

Ralf Schröder



KREUZFAHRTEN Hurtigruten

BERGEN - KIRKENES



Edition  Maritim

Edition  Maritim

Ralf Schröder

KREUZFAHRTEN Hurtigruten

BERGEN - KIRKENES

Edition Maritim

Von Ralf Schröder sind außerdem im Delius Klasing Verlag erschienen:
Flusskreuzfahrten auf der Donau – Passau – Wien – Budapest
Hurtigruten – Polarlicht und Fjorde mit dem Postschiff erleben
Kreuzfahrten auf der Ostsee – Urlaub an Bord – Die schönsten Ziele

Der Autor wie der Verlag übernehmen für Irrtümer, Fehler oder Weglassungen keinerlei Gewährleistung oder Haftung. Die Pläne dienen zur Orientierung und nicht zur Navigation; sie ersetzen also keineswegs Seekarten oder andere offizielle nautische Unterlagen.

2. Auflage 2015

© Edition Maritim im Verlag Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Folgende Ausgaben dieses Werkes sind verfügbar:

ISBN 978-3-667-10030-6 (Print)

ISBN 978-3-667-10362-8 (PDF)

Titelfotos: Gabi Reichert, Bubenheim. Oben MS Nordlys vor Sortland auf der Insel Langøya,

unten MS Kong Harald vor der Insel Ausvågøy.

Rückseitenfoto: Ralf Schröder.

Bergkette der »Sieben Schwestern« bei Sandnessjøen.

Alle Innenteilfotos stammen vom Autor bis auf:

Roland Gerth, Thal: S. 120

LOOK-foto, München: S. 126 (TerraVista)

Mauritius image, Mittenwald: S. 80 (Trond Hillestad), 108 (Kerstin Langenberger),

121 (Diversion), 128 (imagebroker/Dr. Wilfried Bahr)

Scanpix, Oslo: S. 95 (Bård Løken/NN/Samfoto), 110 (Øystein Søbøye/NN/Samfoto),

119 (Svein Grønvold/NN/Samfoto)

Umschlaggestaltung: Buchholz.Graphiker, Hamburg

Karten: Kenneth Dittmann, Buchholz-Holm

Schiffszeichnungen: Planstelle Jens Rademacher, Hamburg

Layout: Petra Wittler, scanlitho.teams, Bielefeld

Lithografie: scanlitho.teams, Bielefeld

Datenkonvertierung E-Book: HGV Hanseatische Gesellschaft für Verlagsservice, München

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk, auch Teile

daraus, nicht vervielfältigt oder an Dritte weitergegeben werden.

www.delius-klasing.de

Inhalt

Einleitung	7
Wie alles begann	9
Die frühen Jahre	10
Die goldenen Jahre	12
Die Neuausrichtung von Hurtigruten	13
Praktische Tipps	15
Reisearten	15
Anreise	17
In Norwegen	18
Sprache	19
Währung und Bezahlen	20
Telefonieren und Internet	21
Sitten und Gebräuche	21
Essen und Trinken	22
Sicherheit	25
Klimazonen	25
Reisezeit	26
Mitternachtssonne	27
Die Schiffe	27
Kabinen	30
Kleidung	31
Mahlzeiten	31
Gesundheit	32
Geräuschkulisse	32
Panoramasalon	33
Landgang	33
Landausflüge	34
Fahrzeug an Bord	35
Wertsachen	35
Trinkgelder	35
Wäscherei	35
Fjordnorwegen	37
Bergen	38
Florø	42
Måløy	43
Torvik	45
Ålesund	45
Geiranger	48
Molde	54
Kristiansund	55

Trøndelag und Nordlandküste	60
Trondheim	63
Rørvik	68
Brønnøysund	71
Sandnessjøen	73
Nesna	75
Ørnes	77
Bodø	79
Lofoten und Vesterålen	82
Stamsund	85
Svolvær	86
Stokmarknes	91
Sortland	92
Risøyhamn	93
Harstad	94
Troms und Finnmark	96
Finnsnes	99
Tromsø	100
Skjervøy	106
Øksfjord	108
Hammerfest	108
Havøysund	110
Honningsvåg	112
Kjøllefjord	115
Mehamn	116
Berlevåg	118
Båtsfjord	119
Vardø	122
Vadsø	125
Kirkenes	126
Die Schiffe der Hurtigruten	130
Schiffsregister	141
Ortsregister	142

