

DIESEN STERN HABEN VIELE GERN:

Nostalgie mit der „Nordstjernen“

Wer Kreuzfahrtschiffe ausschließlich nach dem gebotenen Komfort beurteilt, kann mit der „Nordstjernen“ wohl nichts anfangen. Denn das älteste Schiff in der Hurtigruten-Flotte ist nur etwas für Liebhaber, die einen Faible für schwimmende Klassiker haben und den Charme der 1950er Jahre zu schätzen wissen. Im März 2012 machte der Oldie offiziell seine letzte Fahrt auf der 5176 Kilometer langen Hurtigruten-Hausstrecke entlang der norwegischen Küste von Bergen nach Kirkenes und zurück. Peter Tönnishoff fuhr das letzte Teilstück mit von Tromsø nach Bergen.



Hat sich in die „Nordstjernen“ verliebt: Christel Anna Teifer.

SIE SIND VERMUTLICH mit an Bord: Muddi, Garry und Capriconaj als Lotsen sowie Inghein und Clerence als Maat. Natürlich haben sie im wahren Leben andere Namen – darum „vermutlich“ – und Berufe. Aber so nennen sie sich beim Chatten im Internet-Hurtigforum (Slogan „Einmal Postschiff, immer Postschiff“). Insgesamt knapp 8000 Fans sollen es sein. Enthusiasten, die sich mit Hurtigruten-Buttons schmücken und eine von Muddi (?) entwickelte

Drehscheibe, genannt Kreuz-O-Mat, preisen, mit deren Hilfe sich ermitteln oder besser „einkreisen“ lässt, wann und wo ein Hurtigruten-Schiff fährt oder Begegnungen stattfinden. An jeder Anlegestelle entrollen die Fünf ein mindestens acht Meter langes Banner mit der Aufschrift „forever young“. Kann man mehr Zuneigung zu einem Schiff zeigen? Sogar unter Menschen kommt es ja nur sehr selten vor, dass Lebenspartner, Verwandte, Nachbarn oder Kollegen gelobt werden mit dem

Kompliment „forever young“. Aber das ist eine andere Geschichte.

Zugegeben: die „Nordstjernen“ ist ein ganz besonderes Schiff. Nicht nur, weil sie gegenwärtig die älteste Einheit in der Hurtigruten-Flotte ist. Der solidrustikal wirkende Liner in der traditionellen Farbgebung mit schwarzem Rumpf und weißen Aufbauten ist auch, zumindest aus technischer Sicht, ein Unikat. Als die Hamburger Traditionswerft Blohm + Voss im Februar

1956 das Schiff mit der Baunummer 787 an die Reederei Det Bergenske Dampskibsselskab (damals führen Schiffe von acht norwegischen Reedereien Hurtigruten-Kurse) ablieferte, „passte“ natürlich alles. Aber die Technik war schon damals, höflich ausgedrückt, sehr konservativ. Gleiches galt für die vom Architekten Hugo Kaltenborn geschaffene Inneneinrichtung. Solide, praktisch, unauffällig – typisch für die Zeit. Genau das erweist sich nun als Vorteil. Die „Nordstjernen“ mit

ihre mittig platzierten Maschine und dem in gleicher Position, aber dann natürlich ganz oben befindlichen Schornstein, mit einem schlanken Rumpf und spitzem, eisverstärkten Steven, hat, obwohl als Motorschiff konzipiert, noch die Silhouette eines klassischen Dampfers. Für norwegische Historiker erfüllt sie damit alle Voraussetzungen, um sie als ein technisches Kulturgut zu erhalten. Zumindest schon mal in einem „Schutzbrief“ gelistet ist sie bereits seit 2007.

Eine engagierte Lobby, die sich für eine weitere aktive Fahrzeit einsetzt, gibt es bereits auch außerhalb von Norwegen. Zum Beispiel unsere Hurtigforum-Freunde mit dem Banner, die „unzählige Gleichgesinnte“ hinter sich wissen. An jeder Anlegestelle, an der wir während unserer Reise von Tromsø nach Bergen festmachen, warten schon die „Nordstjernen“-Liebhaber. Darunter viele, Norwegen-Fahnen schwenkende Familien. Und natürlich sind die Medien vor Ort. ▶



In Fahrt: unser Dauerläufer „Nordstjernen“...

... und bei jedem Wetter unterwegs.



EINE „NORDSTJERNEN“ FÜR DIE VITRINE:

Basteln Sie gerne? Die vom Hamburger Modellbaubogen Verlag geschaffene Nachbildung der „Nordstjernen“ ist ein Hingucker für jeden Schiffsliebhaber. Bevor es allerdings soweit ist, braucht man Schere, Kleber, Rasierklinge, eine ruhige Hand, viel Zeit – und einen verständnisvollen Lebenspartner. Sollte das alles „passen“, kann die Hurtigruten-Flotte sogar noch aufgestockt werden: Im selben Maßstab gibt es die nur wenig jüngere „Harald Jarl“ sowie die in den 1990er Jahren in Stralsund gebauten Schwestern „Kong Harald“, „Richard With“ und „Nordlys“. Adressen von Modellbaubogen-Verkaufsstellen: www.ig-kartonbau.de.

