die Wolkendecke ein bisschen auf, sodass ein wenig orangefarbenes Licht den Himmel zum Leuchten brachte. Die schneebedeckten Berge auf der gegenüberliegenden Seite wirkten wie in Lilalicht getaucht.





Die Ersten, die in Bodø von Bord gingen, waren Ilse und Bernd. Sie wurden mit einem Taxi um 12:30 Uhr zum Krankenhaus gefahren. Die Straßen in der Stadt waren spiegelglatt und ein eisiger Wind peitschte durch die Straßen.

Während des Nachmittags machte sich ein Hauch von weihnachtlicher Stimmung auf dem Schiff breit. Was sonst so untypisch für die Hurtigrute ist, wurde heute aus den Schränken der Passagiere geholt. Kleider, Anzüge, Sakkos, Krawatten, ein jeder schmiss sich schick in Schale. Ein

norwegisches Paar, das die Winterreise mitmachte, hatte für das Weihnachtsfest seine Tracht angezogen.

Auf dem Weg zu seiner Kabine kam Kim Reiner entgegen. „Komm mal mit!“, sagte er zu Kim und öffnete vorsichtig die Tür. „Reiner, wer ist denn da?“, fragte Magret. „Kim.“ „Ach, der kann reinkommen.“ Auf dem Sofa saß Magret und lackierte sich gerade ihre Nägel. „Guck mal, was ich bekommen habe.“ Auf dem Tisch stand ein Weihnachtsstern. „Von wem ist denn der?“ „Du musst mal die Karte lesen.“ Der Weihnachtsstern war von Carl-Otto aus Oslo, ein guter Freund von Magret und Reiner, der die Blume auf das Schiff hatte bringen lassen. Über diese Überraschung haben sich die beiden sehr gefreut.



Um 15:45 Uhr machte sich ein Großteil der Passagiere auf den Weg zur Kirche. Die Polarlys richtete ihren mächtigen Suchscheinwerfer über die Häuser zum Rathausturm, um den Kirchgängern den Weg zur Domkirche zu weisen. Den Gottesdienst hielt eine junge norwegische Pastorin auf Norwegisch, Englisch und Deutsch. „Stille Nacht“ wurde in allen drei Sprachen gesungen. Andere Lieder sang der Bodøer Mädchenchor, begleitet von Trompeten und Klavier. Alles in allem war es ein sehr festlicher Gottesdienst, und als das letzte Lied angestimmt



wurde, hatte draußen heftiger Schneefall eingesetzt. Die Flocken tanzten dicht gedrängt durch die Luft und wirkten im Licht des Scheinwerfers der Polarlys wie ein dickes gleißendes Band.

Zurück auf der Polarlys wurden die Passagiere oben auf Deck 7 mit einem Becher Glühwein oder einer heißen Schokolade zu Weihnachtsmusik erwartet. Bernd und Ilse waren auch wieder vom Krankenhaus an Bord zurück und erzählten von ihrer Abenteuerfahrt mit dem Taxi. Auf dem Hinweg hatte der Fahrer die beiden ins falsche Krankenhaus gefahren. Hier hatte man keine Daten von Ilse, sodass sie abermals mit einem Taxi in das andere Krankenhaus gefahren werden mussten. Dort wurde unter Betäubung der Daumen eingerenkt und festgestellt, dass im Handgelenk etwas gebrochen war, was aber später in Deutschland operiert werden könnte. Der Arm wurde erst einmal eingegipst. Trotz Tabletten hatte Ilse noch weiterhin starke Schmerzen.

Um 18:00 Uhr gab es ein festliches Weihnachtsbuffet mit typisch norwegischen Weihnachtsgerichten, darunter befanden sich Pinnekød (Hammelrippe), Lutefisk (Stockfisch), Schweinefleisch, Königskrabben, Garnelen, Edelkrebse usw. Bereits an der Eingangstür zum Restaurant wurden alle Passagiere von den Kellnerinnen und Kellnern mit Weihnachtsmützen und jeweils einem Geschenk begrüßt.

Nach dem ausgiebigen Weihnachtsessen sollten sich alle Passagiere in der Bar Midnattsol einfinden, wo gemeinsam Weihnachtslieder in Norwegisch, Englisch und Deutsch gesungen und um den Weihnachtsbaum getanzt wurde. Anschließend trafen sich Reiners und Magrets Reisegruppe vor der Bar, um noch bis 23:00 Uhr gemütlich beisamenzusitzen und gemeinsam Weihnachten zu feiern. Mit der Gemütlichkeit war es hingegen schnell vorbei, als Gerüchte von einem heftigen Sturm, der die norwegische Küste treffen sollte, die



Runde machten. Magret hatte am Nachmittag von ihren norwegischen Freunden besorgte SMS erhalten, die darauf hindeuteten, dass die Hurtigrutenschiffe in Südnorwegen bereits ihren Fahrbetrieb eingestellt hatten. Ein Blick auf die Wetterkarte für die Region rund um die Lofoten sagte Windgeschwindigkeiten von 32 Metern pro Sekunde voraus, was einem orkanartigen Sturm mit Windgeschwindigkeiten von 110 Stundenkilometern entsprechen sollte. Weiteren Gerüchten zufolge sollte die Polarlys am nächsten Tag nicht von Bodø drei bis vier Stunden über den Vestfjord hinüber zu den Lofoten, sondern die Küste entlang bis nach Harstad fahren. Zur Beruhigung und zur Aufheiterung trug Christa ein Gedicht vor und Ingrid stimmte ein Weihnachtslied zur Melodie von „Oh Tannenbaum“ an, dass in seinem Text aber die Liedtexte von 13 anderen Weihnachtsliedern zum Inhalt hatte.

Als sich gegen 23:00 Uhr alle voneinander für diesen Tag verabschiedet hatten, wollten Magret und Kim mit dem Fahrstuhl nach oben fahren. Die Fahrstuhltür schloss sich bereits,



als Thomas um die Ecke kam und noch mitfahren wollte. Um den Fahrstuhl aufzuhalten, streckte er seine Hand mit einer Tüte durch die sich schließende Tür. Da die Tür jedoch keine Anstalten machte sich wieder zu öffnen, zog er seine Hand aus der Tür. Die Tüte steckte noch in der Tür, sodass der Fahrstuhl nicht abfahren konnte. Kim und Magret sahen sich an und brachen in lautes Lachen aus. Kim versuchte die Tür im Fahrstuhl wieder zu öffnen. Als ihm dies gelang, fiel Thomas Tüte zu Boden, doch von Thomas selbst war weit und breit nichts mehr zu sehen.



Sturm in Bodø

Sonntag, 25.12.2011



Während der Nacht hatte der Sturm an Geschwindigkeit weiter zugenommen. Selbst in dem geschützten Hafen von Bodø schaukelte die Polarlys mit den anderen Schiffen auf den Wellen hin und her. Dass es draußen auf See noch schlimmer sein musste, zeigte die hohe Anzahl an Möwen und Enten, die sich im Hafenbecken auf dem Wasser treiben ließen und in der Gruppe Schutz vor dem über das Wasser peitschenden Wind suchten.

Nach dem Frühstück trafen die ersten „Horror Meldungen“ über das norwegische Fernsehen vom Sturmtief „Dagmar“ ein. Der schwerste Sturm seit 30 Jahren hatte in der Nacht die Küste von Trøndelag getroffen und schwere Verwüstungen entlang der norwegischen Küste hinterlassen. Auf den Lofoten brach ein Rorbuer (ein Fischerhaus, das auf Holzpfählen direkt ins Wasser gebaut wurde) zusammen, Leitplanken entlang der Straßen wurden von den hohen Wellen verbogen oder aus ihrer Verankerung gerissen, zahlreiche Straßen im Gebirge mussten gesperrt werden und südlich von Trondheim musste die Hurtigrute komplett den Verkehr einstellen. Bei Nils, dem Reiseleiter an Bord der Polarlys, liefen ständig neue Informationen ein. Schnell war klar, dass das Schiff nicht um 15:00 Uhr über den Vestfjord hinüber zu den Lofoten fahren könne und sich die Abfahrt von Bodø von 15:00 Uhr auf 20:00 Uhr verschieben würde. Außerdem entschied man sich dazu, direkt immer entlang der Küste nach Harstad zu fahren.

Am Vormittag wurde im Konferenzraum eine Präsentation über die Lofoten gezeigt und die Passagiere über die weitere Lage informiert. In Bodø selbst schien der Sturm immer weiter an Kraft zuzunehmen. Als es gegen 11:00 Uhr hell wurde, konnte man sehen, wie der Wind die Gischt über das Wasser im Hafen jagte. Die Schiffe und Boote im Hafen wurden wie Spielzeug umhergeschleudert.

Nach dem Mittagessen wurden Reiner, Magret, Elke, Behrend, Torben, Nicole, Margit, Peter, Margrid, Hilde, Egon, Sigg, Sabine, Lieselotte, Thomas, Ingrid, Christa und Kim von einem Bus abgeholt, der auf dem Weg zum Saltstraumen noch eine Stadtrundfahrt durch Bodø machte.

Die Geschichte Bodøs reicht nicht sehr weit zurück, denn erst im Jahre 1816 wurde sie als Handelsstadt für die Fischer Nordnorwegens gegründet. Ursprünglich stand hier nur der Hof Hundholmen, dessen Namen Bodø anfangs trug. Um ihn herum siedelten sich mehr und mehr Fischer an, sehr zum Leidwesen der alten Hansestadt Bergen, die von nun an um ihr Handelsmonopol mit Fisch fürchten musste.



Ab 1864 sorgte die Heringsfischerei für einen starken Anstieg der Bevölkerungszahl. 1888 wurde die Kirche von Bodø errichtet und in den darauf folgenden Jahren wurde Bodø ein eigenes Kirchspiel. Das Schulwesen wurde ausgebaut, Mole und Dampfschiffskai kamen ab 1904 hinzu. 1900 zählte die Stadt bereits 4.877 Einwohner.

Am 27.05.1940 wurde Bodø in nur 2 ½ Stunden von deutschen Bombern dem Erdboden gleichgemacht. Nur 200 Häuser blieben unversehrt, über die Hälfte der 6.000 Einwohner wurden Opfer der deutschen Bomber.

Sofort nach Ende des 2. Weltkrieges begann man in Bodø mit dem Wiederaufbau. 1952 konnte der zerstörte Flughafen wiedereröffnet werden, der auch als NATO-Stützpunkt dient. Die Stadt wurde zum Bollwerk gegen das nahe Russland aufgerüstet.

Das Stadtzentrum ist geprägt von schlichter neuer norwegischer Architektur, in dessen Zentrum die Domkirche und der Bahnhof der hier endenden Nordlandsbahn stehen. Von Bodø aus geht es nur noch mit dem Auto, Bus oder Schiff weiter gen Norden. Ein weiterer Ausbau des Schienennetzes nach Narvik, wo die aus Schweden kommende Erzbahn endet, erwies sich als unrentabel und wurde daher nie gebaut.

Am Saltstraumen angekommen fuhr der Busfahrer einmal über die Brücke, sodass man die gewaltigen Wasserstrudel des weltweit größten Gezeitenstromes von oben sehen konnte. Auf einem Parkplatz unterhalb der Brücke machte der Bus Halt und ließ die Ausflügler für eine halbe Stunde aussteigen, sodass sie hinunter zum Wasser gehen konnten.



Durch einen 2,5 Kilometer langen und etwa 150 Meter breiten Sund zwischen den Inseln Straumen und Straumøy, der den Yttre (äußeren) Saltfjord mit dem Skjerstadvjord (auch „Indre Saltfjord“) verbindet, strömen im Wechsel der Gezeiten fast 400 Millionen Kubikmeter Wasser in die Meerenge hinein und wieder heraus. Der Strom erreicht dabei Geschwindigkeiten von bis zu 40 km/h und es entstehen gewaltige Strudel. Sie können einen Durchmesser von bis zu 15 Metern erreichen und mehr als 5 Meter in die Tiefe reichen. Lediglich bei Stillwasser, also beim Höchst- und Tiefststand, tritt für kurze Zeit Ruhe ein.

Als um 15:30 Uhr der Bus wieder am Schiff in Bodø eintraf, war es mittlerweile dunkel geworden. Der Sturm presste das Wasser über die Kaimauer und fegte alles, was nicht niet- und nagelfest war durch die Stadt. Torben, Behrend und Kim wollten noch einmal zur Mole des Fischerhafens gehen, wo die Gischt in riesigen Fontänen über die Mole schoss. Selbst die großen Fischerboote und Versorger schlugen abwechselnd gegen den Kai und die anderen im Hafen fest vertäuten Schiffe. Nicht weit vom Schiff entfernt, musste Behrend den Rückzug





antreten. Obwohl er mit beiden Beinen fest auf dem Boden stand, rutschten seine Füße vom Sturm getrieben nach hinten über den Asphalt. Torben und Kim setzten ihren Weg im Schutze der Häuser zur Mole fort. Immer wieder schossen die Wassermassen von einer Seite der Mole über die Häuser hinweg zur anderen Seite. Was für eine Kraft die Natur haben konnte, wurde den beiden spätestens hier deutlich.

Damit die Polarlys rechtzeitig um 20:00 Uhr auslaufen konnte, hatte sich die Küche dazu entschlossen, das Abendessen bereits um 17:00 und um 19:00 Uhr im geschützten Hafen zu servieren. Es gab als Vorspeise Meeresfrüchtecocktail nach Vestfjord Art an Dill und Zitrone, als Hauptgang würzige Schweinerippchen mit Apfelchutney, Rotkohl, Portweinsauce und gebackenen Amandine-Kartoffeln und zum Nachtisch „Verschleierte Bauernmädchen“, Apfelmus gedeckt mit knusprig gerösteten Krümeln und Schlagsahne mit Karamellsauce. Anschließend traf sich Magrets und Reiners Gruppe auf Deck 7 zum Zähneputzen, noch bevor die Polarlys den sicheren Hafen verließ. Pünktlich um 20:00 Uhr lief die Polarlys aus Bodø aus und nur wenige Zeit später begann das Schiff bereits auf den Wellen zu tanzen. Das Schiff wirkte wie ausgestorben, da die meisten Passagiere sich auf ihre Kabinen zurückgezogen hatten.



Mit den Huskys durch die Polarnacht

Montag, 26.12.2011

Der Morgen begann mit neuen Schreckensmeldungen in den norwegischen Nachrichten. Das Sturmtief Dagmar hatte in Bergen Windgeschwindigkeiten jenseits der 12 erreicht. Wie gut, dass die Polarlys soweit im Norden unterwegs war, und der Sturm dem Schiff nichts mehr anhaben konnte. Nach dem Frühstück wurde im Konferenzraum ein Vortrag über Tromsø gehalten, bevor um 11:15 Uhr die Polarlys den kleinen Ort Finnsnes erreichte. Schneefall hatte eingesetzt und ein Hauch von Arktis machte sich unter den Passagieren breit.

Noch bis ins Jahr 1875 wohnten nur 75 Personen auf der kleinen Halbinsel Finnsnes, die vorwiegend Ackerbau und Fischfang betrieben. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts zogen mehr und mehr Einwohner vom äußersten Teil Senjas hinüber über den Sund nach Finnsnes. Bereits seit dem Gründungsjahr der Hurtigruten im Jahre 1893 legten die Postdampfer in dem kleinen Ort an. Kurz nach der Fertigstellung der neuen Kaianlage im Jahre 1909 brach der Anlegesteg wieder in sich zusammen. Bis ins Jahr 1921 mussten die Passagiere der Hurtigruten ausbootet werden, um Finnsnes zu erreichen. Größter Arbeitgeber der Region ist heute eine Fabrik für Fischereiausrüstung, die 150 Mitarbeiter beschäftigt. Im Jahre 2000 wurde Finnsnes das Stadtrecht verliehen.

In Finnsnes gingen Magret, Elke, Behrend, Torben, Nicole, Hans, Ines, Siggi, Sabine Thomas und Kim von Bord. Sie wurden von einem Bus abgeholt, der sie in 2 Stunden ins Dividalen fuhr, welches mitten in einem Nationalpark lag. Magret unterhielt sich während der Fahrt mit dem Busfahrer. Sein Name war Thore. Er wurde in Finnsnes geboren, wohnt und arbeitet noch heute dort. Doch dass es jemals zu Weihnachten so wenig Schnee gegeben hatte, daran konnte auch er sich nicht erinnern. Die Straßen wurden immer schmaler und heftige Schneeschauer ließen sie vereisen. Zum Glück fuhr der Bus mit Spikes. Je weiter sich die kleine Reisegruppe von der Küste entfernte, desto kälter und schneebedeckter wurde es. Hier hatte der warme Golfstrom kaum noch Einfluss auf die norwegische Natur.

Um 13:15 Uhr erreichten sie das Tamok Adventure Camp, wo sie von einem Samen, seiner



Frau und seinen beiden Kindern begrüßt wurden. Anschließend ging es gleich einen kleinen Weg hinunter zu einer roten Hütte, in der dicke Overalls und dicke Schneestiefel ausgegeben wurden. Magret senkte sich gleich beim Hereinkommen ihren Ärmel an einem heißen, mit Holz befeuerten Ofen an. „Torben, kannst du mir mal bitte beim Anziehen helfen?“, fragte Magret. „Ich komme in meinen Anzug nicht rein.“ Das gleiche Problem hatten Thomas, Elke und Kim auch. Als alle fertig verpackt waren, ging es hinaus in den Schnee, wo bereits die Frau des samischen Guides auf die Gruppe bei den



Rentieren wartete. „Wenn Sie sich auf den Schlitten setzten, bitte immer von der Seite an die Tiere herantreten. Sie sind ganz relaxt und werden Ihnen nichts tun. Am besten sitzen Sie Rücken an Rücken oder Rücken an Bauch,“ erklärte der Guide. Die Gruppe wurde in zwei Partien aufgeteilt. Während die eine auf den Schlitten Platz nahm und die Rentiere hinter der Samifrau hinterhertrotteten, erklärte der Guide, dass man an den Farben der Kleidung eines Samens erkennen kann, woher er kommt. „Dies sind die Farben von Kautokaino. Ich bin in Kautokaino geboren und mein Vater lebt noch immer dort. Vom Rentier verwerten wir alles.



Wir essen alles vom Ren. Selbst die Innereien, die Augen und das Gehirn. Aus den Geweihen eines Rens stellen die Sami Griffe für die Messer her. Jeder Same hat zwei Messer. Ein großes Jagdmesser, das auch als Axt genutzt wird, und ein kleineres für den täglichen Gebrauch. Jedes große Jagdmesser hat eine Geschichte, die vom Vater auf den Sohn zusammen mit dem Messer weitergegeben wird.“ Der Guide bückte sich und nahm ein Seil aus dem Schnee auf. „Mit solch einem Lasso fangen wir die Rentiere am Geweih. Meine Herde wandert jedes Jahr 600 Kilometer von

den Sommerweiden oben im Fjell bis zu den Winterweiden unten am Fjord und zurück. Für die Entfernung brauche ich im Winter zweieinhalb Monate und im Sommer eineinhalb Monate.“

Als auch die andere Partie ihre Rundtour mit den Rentieren beendet hatte, ging es mit einem Kleinbus über einen schmalen verschneiten Waldweg mitten ins Nichts, wo bereits die angespannten Huskys warteten. Sobald sich die Gruppe den Hunden näherte, machte sich Unruhe unter den Tieren breit. Sie wollten laufen und begannen daher im Chor zu heulen und zu bellen. Vor jedem Schlitten waren vier Hunde angespannt und nach einer kurzen Einweisung wurden sie den Hunden zu-



geteilt, jeweils ein Mascha, also derjenige, der den Schlitten führte, und einer, der sich auf den Schlitten setzte. Vorweg fuhr ein Guide, dann kamen Sabine und Siggi, Thomas und Kim, Nicole und Torben, Ines und Hans, Elke und Behrend und Magret mit einem weiteren Guide. Ausgerüstet mit Stirnlampen rasten die Hunde nach dem Loslassen der Bremsen durch die dunkle Polarnacht einen schmalen Waldweg entlang. Die Ersten, die geradewegs auf die Böschung zusteuerten und mit dem Schlitten stecken blieben, waren Elke und Behrend. Auch Kim hatte allerhand mit seinen Hunden zu kämpfen, da sie immer den Schlitten Richtung Abhang zogen, und er den Hunden durch Anschieben des Schlittens helfen musste. „Stell dir mal vor, wie anstrengend das sein muss, Hunderte Kilometer durch Alaska zu fahren“, meinte Thomas zu Kim. Der hatte ja auch gut reden, saß er doch bequem auf seinem Schlitten, während Kim sich hinten in den dicken Klamotten die Zunge aus dem Hals rannte. Während der Fahrt musste Thomas mehrmals vom Schlitten absteigen, um diesen mit aus dem Tief Schnee zu ziehen. Das Aufsteigen stellte sich für ihn aber weitaus schwieriger heraus als das Absteigen. Trotz fest getretener Bremse rasten die Huskys mit Kim die Piste entlang und Thomas musste sich während der Fahrt auf den Schlitten schmeißen. Dickes Schneetreiben hatte eingesetzt. „Torben, du musst langsamer fahren! Da vorne ist schon Kim.“, rief Nicole Torben zu. „Du bist witzig! Ich sehe nichts. Der Schnee weht so stark.“



Nach einer gefühlten Ewigkeit, man verlor in der nur kurzen Dämmerung ohnehin jedes Zeitgefühl, trafen alle wieder glücklich und zufrieden mit ihren Schlitten am Ausgangspunkt ein und wurden mit dem Bus zu einem Laavu irgendwo in den Wald gefahren. In der Mitte des Zeltes brannte ein Lagerfeuer, und rund um das Feuer waren Bänke mit Rentierfellen und Tische aufgestellt. In aus Birkenholz bestehenden Schalen und Bechern wurden heiße Rentiersuppe und kaltes Eiswasser serviert. Dazu wurde samisches Fladenbrot und eine Art kalter

Pfannenkuchen mit Zimt und Zucker gereicht, während draußen Hundegebell einen aufziehenden Schneesturm ankündigte.

Nach einer Weile wurden sie wieder zu der kleinen Ausrüstungshütte gefahren, wo sich alle versuchten aus den engen Overalls zu befreien. Nach einem kurzen Besuch bei den Huskys ging es um 16:15 Uhr zum Schiff nach Tromsø, wo sie um 18:20 Uhr, also zehn Minuten vor Abfahrt, eintrafen.

Eine andere Gruppe, bestehend aus Reiner, Ingrid, Rolf und Bärbel, Margit, Leoni, Rolf und Helga, Elisabeth, Elvira, Lieselotte und Christa fuhren mit der Polarlys weiter nach Tromsø, wo sie zusammen mit anderen Hurtigrutenreisenden in Bussen zu einem anderen Veranstaltungsort für Hundeschlittenfahrten gebracht wurden. Dort angekommen wurden immer zwei auf einen achtspännigen Schlitten gesetzt. Den Schlitten lenkten hier jedoch erfahrene Guides. Nach der Tour wurden sie zu einem Laavu gebracht, in dem heißer Tee, Kaffee und



Kuchen serviert wurden. Anschließend ging es auch für sie zurück zum Schiff. Ulrike, Peter und Margrid, Heinz und Sieglinde, Egon und Hilde, Bernd und Ilse blieben in Tromsø auf dem Schiff, machten eine Stadtrundfahrt oder einen Stadtrundgang.

Nach dem Ablegen in Tromsø um 18:30 Uhr gab es zum Abendessen als Vorspeise grüne Erbsensuppe mit knusprig gebratenem Speck und Sahneschaum, als Hauptgericht Seelachs-rücken mit in Thymian gebackenen Zwiebeln, pfannengebratenen Minikartoffeln, Brech-bohnen und Sauerrahmsauce und zum Dessert Quarksahnekuchen mit Moosbeeren. Anschließend wurden wieder Zähne geputzt, da um 20:30 Uhr ein Film über die Aurora borealis, dem Nordlicht, gezeigt wurde. Im Anschluss hielt Reiner noch einen Vortrag, wie es überhaupt zu dieser Erscheinung kommen kann. Anschließend gaben Magret und Reiner die Gewinner des Weihnachtsrätsels bekannt. Den ersten Platz belegten mit allen richtig beantworteten Fragen Peter und Margrid. Wenn da mal nicht das Internet geholfen hatte?

Geschafft von dem anstrengenden Tag fielen wohl alle todmüde ins Bett.