Einleitung

Hurtigruten ist unvergleichlich! Das ist kein Werbeslogan, sondern die Wahrheit: Weltweit gibt es keinen Liniendienst über 2500 Seemeilen, der seit 1893 ununterbrochen existiert. Was für eine Tradition und was für Entfernungen! Hurtigruten ist aber nicht nur etwas Besonderes aufgrund des Alters und der Länge der Strecke. Die Kulisse der norwegischen Küste macht eine Reise mit den Postdampfern ebenso unvergesslich.

Hurtigruten ist keine Kreuzfahrt und das ist gut so. Gegründet wurde Hurtigruten als schnelle Schifffahrtsroute für den Transport von Waren und Passagieren zwischen Nordnorwegen und den Städten Westnorwe-

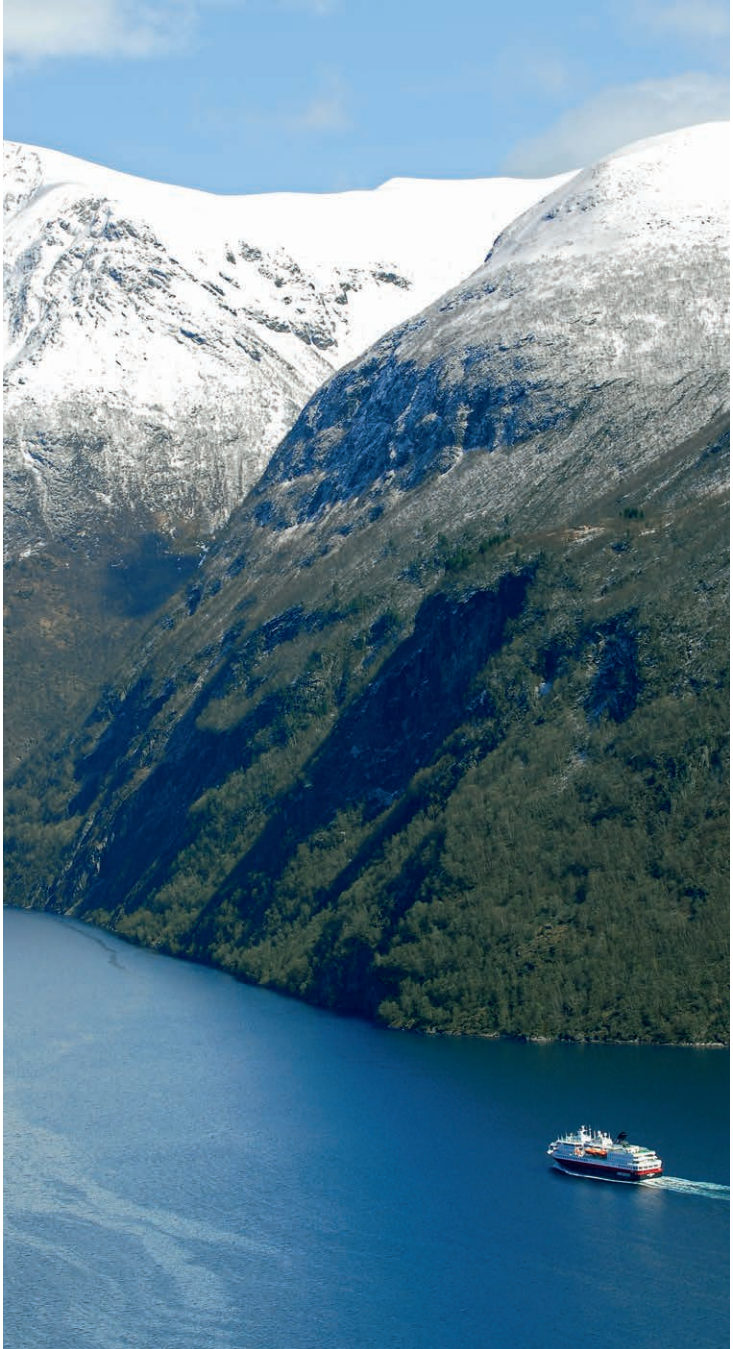
gens. Touristen aus aller Welt haben Hurtigruten erst später als eine originelle Mitfahrgelegenheit auf einem Frachtschiff entdeckt. Weltweit stieg die Zahl der Liebhaber der norwegischen Postdampfer, lange bevor man auf irgendwelchen Internetportalen »Fan« werden konnte.

