

Skandinavien, warum eigentlich?

Bei Skandinavien denkt der eine an die einsamen finnischen Seen, der andere an das geschichtsträchtige schwedische Visby und seine jahrhundertealte Bedeutung für Wikinger und Hansekaufleute oder an die Schärenhauptstadt Stockholm und ein dritter ist begeistert von Norwegens Fjorden und den Sonnenuntergängen auf den Lofoten. Das alles ist in der Tat Skandinavien. Dazu gehört allerdings auch die Begeisterung der finnischen und schwedischen Regierungen für den Ausbau der Atomenergie oder die unscharfe Sicht auf die Probleme der Sami-Bevölkerung mit ihren Rentierherden dort im hohen Norden. Ich denke hinter all diesen Punkten liegt immer auch als Gemeinsamkeit die Suche nach Alternativen zu den Massenstränden auf den kanarischen Inseln oder die Distanz zum tief eingegrabenen Negativimage von „Vergnügungsmeilen“ wie auf Mallorca. Und solche Alternativen bietet Skandinavien schon in den südlichen Provinzen, aber erst recht im hohen Norden von finnisch Karelien oder in der norwegischen Finnmark – bis hinauf zum Nordkap oder hinüber auf die Lofoten und die Inselgruppe der Vesterålen. Für mich selber ist dabei eine ganz wichtige Nebenbedingung, daß je weiter die Reise in den Norden geht desto mehr Freiraum für die individuelle Gestaltung der eigenen Reise möglich ist – und vom Reisenden gefordert wird.

Annäherung

Natürlich kann man durch Deutschlands Norden die attraktive Öresund-Brücke ansteuern und nach der kurzen Fahrt durch Dänemark die Autobahn über Göteborg nach Oslo und von dort Kurs auf die schönsten Stabkirchen aus der Wikingerzeit nehmen, z.B. die von Borgund. Man kann sich allerdings auch von Deutschland aus nach Osten wenden, durch die masurischen Seen im polnischen Nordosten den Weg über Litauens alte Hauptstadt Kaunas und an der noch immer genutzten Burg des Deutschen Ordens in Riga auf verschiedenen Wegen nach Tallinn reisen, dort eine der Fähren nach Helsinki buchen und Skandinavien dicht entlang der Grenze zwischen EU und Russland für sich erschließen.

*Tallinn, mittelalterlicher
Rahmen
mit sehr modernen Menschen*



Finnland erschließen

In Südost-Finnland liegen Orte am Weg, wie Hämeenlinna oder Imatra. Im ersteren gedenkt man Finnlands bekanntestem Komponisten, Jean Sibelius. Im ältesten Touristenort Finnlands – am Imatra Wasserfall - erinnert man sich an Hitlers Treffen 1942 mit Finnlands Oberbefehlshaber Mannerheim im Rahmen des gemeinsamen Winterkrieges gegen die Sowjetunion. Nach einigen Schlenkern nähert man sich dann der Gegend um Kuusamo, heute wahrscheinlich Finnlands wichtigste Tourismus-Region. Im Winter stehen Ausflüge mit Rentier- und Hundeschlitten im Mittelpunkt. Jetzt, zur Jahresmitte, geht es vor allem um Wanderungen („hiking“) durch den **Oulanka-Nationalpark**. Und es geht um Forellenangeln, um Kajakfahren auf den

Wildwasserstrecken zwischen den Seen. Die **Bärenrunde** gehört zu den bekanntesten Wandertouren für einen oder auch mehrere Tage – auch wenn kaum je ein Tourist hier einen Bären zu Gesicht bekommt.

*Wanderweg
Bärenrunde,
vorbei an
Wildwassern
und einer alten
Mühle*



Kuusamo, wie die meisten Städte von hier bis zum Eismeer wurde von der Wehrmacht bei Kriegsende als „verbrannte Erde“ zurückgelassen, um den Vormarsch der Russen zu erschweren. Anders als später in Norwegen wird die Erinnerung daran in Finnland nur dezent wach gehalten. Aber jeder Reisende bemerkt sofort, daß diese Städte kaum noch historische Kerne aufweisen. Sie mussten nach dem Krieg neu aufgebaut werden. Dabei hat sich auch Finnlands bekanntester Architekt, Alvar Aalto, ausgezeichnet – z.B. mit der Errichtung des Zentrums für Kultur und Verwaltung in **Rovaniemi**. Dicht am Polarkreis konnte Aalto seine Vision von moderner Architektur ab Mitte der 1960er Jahre vor allem in drei Gebäuden verwirklichen: dem Rathaus von Rovaniemi, der Stadtbücherei und dem *Lappiahaus*. Das Lappiahaus ist das Kulturzentrum in der flächenmäßig größten Stadt Europas und steht mit seinem Namen für die Anerkennung der samischen Urbevölkerung, deren Fußspuren sich von hier bis zum Eismeer erhalten haben.

gelegentlich besteht die Gefahr, sich bei der GPS-Eingabe zu verschreiben und irgendwie am falschen Ort zu landen



Der Weg von Rovaniemi führt über die *Via Karelia* von einem See zum anderen, von einem Fluß-Stilleben zum nächsten, gelegentlich nur „gestört“ von einer kleinen Gruppe Rentiere, die am Straßenrand äsen oder vor dem Auto hertröten und zum Schleichgang zwingen.



*Lappiahau-
s* von A.
Aalto,
Rovaniemi



Der Weg
zurück auf die
Via Karelia
führt über die
*Holzfüllerker-
zenbrücke* -
oder
*Jätkänynttilä
silta* in
Rovaniemi:



Auf die Weiterfahrt nordwärts hat das *Arktische Zentrum* in Rovaniemi bestens vorbereitet. Es bietet zusammen mit der Universität von Rovaniemi die Ausstellung *Wege des Nordens* als Einführung und geschichtliche Übersicht über die Symbiose von Menschen und Natur in den arktischen Gebieten und bringt dabei dem Reisenden die indigene Bevölkerung Lapplands sehr nahe. Denn wer von uns Westeuropäern wüsste schon, daß in der Nähe von Rovaniemi ein hölzerner Elchkopf gefunden wurde, der vor beinahe 8.000 Jahren den hiesigen Steinzeit-Fischern als Bootsschmuck diente – dieselben Steinzeitmenschen, die sich wohl 3.000 Jahre später mit den einwandernden Finno-Ugriern zur samischen Bevölkerung vermischten, den heutigen Sami oder Lappen. Also, weiter nordwärts durchs lappische Kernland und über den Polarkreis hinaus. Ein paar Kilometer Umweg erlauben den Blick in die einzige Amethyst-Mine Finnlands und die letzte überhaupt, die in Europa noch Dienst tut.

Abgang in die Amethyst-Mine von Luosto

So wie die letzte aktive Kupfermine im norwegischen Røros eine Spielzeugausgabe der Kupferminen Chiles oder Sambias abgibt, so fühlt sich die Amethyst-Ausbeute in **Luosto** an, wenn man an die gewaltigen Knollen in Brasilien oder Uruguay denkt, die teilweise auch heute noch in Idar-Oberstein am Rande des Hunsrück geschliffen werden. In Brasilien wie in Finnland findet sich allerdings das gleiche Leuchten der Halbedelsteine, wenn sie bläulich und rötlich schimmernd das Licht brechen.

Wen Bergbau und Halbedelsteine weniger interessieren, der wird für diesen „Umweg“ durch die umgebende Landschaft voll

entschädigt. Denn der angrenzende **Pyhä-Lusto-Nationalpark** bietet sommerliches Lappland pur: Wälder, Seen, sanfte Hügel Landschaft, klare Luft, einige verstreute Holzhütten, von Bergleuten der Mine wie auch von Rentierzuchtenden Sami

(und solchen, die es vielleicht werden wollen).

Die Amethyst-Kristalle aus dem Fels zu schlagen erfordert bergmännische Erfahrung. Interaktiv präsentieren sich dagegen die Goldstrände von **Tankavaara**, ein Stückchen weiter nördlich in Richtung Inari-See (ca 140 Km). Der Zugang zu den Goldfeldern ist nur durch das Nadelöhr der „Westernstadt“ Tankavaara



möglich, mit Eintrittzahlung, aber auch durch Ausrüstung mit einer Goldpfanne und notfalls Gummistiefeln. Die erfahrenen nugget-digger beraten den Besucher gern und werden nicht müde, von den spektakulärsten nuggets zu erzählen, die hier auch von Touristen schon gefunden wurden (etwa 40 Gramm soll der größte gewogen haben). Für mich ist Tankavaara zu sehr Westerstadt, zu wenig Finnland. Allerdings ist der nächste größere Ort leider auch nicht gerade ein Vergnügungspark. **Ivalo** ist mit seinen 3.500 Einwohnern zwar die größte Ansiedlung von hier bis zum Eismeer, aber eben auch ein trauriges Kapitel in der deutsch-finnischen Geschichte. Denn hier

tobte der Lapplandkrieg bis ins Frühjahr 1945 und die Wehrmacht ließ praktisch von jeder der kleinen Holzsiedlungen im karelischen Lappland nur noch Aschehaufen zurück. Aber dann, 250 Km hinter der Amethyst-Mine zeigt sich der große Inari-See, mit Wegweisern, die an sich schon begeistern und zu jeglichem trecking-Abenteuer einladen:



Inari, Info-Stand

Für Anthropologen und Botaniker ist **Inari**, der Inari-See, die unmittelbare Umgebung eine spannende Region, weil sich die Inari-Sami von anderen Sami weiter westlich erkennbar unterscheiden: hier waren sie immer Fischer und Halbnomaden; dort Nomaden, die sich dem Zug ihrer Rentiere anpassten. Jenseits des Inari-Sees verändert sich auch die Landschaft sehr schnell hin zu arktischer Tundra mit kleinen Bäumen und Krüppelhölzern. Diese geographisch-klimatische Nahtstelle ist seit Jahrzehnten eine Konfliktregion, wo sich die Rentier-Sami und die Holz-Unternehmer unversöhnlich gegenüber stehen. Die einen brauchen die Wälder als Winterweiden für ihre Herden; die anderen wollen das harte Holz des Nordens profitabel verarbeiten. Selbst Greenpeace hat sich hier schon mit Kampagnen eingemischt. Allerdings ist die Zivilgesellschaft, etwa Umweltgruppen der Sami oder anderer Finnen, noch immer mäßig gut organisiert und sie können zu wenig gegen die Holzkonzerne und die unternehmerfreundlichen Regierungen ausrichten. Und das obwohl in Inari die finnischen Sami ihr eigenes Parlament besitzen. Interessant als kulturelles Merkmal der Sami ist ihr hoher Anteil an protestantischen Christen. Und so verwundert auch nicht, daß tief in den Wäldern um den Inari-See noch immer eine hölzerne Einsiedlerkirche aus dem Jahr 1760 steht und über einen steinig-sumpfigen „Weg“ erwandert werden kann.

