

Walfahrt nach Kirkenes

Grenzerfahrungen zwischen Norwegen und Russland: Mit der *MS Narvik* auf der Hurtigrute durch die Barentssee

Unter den Händlern auf dem Fischmarkt von Bergen gilt ein ungeschriebenes Gesetz: Man trägt Gummistiefel, grellgelbe Regenosen und gefütterte Segeljacken. Aber man setzt niemals die Kapuze auf. Das tun nur Touristen, die das raue Klima nicht gewohnt sind. An 200 Tagen im Jahr ist die norwegische Hafenstadt Bergen klamm und verschleiert. Die Verkäufer auf dem Fischmarkt sind Lichtblicke in der Grauzone.

Wenn er nicht gerade voll Stolz von seiner Stadt erzählt – so als hätten nicht deutsche Hanseaten im 14. Jahrhundert, sondern er selbst sie erbaut –, redet Fischhändler Sverre trotzdem am liebsten vom Wetter. Referiert Gradzahlen bis hinter Komma, kommentiert eventuelle Auswirkungen eines Sturmes im Allgemeinen und auf den Fischfang im Besonderen und entrüstet sich über tagelangen Nebel. „Gut möglich, dass die Sonne heute noch durchkommt“, sagt Sverre. Und: „Bis nach Kirkenes fahrt ihr hoch? Tja ... trocken da oben. Sehr trocken.“

Nach dem Zwiebelprinzip

Es ist der Tag der Abfahrt. Bergen-Kirkenes. Hurtigrute. Sanft schaukelt das Schiff, die Motoren stampfen leise, und der Nebel ist die Decke auf den Knien der Leute in den Liegestühlen. Wie in Thomas Manns „Zauberberg“ liegen sie da, überall auf Deck verteilt und beten schwache Sonnenstrahlen an, die sich durch den Dunst kämpfen konnten. Die Passagiere sind gehüllt in wärmende Kleidungsstücke „nach dem Zwiebelprinzip“.

Die großen Fenster des Bordrestaurants gewähren Blicke auf die Landschaft, die laufend neuen Bergformationen, Inseln und Küstendörfer. Die gigantischen Felsen der tiefen, eiskalten Fjorde seien in Wahrheit Trolle, die zu Stein erstarrt sind, erzählt ein Crewmitglied. Und schon bekommen plötzlich die zerklüfteten Berge knollige Nasen, Buckel und böse Augen. Die Trolle könnten jederzeit lebendig werden. Bewohnt sind sie schon, in ihnen nisten Tausende kreischender Seevögel: riesige Möwen etwa und die ein wenig tollpatschigen Papageientaucher.

„Die Norweger essen Papageientaucher“, behauptet eine ältere Frau, die in so viele Decken gewickelt ist, dass sie wie der Kokon einer exotischen Raupe aussieht.

„Nein, das sind die Isländer“, widerspricht ein junges Mädchen, das allein mit einem riesigen Rucksack unterwegs ist.

„Oh.“ sagt die Frau. „Aber sie essen Walfleisch! Das muss man sich mal vorstellen!“

„Ich find' das lecker.“

Die Raupenfrau presst entrüstet die Lippen aufeinander und guckt in eine andere Richtung. Das Essen an Bord ist etwas zu fischhaltig: eingelegter Hering, Krabbe, Kaviar, Lachs gekocht und geräuchert.

Mehrere Male am Tag – und auch in der Nacht – läuft die *MS Narvik* einen Hafen an. Das An- und Ablegen bestimmt den Tagesablauf. Was wird geladen? Werden Autos mitgenommen? Wie viele neue Gäste kommen? Das sind die Fragen, die Hurtigruten-Fahrer beschäftigen.

Elf Tage lang. Bis sie in Kirkenes angekommen sind. In der Barentssee, dem eisigen Nordmeer, 2500 Kilometer von der Hauptstadt Oslo entfernt. Hier sollte es eigentlich windig sein, stürmisch und ordentlich kalt. Eigentlich sollte der



Am schmalen Raftstrand beginnt das Inselreich der Lofoten.