Postdampfer, ja, das waren die Schiffe auch. Bevor die Post per Flugzeug in den hohen Norden kam, nahmen die Hurtigrutenschiffe diese Funktion wahr. Bis heute dürfen sie die norwegische Postflagge am Heck führen, auch wenn sich die Zahl der transportierten Postsäcke stark reduziert hat.

Einer der Beinamen dieser Linienverbindung war »Reichsstraße Nummer 1«. Man stelle sich die Zeit um



Willkommen an Bord von Hurtigruten.



Unter den schneebedeckten Gipfeln wirken die Hurtigrutenschiffe klein.

1950 vor, die allgemeine Motorisierung steckte in Europa noch in den Kinderschuhen. Das Straßennetz in Norwegen war dünn und beschränkte sich weitgehend auf den Süden des Landes. Zerklüftet durch hohe Berge und tiefe Fjorde war und ist der Straßenbau eine Herausforderung für Mensch und Maschinen.

Für Norwegen war der Wasserweg über Jahrhunderte der schnellste und effektivste Weg. Der Golfstrom hält die Küste im Winter eisfrei, die Häfen sind erreichbar. Schaut man sich eine Landkarte von Norwegen an, stellt man schnell fest, dass alle größeren Städte an der Küste liegen oder zumindest Zugang zum Meer haben. Ausnahmen sind nur Lillehammer und die ostnorwegische Bergbaustadt Røros. Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Fredrikstad, Tromsø – alle bedeutenden Städte liegen am Meer oder an einem Fjord. Ein Liniendienst zwischen Süd- und Nordnorwegen war die logische Konsequenz. Im Zeitalter der Dampfschiffe wurde es möglich, Fahrpläne aufzustellen, die unter Segeln nie zuverlässig einzuhalten gewesen wären.

Von der Gründung bis zum Zweiten Weltkrieg war Hurtigruten eine innernorwegische Verbindung, die von Touristen selten genutzt wurde. Mit der ersten neuen Schiffsgeneration hat sich dies ab den 1950er-Jahren Stück für Stück geändert. Die entscheidende Weichenstellung erfolgte 1993: Seither sind die Schiffe größer und bieten Urlaubern alle Annehmlichkeiten moderner Fährschiffe, ja fast schon kleiner Kreuzfahrtschiffe. Trotz dieser Konzeptänderung an Bord blieben die Hurtigrutenschif-

fe, was sie immer waren: Schiffe eines Liniendienstes für Passagiere und Fracht entlang der norwegischen Küste mit täglichen Abfahrten. Zwischen einer Reise mit Hurtigruten und einer Kreuzfahrt gibt es deutliche Unterschiede: Für die Kreuzfahrtschiffe spricht, dass sie tiefer in einige Fjorde hineinfahren, während Hurtigruten weitgehend dem Verlauf der Küste folgt. Doch zwischen diesen Stippvisiten bewegen sich die Kreuzfahrtschiffe auf offener See; die Hurtigrutenschiffe fahren hingegen direkt an der Küste, geschützt durch Inseln. So bringen sie den Passagieren die Landschaft ganz nah. Eine Woche auf einem Kreuzfahrtschiff bedeutet meist fünf bis sechs Hafenanläufe, bei Hurtigruten sind es von Bergen bis Kirkenes 36 Häfen. Auf dem Kreuzfahrtschiff bleibt man unter sich, bei Hurtigruten steigen Passagiere zu und wieder aus, wird Fracht per Gabelstapler an Bord gebracht und einige Häfen später entladen – es herrscht ein völlig anderer Rhythmus als auf einem Kreuzfahrtschiff. Ob Hurtigruten wirklich die »schönste Seereise der Welt« ist, wie ein Werbeslogan lange behauptete, mag jeder selbst beurteilen. Auf jeden Fall ist eine Reise mit Hurtigruten weltweit einmalig.