Einen Friedhof sucht man bei dieser Kirche übrigens vergebens, weil die Samen ihre Verstorbenen traditionell auf Inseln im Inari-See bestattet haben.

*„Wanderweg“ zur
Einsiedlerkirche*



die alte Eremitenkirche von Pielpajärvi (1760), außen und innen



Das erste große Zwischenziel dieser Reise liegt jetzt nur noch 350 Km von Inari entfernt an der norwegisch-russischen Grenze, **Kirkenes**. Dann ist das Eismeer erreicht, die Barents-See.



Etappe Inari (A) - Kirkenes (B) – Murmansk (C)

Kirkenes zu erreichen ist realistisch. 200 Km weiter bis Murmansk zu kommen ist Hoffnung, Phantasie, Utopie. Denn ich habe kein Visum für Russland beantragt. Aber schau'n wir mal, ob es vielleicht doch einen Weg hin zum eisfreien Eismeerhafen der Russen gibt, dem Hafen, in dem sie ihre Atom-U-Boote stationiert haben und wo sie die ausgemusterten auch gleich dort im Meer versenken. Vielleicht sollte man die Riesen-Lobster, für die Murmansk auch bekannt ist, vor dem Verzehr mit dem Geigerzähler überprüfen ...

Der Grenzort *Utsjoki* zwischen Finnland und Norwegen ist als Ort eigentlich zu vernachlässigen – wenn man noch genug Treibstoff bis Kirkenes gebunkert hat. Utsjoki bietet keine Bank oder Wechselstube hier an der Grenze zwischen Euro-Zone und norwegischen Kronen. Es gibt einen kleinen Supermarkt, dessen Kassenwart auch das Wechselgeschäft übernimmt. Natürlich ist es sein Kurs, den er konkurrenzlos festlegt. Dadurch erscheint dann Norwegen noch teurer als ohnehin. Utsjoki besitzt seine Bedeutung durch die samische Bevölkerung, die mit 70% die klare Mehrheit bildet. Vor allem gehört der Ort zum gesetzlich festgelegten samischen „Heimatgebiet“ (*kotiseutualue*), in dem den Samen besondere politische Rechte zustehen. Als ihre wichtigste Institution hat der Rat der Samen in Utsjoki seinen Sitz. Ihm gehören Vertreter der Samen aus Finnland, aus Schweden, Norwegen und aus Russland an. Auch die samische Sprache darf neben dem Finnischen im offiziellen Umgang mit den Behörden verwendet werden.

So überrascht auch nicht, daß die Brücke über den Grenzfluß Tana nicht aus Holzbohlen zusammengelegt ist, sondern modern und Lkw-tauglich. Und dahinter geht es lange an diesem bei Lachsanglern so beliebten, ja berühmten Fluß entlang nach Nordosten bis dann bei einer Abfahrt aus den Bergen ein strahlend blaues Eismeer auftaucht und wieder verschwindet und dann doch viele Kilometer lang die Straße nach Kirkenes begleitet. Es gibt einige Plätze mit direktem Zugang

zum Wasser, wo Fischer- und Sportboote vertäut liegen, in der Nähe ein paar Holzhäuser, die man nicht wirklich „Siedlung“ nennen kann. Das Meerwasser ist absolut durchsichtig und würde zum Schwimmen einladen, wenn es etwas angewärmt wäre.

Erster Blick aufs Eismeer



Und dann rollt man bei strahlender Sonne direkt auf den Marktplatz von Kirkenes. Der erste spontane Eindruck hält eine Atmosphäre aus Widersprüchlichkeiten fest. Da stehen ein paar bunte Holzhäuser wie eine Theater-Kulisse, schlichte Steinhäuser mit ein paar kleineren Geschäften, einer lauten Diskothek, wo schon heftig für den Abend geprobt wird, ein paar Angetrunkene mit ihren halbleeren Flaschen, ein paar hübsche Mädchen auf einer Bank, ein paar Verkaufsstände mit Matroschkas und anderem russischen Billigkram. Eine Würstchenbude. Zwei Grüppchen von Touristen mit der Kamera in der Hand. Westliche Pkws und Lieferwagen mit russischen Kennzeichen – wahrscheinlich gehören sie zu den Marktständen.

Der Gang hinunter zum Hafen lässt den noch intensiv betriebenen Fischfang und seine Verarbeitung in einigen kleinen Hallen erkennen (Kabeljau), zeigt die übrig gebliebene Erzverladeanlage und damit den noch oder wieder existierenden bescheidenen Bergbau und zwingt den Blick auf den heute wahrscheinlich wichtigsten Wirtschaftszweig: die weißen Kreuzfahrer, die Kirkenes ebenso wie die norwegischen Postschiffe der *Hurtigruten-Linie* als Endpunkt einer langen Reise um das Nordkap herum anlaufen. Noch nicht erkennen kann ich die Zeichen der ökonomischen Zukunft der Stadt und der Region. Sie liegt eindeutig in der Erdgasförderung, über deren Nutzungsrechte sich Norwegen und Russland intensiv streiten. Neben den Uran-Motoren der russischen Atom-U-Boote bedroht auch die Öl- und Gasförderung vor allem der russischen Unternehmen die ökologische Stabilität der arktischen Meere – denn unter Putin hat jede zivilgesellschaftliche Organisation extreme Schwierigkeiten, transparentes Handeln von Politik und Wirtschaft einzufordern, so auch die Umwelt-NROs.

Meine Straße, die E 6, endet ein paar Kilometer außerhalb der Stadt am russischen Schlagbaum. Ich habe einen Blick über die Grenze auf die weiterführende russische Straße geworfen, habe an die viele Elektronik in meinem Touran-Bluemotion gedacht und dann die Frage an die russischen

Grenzer verschluckt, unter welchen Bedingungen ich mit meinem Auto bis Murmansk weiterfahren könnte. Mit einem russischen Lada wäre ich schon gerne bis Murmansk weiter gerollt.....

*Kirkenes,
Marktplatz und der Panoramablick über den Hafen mit der Ausfahrt in die Barents-See*

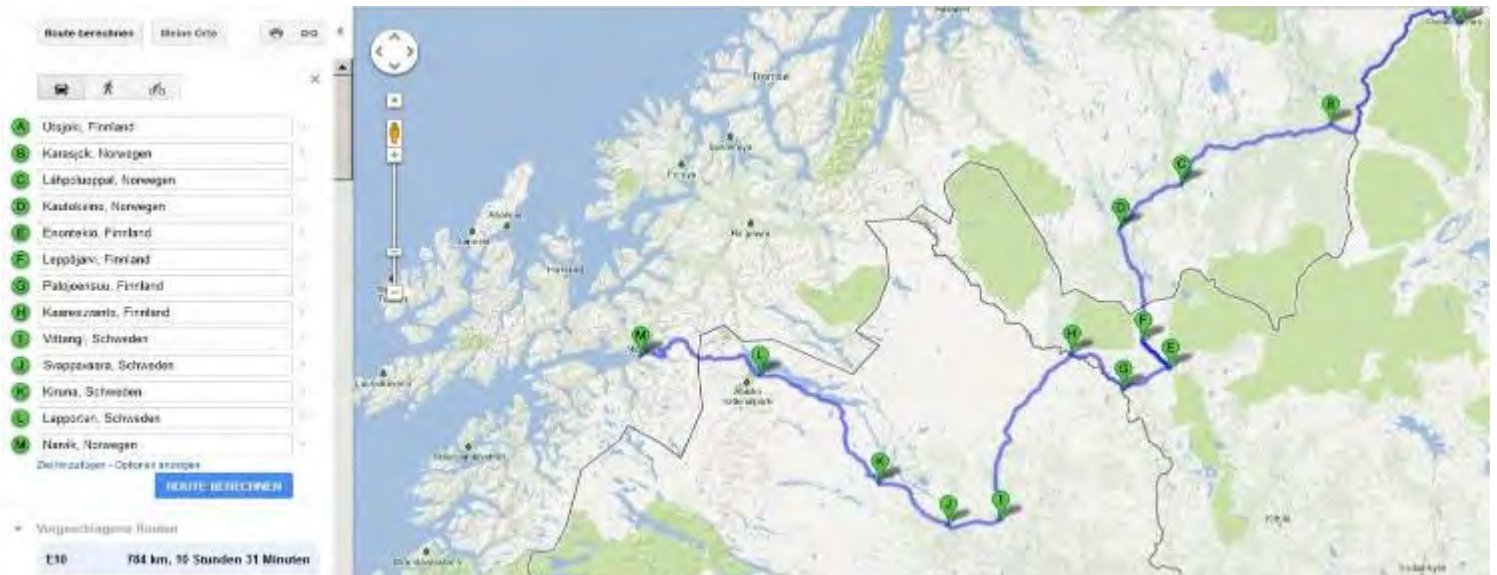




Grenzstation Norwegen – Russland, Ende der E 6, Ende der EU



Weiter von Norwegen nach Norwegen



Kirkenes gehört zur Gemeinde Sør-Varanger, liegt am Varangerfjord, am östlichen Rand der Provinz Finnmark – und ist damit eindeutig ein Teil Norwegens. Und dennoch ist es nicht das Norwegen der Westküste. Das sollte nun der nächste Abschnitt der Reise werden; ein bisschen zurück durch Finnland, ein bisschen quer durch Schweden und dann auf der Straße von Kiruna nach Narvik und an Narvik vorbei auf das allerwestlichste Norwegen, die Lofoten. Bis Utsjoki war die Route inzwischen bekannt. Am Tana-River hockten immer noch die Lachsangler jeder auf seinem Stein im Fluß und träumten vom Jahrhundertlachs.

Lachsangler im Tana-River, bei Utsjoki



An dem neuen Weg Richtung Südwesten wartete zunächst **Karasjok** auf seinen Besucher. **Karasjok** besitzt ein sehr symbolträchtiges und doch klares Stadtwappen:

Es zeigt drei Feuer, weil hier drei Völker aufeinander treffen: die Norweger, die Sami und die Kvens. Die drei Feuer stehen auch für die drei zentralen Bedeutungen, die Feuer für die Sami hat, nämlich als lebensspendende Wärme im Winter und zugleich als immer wiederkehrende Bedrohung in den Zelten und in den Fichtenwäldern. Und die Feuer bringen die Menschen zusammen und schaffen den überlebenswichtigen Gemeinschaftsgeist.

Von starker politischer Symbolkraft ist allerdings vor allem das *Sami-Parlament*, das in Karasjok seinen Sitz hat und so gebaut ist, das es viel von einem Tipi besitzt und hoch über dem Fluß weit ins Land blickt.





norwegischen Sami-Parlaments, in Karasjok

Gut 200 Km weiter in süd-westlicher Richtung liegt eingeklemmt zwischen Norwegen und Schweden der nördlichste kleine Zipfel von finnisch Lappland. Der Bezirk heißt **Enontekiö**, ist dreimal so groß wie Luxemburg, aber sein zentrales Städtchen **Hetta** besitzt nur etwa 800 Einwohner.