Blaue Stunde, Nordkap, Nordlicht *und ein Lemming*

Dienstag, 27.12.2011



Die Ankunft in Hammerfest um 05:15 Uhr dürfte wohl fast jeder verschlafen haben. Anders sah es da schon mit der Abfahrt aus. Kurz vor dem Frühstück um 07:00 Uhr passierte die Polarlys die Erdgasverflüssigungsstation von Hammerfest. Um kurz nach 09:00 Uhr begegnete das Schiff der südwärts gehenden MS Nordkapp. Eine halbe Stunde später legte die Polarlys in Havøysund an.

Das kleine malerische Fischerdorf liegt auf einer der größten Inseln der Gemeinde Måsøy. Übersetzt bedeutet

Havøysund „Enge bei der Meerinsel“. Der Ort besitzt eine besondere Fischereiflotte und Fischindustrie. Hier wurde unter anderem die erste Gefrierhalle für Fisch in ganz Norwegen gebaut und ganz in der Nähe von Havøysund befindet sich der nördlichste Windpark mit 16 Windkraftgeneratoren. Seit 1988 ist der Ort mit 1.200 Einwohner durch eine Brücke mit dem Festland verbunden. Die Brücke wurde von König Olav eingeweiht.

Allmählich zeichnete sich ein heller Streifen am Horizont ab. Es war das „Tageslicht“, dass den Himmel orange, gelb, grün, blau und lila erscheinen ließ. Dieser Zustand der Dämmerung sollte sich noch bis 14:15 Uhr hinziehen und wird auch blaue Stunde genannt. Es war ein Licht, das sich, ähnlich wie das der Mitternachtssonne im Sommer, nur schwer in seiner Schönheit beschreiben lässt.



Um 11:45 Uhr lief die Polarlys unter lautem Hupen in Honningsvåg ein. Beim Verlassen des Schiffes setzte wieder heftiger Schneefall ein. Dennoch machten sich alle bis auf Heinz, Sieglinde und Lieselotte auf den Weg zu den Bussen, die die Passagiere hoch zum Nordkapplateau bringen sollten.

Von 1895 bis 1996 war Honningsvåg Gemeindezentrum der Gemeinde Nordkap. 1996 wurde dem Fischerort der Stadtstatus verliehen. Das einzige alte Gebäude in der Stadt ist die Lang-





Kirche aus Holz aus dem Jahre 1885. Honningsvåg teilte das Schicksal der anderen Städte und Siedlungen der Finnmark. Sie wurden auf dem Rückzug der deutschen Besatzung 1944 komplett niedergebrannt. Nur die alte Kirche blieb wie durch ein Wunder unversehrt und bot der Bevölkerung von Honningsvåg während des Wiederaufbaus eine Unterkunft.

Honningsvåg zählt zu den fünf meistangelaufenen Häfen für Kreuzfahrtschiffe in Norwegen. Jährlich bringen 110

Kreuzfahrtschiffe über 63.000 Passagiere in die Stadt, deren Ziel das nahegelegene Nordkap auf der Insel Magerøya ist. Doch nicht die 307 m hohe Felsklippe des Nordkaps ist der nördlichste Punkt Europas, sondern die nur 4,5 km westlich vom Nordkap liegende flache Landzunge Knivskjellodden.

Außer der Rentierhaltung gibt es keine Landwirtschaft auf Magerøya. Jedes Jahr treiben sechs Familien aus Karasjok ihre Rentierherden, zusammen ca. 6.000 Tiere, auf das Hochplateau der Insel zum Weiden.

1553 wurde das Nordkap erstmalig auf einer Landkarte erwähnt. Eine englische Expedition unter Richard Chancellor auf der Suche nach dem nördlichen Seeweg zwischen Europa und China kam mit dem Schiff Edward Bonaventure am Nordkapfelsen vorbei. Zwar fand er die Nordostpassage nach China nicht, doch sein Schiff war das Einzige von drei Schiffen, das im darauf folgenden Jahr den Weg zurück nach England fand.

Im Jahre 1836 nahm der Raddampfer Prinds Gustav seinen Linienbetrieb zwischen Trondheim und Hammerfest auf. Von dort an war es für die ersten Touristen verhältnismäßig leicht, das legendäre Kap zu erreichen. Durch die Gründung der Hurtigrute 1893 erreichten noch mehr Touristen das Nordkap, auch wenn die Hurtigruten nur zwischen Bergen und Hammerfest verkehrten. Das erste Schiff, das 1882 Touristen direkt zum Nordkapfelsen brachte, war das britische Kreuzfahrtschiff Ceylon. Die Ceylon und weitere folgende Kreuzfahrtschiffe ankerten in Hornvika, von wo aus die Reisenden einen steilen Weg hinauf zum Plateau erklimmen mussten. Die komfortable Nordkapstraße von Honningsvåg bis hinauf zur später errichteten Nordkaphalle wurde erst 1956 eröffnet.



Da seit der Errichtung der Nordkaphalle nicht mehr auf dem Nordkapfelsen gebaut werden darf, wurde die letzte Erweiterung der Halle in den Berg hineingesprengt. Tief im Berginneren befindet sich heute die kleine Nordkapkapelle, ein Panoramakino, ein Museum und ein Restaurant mit einem riesigen Panoramafenster mit Blick auf die Barentssee. Oben auf dem Plateau zeugt ein stilisierter Metallglobus von der magischen Marke 71°10'21'' Nord.



Nachdem alle im Bus einen Platz gefunden hatten, wurden die Fahrgäste von Anja, der deutschsprachigen Reiseleiterin begrüßt: „Meine Damen und Herren, herzlich willkommen in Honningsvåg, der nördlichsten Stadt der Welt, auch wenn man ihnen in Hammerfest etwas anderes erzählen wird. Mein Name ist Anja, sie dürfen mich aber auch gerne Pipi Langstrumpf nennen. Gleich hier vorne überqueren wir die nördlichste, meistbefahrene Kreuzung der Welt. Dort hinten auf der linken Seite sehen sie die nördlichste Shell-Tankstelle. Wenn wir

jetzt an der Tankstelle vorbeifahren, überqueren wir den 71. Breitengrad.“ Weiter ging die Fahrt durchs Fjell hoch zum Nordkapplateau. „Sehen sie, wie schön der Himmel ist? Wir haben tagelang den Himmel nicht gesehen, nur Wolken. Sie haben richtig Glück mit dem Wetter.“

Oben an der Nordkaphalle legte Anja die Abfahrtszeit auf 14:20 Uhr fest. „Sehen Sie da vorne, die Skulpturen die Frau und das Kind, zwischen den Münzen? Wir sagen immer dazu ‚Mama, sieh mal, der Bus fährt ab.‘ Also seien Sie bitte pünktlich wieder am Bus 3, damit wir Sie rechtzeitig wieder zum Schiff bringen können.“

Die meisten aus Magrets Gruppe gingen zuallererst zum Globus auf das Nordkapplateau. Der Weg dorthin war vereist und rutschig. Ein schneidender Wind fegte einem um die Ohren. Das Licht hier oben am Ende Europas war einfach unbeschreiblich und der Blick hinunter auf die Barentssee war frei, ohne Wolken oder Nebel. Dies war ein Ausblick, wie man ihn nur selten am Nordkap erleben kann.



Drinnen in der Nordkaphalle war noch genügend Zeit, sich die Ausstellung, die Nordkapkapelle und den Panoramafilm



anzusehen. Auch zum Shoppen blieb noch genügend Zeit. Torben bekam seinen lang ersehnten Windstopper von Dale. Als Einkaufsberater standen ihm Elke, Magret, Nicole, Margrid und Kim zur Seite.



Um 14:20 Uhr fuhr der Bus wieder hinunter nach Honningsvåg. Mittlerweile war es bereits dunkel geworden und der gesamte Bus verfiel in einen kollektiven Tiefschlaf. Um 15:15 Uhr lief die Polarlys aus dem Hafen von Honningsvåg Richtung Kjøllefjord aus. Während der Fahrt dorthin fuhr das Schiff an der Steuerbordseite an der illuminierten Finnkjerka vorbei, eine Gesteinsformation am Ufer des Kjøllefjords, die einer Kirche ähnelt. Hier machte ebenfalls während der Fahrt ein Fischer mit seinem Schlauchboot an der Polarlys fest,

der ein paar riesige Königskrabb an Bord brachte. Oben an Deck 7 zeigte er den Passagieren die Tiere.

Als um 17:30 Uhr das Schiff in Kjøllefjord angelegt hatte, gingen Reiner, Elke, Behrend, Torben, Nicole, Sabine, Siggie und Kim von Bord. Sie wurden von einem Guide in den Empfangsraum der Hurtigrute geleitet, wo bereits die Kleidung für die SchneescOOTERTOUR bereitlag. Während sich die acht umzogen, fuhr die Polarlys weiter nach Mehamn. Nachdem sich alle in die Anzüge gequält hatten, wurden sie mit einem Kleinbus hinauf in die Finnmarksvidda gefahren. Der Fahrer gab auf dem Weg dorthin noch ein paar Infos zur Region.

Schon im 16. Jahrhundert wurde in Kjøllefjord Handel getrieben, und so ist es naheliegend, dass der Ort später Verwaltungszentrum für den südlichen Teil der Nordkinnhalbinsel wurde. Kjøllefjord besitzt einen der größten Fischereihäfen in der Finnmark und diente schon in der Vergangenheit als Lagerplatz für die Waren aus der Finnmark. Die 1951 nach der Zerstörung Kjøllefjords durch die Deutschen wieder errichtete Steinkirche mit 300 Sitzplätzen wurde dem Ort von dänischen Gemeinden gestiftet. Sie war ein Geschenk aus „Dankbarkeit“ dafür, dass Dänemark vor den Schrecken des Krieges bewahrt wurde, und aus Mitgefühl mit den schwer heimgesuchten Brüdern in Norwegen. Die Verbundenheit Kjøllefjords zu den Dänen zeigt darüber hinaus die Bibel des dänischen Königs Frederik II, die 1944 vor dem Brand gerettet werden konnte.

Oben in der Vidda angekommen wartete bereits Harald, der in Kjøllefjord und Mehamn auch der Wikinger genannt wird, auf die Gruppe. Nach einer kurzen Einweisung ging es durch die dunkle Polarnacht über das Fjell. Immer wieder machte Harald kurze Stopps. „Alles gut?“ Das schienen auch seine Lieblingsworte zu sein, denn es war immer alles gut. Kreuz und quer ging es mit den Scootern durch das Gelände, bis Harald an einer Stelle alle darum bat, die Scooter auszuschalten. Es war stockfinster und die Augen brauchten eine Weile um sich an



die Dunkelheit zu gewöhnen. „Bleibt bitte alle auf den Scootern sitzen. Wir stehen hier auf einem zugefrorenen See und ich habe gerade eben bereits nasse Füße bekommen. Dies hier ist Sami-Land. Neben den Rentieren leben hier Mings, Lemminge, Polarfüchse und Luchse. Wenn ihr in diese Richtung seht, könnt ihr oben am Himmel ganz leicht einen grünen Schimmer erkennen. Das ist ein schwaches Polarlicht.“ Alle starrten wie gebannt in den Himmel und tatsächlich, ganz leicht bewegte sich ein grünes Band durch die Wolken hindurch über den Himmel. Es war fantastisch bereits dieses schwache Polarlicht zu sehen. Wie toll müsste da erst ein richtig starkes Polarlicht sein?



Die Fahrt ging weiter über die verschneite Finnmarksvidda. Plötzlich warf sich Harald vom fahrenden Scooter in den Schnee, griff nach irgendetwas und kam mit einem Lemming, den er mit beiden Händen gefangen hatte, an jedem Scooter vorbei, um ihn seinen Exkursionsteilnehmern zu zeigen. Nach 15 Kilometern erreichten sie wieder den Kleinbus, der sie nach Mehamn fuhr. Das Schiff lag bereits im Hafen und so mussten sich die acht mit dem Umziehen beeilen.

Kaum ein anderer Ort der Finnmark ist so sehr von den Rohstoffen des Meeres abhängig wie Mehamn. Von den einst 10 Fischereibetrieben ist heute nur noch einer übrig geblieben. Zum Exportschlager Mehamns haben sich die Königskrabben entwickelt, die nach Spanien und Japan geliefert werden. Der hier produzierte Trockenfisch wird nach Afrika und Osteuropa exportiert, während der Tiefkühlfisch für Kunden in Skandinavien und Europa bestimmt ist.

Im 19. Jahrhundert entdeckten Fisch- und Walfangschiffe aus Südnorwegen die Fischgründe um Mehamn und beanspruchten das Gebiet für sich. Verarbeitungsfabriken wurden an Land errichtet und die einheimischen Fischer vom Walfang ausgeschlossen. Als dann auch noch der Ertrag aus dem Fischfang der einheimischen Fischer zurückging, stürmten 1.200 Fischer die Walfangstation in Mehamn, zerstörten die Maschinen, die Häuser der Arbeiter und entleerten die Tranfässer. Nach der Drohung der Fischer, das Gleiche mit der Walfangstation in Øksfjord machen zu wollen, wurde das Militär eingesetzt, um Ruhe und Ordnung wieder herzustellen. 1904 wurden die Wale unter Schutz gestellt, doch für die Bestände kam dieses Vorhaben zu spät. Sie waren fast ausgerottet worden.

Am Kai angekommen, wartete bereits Magret auf die Gruppe. „Thomas ist tot. Wir hatten während des Essens Wellengang. Er wurde kreidebleich und musste seekrank von Heinz auf seine Kabine gebracht werden. Es geht ihm aber schon wieder besser.“ Torben, Nicole, Siggi, Sabine, Elke, Behrend, Reiner und Kim konnten noch während der zweiten Sitzung am Nordkapbuffet teilnehmen, bevor sie alle wieder bis um 23:15 Uhr hinausgingen, um nach Nord-



licht Ausschau zu halten. Leider bezog sich der Himmel vor Berlevåg wieder. An der Hafenausfahrt von Berlevåg kam der Polarlys die Nordnorge entgegen.

Anders als Båtsfjord besitzt Berlevåg keinen Hafen in einem geschützten Fjord, sondern ist den Gewalten der Barentssee ausgesetzt. Im Laufe der Jahre hat man mehrere Molen zum Schutz des Hafens gebaut, die bis auf 2 aber allesamt von den Naturgewalten wieder vernichtet wurden. Die beiden äußersten Molen bestehen aus 10.000 in sich verkeilten Tetrapoden, die bisher Wellen von 9,80 m standgehalten haben. Das ständige Ausbaggern des Hafenbeckens ermöglicht es Schiffen mit großem Tiefgang in Berlevåg festzumachen. In Norwegen weit bekannt wurde der Ort durch seinen Shantychor, über den der Film „Heftig og begeistret“ gedreht wurde.

Wegen des Seegangs hatte sich der überwiegende Teil der Reisegruppe bereits nach dem Essen hingelegt. Der Rest der Gruppe folgte dem Beispiel der anderen völlig durchgefroren und erschöpft nach dem Ablegen in Berlevåg.



Wendepunkt der Reise

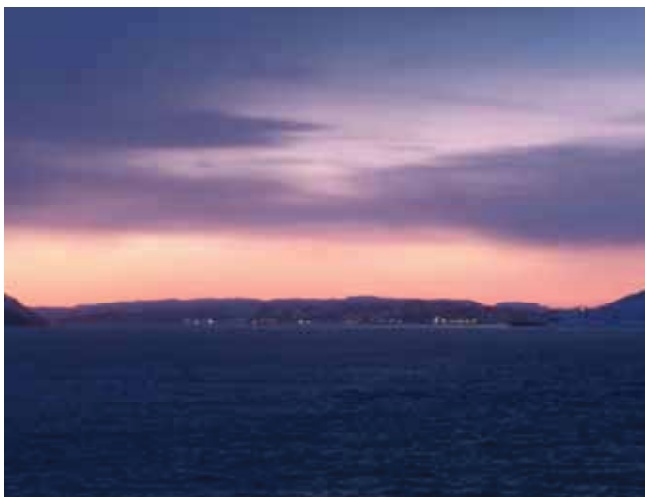
Mittwoch, 28.12.2011

Früh morgens um 07:30 Uhr machte die Polarlys für eine halbe Stunde lang in Vadsø fest. Torben und Kim schnappten ihre Kameras, um in der kurzen Zeit ein paar Aufnahmen zu machen. Ehe sie sich versahen, rutschten auf dem blanken Eis die Beine unter ihnen weg. Von oben war das Eis gar nicht zu sehen, da sich eine dünne Schneeschicht darübergerlegt hatte.

Vadsø, auch Kvænerhauptstadt genannt, bekam seinen Beinamen wegen der zahlreichen Einwanderer aus Finnland, die im 18. und 19. Jahrhundert vor der Hungersnot in ihrem Heimatland flohen und sich rund um die Stadt niederließen.

In der Nähe der Kaianlagen steht der 60 m hohe Mast, der dem italienischen Luftfahrtingenieur Umberto Nobile als Anlegemast für seine beiden Luftschiffe Norge 1926 und Italia 1928 diente. Zusammen mit Roald Amundsen, der der Meinung war, dass man die unbekannt Gebiete der Arktis und Antarktis am besten aus der Luft erkunden könne, brach er zu mehreren Expeditionen mit Luftschiffen auf. Die ersten beiden Versuche starteten in Tromsø, endeten jedoch jeweils mit einer Havarie. 1926 startete Amundsen zusammen mit dem amerikanischen Multimillionär Lincoln Ellsworth mit dem von Nobile konstruierten und geführten Luftschiff Norge einen neuen Versuch in die Arktis vorzustoßen. Die Fahrt begann in Rom und führte über Oslo, Leningrad und Vadsø über die Barentssee nach Ny Ålesund auf Svalbard. Von dort aus erreichten sie in 16 Stunden am 11.05.1926 den Nordpol und landeten am 14.05.1926 in Teller in Alaska.

Über 2.000 deutsche Soldaten waren zeitweise während des 2. Weltkrieges in Vadsø stationiert. Das Zentrum der Stadt wurde bei einem Angriff alliierter Bomber 1944 stark zerstört. Dennoch blieb $\frac{1}{3}$ der Bebauung stehen, weshalb in Vadsø mehr Vorkriegshäuser stehen geblieben sind, als in anderen Orten der Finnmark.



Weiter ging die Fahrt über den Varangerfjord in Richtung Kirkenes. Der Horizont verfärbte sich über der Stadt durch das Tageslicht orange und violett. Um 09:45 Uhr legte die Polarlys in Kirkenes, dem Wendepunkt der Reise, an. Von nun an sollte es über 2.463 km zurück in den Süden nach Bergen gehen. Doch bevor der Rückweg angetreten wurde, lag das Schiff noch für drei Stunden im Hafen, unweit der russischen Grenze.

Die eigentliche Bedeutung von Kirkenes ist Kirchennase oder Kirche auf der Landnase. Bis 1902 bestand die kleine Siedlung nur aus ein paar Häusern und einer Kirche auf einer Landzunge mitten im Bakfjord. Seit diesem Jahr begann mit der Entdeckung von



Eisenerz am nahegelegenen Bjørnsvatn der steile Aufstieg Kirkenes zur wohlhabenden Eisenerzstadt. 1906 wurde das Bergwerk Bjørnsvatn, ca. 10 km südlich von Kirkenes, in Betrieb genommen. Über Förderbänder wurde das dort gewonnene Erz nach Kirkenes transportiert und von dort aus in alle Teile Europas verschifft. Die Stadt wuchs an Bedeutung und Reichtum. In der Gemeinde wurden mehrere Sprachen gesprochen, und die Geschäftsgebäude waren von russischem Baustil geprägt. Aufgrund des Wiederaufbaus in Europa nach dem 1. Weltkrieg nahm die Bedeutung Kirkenes noch stärker zu.

Während des 2. Weltkrieges hatte Kirkenes wohl am meisten von allen norwegischen Städten unter der deutschen Besatzung zu leiden. Wegen ihrer strategisch wichtigen Lage zum nahegelegenen Russland wurden in der Stadt über 30.000 deutsche Soldaten stationiert. Ebenfalls richtete man ein Versorgungslager für über 100.000 Mann an der Front ein. Deutschland kontrollierte alle Häfen entlang der norwegischen Küste. Der einzige eisfreie Hafen Russlands lag nur wenig östlich der Grenze in Murmansk. Von dort aus starteten russische Bomber über 300 Angriffe auf die Stadt. Man sagt, dass Kirkenes zu den Städten in Europa gehört, die im 2. Weltkrieg am meisten Bombenangriffe aushalten mussten.

Zehntausende Soldaten fielen auf beiden Seiten der Front oder erfroren im Stellungskrieg bei Temperaturen zwischen -30 und -40°C . Nachdem Finnland und Russland im Oktober 1944 einen Waffenstillstand vereinbart hatten, bereiteten die Deutschen ihren Rückzug vor. Kirkenes wurde zwangsevakuert und die wenigen Häuser, die nicht von den russischen Bombern getroffen worden waren, wurden von den deutschen Soldaten niedergebrannt. Die Einwohner der Stadt flüchteten in die Berggruben und Stollen am Bjørnsvatn, wo sie bis zu 2 Monate ausharrten. Bevor mit dem Wiederaufbau der Stadt begonnen werden konnte, musste erst einmal Baumaterial herangeschafft werden, da es in der Finnmark kaum Holz gab. Während dieser Zeit hausten die Einwohner Kirkenes in Kellern und Ruinen der zerstörten Häuser.

1952 wurden die Berggruben wieder in Betrieb genommen. Das Eisenerz von Bjørnsvatn war in ganz Europa begehrt und für den Wiederaufbau bestimmt. Es brachte gute Einkünfte, die Infrastruktur wurde ausgebaut und das kulturelle Leben kehrte allmählich nach Kirkenes zurück. Mit den 1980er Jahren zeichnete sich das Ende der Gruben am Bjørnsvatn ab. Die Eisenerzvorkommen, die Kirkenes zu Wohlstand verholfen hatten, waren erschöpft und die Produktion wurde gedrosselt. Das endgültige Aus für die Gruben am Bjørnsvatn und das nahegelegene Kirkenes kam mit der Schließung im Jahre 1996. Was der Stadt blieb war die Kimek-Werft, die heute die Wirtschaftsgrundlage der Stadt ist. Vor allem russische Reedereien lassen hier ihre Schiffe reparieren oder verschrotten. Seit zwei Jahren, mit dem Anstieg des



Erzpreises, lohnte sich zunehmend wieder der Abbau von Eisenerz, sodass die Produktion wieder aufgenommen wurde.



Magret hatte es geschafft, einen Busfahrer gegen 100 Kronen Trinkgeld zu überreden, ihre Reisegruppe hinauf auf den Hausberg, dem Prestefjellet, zu fahren. Von dort oben hatte man einen tollen Ausblick auf die Stadt und den Bakfjord. Ines, Hans, Sabine, Siggi, Nicole, Torben, Behrend und Kim wollten den Weg hinunter zur Stadt laufen, während die anderen mit dem Bus hinunter ins Zentrum fuhren, um mit Reiner und Magret einen Rundgang durch die Stadt zu machen. An der Kemik-Werft trafen die beiden Gruppen an

einem Supermarkt wieder aufeinander. Anstatt Fahrräder parkten hier sogenannte Spaks. Hierbei handelt es sich um Schlitten mit dünnen Metallkufen, auf die man sich hinten stellt und wie mit einem Roller durch die Stadt gleitet.

Wieder zurück auf dem Schiff gab es auch schon Mittag. Währenddessen lief das Schiff um 12:45 Uhr aus dem Hafen von Kirkenes aus. Aus der vormals nordgehenden Polarlys war nun die Südgehende geworden. Den Nachmittag verbrachten viele aus der Gruppe mit Lesen, Schreiben, Schlafen oder geselligem Zusammensitzen. Dichter Schneefall setzte ein, als das Schiff Vardø erreichte.



Norwegens östlichste Stadt liegt auf dem gleichen Längengrad wie St. Petersburg und Istanbul. Da die Temperaturen auch im Sommer nicht über 10°C steigen, ist Vardø die einzige Stadt Westeuropas, die in der arktischen Klimazone liegt. Sie wird daher auch als Pforte zur Barentssee und Nordostpassage bezeichnet. Im Winter ist das Klima hart, stürmisch und kalt. Hinzu kommt die vom 23.11. – 21.01. andauernde Polarnacht. Wenn dann im Januar das erste Mal die Sonne über den Horizont kommt, wird dieses Ereignis mit einem Fest gefeiert. Die Kinder haben an diesem Tag schulfrei und von der Festung Vardøhus wird Salut geschossen.