Wie alles begann

Das norwegische Innenministerium schrieb 1892 die Lizenz für eine postführende Expresslinie zwischen Trondheim und der Region Finnmark aus. Im Sommer sollte sie bis Hammerfest oder Vadsø gehen, im Winter bis Tromsø oder Hammerfest. Seit

1865 gab es zwar bereits Liniendienste von Trondheim nach Hammerfest, die von der Reederei Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab aus Trondheim und ihrer Rivalin aus Bergen, Det Bergenske Dampskibsselskab, mit staatlichen Zuschüssen betrieben wurden. Aber durch das Anlaufen von 58 Ortschaften waren die Schiffe lange unterwegs. Zudem wurde nur tagsüber gefahren, da es zu wenige Leuchttürme gab und die Strecke deshalb schlecht befeuert war.

1881 hatte Kapitän Richard With zusammen mit Kaufleuten von der Inselgruppe Vesterålen eine kleine Reederei gegründet, die Vesteraalens Dampskibsselskab. Sie wollten ihren Fisch selbst gen Süden transportieren und nicht von den Reedereien aus Trondheim und Bergen abhängig sein. Auf ihren Fahrten nach Bergen begannen Kapitän With und sein Lotse Anders Holte, den Kurs penibel aufzuzeichnen. Schon 1883 hatte Holte die halbe Strecke nach Bergen Minute für Minute erfasst: Wann muss der Kurs geändert werden? Welche Passagen zwischen Inseln hindurch ergeben einen Zeitvorteil? Holte und With optimierten den Kurs dermaßen, dass sie in der Lage waren, auch nachts zu fahren, obwohl an vielen Passagen immer noch Leuchttürme fehlten. Schon bald war die *Vesteraalen* das schnellste Schiff zwischen Bergen und den Lofoten. Dies blieb auch dem Innenministerium nicht verborgen. Der zuständige Regierungsrat Gran hatte selbst ein Fachbuch über Navigation verfasst und wusste deshalb die Leistung von With und Holte zu schätzen. Auf die Ausschreibung 1892 bewarb sich nur

die Vesteraalens Dampskibsselskab, die beiden großen Reedereien zeigten kein Interesse, weil sie mit ihren bestehenden Strecken gutes Geld verdienten. With hingegen bot dem Innenministerium an, die Strecke von Trondheim nach Svolvær auf den Lofoten in 34 Stunden zurückzulegen, und zwar das ganze Jahr hindurch. Trotz aller Skepsis gegenüber diesem Versprechen erhielt die nordnorwegische Reederei einen dreijährigen staatlichen Vertrag inklusive jährlichen Zuschusses.

Am Sonntag, dem 2. Juli 1893, legte die *Vesteraalen* in Trondheim morgens um 8 Uhr ab und erreichte Hammerfest am Mittwochmorgen um 3.30 Uhr. Sie hatte zwei Tage bis Tromsø gebraucht und kam in Hammerfest 30 Minuten vor der berechneten Zeit an. Während in Trondheim das Ablegen nahezu unbemerkt blieb, herrschte in Hammerfest Feststimmung am Hafen. Unbeeindruckt davon legte With um 7.30 Uhr wieder ab und machte sich auf die Rückreise. Hurtigruten war geboren.

Die frühen Jahre

Die Ausschreibung hatte zwei Abfahrten pro Woche vorgesehen, wozu ein zweites Schiff nötig war. Vesteraalens Dampskibsselskab besaß aber nur ein Schiff, was dafür nicht ausreichte. So kam es, dass Det Bergenske Dampskibsselskab und Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab 1894 einen zweiten Vertrag erhielten, ebenfalls eine Expresslinie – eben Hurtigruten – zu betreiben. 1898 folgte der dritte staatliche Vertrag, den Det Bergenske Dampskibssels-



Bis heute weht die norwegische Postflagge am Heck.