Foto: H. Weyer/Hurtigruten

Die Hurtigruten

Seit mehr als 100 Jahren verbindet die Postschiff-Linie Hurtigruten die Dörfer und Städte an der Westküste Norwegens. Schon in den ersten Jahren gab es Kabinen für Passagiere, und mit mehrsprachigen Prospekten lockten die Reedereien Touristen an Bord. Doch ihren ursprünglichen Dienst, Briefe und Pakete zu liefern, hat die Schifffahrtlinie inzwischen aufgegeben.

Vor 1893 dauerte es im Winter fünf Wochen, um einen Brief von Trondheim nach Hammerfest zu befördern. August Kriegsmann Gran, der nationale Dampfschiffberater, löste dieses Problem, indem er eine Bootsverbindung zwischen den beiden Städten startete, die Anfang des vergangenen Jahrhunderts auf Bergen und Kirkenes ausgeweitet wurde. Auf den Hurtigruten erreichten Briefe ihr Ziel nun in wenigen Tagen. Heute versorgen die insgesamt 11 Hurtigruten-Schiffe 34 Häfen auf der Strecke zwischen Bergen und Kirkenes nur noch mit Fracht und Touristen. Sie verkehren mittlerweile täglich, bei jedem Wetter und sogar im Winter.

Die *Finnmarken* gehört zu der jüngsten Generation der Schiffe und ist,

ebenso wie die neue *MS Trollfjord*, mit ihren Vorgängern kaum mehr vergleichbar. Suiten, die teilweise sogar einen eigenen Balkon haben, ersetzen die Kabinen mit Etagenbetten der in den 1960er Jahren gebauten Schiffe.

Doch trotz Whirlpool an Deck, Sauna und viel Glas für noch bessere Sicht, bleibt die *Finnmarken*, ein Frachter, der einen Liniendienst aufrecht erhält. So gelangen auch Ausflügler ohne Kabinenzugang auf das neueste der Hurtigrutenschiffe. Sie fahren nur über Nacht ein Teilstück mit und legen sich mit Schlaf- und Rucksack in einen Sessel in eine der Bars oder in die Aussichtsounge.

Wie ihre Vorgänger transportiert die *Finnmarken* zudem noch immer Waren von Süden nach Norden und zurück: Blumenerde, Dachziegel, Grabsteine – kurz, alles, was leichter mit dem Gabelstapler ein- und auszuschießen ist, als es mit einem LKW die engen und kurvenreichen Straßen nach Nordnorwegen transportiert werden kann. Die Post ist hingegen auf beide, Schiffe und LKW, nicht mehr angewiesen. Briefe werden heute per Flugzeug nach Kirkenes geschickt. *Stoantje Dake*

Überhaupt leben auffallend viele Deutsche in den bunten Holzhäusern des 6000-Einwohner-Orts. Wegen der Stille? Wegen der Weite? Oder ziehen sie wegen der klaren Luft nach Kirkenes? „Hier gibt es Arbeit und die Steuern sind niedriger als in anderen Teilen Norwegens“, heißt es beim Touristenbüro Grenseland. Und außerdem werde es gar nicht so kalt. Die Sommer seien fantastisch. „Denn wenn die Sonne scheint, dann scheint sie ununterbrochen – auch nachts.“

Vor den Cafés räkel sich halb Kirkenes in weißen Plastikstühlen, löffelt Eis und trinkt Kaffee. Ein paar Schritte weiter brüstet sich das neue Einkaufszentrum, das größte der östlichen Finnmark zu sein. Gleich daneben hat die Kvernær Wert, die seit der Schließung der Eisenerzgrube 1996 der größte Arbeitgeber ist, einen riesigen, unsagbar hässlichen Kasten hingestellt.

Hier werden Schiffe repariert, vor allem russische. Am Kai sind drei dieser reparaturbedürftigen Pötte vertaut. Wie sie überhaupt noch schwimmen können, ist ein Rätsel. Rätselhaft ist auch, was hier eigentlich noch repariert werden soll: Mehr Rost kann ein Schiff nicht ansetzen. Weiter draußen in der Bucht ankert eine andere Rostlaube aus dem östlichen Nachbarland. Die Werft hatte sie erst wiederhergestellt, als ein Motorschaden ihr den Rest gab. Keines der Besatzungsmitglieder schien sonderlich an dem Kahn zu hängen. Sie schulterten eines Nachts einfach ihre Segeltuchsäcke,

brachen Richtung Heimat auf und überließen den Rosthaufen den Norwegern. Und da dümpelt er nun vor sich hin.