Vardøhus wurde von Anfang des 14. Jahrhunderts auf Befehl König Håkon V. Magnussons errichtet und diente als Bollwerk gegen Plünderer aus Russland und Karelien, die in den Jahren zuvor immer wieder den Fischerort heimgesucht hatten. 1734 – 1738 wurde die Festung weiter ausgebaut. Vardø bekam am 17.07.1789 vom dänischen König Christian VII



das Stadtrecht verliehen und ist damit die älteste Stadt Norwegens. Bereits 1768 schickte der dänische König den ungarischen Astronomen und Jesuiten Miksa (Maximilian) Hell von Wien nach Vardø, um von dort aus den Transit des Planeten Venus vor der Sonne zu verfolgen. Zum ersten Mal konnte so der genaue Abstand zwischen Erde und Sonne errechnet werden. Hell errichtete ein Observatorium in Vardø und bestimmte mit großer Genauigkeit die geografische Länge und Breite des Ortes.

Während der folgenden Jahre entwickelte sich die Kaufmannsstadt bis zum Ausbruch des 1. Weltkrieges 1914 zum Zentrum des Pomorenhandels. Dieser Handel funktionierte anfangs als Tauschhandel, entwickelte sich aber ab 1850 zu einem Handel mit Geld. Professionelle Handelshäuser ließen sich daraufhin in Vardø nieder. In den 1890er Jahren kamen durchschnittlich 384 russische Schiffe in die Stadt, während 361 norwegische Schiffe mit Handelswaren von Vardø nach Russland fuhren. Die russische Revolution im Jahre 1917 setzte dem florierenden Pomorenhandel ein jähes Ende. Der Rubel wurde wertlos und viele Kaufleute gingen Konkurs. Mit dem Ende des Kalten Krieges entwickelten sich die Beziehungen zwischen Vardø und Archangelsk. Die beiden Orte wurden 1989 Partnerstädte, und seit 1991 werden jeden Sommer in Vardø Pomorentage veranstaltet.

Am 24.06.1893 verließ der norwegische Polarforscher Fridtjof Nansen mit seinem Schiff Fram den Hafen von Vardø, um sich im Eis einschließen zu lassen. Sein Ziel war es zu beweisen, dass die Drift des Eises das eingeschlossene Schiff von Sibirien über das Eismeer bis nach Grönland bringen würde. Dabei wollte er möglichst dicht am Nordpol vorbeikommen. Dieser Plan war unter den anderen Polarforschern seiner Zeit umstritten, doch die norwegischen Behörden gaben seinem Plan nach und erlaubten die Expedition.



Das Treibeis trug die Fram langsam nach Nordwesten, aber nicht zum Nordpol. Am 14.03.1895 verließ Nansen zusammen mit Hjalmar Johansen die Fram, um zu Fuß den Nordpol zu erreichen. Unter großen

Anstrengungen kamen sie bis auf $86^{\circ}14'N$, nördlicher als je eine Expedition zuvor. Auf dem Rückweg gerieten Nansen und Johansen mehrfach in Gefahr, konnten jedoch noch gerade die russische Inselgruppe Franz-Josef-Land erreichen, wo sie sich ein Überwinterungslager bauten. Im darauf folgenden Sommer setzten Nansen und Johansen ihren Weg weiter fort und trafen am Kap Flora auf Frederik Jackson, der dort eine Forschungsstation betrieb. Dieser brachte die beiden am 13.08.1896 zurück nach Vardø, eine Woche, bevor die Fram in Skjervøy ankam.

Fridtjof Nansen wurde als Nationalheld gefeiert und begab sich auf Vortragsreisen nach Europa und Amerika. Zum 100 jährigen Jubiläum seiner Abreise mit der Fram wurde 1993 auf dem Fridtjof-Nansen-Platz in Vardø eine Statue von ihm enthüllt. Nansen leistete später entscheidende humanitäre Hilfe bei einer Hungerskatastrophe in der Sowjetunion und durch



die Ausfertigung des sogenannten Nansenpasses. Dieser wurde von mehr als 50 Ländern anerkannt und verschafft Flüchtlingen die Möglichkeit, sich in einem anderen Land niederzulassen.

Nils, der Reiseleiter der Polarlys, gab über Lautsprecher durch, dass ein paar Crewmitglieder aus der Küche im Hafenbecken von Vardø baden wollten und alle Passagiere dazu eingeladen waren, das Spektakel zu beobachten. Nur mit Bademänteln und Schwimmzeug bekleidet stapfte die Crew durch den dichten Schneefall zur Badestelle, wo sie unter lautem Gejohle ins Wasser sprangen.



Nach dem Auslaufen um 17:00 Uhr begann die Polarlys, mehr und mehr zwischen den hohen Wellen der offenen Barentssee zu schaukeln. Die Fahrstühle mussten gesperrt werden und das Laufen auf den Decks wurde immer schwieriger. Zum Abendessen blieben viele Plätze frei, obwohl es doch als Vorspeise norwegische Fischcremesuppe aus erlesenem Fisch und Julienne Gemüse, zum Hauptgang Rentiersteak mit würziger Wurst serviert mit Pilz-Apfel-Baconragout, cremiger Wildsauce mit getrockneten Moosbeeren und Kartoffel-Selleriepüree und zum Dessert Blaubeeren aus der Finnmark unter Sauerrahm, serviert mit Minzblättern gab. Auch während des Essens blieb es bei dem heftigen Seegang, was die Arbeit der Kellner nicht gerade erleichterte. Erst beim Einlaufen in den Båtsfjord ließen die Wellen nach und ermöglichten wieder einen halbwegs normalen Gang über das Schiff.

Um 20:20 Uhr machte die Polarlys am Hafen von Båtsfjord fest, was ein Teil von Magrets und Reiners Reisegruppe zum gemeinsamen Zähneputzen auf Deck 7 nutzte.

Während der Hochzeit des norwegischen Fisch- und Walfangs am Anfang des 20. Jahrhunderts, gab es in Båtsfjord drei Walfangstationen und 300 – 400 Fischerboote mit bis zu 3.000 Mann Besatzung. Mit dem Auf und Ab des Fischfangs schwankten auch die Beschäftigungszahlen in Båtsfjord. 2006 gab es noch 4 Fischverarbeitungsfabriken im Ort, von denen eine aus den Fischabfällen Fischöl und Fischmehl herstellte. Eine ganzjährig befahrbare Straße führt über das Båtsjordgebirge hinunter in den Fischerort.

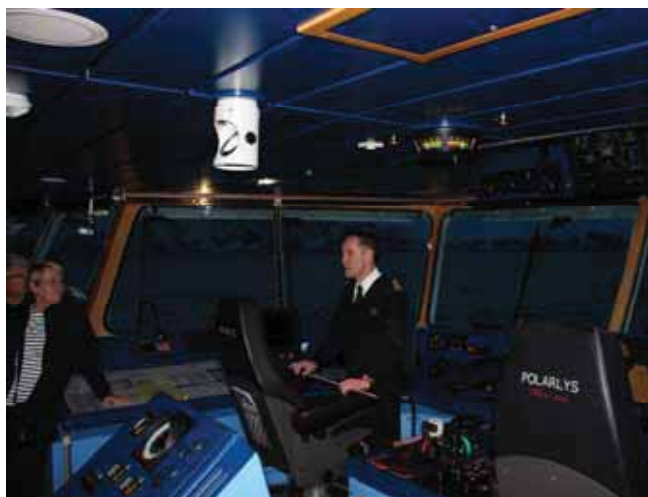
Als die Polarlys den Hafen von Båtsfjord verließ, gab der Kapitän über die Lautsprecher bekannt: „Meine Damen und Herren, bis morgen früh in Honningsvåg werden wir wieder ‚Rock and Roll‘ haben. Die Fahrstühle werden gleich nur noch bis Deck 5 fahren und dann außer Dienst gestellt. Bitte sehen Sie sich beim Laufen auf dem Schiff vor oder legen Sie sich besser noch in ihren Kabinen hin.“ Damit wurde es für diesen Abend schlagartig ruhig auf der Polarlys.



Aurora borealis

Donnerstag, 29.12.2011

Was sich am vorherigen Abend bereits abzeichnete, steigerte sich in der Nacht. Wellen von bis zu 5 Metern Höhe rollten über die Barentssee von Norden auf die Küste zu. Das Schiff wurde kräftig durchgeschüttelt, hob den Bug empor, um gleich darauf wieder in das Wellental einzutauchen. Gleichzeitig fing die Polarlys an zu schlingern, sodass man im Bett in alle Richtungen hin und her geschüttelt wurde. Elke überkam in dieser Nacht die Seekrankheit und konnte die ganze Nacht nicht einmal ein Glas Wasser bei sich behalten. Aber nicht nur sie hatte mit der Seekrankheit zu kämpfen. Auf dem ganzen Schiff gingen die Toiletten-spülungen. Das Schiff knarrte, knirschte und ächzte unter den Wassermassen. Erst mitten in der Nacht wurde es ruhiger, sodass man wieder an schlafen denken konnte. Selbst zum Frühstück konnte Elke noch nicht auf sein, und so brachte Behrend ein paar trockene Knäckebrote hinauf zur Kabine. „Du solltest aber in Hammerfest wenigstens von Bord gehen, damit sich dein Kreislauf und dein Gleichgewichtsorgan wieder beruhigen können“, meinten Behrend und Kim.



Um 10:45 Uhr traf sich Reiners und Magrets Reisegruppe oben an Deck 6 zur Brückenführung. Nils empfing sie und führte sie zur Schiffsbrücke, wo man sonst nicht hinkam. Hier wurden sie freundlich durch den Kapitän und den Sicherheitsoffizier begrüßt. Dieser erklärte seinen Gästen die verschiedenen Instrumente und Seekarten. Kaum vorstellbar, dass ein solch großes Schiff mit Hilfe von ein paar Joysticks manövriert werden kann. Rückfragen der Reise-gruppe wurden gerne durch die beiden auf der Brücke beantwortet. So erfuhren

sie, dass die Polarlys für die Strecke Bergen – Kirkenes – Bergen 200.000 l Diesel benötigt, jedoch aber Treibstoff für zwei Fahrten an Bord ist. Im Anschluss an den Brückenbesuch erzählte Nils noch ein paar Einzelheiten zum Schiff sowie zu den Kunstwerken an Bord. So erfuhr die Gruppe, dass die Stühle unten in der Cafeteria aus zusammengenähten Fischhäuten bestehen und auf den grünen Teppichboden die Felszeichnungen von Alta zu sehen sind.

Während des Einlaufens in Hammerfest fuhr das Schiff an der Insel Melkøya vorbei. Bereits 1980 begann man in der Barentssee mit der Ölförderung. Wenige Jahre danach wurden riesige Erdgasvorkommen bei Hammerfest entdeckt und gefördert. Für beides ist Hammerfest Basis-hafen für die Versorgungsschiffe. Auf der Insel Melkøya wurde für die Gasfelder Snøvit, Schneewittchen, eine Erdgasverflüssigungsstation errichtet, um das gewonnen Gas für den Transport aufzubereiten.



Hammerfest gilt schon lange als beliebte Hafenstadt unter den Seefahrern. Der altnorwegische Name hamarr steht für steile Bergwand, fest bedeutet Landeplatz zum Festmachen von Booten. Der ganzjährig eisfreie Hafen der Stadt lag an der Schifffahrtslinie zwischen Russland und Trondheim. Forschungsreisende, die sich auf die Suche nach der Nordostpassage machten, nutzten Hammerfest dazu, ihre Trinkwasservorräte aufzufüllen. Von hier aus brachen sie auf, um den Seeweg nach China und Indien zu finden. Im 19. Jahrhundert eröffneten Russland, England, Holland, Frankreich, die deutsche Hansestadt Hamburg und das Fürstentum Mecklenburg Konsulate in der Eismeerstadt. 1865 kamen die USA hinzu.

Im Jahre 1854 errichtete der russische Wissenschaftler Frederik G. W. Struve in Hammerfest das Meridianmounument. Von 1816 bis 1855 führte er ein Vermessungsprogramm von Ismail am Schwarzen Meer über die Ukraine, Moldawien, Weißrussland, Litauen, Lettland, Estland, Finnland, Schweden bis nach Hammerfest in Norwegen durch. Auf dieser Linie errichtete er 34 solcher Messpunkte, mit denen er herausfinden wollte, in welchem Maß die Erde an den Polen abgeflacht ist. In unmittelbarer Nähe zur Meridiansäule liegt die Festung Skansen, die während der Napoleonkriege, im Jahre 1809, 28 Mann Schutz bot, die vergeblich mit vier kleinen Kanonen versuchten, Hammerfest vor der Plünderung zu bewahren.

Nach einem Brand im Jahre 1890, bei dem 2/3 der Stadt vernichtet wurden, erhielt Hammerfest nach dem Wiederaufbau als erste nordeuropäische Stadt eine elektrische Straßenbeleuchtung. Der Strom hierfür wurde in einem nahegelegenen Wasserwerk produziert. Nach dem Rückzug der deutschen Besatzer im Februar 1945 wurde Hammerfest bis auf 1 Haus niedergebrannt. Irma Everås beschrieb die Flucht aus der brennenden Stadt so: „Ich erinnere mich, als ich 10 Jahre alt war, wurden wir gezwungen, unser Heim auf Ingøy zu verlassen. Wir sahen, dass die Häuser auf Rolvsøy brannten, und wussten, dass die Deutschen auf dem Weg waren, um unsere Häuser ebenfalls niederzubrennen. Wir konnten das mitnehmen, was wir am Leibe tragen konnten. Zwei Abende, bevor wir fuhren, schlachteten wir alle Tiere, salzten das Fleisch und nahmen es in Fässern mit. Glücklicherweise hatten wir Windstille und Mondschein, ansonsten wären wir auf der Tour umgekommen – so klein, wie unsere Boote waren. Meine Mutter pflegte zu sagen, dass der Herr seine Hand über den Finnmarkern hatte in dieser dunklen Novembarnacht. Ich erinnere, dass ich im Boot stand, als wir an Hammerfest vorbeifuhren. Die ganze Stadt stand in Flammen und leuchtete über das Wasser.“

Die niedergebrannte Stadt wurde in den darauf folgenden Jahren wieder neu aufgebaut. Eine Ausstellung über die Verwüstung in der Finnmark und den beschwerlichen Wiederaufbau zeigt das Wiederaufbaumuseum in Hammerfest.

Im Hafen, nicht weit vom Kai der Hurtigruten, befindet sich die Royal and Acient Polarbear Society, der Eisbärenklub. Gegen ein Entgelt erlangt man lebenslange Mitgliedschaft und kann sich auf die Liste zahlreicher Prominenter wie Stephanie von Monaco oder natürlich die letzten norwegischen Könige Olav und Harald einreihen. Jedes Jahr am dritten Sonntag im Januar findet die Jahreshauptversammlung des Eisbärenklubs statt, zu der die über 200.000 Mitglieder automatisch geladen sind, von denen sich aber, nicht nur aufgrund der Jahreszeit, verständlicherweise nur die wenigsten auf den Weg nach Hammerfest machen. Eine wesentliche Voraussetzung für die Aufnahme im Klub ist die persönliche Anwesenheit in den Klub-



räumen. Eine Bedingung, an der Elvis Presley gescheitert ist, da ihm die Mitgliedschaft doch nicht wichtig genug war, um hier zu erscheinen.

Um 11:15 Uhr legte die Polarlys mitten in Hammerfest an. Während ein Großteil der Gruppe mit Reiner durch die Stadt ging, fuhren Behrend und Kim mit einem Taxi zur Struve-Meridian-Säule, die sich am anderen Ende der Stadt befand. Das Taxi wartete, während die beiden ein paar Bilder von der Säule mit der Erdkugel machten. Als die Fotos im Kasten waren, fuhr sie das Taxi zurück zur Polarlys. Am Kai trafen sie auf Elke, die sich auch aus ihrer Kabine herausgewagt hatte. Kim überredete sie, noch ein wenig mit ihm durch Hammerfest zu gehen, während Behrend zu Fuß auf den Hausberg ging. Vor der Kirche trafen Elke und Kim auf Bernd, Ilse



und Ingrid, die sich nach ihrem Befinden erkundigten. Anschließend gingen die beiden in die Kirche. Torben, Nicole, Siggie und Sabine liefen ebenfalls aus dem Wiederaufbaumuseum hin zur Kirche. Gemeinsam machten sich alle wieder auf den Weg zurück zum Schiff.



Fast jeder wird wohl vor der Abfahrt noch dem Eisbärenklub einen Besuch abgestattet oder seine Aufnahmegebühr entrichtet haben, um in diesem exklusiven Klub Mitglied zu werden.

Um 12:45 Uhr legte das Schiff in Hammerfest wieder ab. Elke verbrachte den ganzen Nachmittag im Bett. Viele aus der Reisegruppe legten sich an diesem Nachmittag ebenfalls hin, um ein wenig Schlaf nachzuholen. Über allem schwebte die Angst vor der nächsten offenen Seestrecke. Die Überfahrt über die Lophavet sollte 2 Stunden dauern, und viele verbrachten gerade deshalb den Nachmittag im Bett. Obwohl die Polarlys noch vorher Øksfjord anlaufen sollte. Den kleinen Ort erreichte das Schiff um 15:40 Uhr, blieb aber nur 5 Minuten, um daraufhin die offene Seestrecke zu überqueren. Zum Glück blieb alles ruhig.

Mit 41 km² ist der Øksfjordjøkelen Norwegens neuntgrößter Gletscher und der Einzige, der direkt in den Fjord kalbt. Der kleine, 500 Einwohner zählende Ort ist erst seit 1986 über einen 4.252 m langen Tunnel durch das 830 m hohe Grasdalsfjellet auf dem Landweg zu erreichen. Hauptarbeitgeber der Gemeinde Loppa ist die in Øksfjord ansässige Fischfabrik. Der Transport der fertigen Produkte erfolgt über den Schiffsweg.



Um 17:55 Uhr gab Nils über die Lautsprecher bekannt: „Dies ist eine Nachricht an die MG Reisegruppe aus Deutschland. Sie treffen sich in 5 Minuten in der Bar Midnattsol.“ Dort wollte Nils noch einen Sekt auf die Brückenführung am Vormittag ausgeben. Anschließend ging es zum Abendessen, wo als Vorspeise Brie auf Toast mit Feigensirup und Salat, als Hauptspeise Eismeersaibling mit Sauce Hollandaise, Spargel und Roswald-Kartoffeln und zum Dessert Konfektkuchen mit Kiwieis und Kokosraspeln serviert wurden. Nach dem Abendessen lief die Polarlys Skjervøy an. Der planmäßige Aufenthalt wurde um eine halbe Stunde verlängert, da das Schiff auf einen Bus warten musste. Daher bot es sich an, einen längeren Bummel durch den kleinen Ort zu machen.



An diesem Abend sollten sich noch alle aus Magrets und Reiners Reisegruppe um 20:30 Uhr im Konferenzraum einfinden. Hier teilten die beiden ihrer Gruppe mit, dass die Chancen auf Nordlicht nicht sehr groß waren. Die Sonnenaktivität der letzten Tage war nicht sehr stark, und da der Sonnenwind bis zur Erde 16 Stunden benötigt, würde die Wahrscheinlichkeit immer geringer werden, je weiter das Schiff nach Süden vorstieße. Die Enttäuschung in den Gesichtern war deutlich zu sehen. Sollte es das wirklich gewesen sein?

Reiner hielt noch einmal einen Vortrag über Hammerfest und die Erdgasverflüssigungsstation. Anschließend zeigte Magret einen Film über die Lofoten. Kurz nachdem sie begonnen hatte, eine Geschichte über Schnee vorzulesen, meldete sich der Kapitän über den Lautsprecher: „Meine Damen und Herren, wir haben Nordlicht.“ Schlagartig sprangen alle auf und rannten nach draußen, schemenhaft konnte man vom Heck des Schiffes eine grüne Wolke, ähnlich der bei der Schneescotertour, am Himmel erkennen. Das war nun Nordlicht? Mehr nicht. Auch Ingrid, Bernd und Ilse schienen etwas enttäuscht zu sein. Plötzlich aber schien der Himmel fast zu explodieren. Grüne Wolken entwickelten sich zu langen Bändern, die sich wie Gardinen im Wind hin und her bewegten. Das grüne Licht schien förmlich vom Himmel zu fallen. Dabei wechselte die Intensität zwischen schwach und hell. Immer wenn man meinte, dass nun alles vorüber sei, zog sich ein neues grünes Band über den Himmel um sein Licht hinunter zur Erde zu schicken. Es war atemberaubend schön und ließ Gänsehaut, die nicht nur von der Kälte her rühren konnte, entstehen. Fast eine Stunde dauerte das Naturschauspiel,



bis das Licht von Tromsø, wo die Polarlys um 00:15 Uhr anlegte, das Polarlicht überdeckte.

Als das Schiff am Hafen angelegt hatte, wurde ein Teil der Reisegruppe mit dem Bus hinüber auf die andere Seite der Stadt zur Eismeerkathedrale zum Mitternachtskonzert gebracht. Thomas, Behrend, Kim, Nicole, Torben und Sabine unternahmen bis 01:15 Uhr einen Stadtrundgang durch die Stadt. Auffällig waren die vielen jungen Menschen, die nur mit T-Shirts bekleidet vor den Bars und Diskotheken saßen, während sich die sechs den Allerwertesten abfroren.



Tromsø, das Tor zur Arktis, zählt heute 64.500 Einwohner und ist mit einer Fläche so groß wie Luxemburg die größte Stadtgemeinde Norwegens. Ausgrabungen haben gezeigt, dass hier schon seit 9 – 10.000 Jahren Menschen gesiedelt haben. Die samische Kultur in Tromsø reicht etwa 2.000 Jahre zurück. Durch Bergens Handelsprivileg sahen sich die Kaufleute Tromsøs nach anderen Handelspartnern um. Diese fanden sie mit den Pomoren, einer Volksgruppe im Nordwesten Russlands. Es entwickelte sich der Pomorenhandel, und erst mit dem

Wegfall des Handelsprivilegs Bergens im Jahre 1790 konnte der Freihandel in den Regionen Troms und Finnmarken eingeführt werden, in dessen Zentrum Tromsø rückte. Die Stadt wurde Zollstation und 1794 bekam sie zusammen mit Hammerfest und Vardø im Zuge des Stadtrechtes die Privilegien einer Handelsstadt verliehen. Von nun an konnte sich ein reger Handel zwischen Nord und Süd, sowie zwischen Ost und West in Tromsø etablieren.

Die Stadt entwickelte sich zum Verwaltungs- und Handelszentrum. Dem endgültigen Durchbruch verhalf auch hier die Anbindung an die Hurtigruten. 1890 lebten schon 6.000 Einwohner in der Stadt. Kaianlagen und Molen wurden gebaut, um den Schiffsverkehr noch sicherer zu machen.

Mit Roald Amundsen begann Tromsø, für die Erforschung der Arktis interessant zu werden. Von hier aus starteten zahlreiche in- und ausländische Expeditionen zum Nordpol und nach Spitzbergen. Folge der Erkundung des Nordens war die Gründung der nördlichsten Universität der Welt im Jahre 1969. Diese zählte im Jahr 1999 6.300 Studenten und 600 wissenschaftliche Angestellte auf den Gebieten der Medizin, Jura, Humanistik, Archäologie, Psychologie, Soziologie,



Mathematik und anderer Naturwissenschaften. Immer noch nimmt die Erforschung der Arktis mit dem Roald-Amundsen-Zentrum für arktische Forschung und das samische Kulturzentrum einen hohen Stellenwert im Bereich der wissenschaftlichen Arbeit ein. Größter Arbeitgeber hingegen ist mit 4.500 Angestellten das Universitätskrankenhaus für Nordnorwegen in Tromsø.

Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts war der verfügbare Platz auf der Tromsøya bebaut. Über die 1960 errichtete, 1.016 m lange Tromsøbrücke wurde Tromsøya mit dem Festland und dem Stadtteil Tromsdalen verbunden, in dessen Zentrum die Eismeerkerchle als weit sichtbares Wahrzeichen der Stadt steht. Der moderne Kirchenbau soll übereinandergeschobene Eisberge symbolisieren. Die Ostfassade schmückt ein 23 m hohes Glasmosaik, das im Schein der Mitternachts- und Morgensonne den Kirchenraum erhellt.



Der Stadtkern von Tromsø blieb während der Weltkriege weitestgehend von Zerstörungen verschont. Zahlreiche farbenfrohe Holzhäuser, die nördlichste Brauerei, das nördlichste Planetarium der Welt und andere nördlichste Sehenswürdigkeiten vor 1.200 Meter hohen Berggipfeln verleihen der Stadt ein ganz besonderes Flair.