*Unterwegs in
Enontekiö*

Die Bewohner zeigen voller Stolz auf den höchsten Berg Finnlands, den 1.324 m hohen Haltitunturi. Er steht gerade noch auf finnischem Gebiet, gehört aber geologisch zur weitaus höheren arktischen Bergwelt im benachbarten Schweden. Aus der Sicht der hier beheimateten Sami ist die Geschichte



der Region tief vom politischen Hin und Her zwischen Schweden und Russland geprägt. Denn obwohl Hetta aus heutiger Sicht weit im Westen der aktuellen russischen Grenze liegt, musste Schweden im Friedensvertrag mit Russland 1809 auch dieses Gebiet an den Zaren abtreten, der das

neue Großfürstentum Finnland gründete. Damit kamen die nomadisierenden Sami zunächst noch einigermaßen zurecht. Als dann 1852 die norwegisch-russische Grenze und 1889 auch die schwedisch-russische Grenze geschlossen wurden, war es den Sami nicht mehr erlaubt, ihre Rentierherden im Sommer zum Eismeer und im Winter wieder quer durch die Länder nach Süden zu treiben. Als Reaktion stellten die Sami ihre Züchtungen auf die Bedingungen im Südosten Lapplands um und gaben der Rentierzucht nun auch im Landesinneren neue Impulse. Als Wirtschaftsfaktor spielen die 20.000 Rentiere, die nur teil-domestiziert heute durch das Gebiet von Enontekiö streifen, weiterhin eine führende Rolle. Denn das Klima ist hier oben, 300 Km nördlich des Polarkreises, rau, nicht geeignet für die Landwirtschaft und wegen der schon in Tundra übergehenden Vegetation kommt auch der Forstwirtschaft nur geringe Bedeutung zu. Hetta und der gesamte Bezirk profitiert allerdings vom Natur-Tourismus und von der Tatsache, daß im EU-Finnland die Konsumpreise niedriger liegen als im benachbarten Norwegen. Grenzgängerischer Konsum-Tourismus ist daher ein wichtiges Thema für Enontekiös regionale Entwicklung. Grundsätzlich hoffen alle Regionen und Naturparks und Bürgermeister auf den nationalen und den internationalen Touristen. Man weiß hier oben im finnischen, schwedischen und norwegischen Lappland, daß die Lebensstil-Diskussionen in den hochindustrialisierten Ländern weiter südlich (z.B. in Deutschland) das Interesse am Öko-Tourismus weiter befördern können – und man möchte bei den Sami wie den anderen Einwohnern von dieser Entwicklung profitieren, die hohe Arbeitslosenquote senken, die Infrastruktur verbessern, die Schulwege der Kinder verkürzen. Aber die Natur dafür nicht opfern.

An modernen websites, wie der vom Elchpark in *Vittangi* (gleich hinter der finnisch-schwedischen Grenze) sieht man einerseits, daß es den Lappländern ernst ist mit *Natur-Tourismus*, mit *aktiven* Besuchern, mit *wissbegierigen* Besuchern und welche die erwarteten Hauptgruppen an Öko-Touristen sind: Schweden und Deutsche.

zum Elchpark in Vittangi, Nord-Schweden



Jetzt endgültig wieder in Schweden und immer noch weit nördlich des Polarkreises lässt das Nest Svappavaara erkennen, daß es hier auf das Zentrum des Eisenerzbergbaus zugeht, auf Kiruna. In Svappavaara gab es früher ebenfalls Erz-Tagebau und sogar ein Stahlveredelungswerk. Geblieben ist davon

eine Erzverladestation mit Anschluß an die Erzbahn, die erst im norwegischen Hafen Narvik endet, wo nach wie vor das schwedische Erz in die Welt exportiert wird.



Kiruna – die Erzstadt Skandinaviens und Europas

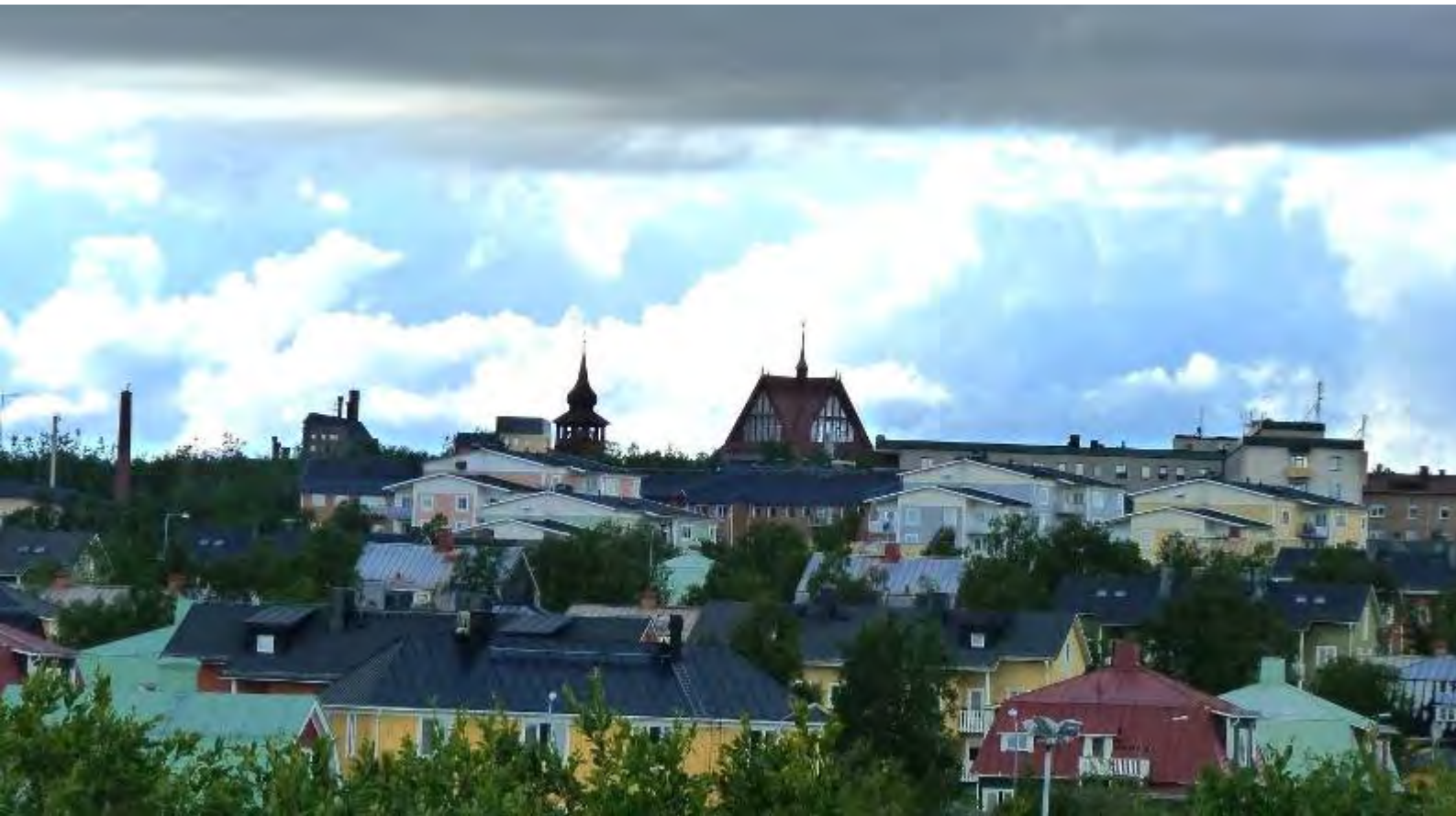
Die Stadt präsentiert sich, wie es ein Kind des Ruhrgebiets erwartet hat: Kinder spielen auf einer Halde, kleine Bergmannshäuser ducken sich in den Schatten des Abraums, der wie Tafelberge die Stadt umschließt und dazwischen die Zeche, die Förder- und die Eisenbahnanlagen. Der See Luossajärvi, den es auch einst gab, wurde längst abgelassen, damit er nicht die Mine ersäuft. Diese Stadt geht zwar – wie eigentlich alle anderen auch – auf eine vorherige samische Siedlung zurück und leitet den Namen vom samischen Giron (Schneehuhn) ab. Eigentlich war das der Name für einen der beiden Erzberge. Der andere heißt samisch Luossavárri – Lachsberg. Für *Lachsberg* und *Schneehuhn* wurde ab 1903 die große Erzbahn gebaut und innerhalb von gut 10 Jahren war die gesamte Strecke vom schwedischen Ostseehafen Luleå über Gällivare und Kiruna bis zum norwegischen Atlantikhafen Narvik ausgebaut und zugleich elektrifiziert.

Was die spielenden Kinder wahrscheinlich nicht wissen ist, daß ihre ganze Stadt in den nächsten Jahren verschoben werden muß. Denn die Stadt wurde auf einem schräg verlaufenden vulkanischen Hang errichtet. Den unterhöhlen seit vielen Jahrzehnten die Flöze und Stollen der Mine. Die Häuser der Stadt laufen Gefahr allesamt im Untergrund zu verschwinden.

Beim Schlendern durch die Gassen des Zentrums fallen ein paar Dinge auf. Das Strassennetz ist nicht gitterförmig angelegt, wie sonst Reißbrett-Städte. Es gibt ein Rathaus und eine Kirche und Banken und Apotheken und Schulen. Aber sie stehen nicht alle um einen großen Marktplatz gruppiert, sondern verteilt über die Stadt. Das gibt Kiruna bei allem industriellen Charakter ein organisches flair. Sicher wurden auch deswegen das Rathaus mit seinem filigranen Glockenturm schon 1964 zum Bauwerk des Jahres gekürt und 2001 die Holzkirche mit ihrem gewaltigen Spitzdach und ihren allegorischen Goldfiguren darauf als „schönstes Gebäude Schwedens“ ausgezeichnet.