Dass unser neben neuen Hurtigruten-Linern eher bescheiden wirkender Oldie dennoch als markante Schiffs-Persönlichkeit gilt – unübersehbar, unüberhörbar! Mal ist es das Orchester der Feuerwehr, mal der örtliche Gesangsverein, mal ein Solist mit Tuba, die uns musikalisch begrüßen, gemischt mit Begeisterungsrufen. Dazu zahlreiche Menschen mit Spruchbändern, die Sympathie, aber auch Wehmut bekunden. Wirklich zum letzten Mal ein Auftritt dieses so populären Dauerläufers? Hoffentlich nicht!

Von Tönen, die dröhnen

Natürlich fehlen bei unseren Ankünften etwa in Harstad, Stokmarknes, Svolvær, Nesna oder Bronnoysund auch nicht Bürgermeister, Ortsvorsteher und andere wichtige Menschen, die mit Blumen an Bord kommen und danach auf den Piers in ihren Reden die „Nordstjernen“ mit Lob überschütten und bedauern, dass mit ihrem künftigen Fernbleiben nach sage und schreibe 1552 Rundreisen und mit insgesamt rund 1,5 Millionen beförderten Passagieren eine Ära zu Ende gehe. In der Stadt Trondheim wird alles noch getopt mit Böllerschüssen aus einer alten Kanone des „Trondhjemske Musketeer Corps“ und den von einem Feuerlöschboot

versprühten Wasserfontänen. Wir sind gerührt, wie innig die Beziehung der Bevölkerung zu diesem Schiff ist und glücklich, bei dieser Fahrt dabei sein zu dürfen. Menschen, für die Passagierschiffe nur ein schwimmendes Hotel sind, werden uns nicht verstehen. Für die ist die „Nordstjernen“ ein in die Jahre gekommenes Schiff. Und sie verändern respektlos den Hurtigruten-Slogan „Die schönste Seereise der Welt“, indem sie das Adjektiv „schönste“ entfernen und mit „lauteste“ ersetzen. Nachzulesen im Hotelbewertungsportal HolidayCheck.

Stimmt sogar (nur hinter dem Superlativ würden wir ein Fragezeichen setzen): die „Nordstjernen“ ist kein Leisetreter und verkündet auch akustisch die Kraft ihres MAK-Achtzylinder-Diesels mit seinen 3600 PS. Wobei ja Lautstärke oder Art der Geräusche wohl jeder anders empfindet. So erlebt bei unserer Einschiffung in Tromsø. Eine Mitreisende steht völlig aufgelöst vor ihrer Kabinentür. „Es dröhnt so sehr, da drinnen kann ich nicht schlafen.“ Okay, Kabinentausch, denn wir haben damit kein Problem. Und müde sind wir ohnehin nach der Anreise. Wie angenehm, ist das Dröhnen übrigens sofort vorbei, als die „Nordstjernen“ abgelegt hat und der Diesel mit nun erhöhter Drehzahl das Schiff antreibt. Zumindest was die

FOTOS: HURTIGRUTEN (1), PETER TÖNNISHOFF



Raumgröße betrifft, haben wir uns mit dem Kabinentausch sehr verbessert. Unsere neue Unterkunft 282 auf dem B-Deck im Achterschiff erscheint im Vergleich riesig, aber es gibt in ihr weder Dusche noch Toilette – hier ist der Weg zu den Gemeinschaftseinrichtungen ein Muss. Und das winzige Waschbecken in einer Ecke ist für durchschnittlich gewachsene Europäer viel zu tief angebracht. Zwar bewohnen wir eine Außenkabine, aber die wegen Seegangs angebrachte Abdeckung vor dem Bullauge verhindert jeden Lichteinfall von draußen. Für uns alles kein Thema. Wir fühlen uns zurückversetzt in die Zeit der 1970er und 1980er Jahre, als das noch „normal“ war und Annehmlichkeiten wie Dusche/WC in der eigenen Kabine als Luxus galten. In dieses Bild passt auch, dass es an Bord keinen Aufzug gibt.

Oben links: Ein musikalischer Willkommensgruß von der Feuerwehr in Bergen.

Oben rechts: Frischfisch für unser Schiff.

Mitte: Das Restaurant: gute, alte Zeit.

Unten: Mindestens acht Meter lang ist das Banner „Forever young“ der Hurtigruten-Mitglieder.