Um 01:30 Uhr trafen nach Torben, Nicole, Sabine, Thomas und Kim auch die Besucher des Mitternachtskonzertes am Schiff ein. Ein jeder wird wohl recht

schnell ins Bett gegangen sein, da bereits am nächsten Morgen um 08:15 Uhr der nächste Ausflug auf dem Plan stand.



Inseln des Lichts

Freitag, 30.12.2011

Ein Wecker kann so grausam sein. Erst recht, wenn er auch noch im Urlaub nach einem langen Abend einen früh aus dem Bett wirft. Wer nun aber mit auf den Ausflug über die Vesterålen kommen wollte, der musste früh aus den Federn, um rechtzeitig um 08:15 Uhr in einen der drei Busse vor dem Hurtigrutenkai in Harstad zu steigen. Anfangs gab es eine kurze Stadtrundfahrt durch Harstad, während unten im Hafen die Polarlys die Stadt bereits wieder verließ. Harstad liegt ungefähr 250 km nördlich des Polarkreises auf der Insel Hinnøya. Die Kommune umfasst den nordöstlichen Teil von Hinnøya und den südwestlichen Teil, 53 km², von Grytøya. Harstad grenzt an Bjarkøy im Norden, Kvæfjord im Westen und Tjeldsund in der Provinz Nordland im Süden. Im Südosten verbindet die Tjeldsundbrücke Hinnøya mit der auf dem Festland gelegenen Kommune Skånland.

Die höchste Erhebung ist der Sætertind im Süden der Kommune mit 1.094 m. In Harstad scheint die Mitternachtssonne vom 23. Mai bis 19. Juli. Die Polarnacht dauert vom 19. November bis 16. Januar. Die Stadt ist das Zentrum der Erdöl- und Erdgasförderung in Nordnorwegen und lebt vom Handel, den örtlichen Werften, vom Militär und von der Verwaltung. Im Juni finden hier in Harstad ein Woche lang die Festspiele von Nordnorwegen statt. Es ist ein Volksfest und Musikleben in Kirchen und Konzerten, wodurch Harstad zur Kulturstadt des Nordens wird.

Nach einer kurzen Zeit hielt der Bus bei der Trondeneskirche unweit von Harstad. In der Kirche hielt ein Pastor eine kurze 3-sprachige Andacht auf Deutsch, Englisch und Norwegisch für die Ausflügler.



Die Kirche ist die nördlichste mittelalterliche Steinkirche in Norwegen. Obwohl häufiger die Zeit des Baus mit um 1250 angegeben wird, haben dendrologische Untersuchungen ergeben, dass es sich um den dritten Kirchenbau an dieser Stelle handeln muss und die Fertigstellung kurz nach 1434 erfolgte.

Die Kirche war im Mittelalter die zentrale Kirche für ganz Nordnorwegen und enthält eine reiche Ausstattung. Einer der Flügelaltäre stammt aus einer Lübecker Werkstatt, entweder der des spätgotischen

Bildhauers Bernt Notke, der zu seiner Zeit einer der größten Kunstexporteure in Nordeuropa war, oder des ihm nahestehenden Imperialissima-Meisters. Die Hansestadt Lübeck war als Oberhof für die Niederlassung der Hanse auf der deutschen Brücke in Bergen zuständig und kontrollierte zu dieser Zeit den Handel mit Norwegen. Von Bergen aus wurden in Nord-





norwegen hergestellter Stockfisch und Klippfisch importiert und europaweit als Fastenspeise vertrieben.

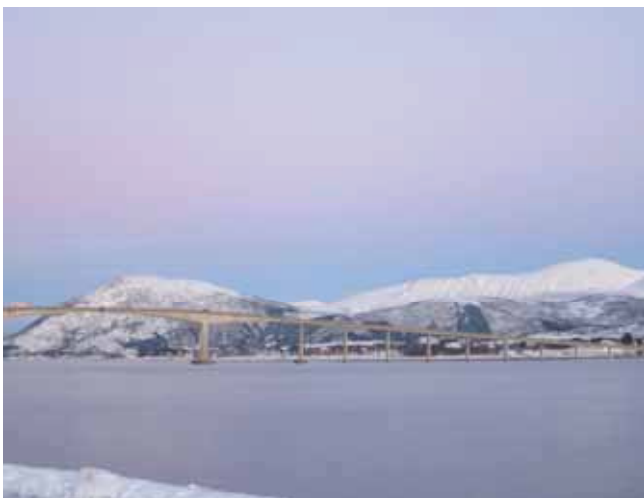
Im Anschluss an die Andacht ging es zu Fuß ein kleines Stück zum nahe gelegenen Trondelag-Center, wo einem die Geschichte Trondelags näher gebracht wurde. Um 09:30 Uhr fuhren die Busse weiter über die Vesterålen. Es ging entlang der Fjorde, durch kleine Ortschaften hindurch und hinauf ins Fjell. Als um 10:00 Uhr die Dämmerung einsetzte, waren es draußen -12°C . Normalerweise

frieren die Fjorde in Norwegen Dank des warmen Golfstromes nie zu. Doch an einem Fjord,

der nur einen schmalen Ausgang zum offenen Meer hat, hatte sich eine geschlossene Eisdecke gebildet. Nur im Ausgangsbereich des Fjordes war die Strömung durch die Gezeiten so stark, dass das Meer nicht zufror. Mit einer Fähre ging es von Refsnes über den Fjord nach Flesnes. Oben auf der Fähre wurden im Restaurant Kaffee, Tee und Waffeln serviert. Nach ca. 20 Minuten erreichte die Fähre die andere Fjordseite. Als alle wieder in den Bus eingestiegen waren, fuhren die Busse weiter Richtung Sortland. Auf einer Brücke kurz vor Sortland fuhr unten die Polarlys hindurch,



während die Busse über den Sund fuhren. Auf Deck 5 standen viele Passagiere, die mit Handtüchern den Ausflüglern zuwinkten. Das laute Hupen des Schiffes ließ die Luft oben im Bus vibrieren und die Busfahrer antworteten ebenfalls mit Hupen. Ein paar Minuten später wurde Sortland erreicht, wo man wieder aufs Schiff ging.



Sortland ist heute das größte Geschäftszentrum der Vesterålen. Der Aufschwung kam mit dem Ausbaggern der Risøyrenna, die es größeren Schiffen und der Hurtigrute ab dem Jahre 1922 möglich machte, den Ort am Sund anzulaufen. Vorher musste ein großer Teil des Verkehrs außen um die Vesterålen herumfahren. Im 19. Jahrhundert setzte Sortland gleichermaßen auf



Land- und Fischwirtschaft. 1912 wurde die erste Konservenfabrik gegründet, die bis zu 120 Angestellte beschäftigte und sowohl Fisch- als auch Fleischkonserven herstellte. Die Bebauung an beiden Seiten des Sunds erforderte 1948 eine Autofähre, die 1975 durch eine Brücke ersetzt wurde.



Um 13:00 Uhr legte die Polarlys in Sortland ab und ein stundenlanger Sonnenuntergang setzte ein. Bereits nach 75 Minuten legte das Schiff erneut einen Zwischenstopp ein.

Stokmarknes ist der Geburtsort der Hurtigruten. Der Ort lag strategisch günstig für den Schiffsverkehr, der außen um die Vesterålen herumführte. Im Jahre 1881 gründete Kapitän Richard With hier die Vesterålens Dampskibsselskap AS und sorgte am 1. Juli 1893 für den ersten Hurtigrutenabgang eines Hurtigrutenschiffes, der „Vesterålen“ von Trondheim nach Hammerfest. Ihr Heimathafen war natürlich Stokmarknes. Bis 1988 war die Reederei in der Stadt ansässig. Heute erinnert das Hurtigrutenmuseum an diese Zeit. Im Zentrum steht das 1956 gebaute und 1993 aus dem Dienst gestellte Hurtigrutenschiff MS Finnmarken, das 1999 an Land zu einem Museum ausgebaut wurde.



Um 15:15 Uhr ging es weiter südwärts. Es war bereits dunkel, sodass zum Fotografieren im 26 Kilometer langen Raftsund kaum noch Licht vorhanden war. In dem schmalen Sund, der die Vesterålen von den Lofoten trennt, spendeten nur ein schmaler zunehmender Mond und die schneebedeckten steilen Berghänge ein wenig Licht. Das Schiff machte den Anschein, als würde es jeden Moment gegen die schroffen Felswände laufen, doch es sollte noch spektakulärer werden. Gegen 17:00 Uhr öffnete sich vor den staunenden Passagieren, vorne auf

Deck 5 der Polarlys der schmale Trollfjord, dessen Einfahrt sich erst in letzter Minute offenbarte. Wegen Lawinengefahr konnte der Kapitän die schmale Wasserstraße nicht befahren. Deshalb ließ der Kapitän die Polarlys vor der Einfahrt des Trollfjordes auf der Stelle drehen und mit Suchscheinwerfern diesen beleuchten.

Völlig durchgefroren ging es um 17:30 Uhr zum Abendessen. Als Vorspeise wurde Kartoffel- und Porreesuppe mit Croûtons und Trüffelöl, als Hauptgericht Dorschrücken mit Kartoffelmus, Buffé de Bourgogne, Erbsenpüree und Rucola und zum Dessert Joghurt-Panna Cotta mit marinierten Kirschen serviert, während das Schiff in Svolvær auf den Lofoten festmachte.





Die 4. 500 Einwohner zählende Stadt ist Verwaltungszentrum der Lofoten und wird auch oft als Hauptstadt der Lofoten bezeichnet. Erst seit 1996 besitzt Svoldvær den Status einer Stadt und ist heute die größte Fischersiedlung der Lofoten. Stockfischgestelle an der Hafeneinfahrt zeugen von der Trockenfischindustrie. In der Zeit von Januar bis April, der Hauptfangzeit, werden bis zu 50.000 t Kabeljau gefangen. Im Jahre 1947 waren damit 20.000 Fischer beschäftigt, heute sind es nur noch ca. 3.000. Der Kabeljau wird in der Hauptsache zu Stockfisch verarbeitet und in südeuropäische Länder exportiert.

Eine 4,5 m hohe Bronzestatue zeigt eine Fischerfrau, die über den Vestfjord hinüberblickt und auf die Rückkehr ihres Mannes wartet. Weit oberhalb der Stadt in der Bergwand des Fløyfjellet thront in 569 m Höhe die 40 m hohe Svoldværgaite. Die Felsformation in der Gestalt einer Ziege ist Wahrzeichen der Stadt Svoldvær. Der Abstand der Hörner zueinander beträgt 1,6 m. Im Sommer klettern viele dort hinauf, um vom einen Horn der Ziege zum anderen zu springen.



Nach dem Essen blieben eineinhalb Stunden Zeit, die Stadt auf eigene Faust zu erkunden. Wer wollte, konnte in die

Eisskulpturenausstellung Magic Ice oder in eine Galerie gehen. Torben, Nicole und Kim wollten eigentlich über eine Brücke zu den Stockfischgestellen am Hafeneingang gehen, doch der Weg war für die kurze Zeit zu weit. Daher entschlossen sie sich, ein paar Fotos von den Rorbuer im Hafen zu machen. Als Torben begann zu fotografieren, spiegelte sich irgendetwas Grünes im Wasser. Ein Blick nach oben in den Himmel zeigte grünes Nordlicht über der Stadt. Leider war das Licht der Umgebung in der Stadt viel zu hell und so suchten sich die Drei eine dunkle Ecke zwischen den Rorbuer und tatsächlich,



der ganze Himmel über Svolvær war grün. Voller Ehrfurcht sahen alle, die das Himmelspektakel erblickten, nach oben. Zwischen Svolvær und Stamsund ereignete sich das Spektakel erneut. Auch in Stamsund gingen Reiner, Behrend, Nicole, Torben und Kim von Bord, um noch ein paar Aufnahmen zu machen.



Über beinahe 100 km bildet die Kette der Lofoten, getrennt nur durch schmale Sunde, schroff und zerklüftet einen fast 1.000 m hohen Schutzwall gegen das offene Meer. Von Januar bis April kommen riesige Kabeljauschwärme hierher zum Laichen, Grundlage für das Entstehen der Fischerdörfer an der Ostseite der Inseln, von denen das erste, das das Hurtigrutenschiff anläuft, Stamsund ist. Stamsund ist einer der größten Fischereihäfen der Lofoten, der um 1900 herum gegründet wurde. Die Stadt lebt heute hauptsächlich von der Fischproduktion.

Norwegens größter Trockenfischproduzent gründete hier 1876 sein Unternehmen und heute ist zudem eine der größten Fischfiletier-Anlagen des Landes in Stamsund angesiedelt. An einigen Plätzen im Ort zeigen riesige Holzgestelle, wie aufwendig die Herstellung des Trockenfisches ist. Auch die umfangreichste Fischereiflotte der Lofoten hat ihren Heimathafen in Stamsund.

Ausgrabungen haben gezeigt, dass im Jahre 500 n. Chr. Wikinger hier gelebt und auf der Anhöhe in Borg ihren Häuptlingssitz in einer kleinen Bucht an der Nordwestseite von Vestvågøya errichtet hatten. Man entdeckte bei archäologischen Untersuchungen das größte Wikingerhaus in ganz Europa. Ursprünglich hatte es eine Länge von 67 m, wuchs aber nach mehreren Ausbauten auf eine Länge von 93 m. Es wurde bis ca 950 n.Chr. bewohnt.



Um 22:00 Uhr verließ die Polarlys Stamsund und damit die Lofoten über den Vestfjord. Von Wellen war aber zum Glück weit und breit nichts zu sehen. Nur ein paar Wolken verhinderten einen ungehinderten Blick auf den Sternenhimmel und so gingen alle aus Reiners und Magrets Reisegruppe früher ins Bett. Die Nachtruhe sollte jedoch nicht lange anhalten, denn bereits um 22:23 Uhr gab es eine Durchsage, dass wieder Nordlicht am Himmel zu sehen war. Also hieß es wieder raus aus dem Bett und rasch dicke Kleidung über den Schlafanzug zu ziehen und nichts wie raus.



Ein breiter grüner Streifen zog von West nach Ost über das Schiff hinweg, nahm an Intensität immer weiter zu und schien förmlich am Himmel zu explodieren. Dieses Nordlicht stellte alles bisher Gesehene in den Schatten. Direkt über dem Schiff entwickelte sich eine mächtige Spirale aus grünem Licht, die förmlich auf die Erde herabzufallen schien. Mittlerweile waren auch Kim, Torben, Nicole, Magret, Reiner, Ines, Ingrid, Elke, Behrend und Thomas auf Deck 7 erschienen, um sich das kosmische Feuerwerk anzusehen. Erneut bildeten sich gardinenartige Streifen am Himmel, die fortlaufend ihre Richtung änderten und wie im Wind hin und her wehten. Selbst das Wasser auf dem Vestfjord schimmerte grünlich unter dem Nordlicht am Himmel. Mehr als eine Stunde dauerte das Spektakel bereits an. Als es gegen Mitternacht schwächer wurde, gingen alle ziemlich durchgefroren zurück auf ihre Kabinen und ins Bett.



Rørvik in Flammen

Samstag, 31.12.2011



Der letzte Tag des Jahres sollte noch einmal Norwegen in seiner ganzen Schönheit zeigen. Der Morgen begann bereits mit einem herrlichen Sonnenaufgang, während um 09:23:40 Uhr die Polarlys den Polarkreis überquerte. Der Himmel schien förmlich zu brennen, so rot und gelb war der Horizont hinter den schneebedeckten Bergen. Es tat gut, nach den Tagen der Dunkelheit das Sonnenlicht zu erblicken, doch strahlte die Sonne alles andere als Wärme aus. Ganz im Gegenteil, es war lausig kalt. Über die zahlreichen kleinen Inseln und die schroffe

Küste des Festlandes wachte der 568 m hohen Hestmannen, der Berg Pferdemann.

Für Egon und Hans ging das alte Jahr nicht gerade schön zu Ende. Egon lief schon seit Tagen mit einer Erkältung herum und bekam von Nicole Tabletten. Hans konnte an diesem Tag die Kabine nicht verlassen, da auch er mit einem grippalen Infekt flach im Bett lag. Um 11:00 Uhr legte die Polarlys für eine Viertelstunde in Nesna an.



Rund 1.200 Einwohner beherbergt der kleine Ort, der aber schon seit über 100 Jahren eine alte Schulstadt ist. Die Hochschule von Nesna ist Norwegens älteste Institution für eine höhere Ausbildung. Ca. 1.200 Studenten lernen und 130 Mitarbeiter arbeiten hier. Von 1918 bis 1994 war sie als Lehrerhochschule bekannt und hat den Ort in entscheidendem Maße geprägt.

Nach etwas mehr als einer Stunde lief die Polarlys in Sandnessjøen ein und die Sonne schickte ihre Strahlen bis hinunter



ins Tal, wo die Einwohner der Stadt mit Schneeschaufeln beschäftigt waren.

Die kleine Küstenstadt hat ca. 7.000 Einwohner und erlebte in den 1870er Jahren einen Aufschwung, als sich eine Dampfschiffahrtsgesellschaft, eine Bank und der Telegraf vor Ort etablierten. Hurtigrutenschiffe laufen die kleine Küstenstadt seit 1893 regelmäßig an. Besonders auffällig ist die nördlich vom Ort gelegene Helgelandbrücke, die 1991 fertiggestellt wurde. Mit 1.073 m Länge und 45 m hoch aufragenden Pfeilern ist die Brücke ein Meisterwerk der Ingenieurskunst.



In der Nähe von Sandnessjøen im Osten der Insel Alsta ragen die Gipfel der „Sieben Schwestern“ empor. Der Sage nach sollen die Berge „versteinerte Prinzessinnen“ sein. Die Gipfel (Botnkrona 1.072 m, Grytfoten 1.019 m, Skæringen 1.036 m, Tvillinge 945 und 980 m, Kvasstinden 1.010 m und Breitinden 910 m) sollen sieben Jungfrauen gewesen sein, die sich nach einer Verfolgung durch den König Hestmannen erschöpft an der Küste niederlegten und bei Sonnenaufgang zu Stein erstarrten. Geologisch gesehen soll sich das Granitgebirge während der Eiszeit geformt haben, als sich Gletscher zwischen die Berggipfel hindurchschoben. Am allerschönsten präsentieren sich die „versteinerten Schwestern“ an sonnigen



Wintertagen. In den Sommermonaten findet alle zwei Jahre ein Gebirgslauf von Schwester zu Schwester statt.

Nach dem Auslaufen um 13:30 Uhr glitt die Polarlys über die ruhige See an den schneebedeckten und in goldenes Licht getauchten Sieben Schwestern vorbei. Je weiter das Schiff nach Süden kam desto weniger Schnee lag auf den Straßen. Es war zwar noch überall weiß, doch die Schneehaufen in den Straßen wurden kleiner.

Der kleine Küstenort Brønnøysund, den das Schiff um 16:15 Uhr erreichte, ist Hauptsitz der Gemeinde Brønnøy und seit 1893 regelmäßige Anlaufstelle für die Hurtigrutenschiffe. Seit dieser Zeit stieg die Bevölkerungszahl stetig an. Um 1900 wurden mehrere Geschäfte in dem kleinen Ort eröffnet. Zwei Hotels und ein kleiner Laden für den Verkauf von Bier und Wein wurden gebaut, Ärzte und Rechtsanwälte ließen sich nieder. Das Baugewerbe erblühte und 1915 bekam der Ort ein Postamt, eine Zollstation, ein Hafenkantor und einen Amtsrichter. In den folgenden 30 Jahren vervierfachte sich die Bevölkerungszahl. Auch in den letzten Jahrzehnten gewann Brønnøysund immer mehr an Bedeutung, so wurde unter anderem eine



Helikopter- und eine Versorgungsstation für die Ölindustrie vor der norwegischen Küste eingerichtet.

Das Skarsåsen Küstenfort in Brønnøysund ist eine Festungsanlage aus dem 2. Weltkrieg. Die Anlage ist bestückt mit vier Kanonen mit einer Schussweite von 17.000 Metern. Der aufwendige Bau des Forts wurde von deutschen Soldaten, russischen Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern ausgeführt. Brønnøysund wurde während des 2. Weltkrieges auch „Klein Berlin“ genannt, da hier verhältnismäßig viele deutsche Soldaten stationiert waren.

Südlich von Brønnøysund steht eine atemberaubende 550 Meter lange Brücke, die sich über den schmalen Brønnøysund erhebt. Von hier hat man einen fantastischen Blick auf die kleine Küstenstadt.

Ebenfalls südlich der Stadt ragt der Berg Torghatten mit einer besonderen geologischen Form aus dem Meer auf. In seiner Mitte hat er ein etwa 35 Meter hohes und rund 160 Meter langes Loch. Entstanden ist es vermutlich durch Ausspülungen der Meeresbrandung, nachdem sich der Erdboden nach Abschmelzen der eiszeitlichen Gletscher angehoben hat. Die Sage rund um die Entstehung des Torghatten liefert hingegen eine spannendere Entstehungsgeschichte:

Der ungehorsame Sohn des Königs Vågekallen, Hestmannen, lebte in Svoldvær. Auf der anderen Seite des Vestfjordes lebte der mächtige König Sulitjelmakongen, der sieben Töchter hatte, die eine wilder als die andere. Deshalb schickte Sulitjelmakongen seine Töchter zur ehrbaren Jungfrau Lekamøya. Eines schönen Abends schaute Hestmannen über den Vestfjord und sah Lekamøya ein Bad im Fjord von Landego nehmen und sich die Haare kämmen. Sofort begehrte Hestmannen sie. In voller Rüstung preschte er mit seinem Pferd über den Vestfjord. Lekamøya und die sieben Schwestern begaben sich auf eine wilde Flucht. Die sieben Schwestern konnten sich schon vorstellen, den Hestmannen zum Gatten zu nehmen und hockten sich bei Alstahaug nebeneinander hin. Doch Hestmannen würdigte sie keines Blickes, da er nur Augen für Lekamøya hatte. Als diese jedoch immer mehr Vorsprung gewann, nahm er seinen Bogen und schoss einen Pfeil auf sie ab. Dies beobachtete jedoch der König der Sømnaberge und warf seinen Hut in die Bahn des Pfeils. Der Hut blieb auf der Insel Torgar durchschossen liegen. Über die wilde Jagd vergaßen alle wie kurz die Sommer Nächte im Norden sind. Schon ging die Sonne auf und alle versteinerten, wo sie gerade saßen oder standen. Der Hut als Torghatten, die sieben Schwestern bei Sandnessjøen und Lekamøya auf der Insel Leka, wo sie Schutz gesucht hatte.

Torben und Kim gingen noch kurz vom Schiff, um ein paar Aufnahmen zu machen. Dabei trafen sie auf ein Schild, das den Mittelpunkt der Küste zwischen Lindesnes im Süden und dem Nordkap markierte. Mit dem Ablegen um 17:00 Uhr wurde in der Bar Midnattsol ein Kuchenbuffet aufgebaut. Anschließend gab es um 18:00 Uhr ein großes Silvesterbuffet. Meeresfrüchte und Fische aller Arten, geräucherte Entenbrust mit allerlei Beilagen, verschiedene Salate, viele Desserts und vieles mehr hätte man essen können, wenn die Auswahl nicht so groß gewesen wäre. Wer wollte, konnte sich anschließend die Kalorien wieder abtanzen. Um 20:30 Uhr erreichte die Polarlys Rørvik, den Hauptort der Gemeinde Vikna, der mitten in einem einzigartigen Schärenpark mit mehr als 6.000 Inseln und Inselchen liegt.



Als beschlossen wurde, dass Rørvik ein lokaler Anlaufhafen für den Schifffahrtsverkehr werden soll, bestand der Ort lediglich aus 4 Gebäuden. Seine günstigen Hafenverhältnisse machten den Ort jedoch leicht zugänglich für sämtliche neue Schiffstypen.

Rørvik ist einer der wenigen Orte, der seit 1893 von Hurtigrutenschiffen angefahren wird. Anfangs mussten die Schiffe noch im Sund vor Anker gehen und die Frachtabwicklung erfolgte mit abenteuerlichen kleinen Ruderbooten. Erst nachdem 1920 ein befestigter Kai im Ort angelegt wurde, erlebte Rørvik eine stürmische Entwicklung zum wichtigsten Kommunikationszentrum an der Küste von Nord Trøndelag.