Der Umzug der ganzen Stadt wird nur ein bisschen kontrovers unter Kirunas Bürgern diskutiert. Die klare Mehrheit fügt sich in die Notwendigkeit und erwartet „Umzugshilfen“ unterschiedlichster Art. Ähnlich still verlief die große Umsiedlung beim Bau des chinesischen Dreischluchten-Damms. In anderen Ländern gibt es den gleichen Rohstoffhunger der Industrien, etwa im Süden Chiles, wo wegen neuer Staudämme die Regierung die Bevölkerung gewaltsam zur Umsiedlung zwingt oder am Niederrhein, wo massive Volksbewegungen in Gang gekommen sind gegen die Fracking-Pläne von ExxonMobile und anderen und deren massives lobbying oder in der Kölner Bucht, wo die Bevölkerung über viele Jahre gegen die gefräßigen Braunkohle-Bagger marschiert ist. In Kiruna

soll die Mine bleiben dürfen – sonst müsste die Stadt nicht nur umziehen, sondern sich auflösen.
Denn sie existiert bisher nur durch die Mine



Kiruna, Zentrum

*Türme von
Kiruna:
vorn von einem
Wohnblock;
hinten vom
Rathaus*



*Kirunas prämierte Kirche mit einer der Goldfiguren:
„Frömmigkeit“ (Fromhet)*



Auf dem
weiteren Weg
in Richtung
Narvik lenkt
die
Landschaft
nicht
genügend ab,
um nicht an
die
unsäglichen
Verwicklungen
zwischen
Deutschland
und
Norwegen zu
denken, die
sich einzig
und allein um

das Erz von Kiruna drehten. Auf Befehl Hitlers und des deutschen Generalstabs mussten die deutsche Marine und die Gebirgsjäger nicht das neutrale Schweden (sprich: Kiruna) wohl aber den Ausfuhrhafen für das Erz erobern und unter deutsche Kontrolle bringen. Sie mussten / wollten damit den mit Norwegen verbündeten Alliierten zuvorkommen. Denn der Führung des Dritten Reichs war schon vor Kriegsbeginn klar, daß die Kriegspläne nur gelingen konnten, wenn der Zugriff auf den hochwertigen schwedischen Rohstoff gesichert war. Ab April 1940 wurde die Bucht von Narvik daher zum Kriegsschauplatz, Ort der ersten Seeschlacht des II. Weltkriegs. Norwegen hatte auf die Hilfe der Engländer und Franzosen vertraut und vehement seinen Erzhafen Narvik verteidigt. Deutsche und englische Zerstörer und U-Boote führten ihren Kampf mit hohen Verlusten an Menschen und Material bis die Alliierten unmittelbar vor ihrem Sieg beidrehten und durch ihren eher kuriosen Rückzug die deutsche Besetzung Narviks praktisch bis Kriegsende ermöglichten. Norwegens eigene kleinen Kriegsmarine war gleich am ersten Tag außer Gefecht gesetzt worden. Aber in Narvik selbst und an vielen Orten in ganz Norwegen werden die Gedenkstätten dieses Krieges gegen Deutschland gepflegt und von der norwegischen Bevölkerung weiterhin wie Heldenfriedhöfe besucht.



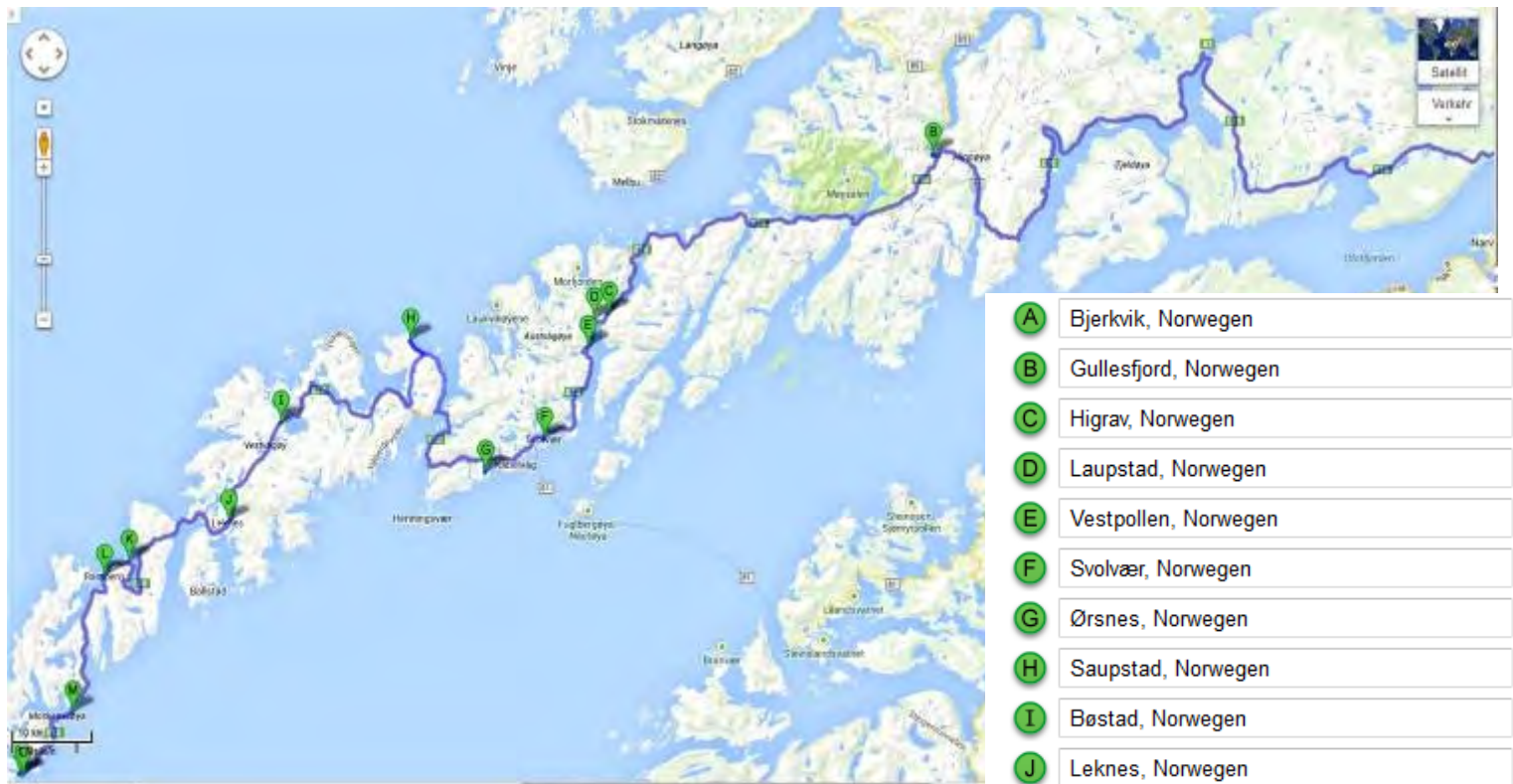
Narvik, Erzhafen heute

*Im Kriegsmuseum:
Original-
dokumente aus der
deutschen
Besatzungszeit*



Lofoten

In Kirkenes hatte die 2. Etappe der Skandinavien-Tour begonnen. Sie hatte erneut durch Finnland, durch Schweden und endlich nach Narvik geführt. Der 3. Teil stand unter der Überschrift *Lofoten*.



Die Lofoten-Etappe beginnt nördlich von Narvik mit Bjerkvik, dem ersten Ort auf der Inselgruppe. Die Reise über die Lofoten, die kleinen und großen Pausen, die Übernachtungen in einer bizarren Bucht, die Zufallsgespräche mit extrem unterschiedlichen Menschen aus Norwegen selbst, aus Deutschland, aus Südeuropa ist eher wie ein Film, wie die Traumstraße der Welt, abgelaufen. Ein paar Momente lassen sich hier wiedergeben. Wir bewegen uns immer noch 100 oder auch 200 Km nördlich des Polarkreises und doch verzaubert das Sonnenwetter die wilden Felsen und lässt manche Bucht wie ein Stück Karibik erscheinen.



unterschiedliche Reisekulturen auf den Lofoten



In ganz Norwegen gilt das Recht auf freie Bleibe im öffentlichen Raum solange ein konkreter Besitzer von Grund und Boden dadurch nicht belästigt wird (*Jedermannsrecht*). Allerdings gilt das z.B. nicht für Kirchen, auch nicht für die größte Holzkirche NordNorwegens, die sog. **Lofoten-Kathedrale** mit ihren 1.200 Sitzplätzen. Sie steht in dieser Form seit über 100 Jahren in dem

Fischerort und einstigen Lofoten-Hauptstadt **Kabelvåg** unweit Svolvær. Auch in dem reichen Norwegen muß der interessierte Besucher an der Kirchentür 30,- Kronen Eintritt bezahlen.

*Lofoten-Kathedrale,
in Kabelvåg („Kapellenbucht“)*



Einmal drinnen, ist man dann allerdings schon überrascht, zum einen von der neugotischen Leichtigkeit und Eleganz des hölzernen Kirchenschiffs. Und zum anderen von einer Spielecke für Kleinkinder, die dort von Mutter oder Vater zur Selbstbeschäftigung „abgelegt“ werden solange der Gottesdienst dauert. Auf Nachfrage bestätigt die Küsterin, daß keines der Gemeindemitglieder mit dieser Regelung ein Problem hat.

Wie keiner anderen Kirche auf den Lofoten kamen ihr in der Vergangenheit mehrere Rollen zu. Ihr hoher Turm war wie ein Leuchtturm vom Meer aus zu erkennen und damit eine wichtige

Landmarke für die Fischer draußen auf See. Mit ihrem eigentlichen Namen - Vågan-Kirche – steht sie in einer langen Reihe von Fischerkirchen, deren erste schon um 1120 errichtet wurde. Bauherr war König Øystein, der auch zugleich eine ganze Reihe von Fischerhütten errichten ließ. Damit war



von Anfang an eine sehr enge Beziehung zwischen Kirche und Fischergemeinde gegeben. Allein im Ort Kabelvåg hat es im Laufe der Jahrhunderte wahrscheinlich 5 oder 6 Holzkirchen gegeben, von denen einzelne Kirchengegenstände (Taufbecken, Kronleuchter) erhalten sind und in der heutigen „Lofoten-Kathedrale“ aufbewahrt werden, um so die ungebrochene Symbiose zwischen Christentum und Fischertum lebendig zu halten.

*Rückgrat der Lofoten,
die E 10*

Sie verknüpft alle Dörfer, alle Inseln, alle Berge und Buchten der Lofoten-Inseln, die **Europastraße No. 10**. Auf ihr lässt es sich fast überall gut fahren, insbesondere dann, wenn man nicht sein gesamtes Schneckenhaus in Form eines gewaltigen Wohnwagens hinter sich herzieht. Aber der Traum von Individualität und Unabhängigkeit und eben auch die meist hohen Preise in Norwegen lassen immer mehr Paare oder Familien zu einem Caravan greifen, wenn sie sich in den Norden aufmachen.

Stunden oder auch Tage später (je nach Reisegeschwindigkeit), vorbei an einer bizarren Felsformation nach der

anderen und vorbei an mancher kleiner verschwiegener Bucht mit und ohne Fischerhütten, vorbei gezwängt an einzelnen abenteuerlichen Baustellen zur Verbreiterung der Straße und hinter vielen Kurven, taucht dann ein weiterer Winzlingsort auf, **Flagstad**. Wie bei vielen Ansammlungen von Fischerhütten (**Rorbuer**) zuvor, scharen sie sich auch hier um eine – angemessen – kleine Kirche aus demselben Holz wie die Rorbuer und in demselben wetterbeständigen Ocker gestrichen. Eingebettet in dasselbe flache Grün, das nur wegen der schwarzen Felsen und gegen deren Schatten so leuchtet. Davor ein Friedhof. Das ist jetzt der Unterschied. Er dominiert das gesamte Dörfchen. Selbst hier liegen Kämpfer aus der Schlacht um Narvik und werden mit einem großen Gedenkstein geehrt, der besagt, daß sie im Mai 1940 für „König und Vaterland“ gefallen sind.