skab erhielt, doch dieses Mal begann die Strecke in Bergen und nicht in Trondheim, wie bei den anderen Verträgen. Ende des 19. Jahrhunderts gab es drei verschiedene Hurtigruten: von Bergen nach Hammerfest, von Trondheim nach Hammerfest und die sogenannte Finnmarks-Hurtigruten zweimal wöchentlich von Hammerfest nach Vadsø. Das war in der damaligen Zeit nicht ungewöhnlich: Det Bergenske Dampskibsselskab und Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab betrieben im staatlichen Auftrag insgesamt sechs Postrouten, darunter auch die Stammroute von Hamburg über Kristiansand, Bergen, Trondheim und Hammerfest nach Vadsø. Aber diese Schiffe fuhren langsamer, fielen also nicht unter den Begriff Hurtigruten.

Es folgten weitere Verträge. Dabei wurde die bis heute gültige Streckenführung am 1. Oktober 1908 eingeführt. Seitdem fahren die Schiffe bis nach Kirkenes. Richard With war inzwischen nicht mehr als Kapitän tätig, sondern saß als Abgeordneter im Storting, dem norwegischen Parlament. Er griff noch zweimal in die

Geschichte von Hurtigruten ein: 1912 sprach er sich erfolglos dafür aus, die Strecke von Bergen nach Newcastle über die Nordsee zu verlängern.

Wichtiger aber war der Erfolg einer ganz alten Petition: Schon 1875 hatte er sich dafür starkgemacht, die Risøyrinne vor den Vesterålen auszubaggern. 1922 war es endlich so weit und die Schiffe konnten nun von den Lofoten über die Vesterålen nach Harstad fahren, statt durch den südlich gelegenen Tjeldsund. Damit hatte sich die Anbindung der Vesterålen deutlich verbessert. Dieser Streckenverlauf wird bis heute benutzt.

Zu den Schwierigkeiten der frühen Jahre gehörte die ungleiche Tonnage: Nicht alle Schiffe, die auf Hurtigruten eingesetzt wurden, waren gleich schnell. Das langsamste Schiff bestimmte den Fahrplan. Rückschläge durch den Ersten Weltkrieg und die Weltwirtschaftskrise 1928 verlangsamten die Entwicklung des Liniendienstes. Ab dem 1. Juli 1936 gab es dann aber zum ersten Mal in der Geschichte tägliche Abfahrten ab Bergen. Nur noch zwei alte Schiffe aus den Jahren 1910 und 1895 waren

unterwegs, die anderen wurden in den 1920er- und 1930er-Jahren neu gebaut.

Der nächste Rückschlag folgte bald: Im Zweiten Weltkrieg wurde die Flotte fast vollständig zerstört. Nur drei Schiffe waren 1945 zu Kriegsende noch einsatzbereit. Es war schwer, passende Schiffe zu finden. Hatte die Fahrzeit zwischen Trondheim und Hammerfest 1937 noch bei 65 Stunden gelegen, waren es 1947 volle 83 Stunden – welch ein Rückschritt für eine Expresslinie. Eine neue Flotte musste her.

Die goldenen Jahre

Mit dem Bau der neuen Schiffe wurden eine italienische Werft in Ancona und eine dänische Werft beauftragt. Insgesamt konnten zwischen 1949 und 1952 sieben neue Schiffe in Dienst gestellt werden. 1955/1956

freute sich die Hamburger Werft Blohm & Voss über den Auftrag für drei weitere Schiffe, von denen zwei bis heute erhalten sind: die *Finnmarken* als Museumsschiff in Stokmarknes und die *Nordstjernen*, die im März 2012 ihre letzte Reise im Liniendienst machte und nun als Museumsschiff unter Denkmalschutz steht.

Der Straßenbau in Norwegen war nach wie vor schwierig, der Wasserweg die natürliche Verbindung: So erlebte Hurtigruten goldene Jahre. 570 000 Passagier reisten 1962 mit den Schiffen entlang der Küste, die höchste jemals erreichte Passagierzahl. Platz für Touristen gab es damals wenig, aber knappe Güter sind eben besonders begehrt: Und so ging der Ruf von Hurtigruten um die Welt.