Knapp 200 Kilometer Grenze teilen Russland und Norwegen miteinander. Der Nähe des großen Nachbarn zeigt sich in vielen kleinen Dingen: in kyrillischen Schildern, in einem monatlichen Russenmarkt. Einheimische Geschäftsleute verteilen zweisprachige Visitenkarten. Der Pasvik-Fluss, der vom finnischen Inarisse Richtung Norden fließt, bildet eine natürliche Grenze zwischen den beiden Staaten. Wo kein Wasser die Länder trennt, sorgen hüfthohe Holzpfähle für Orientierung. Grün-rote für Russland, gelbe für Norwegen. Und die norwegische Grenzpolizei überwacht streng, dass niemand ohne Visum die andere Seite betritt. Dabei ist das Interesse der Norweger an Russland heute vorwiegend touristischer Art.

Verbotenes Glück

Das war nicht immer so: In den 60er Jahren, als es in Kirkenes kein „vinmonopol“ gab, einen Laden für alkoholische Getränke, sondern vin und øl per Schiff aus Hammerfest kamen, existierte noch ein Grenzübergang an einer unbefestigten Straße, für den die Norweger kein Visum brauchten. Trinkfreudige radelten, oft mehrmals am Tag, in das nahe gelegene russische Örtchen Boris Glepp und deckten sich billig mit hochprozentigen Flüssigkeiten ein. Die Flaschen wurden im Wald versteckt und später so unauffällig wie möglich nach Hause transportiert. Doch das verbotene Glück währte nicht lange, denn viele der Durstigen befriedigten ihr Verlangen bereits in Boris Glepp und schlingerten in entsprechender Verfassung wieder in die Heimat. Der Übergang wurde bald von entnervten Wächtern und erzürnten Politikern dichtgemacht.

Zur gleichen Zeit litt auch am anderen Ende der Hurtigruten, in Bergen, die Lebenslust. 1955 überstand der Stadtkern, der alte Handelskontor Bryggen im Osten des Hafenviertels, das letzte einer Reihe verheerender Feuer. „Danach wurde über eine Komplettsanierung diskutiert“, erzählt Sverre, der über den bloßen Gedanken immer noch empört ist. Umgesetzt wurden die Pläne allerdings nie. Die bunten Holzhäuser, die ehemaligen Geschäfts- und Wohnhäuser der Kaufleute, gehören heute zum Weltkulturerbe der UNESCO. Künstler und Intellektuelle haben Bryggen für sich entdeckt, Hippe Restaurants, Studios und Ateliers ihren Platz gefunden neben den unvermeidlichen Souvenirläden, in denen Touristen, der Kälte wegen, vor allem um eines anstehen: norwegische Strickpullis. ANNETTE SCHEPERS

Informationen

Anreise: Die Norwegische Schifffahrts-Agentur (NSA) bietet Hurtigruten-Rundreisen ab 2280 Euro an. Die Tour beinhaltet Hin- und Rückflug von Hamburg nach Bergen mit Lufthansa oder SAS, Übernachtungen in der Doppel-Innenkabine mit Stockbetten, Vollpension an Bord, sowie die Reiserücktritts-kosten-Versicherung. Reservierung und Informationen: NSA, Kleine Johannisstraße 10, 20457 Hamburg. Tel. 040/37 69 30, Fax: 040/ 37 69 31 99 oder im Internet unter www.hurtigruten.de. Email: info@hurtigruten.de
Weitere Auskünfte: Norwegisches Fremdenverkehrsamt, Neuer Wall 41, 20354 Hamburg. Tel. 040/22 94 15-18, Fax -88. Internet: www.norwegianinfo.com. Außerdem www.visitBergen.com und www.finnmark.org