*Flagstad,
lebt seine
Vergangen-
heit*

Nur einen
Steinwurf
weiter öffnet
sich die
Bucht von
Ramberg als
perfekte
Symbiose aus
karibischem
Strand mit
türkis-
farbigen
Wellen und
der düsteren
Drohkulisse
der Lofoten-
Felsen.



Karibik Ramberg



An der Nordküste lassen sich solche Buchten auch an anderer Stelle erwandern. Dort trifft man immer noch den einen oder anderen einsam geparkten Wohnwagen. Aber manchmal schaffte es

nicht mal ein Jeep über die Felsen. Dann hat der Radfahrer aus der Bushaltestelle die Bucht ganz allein für sich, kann windgeschützt sein Zelt auf den weißen Strand setzen und auf den Sonnenuntergang warten.

Bis dahin hat er Zeit, sich die Holzgestelle näher anzusehen, die zeigen, daß weiterhin Fischfang betrieben wird und daß die Kabeljauköpfe in der Sonne getrocknet werden, um sie später z.B. in das katholische Italien zu exportieren, weil dieser leckere Fisch auch in der Fastenzeit gegessen werden darf.

Stockfisch Kabeljau in der Sonne



Es gibt natürlich diese Fischer noch, die mit ihren Booten hinaus fahren, um gegen die Konkurrenz der Fabriksschiffe ihren Kabeljau zu fangen und u.a. für den Export luftzutrocknen. Der ökonomische und soziale Transformationsprozeß hat auf den Lofoten allerdings schon zu Zeiten der Französischen Revolution begonnen, als der Fischfang um die Inselgruppe herum einen enormen Boom erlebte und die damaligen dänischen

Regierungen dem Druck externer Investoren nachgaben und das bisherige Staatsland der Lofoten nach und nach privatisierten. Das änderte sich auch nach der Unabhängigkeit Norwegens 1814 nicht. Viele Fischer zog es aus weniger ertragreichen Küstenstreifen hierher. Die Zahl der Rorbuer explodierte in gewisser Weise, auch wenn es ein primitives Hausen für die Fischer blieb, ohne Strom, ohne Fenster, mit offenem Feuer in den Holzhütten. Irgendwo fand ich eine Zahl: gegen Ende des 19. Jahrhunderts waren mehr als 2.600 dieser Rorbuer auf den Lofoten verstreut. Genau diese Rorbuer sind heute beliebte Unterkünfte für Touristen, die bewusst mit wenig Komfort auskommen wollen und so unmittelbar wie möglich am Wasser und am Wind wohnen wollen und über sich ein Holzdach spüren, durch das auch der Lofoten-Regen nicht durchsickert.

Modernes Rorbuer-Dorf, wie eine durchgängige Postkarten-Idylle auf den Lofoten



Die Lofoten enden für den Normalreisenden, komme er oder sie mit dem Auto oder dem Fahrrad, in dem Städtchen mit dem kürzesten Namen der Welt, in Å. Hier trifft die Großgruppe der Touristen, die über die E 10 herangerollt sind, auf die Großgruppe der Touristen, die gut 3 Stunden Fahrt mit der Fähre vom Festland in Bodø nach Moskenes hinter sich haben, aufeinander und überfluten diesen Ort. Egal aus welcher Richtung man in Å gelandet ist, ein wichtiger Orientierungspunkt ist das örtliche Museum. Darin dreht sich fast alles um Stockfisch, um die Geschichte der Lofoten, die seit Jahrhunderten aufs engste mit Stockfisch verknüpft ist, um den heutigen Fang und seine Verarbeitung, die Qualitätskontrolle, die unterschiedlichen Formen von Stockfisch. Wen die Lofoten an sich interessieren, sollte an diesem Museum nicht vorüber gehen.

zum Stockfisch-Museum in Å

Am Stadtrand fängt ein großer Parkplatz alle zugereisten Vehikel auf. Von dort lässt es sich noch ein paar Minuten



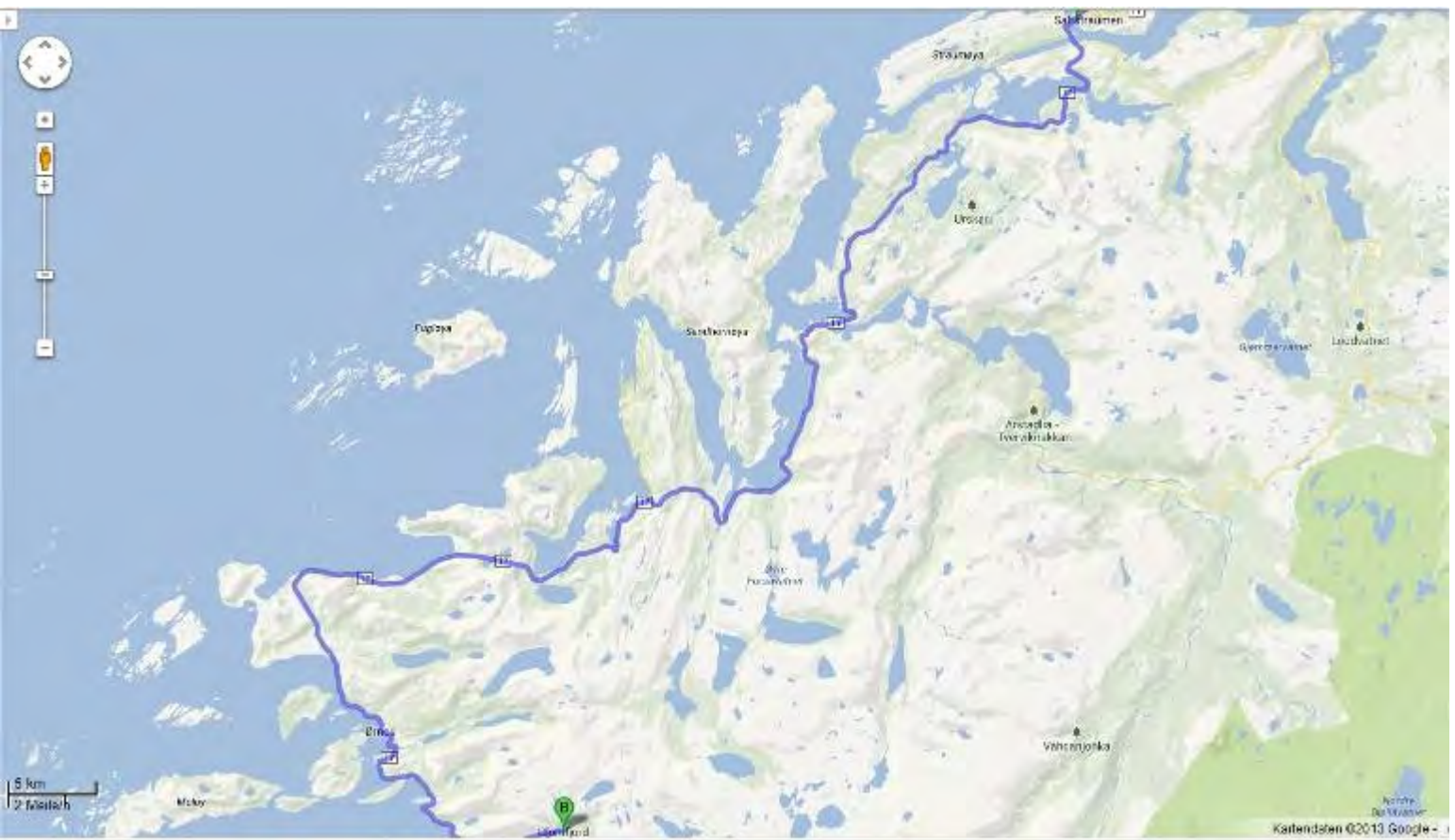
auf sumpfig steinigem Gelände bis zur Klippe wandern. Von hier deuten die steilen Felsen in gerade Linie auf Island da draußen hinter den grauen Wolken und wer den Kopf ein wenig nach rechts neigt, könnte direkt auf Grönland schauen, wenn da nicht immer noch die grauen Wolken und ein paar Felsspitzen im Weg wären.

der Wikingerblick übers Meer nach Island und Grönland



NORWEGENS KÜSTE, FJORDE, WIKINGER

Die vierte Etappe der Reise beginnt mit dem Seeweg von der Westspitze der Lofoten in südöstlicher Richtung, mit der Autofähre *Moskenes – Bodø*.



*noch ein Rückblick
auf die Südseite der
Lofoten,
bei Saltraumen*



Etwas südlich von *Bodø*, bei Saltraumen findet nicht nur ein äußerst spektakulärer Wechsel zwischen Ebbe und Flut statt, der sich alle 6 Stunden von einer sicheren Brücke aus beobachten lässt, ab hier öffnet sich auch eine der landschaftlich schönsten Reiserouten, die Norwegen zu bieten hat – und das sind wahrhaftig nicht wenige! Man bewegt sich im Auto, per Rad oder einheimischem Bus gut 100 Km auf einer Landstraße, der RN 17.



*Bushaltestelle,
zugleich
Poststelle,
zugleich Rastplatz*

Wer je in der Karibik unterwegs war, reibt sich verwundert darüber die Augen, welche Kleinode die RN 17 dem Reisenden vorlegt.



*An vielen
Stellen der
RN 17
bleibt die
Natur
norwegisch
und malt
dennoch ein
landschaftli-
ches
Stilleben
nach dem
anderen....*





Diese Etappe der Reise läd hinter jeder zweiten Biegung zum Schwimmen im Meer ein oder in einem See, zum Wandern ohnehin, auch zum Bergsteigen. Bevor man dann auf eines der wirklich gravierenden Probleme des Landes und weit darüber hinaus stößt, kann man auf eine der wenigen und noch schmalere Straßen als die RN 17 in West-Ost-Richtung abbiegen und noch vor dem **Polarkreis** von Norden her auf diesen zufahren.

Rast am Polarkreis beim Versuch, die Polarsonne in den Griff zu kriegen

inmitten der Steinmale, wie

sie nicht nur die Sami kennen, sondern viele andere indigene Völker ebenso.