Schon vom Hurtigrutenschiff aus kann man bei der Einfahrt in den kleinen Ort von Weitem eines der spektakulärsten Gebäude Norwegens sehen. Im Jahr 2005 wurde das Noreg Küstenmuseum, ein Zentrum für die Küstenkultur und die Bewahrung alter Schiffe, mit einem angesehenen europäischen Architekturpreis nominiert und 2006 zum „European Museum of the Year“ gekürt.

Kurz nach der Ankunft der Polarlys, legte mit der Midnatsol das neuste Schiff der Hurtigruten an. Hier in Rørvik blieben beide Schiffe für mehrere Stunden außerplanmäßig liegen, damit die Crew mit den Passagieren, den Familien und den Einwohnern der Stadt gemeinsam das neue Jahr begrüßen konnten. Um 22:30 Uhr führten die Kapitäne einen Fackelumzug durch



Rørvik an. Beide Schiffe richteten ihre Suchscheinwerfer über die Stadt hinweg auf einen schneebedeckten Berg. Es war wieder windiger geworden und die Passagiere, die eine Fackel trugen hatten alle Mühe, diese am Brennen zu halten, während der Wind den Schnee von den Dächern wehte. Im Anschluss an den Fackellauf begann man oben auf Deck 7 Sekt auszuschenken. Von hier oben aus hatte man einen herrlichen Blick über Rørvik und die ersten Raketen, die kurz vor Mitternacht in den Himmel stiegen. Das Hupen beider Schiffe kündigte den Jahreswechsel an, gefolgt vom Feuer-

werk, das den Himmel über Rørvik erleuchtete. Es schien, als würde das ganze Tal in Flammen stehen. Selbst von den Decks der beiden Schiffe wurde Feuerwerk angezündet.

Nachdem das größte Spektakel in Rørvik vorbei war, gingen Magret, Reiner, Elke, Behrend, Torben, Margrid, Peter, Elisabeth, Siggie, Sabine, Thomas, Kim und Nicole noch ein wenig in die Bar Midnattsol. Trotz des Windes war nach dem Ablegen um 01:00 Uhr nicht viel vom Wellengang zu spüren.



Gestrandet in Trondheim

Sonntag, 01.01.2012

Es war um 08:00 Uhr am Morgen, als die Hiobsbotschaft durch den Kapitän über die Lautsprecher kam. „Meine Damen und Herren, es ist wahr, dass wir seit heute Morgen ein Problem der Polarlys haben. Eine Maschine ist ausgefallen und so können wir nur noch 9 Knoten fahren. Wir werden statt 06:30 Uhr erst um 11:00 Uhr in Trondheim einlaufen. Wir werden Sie weiter unterrichten, sobald wir mehr wissen. Unsere Abfahrt wird voraussichtlich um 15:00 Uhr sein.“ Gerüchte machten auf der Polarlys die Runde. Hinzu kamen noch Meldungen von einem Erdbeben bei Trondheim, aufgrund dessen Einwohner evakuiert werden mussten.

Nach dem Frühstück wurden alle Passagiere zu einem Informationstreffen auf das Panoramadeck gebeten. Nils informierte über die Ankunft in Bergen: „Meine sehr geehrten Damen und Herren, haben Sie gut geschlafen? Hatten Sie eine schöne Reise? Leider haben Sie ja gehört, was heute Morgen geschehen ist. Das gute Jahr fängt für uns nicht gut an, und das auf meiner letzten Reise als Reiseleiter an Bord der Polarlys. Wenn wir morgen in Bergen ankommen, steigen Sie bitte über Deck fünf aus. Sie wissen ja von der Ankunft in Bergen, dass dies der einzige Hafen mit einem Terminalgebäude ist. Wir werden wohl morgen später dort ankommen. In den nächsten Stunden werden wir sehen, wie es weiter geht. Bitte achten Sie auf unsere Durchsagen.“



Gleich im Anschluss an das Infotreffen durch Nils traf sich Magrets Reisegruppe unten in der Bar Midnattsol, wo Reiner die Preisrätsel, die er und Magret ausgeteilt hatten, auflöste. Aus dem ersten Rätsel über die Hurtigruten gingen Elke und Behrend als Zweite und Ulrike als Erste hervor. Alle gewannen eine Polarlys-Zahnbürste. Die Auflösung des zweiten Rätsels brachte gleich sieben Gewinnpartien zum Vorschein.

Langsam fuhr die Polarlys gegen 11:00 Uhr in den Hafen von Trondheim ein.

Magret telefonierte wie wild mit Hurtigruten in Hamburg, um an Informationen zu kommen. Eine weitere Lautsprecherdurchsage bat alle Einzelreisenden und die MG Reisegruppe zu einem Infotreffen um 12:30 Uhr in den Konferenzraum. Nils berichtete in Anwesenheit des Hotelmanagers: „Meine Damen und Herren, wir warten jetzt noch auf einen Mechaniker von Rolls-Royce, der um 16:00 Uhr an Bord kommt. Wir werden dann in Trondheim mit einem Motor ablegen und den anderen während der Fahrt reparieren. Damit wir Bergen wegen der Flüge noch rechtzeitig erreichen, werden wir ein paar Häfen auslassen und schneller fahren. So wird es wohl eine teure Tour für uns werden, weil wir mehr Treibstoff verbrauchen werden. Bitte achten Sie weiterhin auf unsere Durchsagen.“ Magret kam mit ihrem Handy am



Ohr auf ihre Reisegruppe zu: „Ihr braucht jetzt nicht zu jedem Infotreffen zu kommen. Reiner und ich kümmern uns um alles. Macht euch einen schönen Tag in Trondheim. Wenn ihr mich fragt, werden wir wohl heute hier auf dem Schiff in Trondheim übernachten. Näheres erfahren wir aber noch.“

Einige aus der Gruppe machten sich bei leichten Minusgraden auf, um noch einmal auf eigene Faust die Stadt zu erkunden. Auch Torben, Nicole und Kim gingen zum Fotografieren in die Stadt. Trondheim wirkte im Schnee viel freundlicher als noch vor Weihnachten im strömenden Regen.

Die Uhr war schon weit nach 16:00 Uhr als definitiv feststand, dass das Schiff nicht nach Bergen weiterfahren würde, da es in Trondheim in die Werft musste. Von nun an brach bei der sonst so gelassenen norwegischen Crew Hektik aus. Flüge mussten umbucht und die Reise, für die in Bergen an Bord gehenden neuen Passagiere, storniert werden. Auch in der Hurtigrutenagentur in Hamburg, mit der Magret fortwährend telefonierte, ging alles drunter und drüber. Was definitiv feststand war, dass Reiners und Magrets Reisegruppe am nächsten Tag die Flüge von Trondheim nach Düsseldorf, sowie die Anschlussflüge sicher hatten. In der Schwebe hingen die anderen Passagiere an Bord der Polarlys. Anfänglich schien es so auszusehen, dass ein Teil der Passagiere auf das nordgehende Schiff Nordkapp gehen sollten, um von einem der nächsten Flughäfen zu fliegen. Im Laufe des späten Nachmittags und Abends klärte sich die Situation für die anderen Reisenden, die nun doch einen Platz im Flugzeug bekommen hatten.



Zum Abendessen servierte man heute gebeiztes Rentierfleisch auf Salat mit Vogelbeergelee, als Hauptgericht Lachs auf Heilbutt mit gebeiztem Lachs auf Basilikumsauce, gedämpftem Julienne Gemüse und in Zitrone und Knoblauch gebratenen Amandine-Kartoffeln und zum Dessert Eisbombe nach Art des Schiffes. Während des Essens entschuldigte sich der Kapitän noch einmal bei seinen Passagieren für die Unannehmlichkeiten und spendierte einen Süßwein für alle zwischen dem Hauptgericht und dem Nachtisch.

Um 21:00 Uhr traf sich die MG-Reisegruppe im Konferenzraum, wo Magret und Reiner noch einmal die letzten Informationen für die Abreise ansagten. Anschließend zeigte Kim noch ein paar Fotos von den Höhepunkten der Reise. Während des Tages hatte Behrend für Reiner und Magret Trinkgeld bei der Gruppe gesammelt, das anschließend durch Nicole mit ein paar Worten des Danks übergeben wurde.



Farvel Norge

Montag, 02.01.2012



Endlich konnte man auf dieser Reise ein wenig ausschlafen. Es stand den ganzen Vormittag nichts auf dem Programm, da die Polarlys ja immer noch im Hafen von Trondheim festsaß. Eine Lautsprecherdurchsage von Nils lud zu um 09:15 Uhr noch einmal zu einem Informationstreffen in den Konferenzraum ein. Bei diesem Treffen ging es darum, dass um 14:00 Uhr vor dem Hurtigrutenkai Busse eintreffen sollten, die die Passagiere zum Flughafen von Trondheim fahren würden. Magret hatte mit Nils bereits abgemacht, dass ihre Reisegruppe wieder zusammen

in einem Bus zum Flugplatz gefahren werden sollte. Viele aus der Reisegruppe nutzten den Vormittag noch einmal für einen Bummel durch die Stadt bei herrlichem Sonnenschein und Temperaturen von -5°C . Ein wenig Abschiedsschmerz lag bei dem Anblick, der schneebedeckten Berge, dem Trondheimsfjord und der alten Hauptstadt Nidaros, auf der Seele. Ein jeder ließ die Reise noch einmal Revue passieren. Es waren zwar nur 13 Tage, doch kam es einem wie eine halbe Ewigkeit vor. Es war eine Reise, die alles beinhaltete: Regen,



Sturm, Sonne, Schnee, Frost, Weihnachten, Silvester, die blauen Stunden, die Polarnacht und über allem das Polarlicht. Alle hatten so viel auf dieser Reise erlebt, dass der Maschinenschaden der Polarlys nicht weiter schlimm war, auch wenn dadurch die Einfahrt entlang der Küste Fjordnorwegens und das Einlaufen bei Sonnenschein in Bergen nun nicht stattfinden sollten.

Um 13:30 Uhr war Gritzkas Reisegruppe vollständig vor der Polarlys am Kai anwesend. So konnte man gleich, als die



Busse um 13:45 Uhr vorfahren, einen dieser Busse besteigen und Platz nehmen. Pünktlich um 14:00 Uhr fuhr der Bus in Richtung Værnes zum 35 km entfernten Flughafen von Trondheim. Da Nils und seine Familie ebenfalls mit im Bus waren, machte Nils noch über das Mikrofon eine kleine Stadtführung. Gegen 14:40 Uhr erreichte der Bus den Flughafen. Allen Warnungen zum Trotz rutschte Thomas beim Aussteigen aus und fiel hin. Zum Glück hatte er sich nichts getan, und nachdem jeder sein Gepäck hatte, betraten sie die kleine Eingangshalle des Flugplatzes. Beim Einchecken kam es, wie auch schon in Hamburg, wieder zu Problemen. Der Flug von Trondheim nach Düsseldorf war im System, nur die Anschlussflüge nicht. Wenigstens das Gepäck konnte von Trondheim direkt zu den entsprechenden Zielflughäfen durchgecheckt werden. Die Passagiere, die noch Anschlussflüge ab Düsseldorf gebucht hatten, sollten dort erneut einchecken.

Nach dem Sicherheitscheck warteten alle in der kleinen Abflughalle. Das Boarding hätte eigentlich bereits um 15:30 Uhr beginnen sollen, doch nichts tat sich am Gate 45. Um 16:00 Uhr trafen die beiden Bearbeiter vom Checkinschalter am Gate ein. Hatte der Flugplatz wirklich nur 2 Angestellte? Nachdem alle ihren Sitzplatz im Flugzeug gefunden hatte, konnte die Maschine um 16:20 Uhr starten. Ein letzter wehmütiger Blick hinaus aus dem Fenster auf die weit unter dem Flugzeug liegende Stadt Trondheim, das war alles, was von Norwegen zu sehen war. Der Rest waren nur noch Dunkelheit und die Sterne am Himmel. Während des Fluges wurden Sandwiches und Getränke serviert. Das Bordpersonal kümmerte sich ebenfalls darum, dass in Düsseldorf alle ihre Anschlussflüge erreichen sollten. „Wenn Sie in Düsseldorf ankommen, wird Sie ein Bus direkt zum Terminal B fahren. Dort begeben sie sich bitte direkt zu den an den Flugtafeln aufgeführten Gates der Zielflughäfen. Die Kollegen am Boden wissen schon Bescheid, dass wir später sind, und werden auf sie warten.“



Als um 19:30 Uhr das Flugzeug in Düsseldorf landete, warteten bereits drei Busse auf dem Rollfeld auf die Reisenden aus Trondheim. Während der Fahrt zum Terminal B wurde mehr oder weniger deutlich durchgegeben, dass der erste der Busse beim Gepäckempfang für Reisende nach Düsseldorf und der zweite Stopp für Reisende mit Anschlussflügen sein würde. Thomas, Bernd, Ilse und Ingrid hatten diese Durchsage nicht mitbekommen, und so waren sie bereits zu früh mit Ulrike, Siggie und Sabine, ausgestiegen für die die Flugreise in Düsseldorf zu Ende war, während die anderen zum Terminal gefahren wurden. Vor der Sicherheitschleuse mussten sie noch einmal die Sicherheitsmaßnahmen über sich ergehen lassen. Hinzu kam noch, dass man sie ohne gültiges Ticket nicht hindurchlassen wollte. Die Tickets waren aber bereits schon am Gate B75. Nach einigem Hin- und Hertelefonieren zwischen dem Personal des Flugplatzes und Air Berlin, konnten die Vier doch noch passieren und rechtzeitig zur Maschine nach Hamburg gelangen. Peter, Margrid, Hans und Ines verabschiedeten sich hier von der Gruppe, da sie nach Berlin, bzw. Zürich weiterflogen.



Magret verglich noch einmal am Boardingschalter die bereits eingetragenen Mitreisenden mit ihrer Liste und betrat ebenfalls das Flugzeug nach Hamburg, welches um 20:30 Uhr von Düsseldorf nach Hamburg startete. 40 Minuten später landete es bereits wieder in der Hansestadt. Nachdem alle ihre Koffer hatten, verabschiedeten sie sich voneinander. Nur Thomas stand allein vor dem Gepäckband und wartete auf seinen Koffer, auf dem nur noch ein einziges Gepäckstück seine Runden drehte. „Das ist nicht mein Koffer. Der hat kein blaues Kofferband.“ „Vielleicht ist das abgegangen“, meinte Reiner. Thomas schaute sich den Koffer genauer an und tatsächlich, es war seiner.

Draußen in der Empfangshalle wurden Reiner, Magret, Nicole, Torben, Ingrid, Egon, Hilde Elke, Behrend und Kim von einem Busfahrer empfangen, der sie nach Hause bringen sollte. Die ersten, die ihr Zuhause in Hemdingen erreichten, waren Egon und Hilde, gefolgt von Thomas in Wester-Ohrstedt. Um 00:30 Uhr erreichte der Bus Bredstedt. Für Ingrid, Reiner und Magret war hier die Reise zu Ende. Elke, Behrend, Torben, Nicole und Kim mussten noch einmal die Koffer in den Touran laden. Sie erreichten um 01:00 Uhr Leck, womit auch für sie die Reise endgültig zu Ende war.



Speisekarte

Bergen

Bergen Buffet

In Bergen laden wir Sie zu einem geschmackvollen Abendmenü ein, mit den besten Zutaten als Basis. In lockerer Atmosphäre gehen wir zu Tisch und genießen eine ruhige Malzeit.

Willkommen zu einer Reise in die Welt des Geschmacks.



Ålesund / Molde

Klippfischbolinhos
mit Gurken- Paprikasalat

Hühnchen Livèche
mit Gemüserisotto, Paprikasauce
und Linsenragout

Warmer Apfelkuchen
mit Vanilleeis



Trondheim / Rørvik

Blumenkohlsuppe
mit geröstetem Pökelschinken

Forelle im Kräuterbett gebacken
mit Fenchel, Rahmspinat, Miesmuscheln
und Amandine-Kartoffeln

Schokoladenfondant
mit Mangosorbet



Bodø

Großes Weihnachtsbuffet

In Bodø laden wir Sie zu einem geschmackvollen Weihnachtsmenü ein.

Typisch norwegische Weihnachtsspezialitäten wie
Pinnekjøtt (gepökelte, teils geräucherte Lammrippchen),
Lutefisk (Vergorener Stockfisch),

Kålrotstappe (Steckrübenpüree, meist zu Lammrippchen),
Småkaker (sieben verschiedene Sorten selbst gebackener Plätzchen),
Kransekake (kranzförmiger Mandelkuchen),

Riskrem (Milchreis gemischt mit Schlagsahne und serviert mit einer Soße aus roten Beeren)

Wir heißen Sie herzlich willkommen in einer
Welt herrlicher Geschmackserlebnisse.

Frohe Weihnachten.



Bodø - Harstad

Meeresfrüchtecocktail nach Vestfjord Art
an Dill und Zitrone

Würzige Schweinerippchen
mit Apfelchutney, Rotkohl, Portweinsauce und
gebackenen Amandine-Kartoffeln

„Verschleierte Bauernmädchen“
Apfelmus gedeckt mit knusprig gerösteten
Krümeln und Schlagsahne mit Karamellsauce



Tromsø

Grüne Erbsensuppe
mit knusprig gebratenem Speck
und Sahneschaum

Seelachsrücken
mit in Thymian gebackenen Zwiebeln,
pfannengebratenen Minikartoffeln,
Brechbohnen und Sauerrahmsauce

Quarksahnekuchen
mit Moosbeeren



Nordkap

Nordkap Buffet

Basierend auf den besten norwegischen Zutaten der Saison, lädt Sie unsere Küche zu einer wahrhaftigen Festtafel.

Die Meeresfrüchte dominieren das Buffet. Oft können wir auch den geschmackvollen, saftigen Königskrebs servieren. In der Finnmark gehört das Rentierfleisch selbstverständlich dazu, sofern es zur Verfügung steht.

Wir heißen Sie herzlich willkommen in einer Welt herrlicher Geschmackserlebnisse.



Kirkenes

Norwegische Fischcremesuppe

aus erlesenem Fisch und Julienne Gemüse

Rentiersteak mit würziger Wurst

serviert mit Pilz-Apfel-Baconragout, cremiger Wildsauce mit getrockneten Moosbeeren und Kartoffel-Selleriepüree

Blaubeeren aus der Finnmark

unter Sauerrahm, serviert mit Minzblättern



Hammerfest

Brie auf Toast
mit Feigensirup und Salat

Eismeersaibling
mit Sauce hollandaise, Spargel und
Roswald-Kartoffeln

Konfektkuchen
mit Kiwieis und Kokosraspeln



Vesterålen

Kartoffel- und Porreesuppe
mit Croûtons und Trüffelöl

Dorschrücken
mit Kartoffelmus, Buffé de Bourgogne,
Erbsenpüree und Rucola

Joghurt-Panna Cotta
mit marinierten Kirschen



Helgeland

Großes Silvesterbuffet

Basierend auf den besten norwegischen Zutaten der Saison, lädt Sie unsere Küche zu einer wahrhaftigen Festtafel.

Wir heißen Sie herzlich Willkommen in einer Welt herrlicher Geschmackserlebnisse.

Guten Rutsch.



Trondheim

Gebeiztes Rentierfleisch
auf Salat mit Vogelbeerengelee

Lachs auf Heilbutt mit gebeiztem Lachs
auf Basilikumsauce, gedämpftem Julienne Gemüse
und in Zitrone und Knoblauch
gebratenen Amandine-Kartoffeln

Eisbombe nach Art des Schiffes
mit frischem Obstsalat

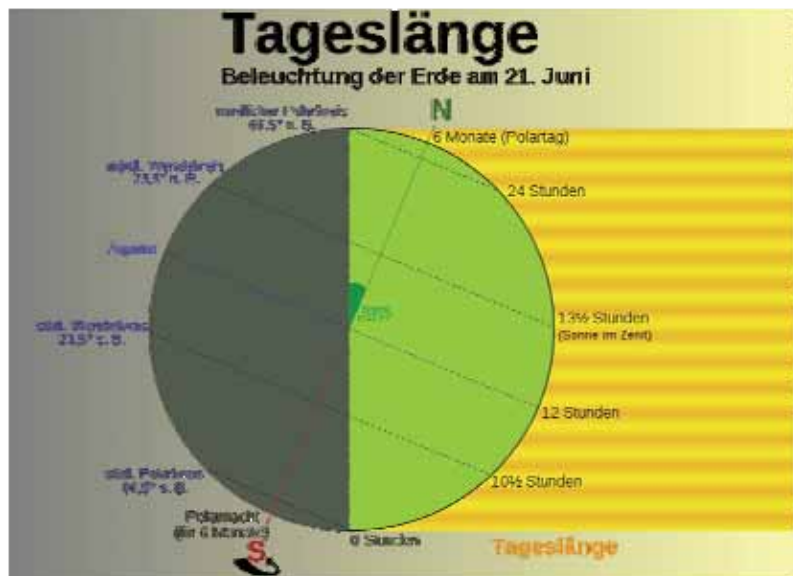


Die Polarnacht

Die Polarnacht ist in den Polargebieten ein Zeitraum um die Wintersonnenwende, in dem der Himmel mehrere Tage bis Monate dunkel bleibt. Die Polarnacht ist das Gegenteil des Polar- tages mit seiner Mitternachtssonne.

In der Nähe der Polarkreise steigt die Sonne während mindestens eines Tages nicht voll- ständig über den Horizont. Das Finnische kennt hierfür den speziellen Begriff „Kaamos“. Es ist also den ganzen Tag dunkel, abgesehen von einer kleinen Mittagsdämmerung an den Randgebieten der Polarzone. Selbst innerhalb der Polargebiete und stellenweise noch mehr als 300 Kilometer über den jeweiligen Polarkreisen bleibt die Polarnacht nur im Falle einer dicken Wolkendecke, die jegliches (Rest)licht verschluckt, gantztägig schwarz. Dies geschieht, weil wegen der Refraktion (Lichtbrechung in der Erdatmosphäre) die Sonne in Horizontnähe deutlich höher zu stehen scheint als sie in Wirklichkeit ist; sie kann damit also trotz „theoretischer“ Polarnacht scheinbar vollständig aufgehen. Umgekehrtes gilt auch für Orte, die nicht im Gebiet zwischen Polarkreis und Pol liegen: Wegen der Lichtbrechung in der Erd- atmosphäre kommt es nicht genau auf dem Polarkreis, sondern erst etwas polnäher (ab etwa $\pm 67,16^\circ$ Breite) zu der Erscheinung, dass die Sonne an einem Tag im Jahr nicht aufgeht.

Ab diesem Breitengrad schafft es nur noch die halbe Sonnenscheibe über den Horizont, ab etwa $\pm 67,41^\circ$ nicht einmal mehr der obere Sonnenrand. Zu diesem Zeit- punkt ist es allerdings hell dämmerig wie kurz vor Sonnenauf- oder Sonnen-



untergang, denn die Sonne befindet sich nur knapp unter dem Horizont. Je näher man dem Pol kommt, umso tiefer unterhalb des Horizonts befindet sich die Sonne. Ab etwa $73,2^\circ$ Breite ist es ständig zu dunkel zum Zeitunglesen, weil nicht einmal mehr die bürgerliche Dämmerung erreicht wird. Ab etwa $79,2^\circ$ Breite sind ständig die hellsten Sterne zu sehen, ab $85,2^\circ$ gelangt ständig kein Dämmererschein der Sonne mehr auf die Erde.

Am geografischen Nordpol und Südpol dauert die Polarnacht fast ein halbes Jahr, an den Polarkreisen genau einen Tag (wobei die Sonne aber noch teilweise über den Horizont steigt, nur der untere Rand nicht). Je näher man dem Nord- oder Südpol kommt, desto länger dauert die Polarnacht. Die Polarnacht entsteht durch die Neigung der Erdachse um etwa $23,5^\circ$.



Da die Erde um die Sonne kreist und die Erdachse von dieser Bahnbewegung unabhängig ihre Neigung beibehält, sind die Pole im jeweiligen Sommer der Sonne zugewandt und im Winter von ihr abgewandt. Daher steht die Sonne an den geografischen Polen für etwa ein halbes Jahr unter dem Horizont. In diesem Zeitraum kann es zur Bildung von polaren Stratosphärenwolken in 22 bis 29 km Höhe kommen, diese bilden sich erst bei Temperaturen unter $-88,3^{\circ}\text{C}$.