INFO

MS „Nordstjernen“
 Bauwerft: Blohm + Voss, Hamburg
 Stapellauf: 26. Oktober 1955
 Indienststellung: 24. Februar 1956
 Größe: 2191 Tonnen
 Länge: 80,77 m
 Breite: 12,6 m
 Dienstgeschwindigkeit: 15 Knoten
 Kapazität: 400 Passagiere
 Kabinen: 151



Kapitän Abjörn Dalan: „Auf der ‚Nordstjernen‘ praktiziert man noch echte Seemannschaft.“

Wunderkerzen-Parade - wie bei großen Kreuzfahrtschiffen (re).
Wie ist die Küche an Bord der „Nordstjernen“? Kein Unterschied zu den jüngeren Hurtigruten-Linern. Nicht raffiniert, aber sehr schmackhaft. Hier wie dort gilt: Eine gute Adresse insbesondere für Liebhaber von Fischgerichten in vielen Variationen. Und in beiden Fällen müssen Freunde einer guten Flasche Wein oder anderer alkoholischen Getränke wissen, dass es in Norwegen schon immer etwas teurer war, diesbezüglich einen guten Geschmack zu haben. Während sich die lichtdurchfluteten, im Heckbereich befindlichen Restaurants der jungen Hurtigruten-Ein-

BEI REDAKTIONSSCHLUSS:

... erfahren wir auf Anfrage, dass die „Nordstjernen“ „definitiv“ nicht mehr für Hurtigruten fahren wird. Nach Abschluss der Spitzbergen-Saison wurde sie – mit einem Liegeplatz außerhalb von Bergen - Mitte September 45 Tage als Hotelschiff verchartert und danach aufgelegt. Wie uns weiter mitteilt wird, steht man in Verkaufsverhandlungen. Da das Schiff unter Denkmalschutz steht, müssen hohe Auflagen erfüllt werden.



heiten sogar mit besseren Kreuzfahrtschiffen messen können, erinnert uns die „Nordstjernen“ auch hier wieder an die gute, alte Zeit.

Dass es in ihrem Restaurant sogar große Fenster gibt, war allerdings nicht selbstverständlich bei den Passagierschiffen der 1950er Jahre. Die hatten diesen Raum meistens mittschiffs und möglichst weit unten versteckt, und statt durch Fenster sah man durch Bullaugen (wenn sie denn nicht abgedeckt waren). Diese Lage der Restaurants diente dem Ziel, die Passagiere so wenig Seegang wie möglich spüren zu lassen.

Bewegte (bewegende) Tage

Stichwort Seegang. Ja, während unserer Reise gab es bewegte Tage. „Aber kein Vergleich mit dem, was sich vor Ankunft in Tromsø südlich von Havöysund abspielte“, berichten unsere Hurtigforum-Freunde. Das Schiff sei während eines Orkans „unglaublich hart durchgeschüttelt“ worden. Sogar vermeintlich Seefeste habe es „erwischt“, erfahren wir.

Anders als die jüngeren Hurtigruten-Liner, ist der Oldie, der keine Stabilisatoren kennt, bei wohl jedem Wetter gefahren, weiß die Mitreisende Christel Anna Teifer. Die seit Jahren in Norwegen lebende Deutsche leitet das Nordkap-Museum in Honningsvåg und hat sich in die „Nordstjernen“ verliebt. Oft war sie mit ihr unterwegs gewesen – andere Liner mit Ausnahme der ähnlichen, aber acht Jahre jüngeren „Lofoten“, kamen für sie nie in Frage. Unsere Reise war für sie natürlich ein Muss. Mit dem Norwegen-Wimpel winkt sie den Menschen in den Häfen zu – und wir sehen

Abschiedstränen in ihren Augen. Sie kann nicht verstehen, dass „ihr“ Schiff schon bald nicht mehr kommen soll.

Wie fühlt sich unser Kapitän während dieser Fahrt? Abjörn Dalan, der seine berufliche Laufbahn als Fischer und Brummifahrer begann, ist sechs Monate jünger als sein Schiff. Und er liebt es, denn es will von ihm, seinen vier Offizieren und vier Matrosen „mit viel Gefühl“ gesteuert werden. „Auf der ‚Nordstjernen‘ praktiziert man noch echte Seemannschaft“, sagt er und verweist darauf, dass lediglich ein Propeller sie antreibt und Bug- oder Heckstrahlruder – schon lange Standard bei modernen Schiffen – fehlen. Ob wir bemerkt haben, dass in engen Häfen der Anker geworfen wurde, um dann das Schiff um diesen solange zu drehen, bis die Liegeposition passt, will er von uns wissen. Das ist „Old fashioned seamanship“, lacht er. Ein Produkt der Neuzeit sei dagegen sein Handy. Wir sollten ihn mal anrufen. Machen wir. Nein, es klingelt nun nicht, sondern tutet wie sein Schiff.

Und Abjörn Dalan strahlt. Er will auch nichts von Abschiedsfahrt wissen. Schließlich mache seine seit 2005 von ihm geführte „Nordstjernen“ nach unserem Törn noch einige Spitzbergen-Reisen: „Man wird sehen, was danach folgt.“ Anders als die „Finnmarken“ aus den 1960er Jahren, die als Museumschiff eine Attraktion des Hurtigruten-Museums in Stokmarknes darstellt, sei die zähe „Nordstjernen“ auch nach zwei geplanten Außerdienststellungen doch noch weitergefahren, resümiert der Kapitän. Wir drücken mit ihm die Daumen, dass sein Schiff eine weitere Chance bekommt. ■