Als einzelne dienen sie als Wegmarkierung, als Massenhaufen eher ein

Symbol von Gedankenlosigkeit der vorbei fahrenden Touristen

Die Landschaft am Polarkreis ist auch im Sommer eher unwirtlich. Entsprechend wird die Vegetation von Wind und Kälte niedrig gehalten. Am Horizont wird gleichzeitig ein weiteres Symbol sichtbar, der größte Gletscher Norwegens, der **Swartisen** („Schwarzeis“). Er liegt etwas südlich vom Polarkreis und schmilzt seit Jahren heftig vor sich hin. Man muß keineswegs bis

Grönland oder an den Pol reisen, um auf Indikatoren für den Klimawandel zu treffen. Natürlich ist nicht alles menschengemacht beim Klimawandel, aber unser Beitrag bleibt in Form der verschiedenen Treibhausgase sehr erheblich, wahrscheinlich maßgebend. Darüber weiter nachzudenken ergibt sich automatisch, wenn man den Umweg zum **Swartisen**



über die Ortschaft Mo i Rana fährt und den Aufstieg vom Gletschersee aus nicht scheut. Denn von weit oben zeigt sich genau das, was zuvor der Fährmann berichtet hat, der uns drei interessierte Reisende mit seinem Bötchen zunächst über den See gesetzt hatte: die örtliche Bevölkerung beobachtet schon seit dem Jahr 1900 einen beschleunigten Rückgang des Gletschers und das Abbrechen („Kalben“) gewaltiger Brocken, die den Gletschersee und seinen Abfluß immer mehr haben anschwellen lassen.

nachdenklich am Swartisen

Der Swartisen ist ein Naturpark. Ein ähnlich beeindruckender Naturpark ist der **Dovrefjell**. Er liegt gute 600 Kilometer weiter südlich, vorbei an historisch so wichtigen Städten wie etwa Trondheim und ohne vorher nach Røros, die einzige aktive Kupferstadt Norwegens abzubiegen. Dovrefjell spricht jeden Reisenden durch das einzigartige Thema „Moschusochsen“ an. In der gewaltigen Berglandschaft des Dovrefjell leben 200 Tiere frei und nach eigenem Rhythmus. Abstimmen müssen sie sich lediglich mit den umherziehenden Rentieren.



Die interessierten Besucher dieser Landschaft können die Tiere im Grunde nur zu Gesicht bekommen, wenn sie sich von den offiziellen Rangern führen lassen – und auch dann kann das schnell umschlagende Wetter immer noch einen Strich durch die Rechnung machen. Mein Besuch war nicht erfolgreich. Zwar bin ich auch etliche Kilometer hinauf in die Berglandschaft gewandert und der anfängliche Nieselregen war auch nicht das eigentliche Problem. Das Gewitter, das irgendwann aufzog, warnte laut und vernehmlich, nicht weiter in dieser baumlosen Landschaft vorzudringen. Zudem ist der Boden altes Bergbauegebiet (also sehr metallhaltig, wie es die Blitze mögen) und Teile



des Dovrefjell waren bis 2008 noch militärisches Übungsgelände und sind noch immer nicht vollständig von Minen und Munition geräumt, wie die Warnschilder zeigen. Alles zusammen keine gute Bedingung, um jetzt weiter nach den Moschusochsen zu suchen.



Beobachtungs-Unterstand für die Moschusochsen im Dovrefjell

Ich wanderte zurück und suchte die Ranger in ihrem Standquartier nur wenige Kilometer von der Hauptstraße, der E 6, auf. Sie hatten bei diesem Wetter kein Besucherprogramm abzuwickeln, luden zu einem Kaffee ein und nahmen sich vor allem Zeit zu einem langen Gespräch über die bisherigen Erfahrungen mit diesem einzigartigen Nationalpark Norwegens.

Ich wollte unnötigen small-talk vermeiden und provozierte ein bisschen mit der Bemerkung, daß aus meiner Sicht der Dovrefjell Norwegen nicht nur in Nord und Süd teilt, sondern die alte Poststation **Kongsvold Fjeldstue**, die von manchen als Ausgangspunkt für Ein- oder Mehrtages-Touren genutzt wird, de facto schon ein klares Hotel des Südens ist: leichte Anreise mit einem normalen städtischen Auto, Oslo ist nur 400 Km entfernt, vergleichsweise teure Zimmer, dazu passende Menus, aber wenig kompetentes Personal, was den Dovrefjell selbst betrifft

Die Ranger ließen das erstmal so stehen und erklärten, daß die alte Poststation, die 200 Jahre lang bis in die 1920er Jahre ihren Dienst tat, zum alten Königsweg zwischen Oslo und der Krönungsstadt Trondheim gehört, daß Teile dieses alten Königsweges restauriert und inzwischen für Wanderer erschlossen sind. Damit wird dem wachsenden Interesse am Dovrefjell ein Ventil für diejenigen geschaffen, die gar nicht in der Lage wären, eine größere Tour durch das Berggelände bis zu den Standorten der Moschusherde durchzustehen.

Die noch immer weitestgehend unberührte Natur des Dovrefjell wird eher von einer Art militärisch-industriellem Projekt gefährdet. Denn das alte Militärgelände mitten im Dovrefjell war einst NATO-Übungsgelände, besaß daher auch einen kleinen Flughafen. Und auf den haben inzwischen Billigfluggesellschaften ein Auge. Würde dieser Teil der Tourismusförderung genehmigt, würde zwangsläufig ein erheblicher Druck auf diesen Naturraum ausgeübt: laute und viel Abgase hinterlassende Flugzeuge, der zwangsläufige Ausbau der Infrastruktur. Die derzeit geschätzte Periode von 30 Jahren, um alle Blindgänger und Munitionen aus dem ehemaligen Militärgelände zu

bergen, müsste sehr beschleunigt werden, um die Gefährdung des zusätzlichen Massentourismus schnellstens zu begrenzen. Das ginge nur mit größerem Gerät etc. Die Auswirkungen auf das attraktive Subjekt des Nationalparks, die Moschusochsen, ist noch strittig, in jedem Fall aber alles andere als förderlich.

Interdisziplinär und international besetzt arbeitet daher ein Forscherteam an der Frage: Tourismus, Ökotourismus oder Kapitalisierung eines bisher unberührten Naturraums – was muß Ziel sein und welche Kompromisse sind vertretbar? Dabei haben die Forscher (Biologen, Geographen ...) auch ein eigenes Forschungsinteresse an dem Gebiet, gerade weil es bis auf wenige Bereiche noch nie menschlich genutzt oder gar besiedelt war.

Gerade in Norwegen stellt sich dabei die Kernfrage, inwieweit ein wirtschaftlich prosperierendes Land der Inwertsetzung von außerordentlichen Naturräumen Vorrang geben darf vor der Erhaltung und Pflege derselben. Die Ranger schlossen eher skeptisch, weil sie noch nicht wirklich glaubten, daß die Grünen bei den Parlamentswahlen am 9. September tatsächlich die 4%-Hürde nehmen würden und dann von dieser hohen Ebene aus auf mehr ökologisches Bewusstsein in den politischen Programmen des Landes Einfluß nehmen könnten.



AUTO-WANDERN im norwegischen Bergland

Dies war der fünfte Abschnitt der Reise. Auto-Wandern ist natürlich für jemanden, der sich in den verschiedensten Ländern und Projekten für nachhaltige Entwicklungsprozesse einsetzt, ein merkwürdiger Widerspruch. Leider bin ich davon noch nicht losgekommen. Und Norwegen macht es Menschen, wie mir, sehr schwer, von diesem Laster zu lassen. Denn das Land bietet auch in diesem Segment außerordentlich viele attraktive Angebote. Dabei geht es mir selbst nicht um eine cross-country-rally oder ähnlich, dafür wäre mein Touran auch gar nicht geeignet.

Drei Fahrstrecken, die wegen der fahrerischen Herausforderungen und ihrem gleichzeitigen landschaftlichen Zauber zu diesem Programmteil gehören, sind

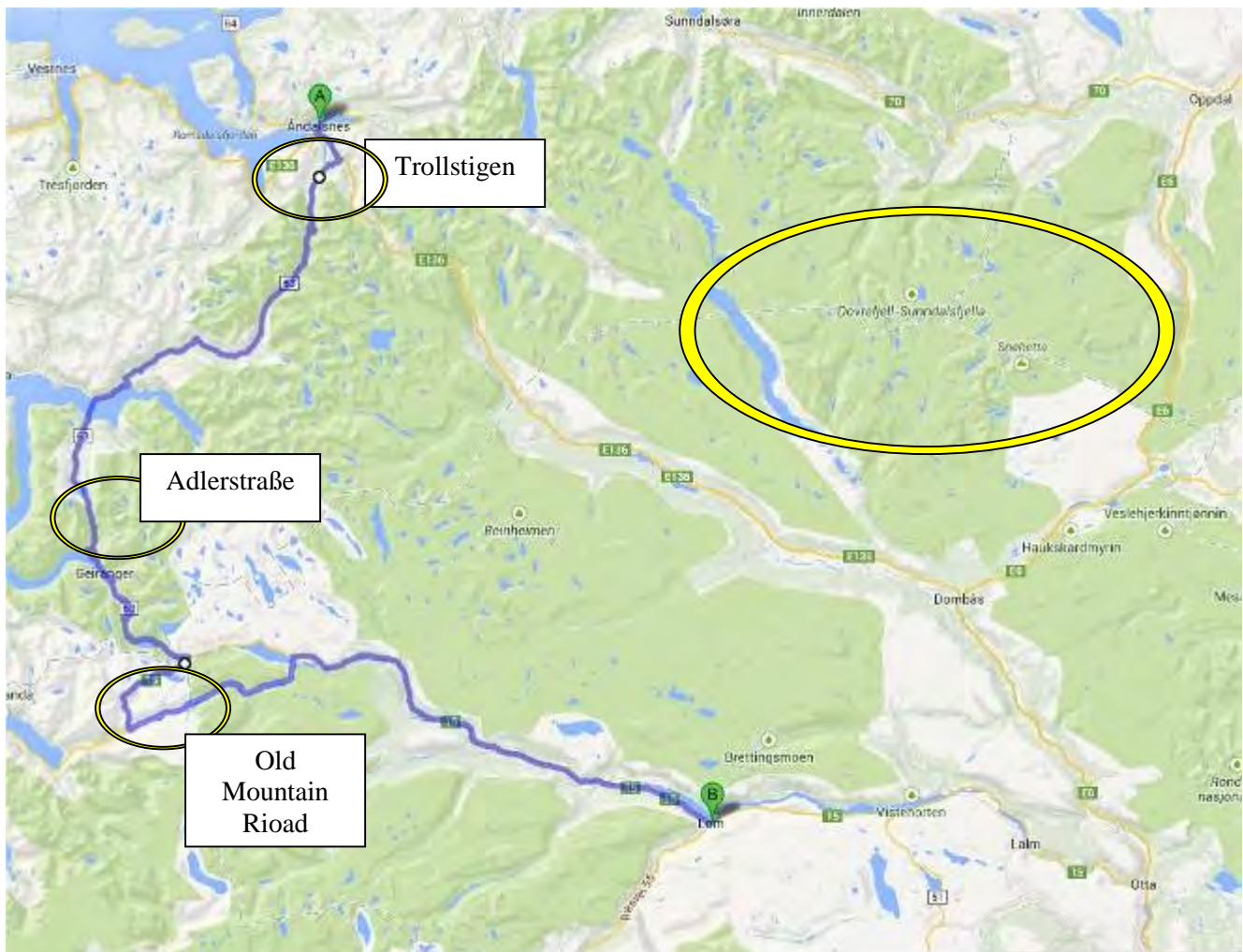
(1) Trollstigen, die „Leiter der Trolle“

Der **Trollstigen** ist eine der bekanntesten Touristen-Strecken in Norwegen, etwa 20 km südlich von Åndalsnes und gehört wegen der eindrucksvollen Landschaft zur sog. *Goldenen Route*. Die Fahrt über die



Trollstigen kann ein herrliches Erlebnis sein: wenig Verkehr, Postkarten-Szenerie hinter jeder neuen Kurve. Insgesamt sind es elf Kurven mit 180-Grad-Drehungen. Auf der Passhöhe mit rd. 700 m kann auch im Sommer noch Schnee liegen.