Die Jagd nach dem Himmelsfeuer

Anfang Februar 1897 macht sich Kristian Birkeland erstmals auf den Weg nach Gargia. Mit ein paar enthusiastischen Studenten ist er aus Oslo aufgebrochen und in die Provinz Finnmark gereist. Von dem einsamen Ort aus soll es mit dem Schlitten Richtung Nordkap weitergehen. Der norwegische Wissenschaftler verfolgt einen ehrgeizigen Plan. Er will das Geheimnis der Polarlichter lüften. Am Nordkap herrschen besondere Klimaverhältnisse. Der Golfstrom sorgt oft für sternklare Winternächte. Dort kann Birkeland die geheimnisvollen Lichter besser beobachten als anderswo. Rentiere und Schlitten werden für die Expedition in einer langen Reihe aneinander gebunden. Das hat im Land der Samen Tradition, genauso wie Schuhe und Kleider aus Rentierfell, die Birkeland und seine Männer vor der klirrenden Kälte und anderen arktischen Widrigkeiten schützen sollen.



Auf dem alten Postweg kommt der Tross zunächst zügig voran. Trotzdem ist Birkeland gewarnt. Auf der Strecke sind nur wenige Jahre zuvor zwei Männer ums Leben gekommen. Sie wurden mitten im Sommer von einem Schneesturm überrascht. Zwar hat Birkeland vorgesorgt und einen Ortskundigen als Führer eingestellt, doch vor den Tücken der nordischen Wildnis ist niemand gefeit. Vor allem als die Crew die Route verlässt und sich mit der Herde querfeldein durch den hohen Schnee kämpft. Die Zeit drängt. Birkeland will schon in der selben

Nacht mit den ersten Nordlichtbeobachtungen beginnen, aber die Expedition verläuft nicht nach Plan. Die Forscher sind immer noch weit von der Hütte entfernt, die sie vor Einbruch der Dunkelheit erreichen wollten. Ein Schneesturm verhindert jedoch die Ankunft an der Hütte, und so müssen sie unter ihren Schlitten Schutz suchen und die Nacht bei -30 °C im Freien verbringen. Als den Männern orkanartige Böen entgegenpeitschen, verweigern die Rentiere den Dienst an den Schlitten. Wie scharfe Geschosse fliegen Schnee- und Eiskristalle durch die Luft. Es gibt kein Vor und kein Zurück. An Nordlichter denkt niemand mehr. Der Tod durch Erfrieren rückt in dieser Februarnacht gefährlich nah. Um ihren Unterschlupf zu sichern, zieht Birkelands Assistent mit bloßen Händen eine Zeltplane über die Schlitten. Sein Assistent erleidet schwerste Erfrierungen und man musste ihm später einige Finger amputieren.

Die Erkundungstour ist gescheitert. Ein Nordlicht aber haben die Forscher trotzdem gesehen. Der Einheimische bringt die Glocke des Rentieres zum Schweigen und wendet sich ab. Ins Nordlicht schauen, so hat er gelernt, bringt Unheil. Birkeland hingegen schießen Tausende Gedanken durch den Kopf, vor allem: Wo entstehen die magischen Vorhänge aus Licht? Nahe über dem Erdboden oder in großen atmosphärischen Höhen? Die Wikinger glaubten, das Himmelsleuchten hätte mit den kämpfenden Göttern zu tun, und dass ihre Schwerter das Mondlicht reflektierten. Sie dachten jenseits des Horizonts würden blutige Schlachten aus-



getragen. In Skandinavien winken heute noch Kinder mit weißen Tüchern. Sie wollen damit das nächtliche Feuerwerk in Bewegung versetzen und die verstorbenen Verwandten grüßen. Nach der Edda, der alten nordischen Sage, bildet das Nordlicht seit jeher eine Brücke zwischen Leben und Tod. Diese Brücke hat man Bifrost genannt, eine Straße, die vibriert. Auf der einen Seite steht ein Gott und bewacht die Brücke. Auf der anderen Seite stehen Giganten, die über die Brücke wollen, um auf die Erde zu kommen. Würde ihnen das gelingen, wäre das der Weltuntergang.

Seit dem Mittelalter werden die Himmelsleuchten christlich gedeutet und auf den Tag genau datiert. Über Jahrhunderte gelten sie als Boten des Unheils und der Gefahr. Später kommen dann astronomische Erklärungen dazu. Allerdings noch Lichtjahre von Birkelands wissenschaftlichen Theorien entfernt. Ende des 19. Jahrhunderts aber überstürzen sich die Ereignisse. Das alte Weltbild der Physik steht vor dem Zusammenbruch, und Birkeland ist seiner Zeit meilenweit voraus.

Mit 30 Jahren ist er bereits Professor an der Universität in Kristiania, dem heutigen Oslo. Die Zeitungen berichten regelmäßig von dem sogenannten Boy-Professor und seinen neuesten Errungenschaften. Der Forschung gehört seine ganze Leidenschaft. Im Untergeschoss des Instituts experimentiert Birkeland mit Strahlen aus geladenen Teilchen. Ihre Bahn beeinflusst er mit einem Magneten. Von Birkeland stammt das erste Röntgenbild, das in Norwegen aufgenommen wird. Es zeigt die Hand eines Kollegen. In Vakuumröhren will der Professor Vorgänge im Universum simulieren. Die Erde wird dabei von einer kleinen magnetisierten Kugel vertreten. Birkeland ahnt, dass vom Magnetfeld der Erde geladene Teilchen eingefangen werden, die von der Sonne kommen. Diese Teilchen, die er Botschafter der Sonne nennt, sind seiner Meinung nach am Entstehen des Nordlichtes entscheidend beteiligt. Um seine unglaubliche Theorie zu beweisen, plant der Weltraumpionier schon bald die nächste Expedition. Wieder soll sie in den hohen Norden und den tiefsten Winter führen. Ein neues Abenteuer im Herzen von Sturm und eisiger Kälte beginnt.



Nur 150 Kilometer vom Nordkap entfernt, oberhalb einer Kupfermine haben Grubenarbeiter eine kleine steinerne Festung errichtet. Sie steht auf dem größten Berg weit und breit. Ausgerechnet dort auf dem ungeschützten Haldetoppen richtet Birkeland mit seinen Helfern ein provisorisches Observatorium ein. Niemals zuvor hatt jemand unter vergleichbar schwierigen Umständen versucht Nordlichter zu beobachten oberhalb des 70. Breitengrades, tausend Meter über Meereshöhe und noch dazu in einer so primitiven Unterkunft. Es ist höchst erstaunlich, dass er bei diesem Klima und diesen Temperaturen überwintern kann. Oft verlassen haben sie das Haus nur mit einem Sicherungsseil um den Körper herum. Sie müssen



befürchten vom Sturm regelrecht weggeweht zu werden. Das Gelände ist auf den letzten 150 Metern extrem steil.

Draußen im Sturm werden meteorologische Daten ermittelt. Unter dem Dach des Observatoriums finden die wichtigsten magnetischen Messungen statt. Birkeland nutzt dafür ein trickreiches Verfahren, das selbst kleinste Störungen des Erdmagnetfeldes registriert und das Unsichtbare sichtbar macht. Eine Magnetnadel wird an einem Faden aufgehängt. Sie weist nach Norden. Sobald das Magnetfeld der Erde gestört wird, gerät sie in Bewegung. Das verdeutlicht ein Lichtstrahl, der erst über einen Spiegel über der Nadel trifft und dann auf eine rotierende Trommel auf lichtempfindlichem Papier. Darauf wird der Verlauf der Störung registriert, ein sogenanntes Magnetogramm. Die Störung des Magnetfeldes und die Entstehung der Nordlichter sind für Birkeland untrennbar miteinander verbunden. Zudem stellt er fest, dass die Lichter weit höher am Himmel tanzen als bislang vermutet. Dort oben müssen gewaltige magnetische Ströme fließen – Ströme, die aus geladenen Teilchen bestehen, die von der Sonne kommen.



Das neue Jahrhundert bricht an, und Birkeland ist auf dem besten Weg das Bild von Erde und Universum zu revolutionieren. Der Norweger ahnt, dass seine Forschung eine bahnbrechende Wendung nimmt. Damals will niemand von Birkelands spektakulären Erkenntnissen wissen. Das Weltall gilt als leerer Raum. Das Bild von der Sonne, die Materie weit ins All hinausschleudert, hat sich erst im letzten Jahrhundert zusammengesetzt. Heute steht fest, dass die Sonnenaktivität von magnetischen Kräften angetrieben wird. Ihre Aktivität

schwankt im elfjährigen Rhythmus. Besonders in den Jahren maximaler Erregung kann es an ihrer Oberfläche zu gigantischen Ausbrüchen kommen. Dabei werden geladene Teilchen ins Universum geschleudert, die den sogenannten Sonnenwind bilden. Schon nach wenigen Tagen erreicht der Sonnenwind die Erde. In Äquatornähe wird er vom magnetischen Schutzschild der Erde abgewehrt. In den Polarregionen aber können seine elektrisch geladenen Teilchen in die obere Erdatmosphäre eindringen. Dort regen sie Atome und Moleküle zum Leuchten an. Die Nordlichter entstehen. Im Prinzip so, wie es Birkeland vorhergesagt hat. Nur beweisen kann er damals auf dem Halddetoppen noch nichts.

Am Ende seiner zweiten Expedition liegen Triumph und Tragödie dicht beieinander. Der Physiker hat seine Mission zwar erfüllt, doch einer seiner Mitarbeiter kommt in einer Lawine ums Leben. Birkelands Bericht ist eine Sammlung nüchterner Zahlen, Tabellen und Kurven, geschmückt mit Norwegens Flagge. Allerdings fehlen darin Hinweise auf ein Nordlicht, das tatsächlich von den Forschern beobachtet wurde – auf einer Aurora borealis, wie Galilei das Himmelsfeuer einst taufte. Entscheidend ist aber, dass Birkeland neue Ideen entwickelt hat.



In Kristiania zurück ist der Elan des Professors kaum zu bremsen. Gehirn und Instrumente arbeiten fieberhaft. Er will mehr über die Störung des Erdmagnetfeldes wissen – mehr über Höhe, Ausdehnung und Bewegung der Nordlichter. Er will sie auch im Labor über dem Erdmodell zum Leuchten bringen. Ehrgeizige Pläne, die Birkeland mit grenzenlosem Optimismus verfolgt. Das Wichtigste hatte er erkannt. Wenn er beide Phänomene, die Nordlichter und die magnetischen Stürme erklären will, muss er sie global betrachten. Er braucht also viele unterschiedliche Stationen, die optimal aufeinander abgestimmt sind.

Was Birkeland plant, ist einmalig. Die weltweit größte Aurora-Expedition mit einer Beobachtungsstation auf Haldde, eine weitere auf der russischen Halbinsel Novaya Zemelya, der dritten auf dem norwegischen Archipel Svalbard (Spitzbergen) und der vierten schließlich auf Island. Nach seinen Überlegungen sollten die Stationen jeweils mehr als 1.000 Kilometer voneinander entfernt liegen. Besonders wichtig und ihm der nördlichste Standort, denn er hat herausgefunden, dass Nordlichter vor allem im höheren Norden vorkommen.

Die Vorbereitungsreise für das neue Vorhaben beginnt der Professor im Sommer 1902. In der kleinen Hafenstadt Archangelsk nimmt er noch einen Fototermin wahr. Noch am selben Nachmittag will er auf der Vladimir über die Barentssee hinauf zur Station nach Novaya Zemelya. Insel des Todes hatte sein Assistent die riesige Doppelinsel im Nordwesten Sibiriens getauft wegen der unerbittlichen Verhältnisse, die jeden Besucher dort in der Einsamkeit des Winters erwarten. Für die Zeitung lässt sich Birkeland mit Anzug, Fliege und Hut mit seinem Team fotografieren. Seine Aurora-Expedition wird von der Öffentlichkeit mit Spannung verfolgt. Doch unerwartete Rückschläge gehören offenbar zum Leben des Forschers. Ein Hund fällt Birkeland an. Vermutlich hat er die Tollwut. Der Arzt hat ihn untersucht und so schnell wie möglich in das Pasteur-Institut nach Moskau geschickt. Es scheint, als wolle ein düsteres Gespenst den hellen Forschergeist begleiten, obwohl die Behandlung gegen die gefährliche Virusinfektion erfolgreich verläuft. 30 Tage muss er dort bleiben. Später sagt Birkeland, dass diese Wochen zu den schlimmsten seines Lebens gehören. Er hat kein Buch dabei und kann nichts studieren.



Kaum genesen kehrt Birkeland nach Oslo zurück, um seine Arbeit im Labor fortzusetzen. Er ist besessen davon, das Rätsel der Nordlichter zu lösen. Geduldig wartet der Physiker auf die Messwerte aus den vier Observatorien. Die Zeit vertreibt er sich mit Erfindungen. So entwickelt er seit 1901 eine elektrisch geladene Kanone mit schwerem Projektil. Ein technisches Meisterstück. Es nimmt das Prinzip vom Transrapid und Teilchenbeschleuniger vorweg und wird sogar für das amerikanische Verteidigungsprogramm in den 1980iger Jahren noch einmal diskutiert. Kein Schwarzpulver, kein Lärm, allein das Zusammenspiel von elektrischen Strömen und magnetischen Kräften katapultiert das Geschoss in die Welt hinaus. An der Uni-



versität will der Professor vor Kollegen und potenziellen Kunden seine Erfindung präsentieren. Mit dem Verkauf der Kanone hofft Birkeland, das dringend benötigte Kapital für die Nordlichtforschung zu beschaffen. Unglücklicherweise gibt es bei der Präsentation einen Kurzschluss von 10.000 Amper. Die Menschen im Festsaal fallen in Ohnmacht. Es ist eine große Katastrophe. Birkeland sagt später: „Von diesem Moment an fielen meine Aktien von 300 auf 0.“ Was viele nicht mitbekommen haben, ist, dass sein Projektil das Ziel getroffen hat. Er erzeugt eine Art von Flamme mit einer Temperatur von einigen 1.000 °C, und weil ein Magnetfeld existiert, ist die Ausdehnung der Flamme sehr groß. Es ist eine Art künstliches Leuchten.



Der Geistesblitz führt Birkeland in eine ganz andere Welt. Er trifft auf Sam Eyde, einen einflussreichen und wohlhabenden Ingenieur. Sie diskutieren über die weltweite Nahrungsmittelknappheit. Eyde würde das Problem gerne lösen und künstlichen Dünger herstellen, weiß aber nicht wie. Sam Eyde sagt: „Ich brauche ein künstliches Licht,“ und Birkeland antwortet: „Kein Problem, ich hab schon eins.“ Eine fruchtbare Zusammenarbeit beginnt zwischen dem Wissenschaftler, der himmlisches Leuchten untersucht und Kanonen konstruiert und dem einflussreichen Unternehmer, der ein Wirtschaftsimperium aufbauen kann. Eine Partnerschaft aus gegensätzlichen Begabungen entflammt für dasselbe Ziel. Nur eine Woche später bringt Birkeland das erste Patent zur Düngemittelherstellung zur Anmeldung durch Gewinnung von Stickstoff aus der Luft.

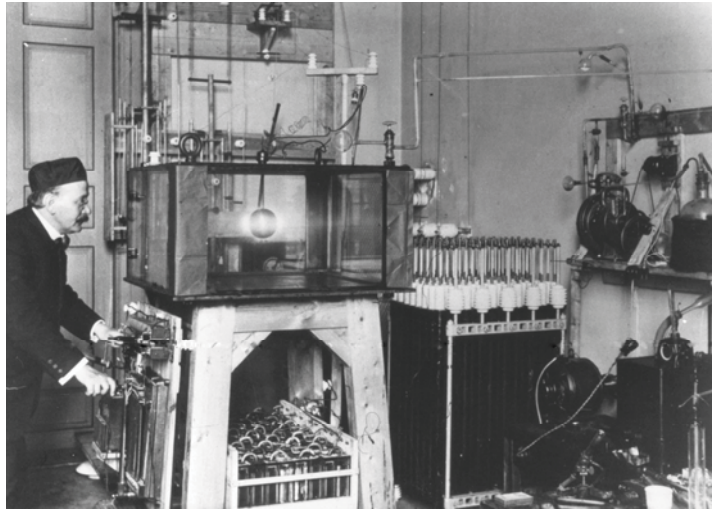
Birkelands elektrischer Flammenofen, die unscheinbare Erfindung wird zur Keimzelle des künftigen Unternehmens. In der glühend heißen Zone zwischen zwei Elektroden wird Luft sozusagen verbrannt und dabei Stickstoffoxid gewonnen. Damit macht der Professor den Weg frei für die großindustrielle Herstellung von Dünger.

Sam Eyde hat mittlerweile in der Region Telemark die Nutzungsrechte für Wasserfälle erworben, um den riesigen Energiebedarf der neuen Firma zu decken. Innerhalb kürzester Zeit entsteht südwestlich von Oslo das größte hydroelektrische Kraftwerk Norwegens. Ende 1905 ist es soweit. Kristian Birkeland und Sam Eyde gründen Norsk Hydro. Das Herstellungsverfahren wird nach beiden benannt, das Birkeland-Eyde-Verfahren. Schon bald läuft die Produktion auf Hochtouren. Der künstliche Dünger rieselt wie Schnee. In der beschaulichen Region Norwegens wächst ein Weltunternehmen, ein Global Player heran, und ist es bis heute geblieben. Birkeland hingegen kann in der Geschäftswelt nicht richtig heimisch werden. Er sehnt sich nach seiner Nordlichtforschung und ist dem Dauerstress bei Norsk Hydro nicht mehr gewachsen. Hinzu kommen Unstimmigkeiten mit Eyde, die zum Bruch mit Sam Eyde führen. Birkeland zieht sich in die Universität in Oslo zurück und wendet sich wieder dem Nordlicht zu. Das Engagement bei Norsk Hydro ist wirtschaftlich ein großer Erfolg. So muss der Forscher wenigstens keine finanziellen Hürden mehr bewältigen.

Nach wie vor ist Birkeland von der Idee besessen, das Himmelsfeuer im Labor über seinem Erdmodell zu entfachen. Für den schwierigen Versuch müssen aber die Bedingungen stimmen. Birkeland weiß, dass dort, wo in der Natur die Lichter tanzen, der Druck 10



Millionen mal geringer ist als am Boden, und genauso gering muss er auch in der Glaskammer sein. Nach ungezählten misslungenen Versuchen dann endlich der magische Moment. Birkeland ist selbst erstaunt. Die Lichter bilden geschlossene Ringe über den polaren Regionen, und sie treten gleichzeitig im Norden und Süden des Erdmodells auf. Der Professor sieht sich am Ziel seiner Träume. Er kann wie aus dem All auf die Erde schauen. In der Glaskammer lässt eine Strahlenquelle die geladenen Teilchen entstehen. In der Natur macht dies die Sonne. Die Teilchen regen die Erdatmosphäre zum Leuchten an. Jahrzehnte später werden dies Astronauten aus dem Weltall bestätigen. Längst steht fest, dass Nordlichter durch Teilchenstöße und in einigen Hundert Kilometern Höhe hervorgerufen werden. Typisch blaues bis violette Leuchten hat mit der Anregung von ionisierten Stickstoffmolekülen zu tun. Grünes bis gelbes Licht geht auf atomaren Sauerstoff zurück, sowie auch die seltene rote Färbung. Mal bewegen sich Bögen und Bänder am Himmel, mal Vorhänge und Strahlen. Wer dieses Schauspiel erst einmal gesehen hat, wird es nicht mehr vergessen.



Birkeland ist erschöpft, aber glücklich. Hinter ihm liegt eine entscheidende Etappe, das Rätsel der leuchtenden Erscheinungen zu lösen. In den nächsten Jahren arbeitet der Physiker fieberhaft weiter. Neben dem Polarlicht wird er sich auch der Sonne und den fernen Planeten widmen, den dunklen Flecken auf unserem Zentralgestirn und den Ringen des Saturns. „Ursprung der Welten“ unter dieser Schlagzeile veröffentlicht er seine universalen Erkenntnisse in der renommierten Zeitschrift Scientific American. Birkeland ist der Erste, der die Sonne mit den Polarlichtern in Verbindung bringt. Viele andere Theorien gingen davon aus, dass die Aurora allein mit Phänomen der oberen Erdatmosphäre zu tun hat. Birkeland sagt als Erster, dass die Energie für das Himmelsleuchten von der Sonne kommt.



Sonnenstürme



Bei normaler Sonnenaktivität entstehen täglich 5 bis 15 Sonneneruptionen, bei denen das Plasma (ionisierte Gase) bogenförmig zur Sonne zurückkehrt.



Ungestörtes Magnetfeld der Erde



Durch besonders heftige Eruptionen löst sich das Plasma von der Sonne und große Mengen geladener Partikel werden ins All geschleudert (Sonnensturm).

Das Magnetfeld der Erde wird durch die geladenen Teilchen verformt und „flattert“ wie eine Fahne im Wind.



Zum Vergleich: ungefähre Größe der Erde

Starke Sonnenstürme können bis in die Erdatmosphäre vordringen. Die sichtbaren Folgen sind Polarlichter, aber auch Satelliten und elektrische Anlagen können gestört werden.



© Globus

schematische Darstellung, nicht maßstabsgetreu

Bildquelle: Nasa/courtesy of nasaimages.org



Roald Amundsen – ein Gentleman und Polarforscher

Roald Amundsen – Abenteurer, Entdecker. Verschollen – irgendwo in arktischen Gewässern. Er ist wohl mit Abstand der erfolgreichste Entdecker in den Pol-Regionen unserer Erde. Als erster Mensch steht er 1911 mit 4 seiner Kameraden am Südpol. Das ist unbestritten. Doch vermutlich ist er auch der erste Mensch am Nordpol. Denn die Herren Peary und Cook und Byrd aus den USA, die die Eroberung für sich in Anspruch nehmen, haben wohl gemogelt. Amundsen dagegen ist ganz sicher dort am Nordpol und zwar 1926 mit dem Italiener Nobile per Luftschiff. Es ist der Letzte einer langen Reihe von Triumphen. Von dem nächsten Flug ins Nordmeer kehrt der Norweger nicht mehr zurück. Sein Mythos aber lebt.



1911 hat er in nur 56 Tagen als erster Mensch den Südpol erreicht. Sein Rivale, der Engländer Robert F. Scott, wird, so heißt es damals, im Handstreich besiegt. Scott verlässt sich auf Motorschlitten, die in der Kälte versagen. Die letzten Etappen bewältigen sie nur noch mit Muskelkraft. Auf dem Rückweg erfrieren Scott und seine vier Begleiter.

Amundsens kometenhafter Aufstieg setzt sich fort. Er wird berühmt wie ein Rockstar. In seiner Heimat Norwegen und rund um die Welt

verehrt und feiert man ihn. Im Juni 1928 bricht er zu seiner letzten Expedition auf. Er startet mit der Latham 47, einem französischen Flugboot, und kehrt nicht mehr zurück. Warum, ist bis heute ein Rätsel.

Auf seinen Arktisexpeditionen lässt Roald Amundsen die beteiligten Schiffe von Eis umschlossen überwintern. Dass selbst gut gebaute Schoner so zerdrückt werden können, interessiert ihn wenig. Er riskiert es und bezwingt so die legendäre Nordwestpassage. Wer in der arktischen Eiswüste überleben will, darf nicht zimperlich sein, und so landet auch schon einmal ein Eisbär auf dem Teller der Abenteurer. Amundsens Expeditions-Stil ist zupackend und roh. Seine Techniken schaut er sich bei den Inuit ab. Waljagd, Iglubau und Robbenfell als Bekleidung, all das lernt er von den Ureinwohnern im hohen Norden. Amundsen ist aber nicht nur harter Überlebenskünstler. In der Zivilisation gibt er sich als Gentleman-Forscher. Ein Idol mit vielen Gesichtern – nicht alle sind sympathisch.

Roald Amundsen gewinnt den Wettlauf zum Südpol gerade deshalb, weil er sich nach ausgiebigen Tests für Hundeschlitten als Transportmittel entscheidet. In den Jahren danach zieht



ihn eine neue noch unerprobte Technologie in seinen Bann – Flugzeuge. Doch die Maschinen damals sind noch nicht ausgereift genug, um in der Arktis bestehen zu können. Schließlich versucht es Amundsen mit einem Luftschiff. Das Ziel ist der Nordpol. Ob ihn überhaupt schon Menschen zuvor erreicht haben gilt als umstritten. Amundsen vertraut sein Schicksal dem italienischen Luftschiffingenieur Umberto Nobile an. Nobile gehört einer jungen Forschergeneration an, die sich kaum für harte Überlebenstechniken erwärmen kann. Manche von Nobiles Männern können nicht einmal Skifahren. Die Italiener irritieren Amundsen, doch zur Umkehr ist es zu spät. Am 11. Mai 1926 hebt das Luftschiff Norge von Spitzbergen ab. Über den Pol soll es nach Alaska gehen.