Doch damit war der Höhepunkt überschritten, Hurtigruten geriet in Konkurrenz zum Straßen- und Flugverkehr. Die Passagierzahlen sanken



Von 1956 bis 2012 auf Hurtigruten unterwegs: MS Nordstjernen.

zunächst nur langsam. 1973 wurden erstmals weniger als 500 000 Passagiere gezählt, doch 1979 fiel die Zahl bereits unter 400 000 Gäste. Drei Jahre später waren es dann nur noch 277 000 Passagiere – eine dramatische Entwicklung für die erfolgsverwöhnten Reedereien.

Noch immer wurde Hurtigruten von bis zu fünf Reedereien als Gemeinschaftsdienst betrieben. Doch nun standen Veränderungen an: Det Bergenske Dampskibsselskab stieg 1979 aus, während Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab 1985 durch Börsenspekulationen zerschlagen wurde. Damit waren zwei Gründungsmitglieder ausgeschieden. Vesteraalens Dampskibsselskab fusionierte mit Ofotens Dampskibsselskab aus Narvik, die regionale Reederei Troms Fylkes Dampskibsselskab aus Tromsø übernahm 1979 die Anteile von Det Bergenske Dampskibsselskab. Es waren unruhige Zeiten, in denen heftig über eine Neuausrichtung von Hurtigruten diskutiert wurde: Sollte es eine reine Frachtroute nur für den Norden werden? Oder sollte man stärker auf internationale Touristen setzen?

Die Neuausrichtung von Hurtigruten

Die drei neuen Schiffe, die Anfang der 1980er-Jahre in Dienst gestellt wurden, waren noch ganz dem Transportgedanken verhaftet. Bei den älteren Schiffen musste die Fracht per Ladebaum gelöscht werden; vier Autos fanden auf dem Vordeck Platz, wo sie dem ultimativen Salzttest unterzogen wurden – das war nicht mehr



H wie Hurtigruten am Schornstein.

zeitgemäß. Und so bekamen *Vesterålen*, *Midnatsol* und *Narvik* 1983 einen seitlichen Aufzug für Fahrzeuge und Fracht. Unabhängig von der Kaihöhe konnte so einfach und effektiv be- und entladen werden. Allerdings stellte sich schnell heraus, dass die Kabinenkapazität zu klein war. Bereits nach fünf Jahren wurden die drei Schiffe umgebaut und erhielten zusätzliche Decksaufbauten mit Kabinen und Salons. Die *Vesterålen* ist bis heute noch in Betrieb.

Man dachte um bei Hurtigruten und der Staat, der Hurtigruten bis heute bezuschusst, billigte die Pläne, eine ganz neue Art von Schiffen einzusetzen. Zukünftig sollte es mehr Kapazität für Touristen geben, ohne auf Fracht und norwegische Passagiere zu verzichten. Man kann es auch so ausdrücken: Internationale Touristen sollten helfen, diesen traditionsreichen Liniendienst am Leben zu erhalten.



Alt und neu: Die Trollfjord von 2002 trifft die Nordstjernen von 1956.

1993 betrat mit der *Kong Harald* das erste Schiff der neuen Generation die Bühne – gerade noch rechtzeitig zum 100. Geburtstag von Hurtigruten. Das Schiff wurde auf der Volkswerft Stralsund gebaut, wo auch die anschließend ausgelieferten Schwesterschiffe *Richard With* und *Nordlys* entstanden. Neun neue Schiffe wurden zwischen 1993 und 2003 in Dienst gestellt. Die letzten waren *Trollfjord* und *Midnatsol* 2002 und 2003, die durch den gläsernen Aufzug in der Schiffsmittle und die dop-

pelstöckigen Panoramasalons durchaus Kreuzfahrtambiente bieten. Hurtigruten benötigt für die täglichen Abfahrten ab Bergen elf Schiffe, sodass die *Vesterålen* von 1983 und die *Lofoten* von 1964 weiterhin im Liniendienst sind. Mehrfach ausgemustert, kehrte auch die *Nordstjernen* von 1956 bis 2012 regelmäßig zurück, zuletzt als Ablöser für die vercharterte *Finnmarken*. Derzeit ist die *Lofoten* von 1964 das älteste Schiff, das noch auf Hurtigruten unterwegs ist.



In Bergen beginnt und endet die Rundreise entlang der Küste.