*Die Auto-Wanderstrecken zwischen **Andelsnes** und **Lom** in Bezug zum Dovrefjell*



Auf halber Strecke führt die Straße über einen rauschenden Wasserfall, den 320 Meter hohen *Stigfossen*. Die Passstraße wird umrahmt von Bergen zwischen 1.500 und 1.700 m Höhe. Sie war 1936 nach achtjähriger Bauzeit fertig gestellt und dem Verkehr übergeben worden. Nur hatte 1936 niemand mit der allgemeinen regionalen Verkehrsentwicklung und schon gar nicht mit dem gewaltigen Touristenaufkommen von heute gerechnet (mehr als ½ Mio Autos pro Jahr). Daher sind nicht nur die Kurven so eng, daß Reisebusse mehr als einmal auf dem Trollstigen zurücksetzen müssen, sondern die Straße ist an mehr als einer Stelle quasi einspurig. Nicht alle Fahrer scheinen dann die Regel zu kennen, daß der Bergfahrer Vorfahrt erhält. Ausweichen ist nicht immer möglich. Zwangsläufig kommt es zum Stau. Aber die allermeisten Fahrer akzeptieren die Situation als Teil ihres „Abenteuer-Urlaubs“. Es hat im Winter schon Lawinenabgänge gegeben und im Sommer gelegentlichen Steinschlag. Etwas angespannter fährt man allerdings, wenn die Strecke zudem im Nebel liegt, was so selten nicht vorkommt.

Dann weiß man allerdings, daß die Trolle wieder unterwegs auf ihrer Leiter sind und nicht gesehen werden wollen. Denn Trolle und Trollfrauen sind in der nordischen Mythologie jederzeit für Schabernak und grobe Scherze gut. Eher schadenbringende Geisterwesen in Riesen- oder Zwergen-Gestalt denn gute Feen.



(2) Ørnevegen, "Adlerstraße"

Kurz bevor man später hinab rollt zum weltweit bekannten Geiranger Fjord, um die winzig erscheinenden Cruiser und die Postschiffe der Hurtigruten-Linie aus der Nähe betrachten zu können, wiederholt sich das Erlebnis der Trollstigen. Nur heißt die Strecke jetzt **Adlerstraße**. Zwischen dem Örtchen Eidsdal – wieder auf Meereshöhe - und dem kleinen, aber äußerst betriebsamen Hafen Geiranger schlängelt sich die Nationalstraße No. 63 zunächst wieder auf

irgendwelche 600 m Höhe, um dann in 11 Haarnadelkurven erneut hinunter auf Meereshöhe zu gleiten. Zum Glück gibt es den Aussichtspunkt „Adlerkurve“ (Ørnesvingen), wo angehalten werden und auch der Fahrer einen entspannten Blick auf die grandiose Fjordkulisse unter sich riskieren kann und wo er endlich die fantastischen Himbeeren genießen kann, die er in Eidsdal den Kindern abgekauft hatte.



Ferienjob in Eidsdal: den Touristen regionales Obst verkaufen

Dazu lassen sich Fahrrad-Wanderer gerne einladen, die im Schafstempo ebenfalls die Adlerkurve geschafft haben



Am Ende der Strecke ist man in Geiranger angekommen, in der Fjordlandschaft, die 2005 von der UNESCO zur mit Abstand (!) schönsten Fjordlandschaft der Welt erklärt wurde. Die Begründung kann jeder Mann und jede Frau sofort nachvollziehen: *eine einzigartige Naturvielfalt, welche durch die Symbiose von Meer und Hochgebirge entstand, und eine weitestgehend von menschlichen Eingriffen unbeeinflusste Landschaft aufweist.*



Urlaubsfahrt im „winzigen“ Cruiser durch den Geiranger Fjord – grandios auch ohne Sonne

(3) Gamle Strynfjellsvegen, „Old Mountain Road“

Anders als der alte Königsweg am Dovrefjell, der für Wanderer restauriert wurde, ist dieser alter Bergpfad bewußt als Touristenstrecke hergerichtet worden. Dabei zeigen die norwegischen Tourismus-websites durchaus realistische Momente auf dieser Straße, nicht nur Sonnenschein und blauen Himmel, sondern auch die Momente, wenn der Regen gleich in Schnee übergeht und



die enge Straße vielleicht auch mal glatt wird. Das ist ein wichtiger Hinweis ohne daß deswegen gleich irgendein Schilderdienst aktiv werden muß.

Denn eingeschränkte Straßentauglichkeit oder vernebelte Sicht kann auch durchaus attraktiv sein und die Sinne besonders gut für die Umgebung schärfen.

Lange bevor Gamle Strynefjellsvegen zur Touristenstrecke wurde war es ein holperiger Weg über die Berge für Reit- und Packtiere und die Bauern der Umgebung waren verpflichtet, den Weg passierbar zu halten. 1894 war dieser Weg dann zum ersten Mal auch für ein Auto passierbar. Aber auch danach wurde die Strecke nur mit Picke und Schaufel frei gehalten – auch im Winter. Ein alter Straßenarbeiter, der mit dem Auffüllen von Schlaglöchern beschäftigt war wusste (von seinem Vater?), daß eine erste Schneeräummaschine die etwa 200 Straßenarbeiter erst ab 1940 bei ihrer Räumarbeit unterstützte.



Szene links der Old Mountain Road

Inzwischen ist auch dieses Stück der Nationalstraße No. 15 eine Allwetterstraße, aber immer noch die wichtigste Verbindung zwischen Ost-Norwegen und Nord-West-Norwegen. Sogar das eine oder andere Holzhaus steht inzwischen an einigen Stellen und kann Wanderern oder Radlern als Stützpunkt dienen.

*Szene
rechts der
Old
Mountain
Road*



*Szene
wieder
links der
Old
Mountain
Road*



Talfahrt zu den highlights der Wikinger-Zeit

Die sechste Etappe dieser Tour beginnt noch einmal mit ein bisschen Auto-Wandern, nur um dann vorbeizuschauen bei einigen der eindrucksvollsten Hinterlassenschaften der Nordmänner aus der Zeit um das Jahr 1000.

Die immer zahlreicheren Erkenntnisse über die Wikinger werden längst im Fernsehen und in den Printmedien popularisiert und gehören nicht mehr nur den interdisziplinären Forscherteams, die das Oseberg-Schiff gründlich analysiert haben und verstehen, wie die Alt-Schiffe versenkt wurden, um das dänische Roskill zu schützen oder welche Bedeutung das heute schleswige Haitabu für den Nord-Süd- und den West-Ost-Handel im frühen Mittelalter besaß. Diese Erkenntnisse liegen vor und auch die Faszination, die einhergeht mit der Vorstellung, daß diese schnellen Nusschalen von Wikinger-Booten es über den Atlantik bis nach Island, bis nach Grönland, bis Neufundland und vielleicht sogar bis Florida geschafft haben – und wieder zurück.

Die Faszination, die für die meisten von uns unmittelbarer, anfaßbar, ist, heißt interessanterweise Wikinger-Kirche. Genau genommen, Stabkirche. Es ist so faszinierend, daß eine sehr gute Imitation einer Stabkirche seit 100 Jahren sogar im Harz steht, im Wald von Hahnenklee.

Aber was ist mit den Vorbildern der Hahnenklee-Kirche? Das sollte die letzte Etappe klären.

Wikinger unterwegs in der Welt um das Jahr 1000



Man bringt gewöhnlich nicht als erstes Wikinger und Kirche miteinander in Zusammenhang – außer durch den Hinweis, daß gerade die reichen englischen Klöster am Ende des 8. Jahrhunderts über Jahrzehnte hin die blutigsten Plünderungen durch die neuen Herrscher der Meere erfahren mussten. Das nordenglische Kloster Lindisfarne steht wie ein Menetekel an der Wand. Bemerkenswert auch deswegen, weil Kloster Lindisfarne zu der Zeit (793) das spirituelle Zentrum der Christianisierung Englands war. Wie auch immer, auf meinem Programm standen jetzt vor allem die zwei schönsten Stabkirchen Norwegens, die von Borgund und die von Heddal. Davor lag nur noch einmal eine Strecke zum Auto-Wandern, und zwar von **Lom** hinunter an den größten Fjord Norwegens, den **Sogndal-Fjord**, der sich 180 Km tief ins Land hinein schiebt. Entsprechend heißt die Nationalstraße No. 55 auch **Sognefjellsveien**. Diese Strecke ist die höchstgelegene Passstraße Nordeuropas. Sie verbindet Ost- mit West-Norwegen und überquert dabei ein ähnlich mächtiges Bergmassiv, wie den Dovrefjell, nämlich den Jotunheimen. Der höchste Paß liegt auf 1.434 und das bedeutet mit ziemlicher Sicherheit, daß man auch mitten im Sommer mit Schnee in Berührung kommt. Dieses Paß heißt offiziell „Landstreicherstein“ (Fantesteinen), weil in früheren Zeiten



Sognefjellsveien mit den Gletschern und Schneefeldern zum anfassen

gerne mal Wegelagerer die Transporte ausraubten, die den Fisch und das Salz vom Meer übers Gebirge Richtung Lom etc führten oder auch die Gegen Transporte überfielen aus der Bergwerksregion um Røros, die Teerfässer aus Schweden für die Boote kaperten oder auch die diversen Tierprodukte aus den Bergregionen. Die Lasten wurden zu Pferd, aber auch zu Fuß transportiert. Und im Winter kann auf dieser Straße hoher Schnee liegen. Die Händler schlossen sich daher meist zu einer Schutzgemeinschaft, zu einer Karawane zusammen. Irgendwann kam es

zur Selbstjustiz, zwei Räuber wurden kurzerhand an einer Felsnadel gut sichtbar aufgehängt. Der Ort hat seinen sprechenden Namen behalten: Galgenberg. Die Straße über den Jotunheimen enthält noch andere sehr spezielle soziale Elemente, vor allem, daß das schwierigste Wegstück Ende der 1930er Jahre für den Autoverkehr ausgebaut wurde und diesen Ausbau zwei Jahre lang arbeitslose Jugendliche unter Häftlingsbedingungen leisten mußten.