Nach dem Start sind die Italiener wie ausgewechselt. Ruhig und professionell steuert Nobile die komplexe Flugmaschine. Amundsen ist zum Nichtstun verdammt. An Bord ist der große Polarforscher nur Passagier und Zuschauer. Fast den ganzen Flug über soll er aus dem Fenster geblickt haben. 16 ½ Stunden nach dem Abflug erreicht die Norge den Nordpol, Amundsens letzter Triumph.

Roald Amundsen scheint schwer fassbar zu sein, im Leben wie im Tod. Nach seiner erfolgreichen Luftschiffexpedition zieht er sich in sein Haus in Oslo zurück und verkriecht sich wie ein Einsiedler. Er schreibt seine Autobiografie. Doch anstatt die eigene Lebensgeschichte zu erzählen, beklagt er sich über Nobile, den Mitstreiter von einst. Nach der Nordpolüberquerung hätte dieser zu viel Ruhm für sich beansprucht, glaubt Amundsen. Die Zeitungen sind voll des Lobes für den jungen Italiener. Für Amundsen ist es ungewohnt, das Rampenlicht teilen zu müssen. Er schreibt: „Nobile war inkompetent und nie mehr als ein bezahlter Handlanger.“



Umberto Nobile unternimmt eine zweite Arktisexpedition, diesmal ohne Amundsen. Es wird eine der spektakulärsten Fehlschläge der Arktisgeschichte, so desaströs, dass die Geschichte zur Vorlage für dramatisches Kino wird. Am 25. Mai 1928 stürzt die Italia auf dem Rückflug vom Nordpol in der Nähe von Spitzbergen ab. Sieben von Nobiles Männern werden mit der Hülle der Italia in den Tod gerissen. Umberto Nobile und die übrigen Überlebenden treiben hilflos auf dem Packeis.

Amundsen hört während einer Ordensverleihung für zwei amerikanische Forscher von dem Unglück. Obwohl er Nobile als anmaßenden Stümper betrachtet, erklärt er sich sofort bereit, den Italiener zu retten. Mit dieser Entscheidung zeigt Amundsen sein wahres Gesicht. Das ist eine sehr spontane und großzügige Geste. Er sucht nach einem neuen Sinn in seinem Leben. Er ist depressiv und will wieder etwas Bedeutsames tun. Er weiß, dass er ein Risiko eingeht, aber er hat sich ganz bewusst dafür entschieden. Am 28. Juni 1928 bricht Roald Amundsen



auf, um Nobile zu retten. Wenig später wird er als vermisst gemeldet. Warum ein Rivale stirbt und der andere 93 Jahre alt wird, bleibt eine Laune der Geschichte.

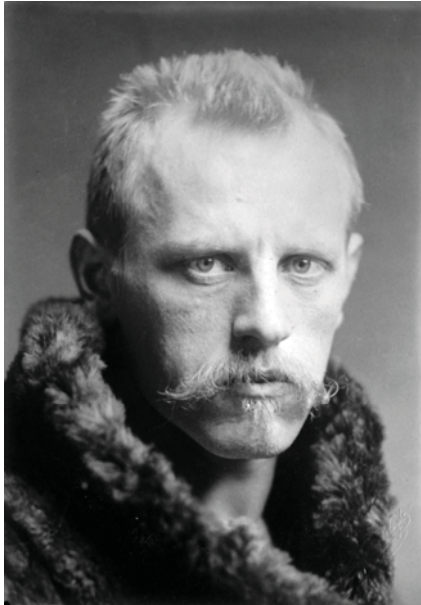
Nach einem Monat auf dem Eis werden die Überlebenden der Italia entdeckt. Umberto Nobile wird von einem schwedischen Flugzeug gerettet. Er muss aus dem Cockpit getragen werden, sein Bein ist gebrochen.

Amundsens Tod bleibt rätselhaft wie sein Leben. Es kann nur spekuliert werden, warum er für seinen ungeliebten Rivalen alles auf Spiel setzt. Einer der ganz Großen aus der Generation der Entdecker, für den Aufopferung und Ehrgefühl selbstverständlich sind. So will er in Erinnerung bleiben – als Gentleman und Polarforscher.



Fridtjof Nansen: Vom Polarforscher zum Friedensnobelpreisträger

Niemand hat das Polarmeer bis zur Inselgruppe Franz-Joseph-Land zu Fuß überquert. 1895 hatten sich Fridtjof Nansen und Hjalmar Johansen bis dorthin gequält: „Mir war schnell klar, dass es schwierig sein würde den tiefen, unbekannten Eisregionen ihre Geheimnisse zu entlocken. Wo sollten wir anfangen?“, schrieb Nansen in sein Tagebuch. Es wurde eine Expedition, wie sie die Welt noch nicht gesehen hatte.



Fridtjof Nansen erreichte den Nordpol nie. 1895 war noch niemand bis dorthin vorgedrungen. Das lag allerdings nicht am fehlenden Willen. Im Namen des unabhängigen Norwegens stellte Nansen eine Mannschaft für eine einmalige Expedition zusammen. Er ließ sein Polarschiff, die Fram, im Packeis vor den neusibirischen Inseln einfrieren. Nansen Annahme, das Eis würde sie dann zum Nordpol treiben, war allerdings ein Irrtum. Dennoch ließ er sich nicht davon abbringen, als Erster den Nordpol zu erreichen. „Bis jetzt ist es also durchaus wünschenswert, das wir aufbrechen. Ich habe Johansen zum Gefährten erwählt. Er ist ein vorzüglicher Schneeschuhläufer und an Ausdauer kommen ihm wenige gleich. Ein prächtiger Mensch.“, so Fridtjof Nansen. Der zweite Mann der Expedition zum Nordpol war Hjalmar Johansen. Am 14. März 1895 brachen die beiden zu Fuß in Richtung Nordpol auf. Die übrige Mannschaft sollte ihre Segelfahrt an Bord der Fram

auf dem gefrorenen Meer weiter fortsetzen. Die Männer hatten vermutlich Zweifel, ob sie sich jemals wiedersehen würden, denn Nansen hatte keine Möglichkeit zum Schiff zurückzukehren.

Auf 86°14' nördlicher Breite musste sich Nansen eingestehen, dass Eis und Kälte das Projekt unmöglich machten. Sie hatten weder ausreichend Nahrung noch Kraft, um weiterzugehen. Sie schlachteten ihre Hunde, denn jetzt ging es um das nackte Überleben. „Am 8. April 1895 drehten wir um und wandten uns nach Franz-Joseph-Land, nachdem wir diesen nördlichsten Zeltplatz der Welt zuvor noch mit zwei norwegischen Flaggen geschmückt hatten.“ Doch nicht nur die Kälte machte den beiden Abenteurern zu schaffen. „Ich drehe mich um und erblicke einen ungeheuren Bären, der sich gerade auf Johansen wirft. Ich greife nach meiner Büchse. Allein in diesem Augenblick gleitet das Kajak ins Wasser. Mein erster Gedanke ist es, mich ebenfalls über das Wasser und das Kajak zu werfen, sehe aber ein, dass es gefährlich ist. Ich versuche daher das Kajak auf das Eis zurückzuholen und liege dabei auf den Knien um die Büchse zu fassen. Ich habe keine Zeit mich umzublicken und zu sehen, was hinter mir vorgeht. Als ich Johansen plötzlich in aller Ruhe hinter mir sagen höre, schieß schnell, wenn es nicht zu spät sein soll.“



Für die Pioniere war die Expedition eine geradezu unmenschliche Anstrengung. „Jetzt erst krochen wir in den Sack, um die Kleider aufzutauen. Im Laufe des Tages hatten sich die Ausdünstungen des Körpers nach und nach in der äußeren Kleidung verdichtet, die nun eine Eismasse bildete und zu einem richtigen Panzer gefroren war. Manchmal aber waren wir so müde, dass uns die Augen zufielen und wir mit dem Löffel vor dem Mund einschlieften.“ Nach quälend langer Zeit erblickten Nansen und Johansen Land am Horizont, während das Eis unter ihren Füßen immer instabiler wurde. Von der noch weit entfernten Insel Eva-Livøya trennt sie jedoch das offene Meer. Darauf hatte Nansen lange gewartet. Sie hatten das verhasste Treibeis endlich hinter sich gelassen und standen am Wasser. Die beiden schlachteten ihre letzten Hunde. Es war unmöglich mit ihnen weiter voranzukommen.

Nansen und Johansen bestiegen ihre Leinen-Kajaks und paddelten hinüber zur ersten der 198 Inseln von Franz-Joseph-Land. Er benannte sie nach seiner Frau Eva und nach seiner damals zwei Jahre alten Tochter Liv. Während Nansen und Johansen sich durchs Treibeis quälten, hatten sie vergessen, ihre Uhren aufzuziehen. Sie konnten Ihre Position nicht mehr genau bestimmen. „Das Land ist mir rätselhaft. Ich kann immer noch nicht genau sagen, wo wir sind. Es scheint seltsam, dass sich die Küste ständig nach Süden statt nach Südwesten erstreckt. Vielleicht sind wir an der Westküste von Franz-Joseph-Land, aber dafür scheint die Missweisung zu groß zu sein.“



Nach fünf Tagen auf Franz-Joseph-Land erreichten sie die Hureninsel. Die Insel hat in der Vergangenheit ein Stück norwegische Geschichte geschrieben. Dort bekamen Nansen und Johansen erstmals festen Boden unter die Füße. „Es war ein seltsames, erhebendes Gefühl den Fuß wieder auf festes Land setzen zu können, wirklich mit dem Fuße zu fühlen, dass es Land und nicht Eis war. Anfänglich traten wir fast vorsichtig auf. Der Fuß liebte die harten Granitblöcke, und dazu noch Moos und Blumen unter ihnen zu finden. Es war geradezu überwältigend. Wir setzten uns zwischen den Steinen hin und versanken in tiefes Sinnen. Wie merkwürdig ist doch dieses Land. Zu Ehre des Tages hissten wir unsere Flagge.“, so Johansen.

Im Herbst 1895 wurden die Tage für Nansen und Johansen allmählich zu kurz. Es schien am sichersten, sich ein Winterquartier zu bauen. Hier verbrachten sie einen ganzen Winter. Sie gruben sich ein und errichteten eine Steinmauer ringsherum. Sie war etwa einen halben Meter hoch. Nansen fand einen angespülten Holzstamm, den Johansen mit seiner kleinen Axt bearbeitete, sodass sie ihn als Firstbalken für die Hütte verarbeiten konnten. Sie legten Walrosshäute darüber und dichteten die Mauer mit Schnee ab. Dann machten sie es sich unter einer Tranlampe gemütlich und verspeisten Unmengen an Eisbärenfleisch. Den ganzen Winter über lebten sie ausschließlich von Fleisch und überlebten. „Am Abend des 28. Septembers zogen



wir endlich in die Winterhütte. Die erste Nacht war kalt. Bis jetzt hatten wir die ganze Nacht in einem Sack geschlafen, hielten es nun aber nicht länger für notwendig. So lagen wir denn die ganze Nacht und zitterten vor Kälte. Es war die schlimmste Nacht, die wir erlebt hatten. Am nächsten Morgen schmeckte uns das Frühstück ausgezeichnet. Wir tranken riesige Mengen heißer Beeren-Bouillon, um warm zu werden. Wir hatten nicht viel Abwechslung. Unser Leben begann morgens mit Kochen und Frühstück. Dann kam vielleicht wieder ein Schläfchen, dann pflegten wir hinauszugehen, um uns etwas Bewegung zu machen. Dies geschah aber nicht öfter und länger als notwendig, da sich unsere Kleider nicht gerade dazu eigneten.“ Hier blieben sie einen ganzen Winter lang, ohne zu wissen, dass sie auf Franz-Joseph-Land waren, und sie wussten nicht, wie es weitergehen sollte. „Mittwoch, 8. Januar 1896. Gestern Abend fegte der Wind den Schlitten, an dem unser Thermometer hing über den Abhang. Stürmisches Wetter draußen. Diese langen schlaflosen Nächte, wenn man sich von einer auf die andere Seite wälzt, die Füße hochzieht um sie ein wenig zu wärmen, und sich auf der ganzen Welt nur noch eins wünscht: Schlaf. Die Gedanken beschäftigen sich unermüdlich mit allem in der Heimat, aber der lange schwere Körper sucht zwischen den rauen Steinen vergebens eine erträgliche Lage. Johansen schnarcht, dass die Hütte dröhnt. Gut, dass seine Mutter ihn nicht sieht. Sie würde ihren Jungen bedauern, so schwarz, schmutzig und zerrissen er auch ist. Aber warte nur, warte. Sie wird ihn wieder haben.“

Auch in der größten Hoffnungslosigkeit ist es noch möglich, sich selbst aufzubauen. Nansen und Johansen sind bis an ihr Äußerstes in ihrem Denken, Fühlen und Handeln gegangen. Sie gaben einfach nicht auf.

Im Mai 1896 machten sie sich vom Kapp Norvegia auf. Sie hatten den Winter überstanden und waren in erstaunlich guter Verfassung. Der Weg führte sie weiter Richtung Süden zum Kapp Flora. „Plötzlich lag ich in einer breiten Spalte, die mir der Schnee verborgen hatte, im Wasser. Da die Schneeschuhe an den Füßen festgeschnallt waren, brachte ich sie durch die Schnee- und Eisklumpen nicht hindurch. Außerdem war ich auch durch das Zuggeschirr am Schlitten festgemacht, sodass ich mich nicht umdrehen konnte. Ich rief noch lauter um Hilfe und hörte endlich weit zurück ein Hallo. Als mir das Wasser schon weit zur Brust reichte, und da es nicht mehr lange dauern konnte, dass ich ganz drinnen war, kam Johansen und zog mich heraus.“ Mehr als einmal kamen Nansen und Johansen nur um Haaresbreite davon.

„Wir liegen in einer Senke im Schnee und denken daran, dass es schon Juni ist und zu Hause alles herrlich aussieht, während wir noch immer nicht weiter vorangekommen sind. Oh die Armen, die immer noch warten müssen.“

Als Nansen und Johansen auf Northbrookøya, der südlichsten Insel des Franz-Joseph-Landes, ankamen, ahnten sie nicht, dass ihre Rettung nur wenige Kilometer entfernt war. Sie glaubten, bis nach Svalbard fahren zu müssen, um auf Menschen zu stoßen und planten bis dorthin zu paddeln. Walrosse begleiteten sie auf ihrer Fahrt mit den Kajaks. „Noch ehe ich neben ihm war, stürzte das Walross plötzlich neben mir in die Höhe, warf sich auf den Rand des Kajaks und fasste mit einer Vorderfinne weit über das Deck, und während es versuchte mich umzukippen, schlug es seine Stoßzähne in das Kajak. Alles, was ich besaß, schwamm im Wasser umher und war durchweicht. Besonders bedauerlich war, dass das Wasser in den fotografischen Apparat gedrungen war und vielleicht die kostbaren Aufnahmen zerstört hatte.“



Nansen und Johansen erreichten das Kapp Flora, wo sie gerettet wurden. „Zweifelnd machte ich mich auf den Weg. Plötzlich schien ich eine menschliche Stimme zu hören – eine fremde Stimme, die Erste in drei Jahren. Wie mir das Herz klopfte, wie mir das Blut zum Kopf schoss, als ich auf einen Hügel hinaufkletterte und mit der ganzen Kraft meiner Lungen schrie. Hinter dieser einen menschlichen Stimme inmitten der Eiswüste, diese Botschaft vom Leben. Als ich mir einen Weg durch die Schollen und Eisbrücken bahnte, so rasch mich meine Schneeschuhe trugen. Bald hörte ich wieder rufen und dann sah ich von einem Hügel herab eine dunkle Gestalt, die sich zwischen den Hügeln bewegte. Es war ein Hund. Aber dahinter kam noch eine Gestalt und das war ein Mensch. Wer war es? War es Jackson oder einer seiner Gefährten? Oder war es vielleicht ein Landsmann? Rasch kamen wir einander näher. Ich schwenkte den Hut, er tat dasselbe.“ Am 17.06.1896 erreichten Nansen und Johansen die Hütte von Frederick George Jackson am Kapp Flora. Der britische Polarforscher hatte mit seiner Mannschaft ein großes Lager auf Kapp Flora aufgeschlagen und hier überwintert. Die Engländer konnten kaum glauben, dass die beiden Norweger beinahe den Nordpol erreicht hatten. Nansen und Johansen blieben zwei Monate im Lager, bevor sie auf einem von Jacksons Versorgungsschiffen *Windward* nach Süden gebracht werden konnten. Am 13. August 1896 erreichten sie das norwegische Vardø, eine Woche, bevor die *Fram* in Skjervøy ankam.

Friedtjof Nansen und Hjalmar Johansen hatten unglaublichen Wagemut bewiesen. Sie hatten die bemerkenswerteste Skireise in der Polargeschichte unternommen. Eine Reise, die nicht nur in Norwegen gebührend gefeiert wurde. Sie war ein internationaler Erfolg, auch wenn Nansens größtes Ziel zu beweisen, dass die Drift des Eises das eingeschlossene Schiff von Sibirien über das Eismeer bis nach Grönland bringen würde und dabei so dicht wie möglich am Nordpol vorbeizukommen, verfehlt wurde. Die Erkenntnisse aus seiner Expedition wiegen jedoch weit schwerer. Er bewies das Vorhandensein einer ostwestlichen Polarströmung. Zugleich konnte er nachweisen, dass es sich bei dem Polarmeer unterhalb der Innerarktis nicht, wie bisher angenommen, um ein Flachmeer mit Inseln, sondern um ein Tiefseebecken von mehr als 3.500 Metern Tiefe handelte.



Nansen wurde aufgrund seiner Polarforschungsergebnisse 1897 zum außerordentlichen Professor für Zoologie an die Universität von Christiania berufen. 1900 nahm er noch einmal an einer Tiefseeexpedition mit Johan Hjort teil. In der Folge konzentrierte er sich auf die Verbesserung und Etablierung der internationalen Zusammenarbeit und war 1902 Mitbegründer des internationalen Rates für Meeresforschung.

Anlässlich der Auflösung der politischen Union mit Schweden im Jahre 1905 warb Nansen bei Prinz Carl von Dänemark dafür, die Königskrone anzunehmen. Hätten die



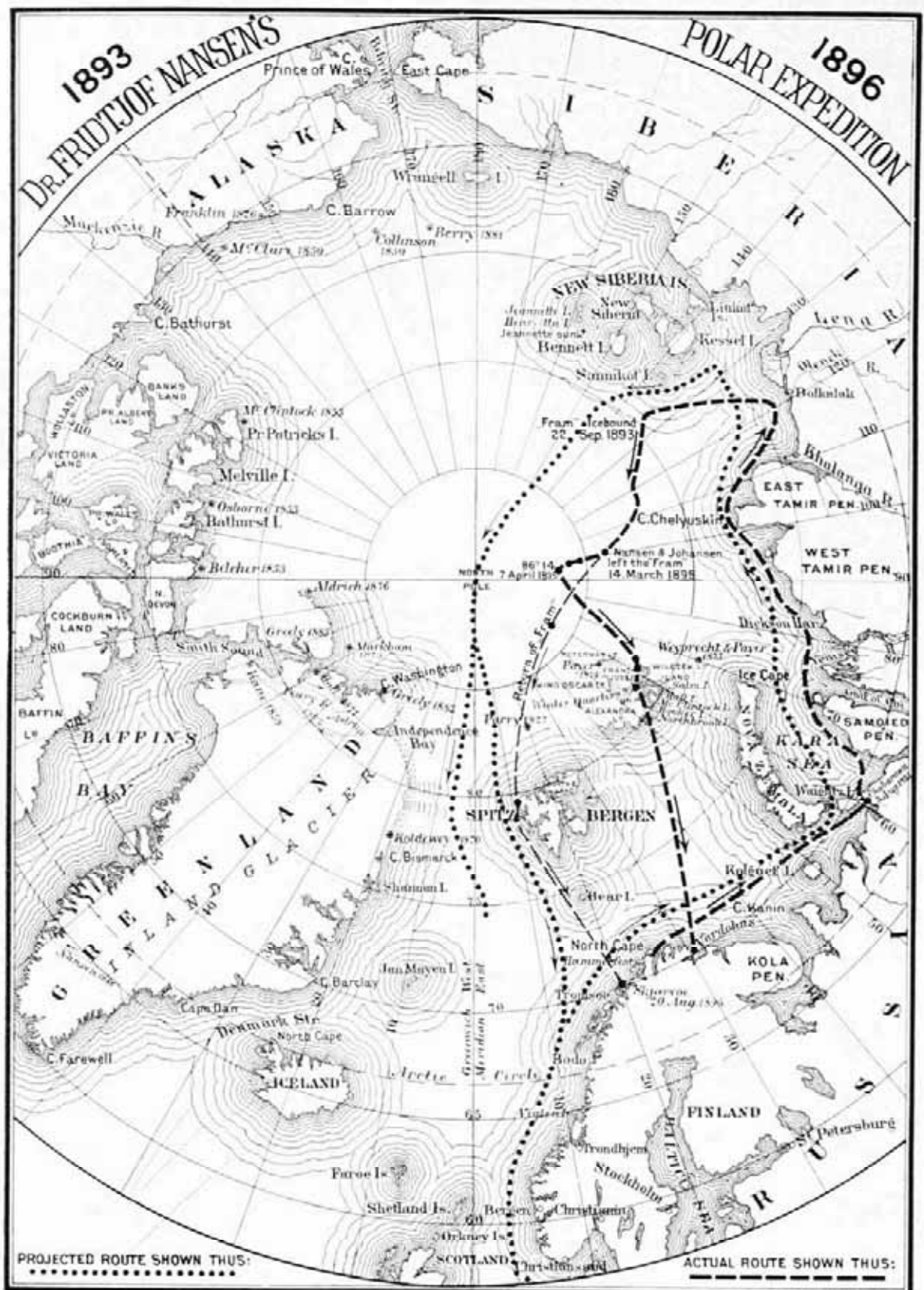
norwegischen Wähler für eine Republik gestimmt, wäre Nansen wohl deren erster Präsident geworden. Zwischen 1906 und 1908 war er norwegischer Botschafter in London, wurde ein enger Freund von König Edward und sicherte die positive Neutralität der Großmächte für Norwegen. Er widmete – besonders seit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges – seine Aufmerksamkeit den ökonomischen Fragen der Völkerverständigung. 1917 sicherte er als Beauftragter seiner Regierung in den USA die Getreidelieferungen für Norwegen und konnte dadurch sein Land vor einer Hungersnot bewahren.

Bei der ersten Zusammenkunft des Völkerbundes im Jahre 1920 leitete Nansen die norwegische Delegation. Er blieb ihr Mitglied bis zu seinem Tod. Im selben Jahr wurde Nansen Hochkommissar des Völkerbundes für Flüchtlingsfragen. In diesem Amt organisierte er die „Nansen-Hilfe“ für Flüchtlinge, mit der innerhalb von 18 Monaten mehr als eine halbe Million Kriegsgefangene, von denen die meisten in Russland waren, aus 26 Nationen in ihre Heimat zurückkehren konnten.

Der von ihm 1922 geschaffene Nansen-Pass ermöglichte die Umsiedlung und Ansiedlung mehrerer Hunderttausend Flüchtlinge, die ihre Staatsangehörigkeit verloren hatten, und wurde von 52 Staaten anerkannt.

Aufgrund seiner Verdienste um die internationale Flüchtlingshilfe erhielt er 1922 den Friedensnobelpreis. Am 13. Mai 1930 starb Nansen nach einem erfüllten Leben in Lysaker bei Oslo.





Olav Tryggvason im Kampf gegen die alte Welt

Sie brandschatzten Städte, Klöster und ganze Landstriche. Sie feierten für ihre Götter blutige Opferfeste und glaubten an ein Weiterleben der gefallenen Krieger in Wallhall. Jahrhundertlang waren die Wikinger der Schrecken Europas. Auf ihren Fahrten südwärts begegneten sie einer Religion, die so ganz anders war als die ihre – dem Christentum.

Christliche Missionare reisten nach Skandinavien. Doch lange widersetzten sich die Nordleute allen Bekehrungsversuchen. Der Kampf um den rechten Glauben wurde heftiger – Christus gegen die Götter des Nordens. Wer waren diese Menschen, die so lange an ihrer alten Religion festhielten, und wie gelang am Ende des 10. Jahrhunderts ihre Missionierung?