Beim Paragliding ist das schmale Band der RN 55 kaum noch zu erkennen



Heute ist der Sognefjellsveien eine der landschaftlich schönsten Fahrtrouten – oder, wer es vorzieht, auch Wanderstrecken – die Norwegen anbietet. Und es ist eine absolut norwegische Route vom Hochgebirge in die Fjorde oder umgekehrt. In Sogndal ist der Fjord erreicht und auch die Fähre nach Laerdal. Es bleiben nur noch etwa 60 Km bis zur berühmtesten der norwegischen, authentischen Stabkirchen aus dem frühen Mittelalter, bis **Borgund**.

Stabkirche, Borgund



Die rund 750 Stabkirchen, die etwa ab dem Jahr 1000 bis zur Reformationszeit im heutigen Norwegen errichtet wurden, lassen unterschiedliche architektonische Prinzipien erkennen. **Borgund** ist das Beispiel für eine Grundstruktur aus Masten (norw. *Stab*) und horizontalen Balken in der Mitte und Wänden aus senkrecht stehenden Pfosten (*Stab*) und darüber kleinteilige Pultdächer als äußere Haut. Das lässt sich z.T. von außen erkennen; z.T. aber nur, wenn man im Inneren den Blick



gewissermaßen vom Boden aus senkrecht zum Himmel aufrichtet.

Innenraum von Borgund

Synkretismus der Wikinger auf dem Kirchendach: Drachenköpfe und Kreuz nebeneinander und miteinander

Der Innenraum macht überdeutlich, daß die Erbauer ihre Erfahrungen mit dem Baumaterial Holz beim Schiffsbau gewonnen hatten. Die Dach-Details wiederum sind Ausdruck der Übergangszeit vom Vor-Christentum, während dessen die Wikinger mit ihren Drachenbooten Kirchen und Klöster in ganz Europa abgefackelt und geplündert hatten hin zum neuen christlichen Weltbild.



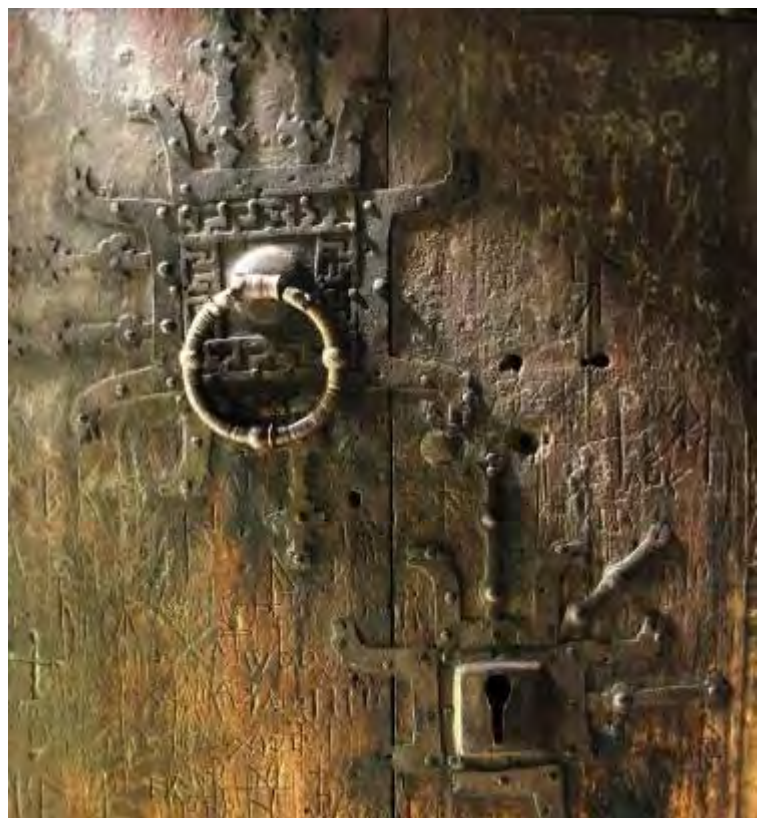
Ich denke, das *Weltbild* hat die Wikinger-Könige dabei mehr interessiert als die Religion. Denn sie erkannten, daß die hierarchische Ordnung um den einen Gott (anstelle der vielen) auch die Ordnung zwischen dem König und den vielen Wikinger-Häuptlingen für jeden König attraktiv machte. Die Wikinger-Könige setzen rund 200 Jahren Bedenkzeit das Christentum durch

*Details: ein „persischer“ Löwe bewacht den Eingang;
Kriegerköpfe bewachen von den Gauben aus das Bauwerk wie von einem Burgturm*



Türschloß und Türklopfer

An den künstlerischen Details ist im übrigen manches andere ebenso interessant, z.B. daß nicht nur die Drachenköpfe wie bei den Schiffssteven drohend vorstoßen, sondern auch die Konterfeis von Wikinger-Kriegern genauso grimmig in die Welt hinaus schauen, wie sie das auf ihren Schilden bei der Eroberung von Paris und von England und Irland oder der Zerstörung der vielen Klöster demonstrierten. Die von mir „persischer“ Löwe genannte Skulptur erinnert mich ebenso wie die Schmiedearbeit am Türschloß an arabische Handwerkskunst, zu denen die welthandelnden Wikinger ja seit geraumer Zeit schon Kontakt hatten.



300 Kilometer weiter in Richtung Oslo steht ein weiteres Schmuckstück von Wikinger-Kirche, die *Stabkirche in Heddal*.



Anders als die „Schiffskirche“ in Borgund wird die Stabkirche in Heddal gerne als „gotische Holzkathedrale“ bezeichnet. Anders als in Borgund wird ihre äußere Form durch die kleinen Pult- und Giebeldächer und die aufgesteckten kegelförmigen Türmchen bestimmt. Auf jeden Fall ist die Bezeichnung „Kirchenschiff“ kaum besser zu rechtfertigen als bei den Stabkirchen der Wikinger. Wie in Borgund umzieht das Erdgeschoß eine Art Laubengang, der die Kirchgänger früher wie heute vor Regen schützt. Gemeinsam ist beiden Kirch-Typen auch das Kiefernholz als Baumaterial, das regelmäßig und häufig gegen Wind und Wetter durch einen Bitumenanstrich geschützt wurde, der inzwischen als dicker Panzer auf dem Holz liegt.

Diese Stabkirchen unterscheiden sich also vor allem von der bis dahin und auch heute noch praktizierten Blockhaus-Technik. Aber auch diese zeigt sich als eine sehr alte Technik, einschließlich der Grasdächer, was nichts anderes bedeutet als daß unsere gegenwärtigen Öko-Architekten nur Prinzipien wieder hervorholen, die in der Wikingerzeit schon als sinnvoll angesehen wurden – und das liegt mindestens 1200 Jahre zurück.....



Schuppen auf dem Kirchengelände in Borgund



Modernes Einfamilienhaus im Ort Vågå, nicht allzu weit entfernt von der Stadt Lom, wo diese sechste Etappe ihren Ausgang nahm.



Zum Thema Wikinger wie auch zum Thema Norwegen oder zu Skandinavien insgesamt lässt sich natürlich noch erheblich mehr beitragen als diese kurzen Stichworte und diese Fotos. Bei mir sind z.B. Stichworte aus dem langen Gespräch mit den Rangern im Moschus-Reservat Dovrefjell hängen geblieben. Und ich teile ihre nur leicht verhohlene Hoffnung, daß es die Grünen bei den Septemberwahlen ins Parlament schaffen, weil sie heute dort stehen, wo die deutschen Grünen noch in den 1980er Jahren unterwegs waren – und tatsächlich für ein gewandeltes Denken in Deutschland einen enormen Beitrag geleistet haben. Die Machtbeteiligung hat die deutschen Grünen inzwischen satt gemacht und gesellschaftspolitisch eher träge. Dabei braucht es jetzt konkrete Strategien zum Umsteuern auch der deutschen Entwicklung, zur Durchsetzung von konsumbegrenzenden Lebensformen, von Nachhaltigkeit, die unseren übergroßen *Fußabdruck* beim Rohstoffverbrauch wieder zu einem schmaleren Fuß zurück formt. Genau hier setzen die norwegischen Grünen (*Miljøpartiet De Grønne*) den Akzent in ihrem Wahlkampf 2013. Ihr Spitzenkandidat für Oslo (Rasmus Hansen) wird zitiert : „wir meinen wirklich, daß das wirtschaftliche Wachstum und der wachsende Konsum gebremst werden müssen und können.“ Denn auch Norwegen müsse sich auf ein Leben ohne Öl einstellen. „Besser also, rechtzeitig mit der Umstellung zu beginnen.“ (TAZ, 19.8.2013). Hansen blieb bei den Wahlen am 9.9.2013 allerdings der einzige Grüne, der in den neuen Storting einzieht. Offensichtlich lebt die Mehrheit der Skandinavier noch mit diesem sehr eigenen Spagat: Landschaften und Naturräume, die beim Betrachter, beim Wanderer, beim Reisenden Gänsehaut hervorrufen und vom Norweger oder Finnen als „das Normale“ angesehen werden. Daher muß man sich für deren Erhalt noch nicht aktiv einsetzen. Noch kann man den Slogans der konservativen und sogar der reaktionären Parteien folgen und ihren Wirtschaftsliberalismus akzeptieren. Vielleicht verbindet sich mit dem politisch neuen Norwegen sogar ein bisschen die Hoffnung, daß es drei konservative weibliche Parteiführer sind, die jetzt eine Koalitionsregierung bilden. Denn mit den Frauen verbindet sich auch in Skandinavien eher die erforderliche Sensibilität für Naturerhalt und nachhaltige Entwicklung. Schließlich war die erste norwegische Regierungschefin, die das Thema Nachhaltige Entwicklung in die Debatten der Vereinten Nationen gedrückt hatte, Gro Harlem Brundtland. Brundtland war auch dreimal Regierungschefin, aber im Unterschied zu Deutschland war sie Sozialdemokratin und hielt an ihren Grundüberzeugungen fest.

Warum also nach Skandinavien reisen? Sicher wegen seiner berausenden Landschaften, seiner ganz besonderen Erfahrungen mit gesellschaftlichen Minderheiten (Sami); auch wegen der unterschiedlichen und dadurch interessanten anderen Reisenden, auf die man trifft. Aber auch, um diesen Prozeß genauer zu beobachten und vielleicht zu verstehen, weshalb die einst gesellschaftspolitische Leuchtturmregion Europas in eine konservative Kehrtwende abgerutscht ist und wie die Gesellschaft – nicht die Parteien – mit diesem Wandel in den kommenden Jahren umgeht. Der skandinavische Spagat bleibt zunächst erhalten



Das ist im übrigen die Wikinger-Rune für reisen, auf dem Weg sein