Skandinavien – das ist das Land der unberührten Weiten und der Mitternachtssonne. Das ist das Land der Sagen, in denen Elfen auf geheimnisvollen Hügeln und Trolle in dunklen Felsen wohnen. Hier, fern im Norden, liegt Europas letzte Wildnis. Skandinavien ist aber auch das Land, das einst wegen seiner plündernden Bewohner berüchtigt war. Im frühen Mittelalter, als in Europa die Staaten geschwächt waren und ihre Küsten nicht ausreichend vor Überfällen geschützt werden konnten. Einer der mächtigsten Wikinger – Olav Tryggvason – geboren als Königssohn, dann versklavt und wieder freigelassen, kämpfte er sich nach oben bis auf den norwegischen Thron. Krähenbein nannten sie ihn, da er die Zukunft aus Vogelbeinen zu lesen versuchte. Sein ehrgeiziges Ziel: Die vielen norwegischen Häuptlinge, die es damals gab, entmachten, um allein zu regieren. Dafür war ihm jedes Mittel recht – sogar ein Glaubenswechsel. Denn im Christentum galt die Macht des Königs als von Gott gegeben. Ein geschickter Schachzug Tryggvasons auf dem Weg zur Macht.

994 nach Chr. ließ er sich taufen. Auch von seinen Untertanen verlangt er den Glaubenswechsel und stellt sie vor die Wahl: Taufe oder Tod. Deshalb flüchteten viele Norweger, die an ihrem alten Glauben hingen, nach Island. Hier, so hofften sie, erwartete sie ein besseres Leben ohne Verfolgung und Zwangstaufe durch Tryggvason und seine Schergen. Ein Neubeginn am Rande der damals bekannten Welt. Aber der Preis der Freiheit war hoch. Lange Winter, eine karge Natur und die besten Böden bereits vergeben an die ersten Siedler, die ein Jahrhundert zuvor hierhin kamen.

Im Jahr 997 nach Chr. lebten die Isländer noch in Freiheit, ohne Könige, und sie glaubten nicht an Christus. Aber der norwegische König Olav Tryggvason wollte das ändern und schickt einen Missionar aus, um das Inselvolk von seinen alten Göttern abzubringen. Unter ihren Göttern war Odin der mächtigste. Auf seiner Suche nach Wissen hatte er eines seiner Augen geopfert. Dadurch wurde er allwissend. Zwei Raben begleiteten ihn. Freya war die Göttin der Fruchtbarkeit, der Schönheit und der Liebe. Thor war der stärkste der Götter. Von der nordischen Gesellschaft noch stärker vergöttert als Odin. Groß, derb von Gestalt und gewalttätig. Der Schöpfer des Donners kämpfte mit einem Hammer gegen die Riesen der Unterwelt. Wer ihn verehrte, trug einen Thorshammer um den Hals, als Sinnbild für Stärke und Furchtlosigkeit.



Wer waren die Menschen, die an Odin, Thor und Freya glaubten und die auf der Suche nach Reichtum und exotischen Luxusgütern die ganze damals bekannte Welt befuhren? Sie waren Bauern, aber auch Handelsleute, denn längst nicht alle Wikinger waren auf Raubzügen unterwegs. Das waren nur Gruppen junger Männer, unter denen ein ausgeprägter Kriegerkult herrschte. Die meisten Nordleute hingegen waren friedliche Bauern und Händler. Vollerorts lebten sie noch nicht unter der Herrschaft von Despoten wie Olav Tryggvason. Sie alle einte die Neugierde auf fremde Länder, neue Ideen und Technik. Ihre angestammten Götter meinten es gut mit ihnen. Wozu dann zum Christentum wechseln? Und schenkte Thor nicht denen, die auf Raubfahrt gingen, reiche Beute aus Klöstern und Kirchen des Kontinents? Sich mit ungeheurer Brutalität im Kampf zu behaupten war für viele junge Männer ein Ritual zum Erwachsenwerden.

Im Jahre 793 nach Chr. überfielen Wikinger das englische Kloster Lindesfarm. Damit begann das Zeitalter ihrer Raubzüge. Es dauerte fast 300 Jahre. „Vor der Raserei der Nordleute beschütze uns, oh Herr,“ so lautete ein Gebet dieser Zeit. In den ersten Jahrzehnten galten die Angriffe nur England, Irland und dem Frankenreich. Doch sie plünderten nur im Sommer. Die Winter verbrachten sie zu Hause.

Neben Odin, Thor und Freya verehrten die Nordmänner noch zahlreiche andere Götter. Wir kennen zwar ihre Namen, aber wir wissen heute nur wenig über die zahlreichen Kulte, mit denen die Skandinavier ihre Götter um Hilfe baten. Bei Krankheit, vor dem Beginn einer langen Reise, wenn ein Haus gebaut wurde oder bei Geburt und Tod eines Menschen. Doch über alle Jahrhunderte blieben einige Beschreibungen von Kulturen erhalten. Heute versuchen einige Menschen sie wieder mit Leben zu erfüllen, wie zum Beispiel anlässlich der Geburt eines Kindes. Doch auch grausige Details von Kulturen wurden überliefert. Opfergaben sollten die Götter gnädig stimmen für ein gutes Jahr, Fruchtbarkeit oder Glück im Krieg.

Schon lange bevor sich der norwegische König Olav Tryggvason taufen ließ, begaben sich christliche Missionare auf den gefährlichen Weg nach Skandinavien. Während die Wikinger europäische Klöster plünderten, wollten sie die Anhänger von Odin und Thor christianisieren. Eine schwierige Aufgabe, wie sich zeigen sollte. Einer von ihnen war Ansgar.

Wie Ansgar standen auch die anderen Missionare vor einer kaum lösbaren Aufgabe. Die Skandinavier lebten nicht in großen Staaten, sondern in kleinen Königreichen und Häuptlingsstämmen. Die Menschen waren Individualisten. Jeder Einzelne wollte persönlich überzeugt werden. Und die Nordmänner und Frauen waren nicht nur die Barbaren, für die man sie im Rest Europas gerne hielt. Dort kannte man nur die raubenden Wikinger, aber nicht das Gros der friedlichen Bauern und Handwerker. Die Skandinavier waren auch Ästeten. Sie liebten edlen Schmuck, schöne Accessoires und legten großen Wert auf körperliche Reinheit. Nach harter Feldarbeit genossen die Menschen das Leben. Feiern, Spiele und Musik prägten das Leben in den Dörfern. Ihr Sinn für ausgefallene Schönheit ließ sich anhand der Grabfunde erahnen.

Die Menschen des Nordens pflegten eine ganz eigene Mythologie. In ihr lebten die heidnischen Götter in Asgaard, einer mächtigen Burg irgendwo weit weg im Norden, wo kein



Sterblicher hinkam. Die Welt der Menschen nannten sie Midgaard. Dicht darunter lag die Welt der Riesen – Udgaard. Asgaard und Midgaard waren durch die Regenbogenbrücke miteinander verbunden. Jeden Tag ritten Odin, Freya und Thor auf Pferden die Regenbogenbrücke hinab um sich an ihrem Thingplatz zu beraten. Doch eines Tages, so verkündet der Mythos vom Untergang der Welt, würde diese Brücke einstürzen. Alles Böse würde dann aus der Unterwelt heraufsteigen. Es wäre das Ende der Götter – Ragnarök. So die Vorstellung einer Götterwelt im ständigen Kampf um Gut und Böse, um Leben und Tod, voller Gewalt und Grauen. Vorstellungen, wie sie in den Eroberungszügen der Wikinger sehr konkret wurden und an allen Küsten gefürchtet waren. Ihre Drachenboote landeten meist nachts und waren verschwunden, bevor der Morgen graute.

Ohne die Schiffe keine Wikinger. Durch sie lernten die Skandinavier den Reichtum Europas kennen. Das weckte Begehrlichkeiten nach mehr Reichtum. Doch längst nicht alle Nordmänner, die auf Booten die Welt befuhren, kamen als Räuber. Die Meisten von ihnen waren friedliche Händler. Die Form ihrer Schiffe, die Kombination von Rudern und Segeln verliehen ihnen eine Wendigkeit und Geschwindigkeit, die unter allen anderen europäischen Schiffen ihresgleichen suchte. Mit ihrem geringen Tiefgang konnten sie sogar Flüsse hinauffahren. Das längste damals gebaute Schiff soll 50 Meter lang gewesen sein und gehörte dem norwegischen König Olav Tryggvason, dem brutalen Verbreiter des Christentums.

Im 9. und 10. Jahrhundert nach Chr. wuchsen Generationen in Angst vor den Wikingern heran. Kaum ein Ort in Küstennähe oder an einem größeren Fluss war vor ihnen sicher. 845 verheerten sie Hamburg, sie tauchten an der Loire auf und überfielen Nantes, Rouen, Paris, Antwerpen und Köln. Bis nach Mainz fuhren sie den Rhein aufwärts. Ihre Drachenboote landeten in Südfrankreich, Portugal, Spanien, Afrika, Italien und Konstantinopel. Ein Teil der Beute gelangte auf die Handelsplätze im Wikingereich. Hier trafen Wikinger, mit Händlern aus Asien und Europa zusammen. Kleine Kirchen entstanden und die ersten Häuptlinge ließen sich taufen, um den Händlern auf Augenhöhe zu begegnen.

Norwegen am Ende des 10. Jahrhunderts nach Chr.: König Olav Tryggvason versuchte, das Christentum mit aller Härte durchzusetzen. Nicht nur Norwegen, sondern auch Island sollte den neuen Glauben annehmen. Allerdings war dies bei den stolzen Inselbewohnern im weiten Nordmeer nicht einfach zu erreichen. Im Jahre 997 nach Chr. schickte Tryggvason einen Missionar los, der das Steuer herumreißen sollte. Thangbrand, der Sohn eines sächsischen Adligen, ein Mann, dem jedes Mittel recht war das Christentum zu verbreiten. Zwei Jahre würde Thangbrand auf Island bleiben. Niemand kam an ihm vorbei. Wo er predigte, erregte der charismatische Missionar Aufsehen. Die einen verachteten ihn, die anderen waren voller Bewunderung. Schon bald wurden die ersten Legenden erzählt über diesen Fremden, der christlichen Glauben und Skrupellosigkeit gleichermaßen in sich vereinte. So sollten die verbitterten Heiden einen mächtigen Zauberer dafür bezahlt haben, dass er Thangbrand durch einen magischen Fluch töten sollte. Doch zum Entsetzen der heidnischen Isländer überlebte Thangbrand wie durch ein Wunder. Der Zauberer hingegen bezahlte den Fluch mit seinem Leben. Die Blutspur von Thangbrands Opfern zog sich durchs Land. Zwei Dichter, die Spottverse über ihn verfasst hatten, sollte er ermordet haben. Ebenso einen wegen seiner Stärke gefürchteten Heiden, dessen Schwerthiebe er nicht mit dem Schild, sondern mit dem Kreuz



pariert haben sollte. Nur einen kleinen Teil der Isländer konnte Thangbrand zum Christentum bekehren, bevor er von der Insel nach Norwegen zurückgejagt wurde.

Die meisten Skandinavier verbrachten ihr Leben an Land. Für die seefahrenden Wikinger war das Schiff der Lebensmittelpunkt. Es fuhr sie sogar ins Jenseits. Steine, in Schiffsform um das Grab gestellt, für die letzte Fahrt nach Wallhall zu Odins riesigem Festsaal, an dessen Tafel alle Kämpfer speisen durften. In Wallhall wurde man einquartiert, bekam Abendessen und am nächsten Morgen zog man wieder in die Schlacht, hatte gekämpft, bis einem wieder der Kopf abgeschlagen wurde. Am Abend kamen die Walküren, haben den Kopf wieder aufgesetzt, sodass die Kämpfer wieder zum Abendessen nach Wallhall kommen konnten. Nach Wallhall zu gelangen war für jeden das Wichtigste. Nur Krieger kamen nach Wallhall. Die anderen kamen in das neblige Reich der Totengöttin Hehl. Auch dort gab es ein großes Schiff. Das mussten die Toten erbauen. Am Ende aller Tage würde es hinaussegeln und alle bösen Mächte dieser Welt mitnehmen. Manche bedeutenden Wikinger fanden ihr Grab in einem echten Schiff. Darüber häuften Mitstreiter und andere Angehörige einen mächtigen Erdhaufen.

Der norwegische König und Verfechter des Christentums Olav Tryggvason war nicht der erste getaufte König in Skandinavien. Rund 30 Jahre vor ihm soll sich ein Missionar mit Dänemarks König Harald Blauzahn gestritten haben, ob nun Christus stärker sei oder Odin. Der Missionar musste einen glühenden eisernen Handschuh anziehen. Als der König sah, dass die Hand unversehrt blieb, ließ er sich und seine Männer taufen. Doch das Bekenntnis zum wahren Glauben war nur vorgeschoben. In Wirklichkeit ging es König Harald um mehr. Harald sah die Gefahr, dass der deutsche Kaiser Otto das jütische Königreich erobern wollte. Um das zu verhindern, machte er die Dänen zu Christen. Die Taufe zahlte sich für König Harald aus. Der deutsche Kaiser gab ihm Geld und Waffen, um gegen die Schweden in den Krieg zu ziehen. Ähnliches erhoffte sich Olav Tryggvason auch für sein Königreich Norwegen.

Nach seiner Verbannung aus Island kehrte der Missionar Thangbrand nach Norwegen zurück, und musste König Olav Tryggvason sein Scheitern eingestehen. „Niemals“, so Thangbrand, „ließen sich alle Isländer vom Christentum überzeugen.“ Dies wollte der norwegische König nicht hinnehmen und ersann einen finsternen Plan. Tryggvason befahl, alle in Norwegen lebenden Isländer gefangen zu nehmen. Sie waren sein Unterpfand. Falls sich Island nicht zum Christentum bekennen würde, müssten diese Menschen sterben. Die Drohung Tryggvasons riss in Island den Graben zwischen Christen und Heiden noch tiefer auf, und so beriefen im Jahre 999 nach Chr. die Stammeshäuptlinge die vielleicht wichtigste Versammlung in ihrer Geschichte ein. Es ging um das Überleben ihrer in Norwegen gefangen gehaltenen Landsleute, um die Frage, welchen Gott man in Zukunft anbeten würde und um die Einheit des Landes. Sollten sie sich überhaupt von einem fremden Herrscher seine Meinung aufzwingen lassen und so die Zukunft ihres selbstbestimmten Lebens gefährden? Tryggvasons Forderungen nachzugeben wäre eine tiefe Demütigung für die stolzen Isländer. Die früher in Glaubensfragen so toleranten Skandinavier standen sich unversöhnlich gegenüber. Odin oder Jesus? Beide Parteien beharren auf ihren Standpunkten. Ein Bürgerkrieg schien unausweichlich. In letzter Sekunde einigen sich Heiden und Christen darauf, die Entscheidung darüber ihrem Gesetzessprecher zu überlassen. Er war ein Anhänger des alten



Glaubens, doch achteten ihn Heiden und Christen wegen seiner Weisheit. Der Gesetzes-
sprecher versetzt sich in Trance. Drei Tage und Nächte dachte er über das Schicksal der Insel
nach. Nur er konnte eine blutige Auseinandersetzung vermeiden. Aber würde die unterlegene
Seite seinen Schiedsspruch akzeptieren? Wie konnte es einen Kompromiss geben, wenn die
Wahl hieß, Christus oder die alten Götter? Es blieb nicht viel Zeit. In Thingvellir warteten
die Isländer auf seine Entscheidung. Am Abend des dritten Tages kam ihm die rettende Idee.
Ein Gott und ein Gesetz für alle. Nach außen sollten die Isländer von nun an Christen sein,
aber privat und im Verborgenen durfte jeder weiter die alten Götter anbeten. Island rettete
seinen Frieden und das Leben der in Norwegen gefangenen Isländer. Olav Tryggvason hin-
gegen sah sich als Gewinner des Konfliktes.

Aus der Zeit dieses frühen Christentums in Skandinavien sind die Stabkirchen geblieben, eine
in Europa einzigartige Sakralarchitektur. Die Taufe markiert nur den Anfang. Die eigentliche
innere Missionierung der Nordländer beginnt erst jetzt. Es sollte noch Generationen dauern,
bis christliche Werte die heidnischen verdrängen. So finden sich an den hölzernen Stab-
kirchen gleichermaßen christliche wie auch heidnische Symbole: Drachenköpfe neben
Kreuzen. Der neue Glaube hat das Ende der Wikinger nur eingeläutet. Erst die neuen starken
Königreiche in Mitteleuropa nahmen ihnen die Macht. Doch bis heute stoßen wir noch immer
auf ihre Spuren. Im Alltag gibt es immer noch vier Überbleibsel des alten Glaubens, die
Wochentage. Tirsdag (Dienstag) Onsdag (Mittwoch) Torsdag (Donnerstag) und Fridag
(Freitag). Sie alle wurden nach den alten Göttern Tyr, Odin, Thor und Freya benannt.

Im Zeichen der Drachenboote und Thorshämmer versetzten die Wikinger einst Europa in
Angst und Schrecken. Seit über 1.000 Jahren sind sie Christen, aber so ganz haben sie Odin,
Thor und Freya nie vergessen.



Die Samen

Von den 90.000 – 140.000 Samen leben rund 60.000 – 100.000 in Norwegen, 14.600 in Schweden, 9.350 in Finnland 1.991 in Russland und 136 in der Ukraine. Das Siedlungsgebiet der Samen wird oft als Lappland bezeichnet. Als Lappland wird eine Provinz in Schweden und Lappin Lääni in Finnland bezeichnet. Das Siedlungsgebiet der Samen geht jedoch weit über diese Provinz hinweg und erstreckt sich über den gesamten Norden von Norwegen, Schweden und Finnland. Die Samen selbst nennen ihr Siedlungsgebiet Sápmi oder Same Ätnam.

Schon seit der Jungsteinzeit lebten auf der skandinavischen Halbinsel Menschen als Jäger, Sammler und Fischer. Beweise dafür lieferten rund 10.000 Jahre alte Funde wie Reste von Feuerplätzen oder Pfeilspitzen in Arjeplog. Im norwegischen Alta fand man über 6.000 Jahre alte Felszeichnungen.

Die ersten niedergeschriebenen Berichte über das Nordvolk stammen vom römischen Historiker Publius Cornelius Tacitus, der sie 98 n. Chr. als Fenni bezeichnete. Der griechische Historiker Prokopios von Caesarea nannte sie in seinen Berichten aus dem Jahre 555 n. Chr. Skrithfinoi. Eine Abwandlung dieser Bezeichnung verwendete auch der langobardische Geschichtsschreiber Paulus Diaconus im 8. Jahrhundert. Er nannte die Samen Skridfinnen. Beide Namen bezogen sich auf das Wort Ski, die von den Samen erfunden wurden.

Die ersten regelmäßigen Kontakte zu der Urbevölkerung Skandinaviens hatten wohl die Wikinger im 9. Jahrhundert. Sie ließen sich an den nördlichen Küsten nieder, hielten dort Herden zahmer Rentiere und erhoben Steuern von den Samen. Bis zu dieser Zeit erstreckte sich das Siedlungsgebiet bis weit in den Süden der skandinavischen Halbinsel. Doch mit den ersten Konflikten zwischen ihnen und den Wikingern wurden die Samen langsam nach Norden zurückgedrängt. Doch neben allen Konflikten waren die Samen auch Handelspartner der Wikinger und anderen Volksgruppen. Sie handelten mit Tierhäuten und Fellen und bekamen dafür Salz, Edelmetalle und Metallklingen.

Nach dem Rückzug der Wikinger begannen im späten Mittelalter die nordeuropäischen Staaten Dänemark-Norwegen, Schweden-Finnland und Russland mit der Unterwerfung der Ureinwohner. Da zu dieser Zeit die Grenzen der Staaten noch nicht festgelegt waren, erhoben zeitweise alle drei Staaten gleichzeitig Steuern auf das Einkommen der Samen.

Mit dem 14. Jahrhundert wurden erste Kirchen im Siedlungsland der Samen errichtet. Mit der Missionierung des Nordens sollte der christliche Glaube für die anders glaubenden Sami verpflichtend werden.

Zu Beginn des 16. Jahrhunderts unterschied man zwischen drei verschiedene Gruppen von Samen. Im Süden Norwegens bis hinauf nach Süd-Troms lebten die Bauern-Samen. Sie bewirtschafteten die landwirtschaftlichen Flächen. Die nördlich und östlich davon lebenden und sesshaften Samen lebten vom Fischfang und der Jagd. Die Samen in den Bergen der Finnmarksvidda bezeichnete man als Fjellsamen. Sie waren ein bis dahin nomadisch lebendes Jägervolk, das vor allem von der Jagd nach Wildren lebte. Gezähmte Rentiere wurden von



ihnen nur als Last- und Zugtiere verwendet. Erst die hohen Abgaben und die Leistung von Zwangsdiensten machten aus den Fjellsamen Rentierzüchter.

Mit der ersten Silbermine im Norden Schwedens 1635 auf dem Nasafjell wurden die schwedischen Samen weitgehend enteignet. Ihr bis dahin zugesprochenes Siedlungsgebiet wurde den neuen Siedlern, ohne Rücksicht auf die Ureinwohner zugesprochen. Sie erhielten das Recht, selbst Abgaben und Steuern von den Samen einzutreiben und sie an die Bergwerksgesellschaften zu versklaven. Die unkontrollierte Jagd der Siedler auf Rentiere dezimierte die Rentierherden und entzog die Lebensgrundlage der Sami. Die Folge waren Hungersnöte unter den Fjellsamen. Wer nicht nach Norwegen flüchtete, wurde zwischen 1720 bis 1729 vom schwedischen Staat umgesiedelt.

Mit Beginn des Abbaus von Eisenerz in Kiruna und Gällivare sowie mit dem Bau der Erzbahn von Luleå nach Narvik setzte eine erneute Verdrängung der Samen nach Norden ein. Mit der Evolutionstheorie von Darwin kam auch die Theorie entwicklungshierarchischer Stufen menschlicher Völker, der sogenannte Sozialdarwinismus, auf. Die Folge war, dass vom Ende des 19. Jahrhunderts bis 1920 die Regierungen von Norwegen und Schweden die Auffassung vertraten, dass man die „Samenrasse“ bevormunden müsse, da sie nicht in der Lage sei, eine höhere Kulturstufe einzunehmen. Normadenschulen wurden eingerichtet, in denen die samischen Kinder auf niedrigem Niveau unterrichtet wurden. Samen war es verboten, in richtigen, rechteckigen Häusern zu wohnen. Gleichzeitig wurde aber in den Schulen Norwegens, Schwedens, Finnlands und Russlands die samische Sprache verboten. In Norwegen durfte Land nur noch an norwegisch sprechende Personen verkauft werden.

Auf Initiative der norwegischen Samin Elsa Laula fand am 6. Februar 1917 in Trondheim erstmals eine länderübergreifende Konferenz der Samen der drei nordskandinavischen Staaten statt. Seither betrachten die Samen diesen Tag als Nationalfeiertag. Trotzdem blieben sie noch weiterhin eine unterdrückte Minderheit. Von der norwegischen und der schwedischen Politik wurden nur die Samen anerkannt, die sich vollberuflich der Rentierzucht widmeten. Den anderen Samen blieb nur die Anpassung an die Kulturen der angeblich höher stehenden Nachbarvölker übrig. Doch genau dadurch wurde die These des Sozialdarwinismus, dass die samische Kultur nie eine höhere Kulturstufe einnehmen würde, widerlegt. Im Jahre 1940 gaben Norwegen und Schweden ihre Haltung zur Unterdrückung des samischen Volkes auf. 1956 gründeten Samen aus Finnland, Norwegen und Schweden als politische Interessenvertretung den „Nordischen Samenrat“. Die entscheidende Voraussetzung für eine Verbesserung der samischen Lebensweise kam jedoch erst in den 1960iger Jahren, als das Recht der Samen, ihre eigene Kultur aufrechtzuerhalten, von der norwegischen Regierung offiziell anerkannt wurde. Dennoch können sich die Samen in ihren jeweiligen Staaten nicht als gleichgestellte Bürger fühlen. Letzter Beweis dafür lieferte 2003 ein Abkommen der EU mit Norwegen. Der Vertrag regelt die Verwertung von Bodenschätzen der Finnmark ohne Beteiligung der Samen. In Finnland gab es Ende 2005 besonders heftige Auseinandersetzungen zwischen Rentierfarmern, dem samischen Rat und Greenpeace auf der einen Seite und Metsähallitus sowie Stora Enso auf der anderen Seite. Dabei ging es um den Holzeinschlag für die Papierproduktion.

