Fahrt ins Baltikum, Karelien und Norwegen im Mai – Juli 2013

8. Bericht: Murmansk, Petschuga, Kirkenes, Nordkap

Unsere vorletzte Fahrt über russisches Territorium führte uns am 16. Juni über 230 km von Kirovsk nach Murmansk. Die Fahrzeuge parkten wir vor dem Hotel „Ogni Murmanska (=Lichter von Murmansk)" am Südrand der Stadt. Murmansk liegt am hinteren Ende eines 50 km langen Fjordes, der in die Barentssee führt und an dem noch weitere Städte liegen (z.B. 16 km nördlich die Marinebasis Severomorsk – eine große Stadt). In 4 Terrassen erheben sich die Häuser der Stadt vom Meeresniveau bis in Höhen von 305 Meter. Überwiegend sind die Bauten aus der Zeit der Großplatte. Aus der Nähe betrachtet, machten sie auf uns einen traurigen Eindruck. Durch die Ausläufer des Golfstromes bleibt der Hafen eisfrei. Das war im 1. Weltkrieg der Grund, warum der Zar den Bau der Bahnlinie von Sankt Petersburg (1488 km entfernt) nach dem damaligen Romanov na Murmane anordnete (nach dem Sturz der Romonovs im Februar 1917 wurde die Stadt im März 1918 in Murmansk umbenannt), um hier Lieferungen der Entente-Mächte zu empfangen. Aus dem gleichen Grund war im 2. Weltkrieg die Stadt äußerst wichtig für die Lieferungen Großbritanniens und später auch der USA über das Nordmeer bzw. den Atlantik an die Sowjetunion. Zwischen 1941 und 1944 gelang es der Roten Armee, die Einnahme der Stadt durch deutsche Truppen, die mit 150 000 Mann über die Finnmark (Nordnorwegen) auf Murmansk und die Bahnlinie vorrückten, zu verhindern und im Oktober 1944 endgültig zurückzudrängen. Nur auf Stalingrad warfen deutsche Flugzeuge mehr Bomben über einer sowjetischen Stadt ab, als über Murmansk. Deshalb wurde zu Breshnews Zeiten Murmansk zur Heldenstadt erklärt (neben weiteren Städten der damaligen Sowjetunion). Im März 1918 landeten Schiffe der Entente in Murmansk, was dazu führte, dass die Weißen die Macht in und um Murmansk übernahmen. Im Februar 1920 wurden sie von den Roten vertrieben. Ab den 30-er Jahren des 20. Jahrhunderts wuchs die Stadt durch die Versorgung der Nordmeerflotte und solcher neuen Rohstoffzentren des Hohen Nordens der Sowjetunion wie Norilsk, die von Murmansk aus über das Nordmeer erfolgte und heute noch erfolgt (abgesichert durch Eisbrecher). 1927 entstand das erste Haus aus Ziegeln in Murmansk, 1936 wurde die erste Straße asphaltiert, 1941 wies die Stadt 120 000 Einwohner auf, 2012 waren es 304 508. Im Wohnungsbau ist seit 1990 Stillstand. Für die Jahrhundertfeier der Stadt

im Jahre 2016 wurde die Losung ausgegeben:“ Keine Holzhäuser mehr!“ Um die Menschen hier zu halten, unternimmt der Staat auch jetzt noch Anstrengungen (Vergünstigungen für die hier Wohnenden), was nicht selbstverständlich ist, da viele Orte des Hohen Nordens Russlands nach 1990 aufgegeben wurden. Dabei sind die Bedingungen hart: meist herrscht ein feuchtes Klima, es ist bewölkt und aufgrund der Winde aus der Barentssee ist es im Sommer kalt. Es herrscht über 8 Monate Winter. Die Polarnacht (nie Sonne) erstreckt sich in Murmansk vom 2. Dezember bis 11. Januar, der Polartag (Sonne immer am Himmel) vom 22. Mai bis 22. Juli.

Lage von Murmansk nahe zum 69-ten Breitengrad.

Blick auf die Terrassen der Stadt. Vorn rechts im Bild der Kohlehafen von Murmansk. Heute ist Steinkohle ein wichtiges Exportgut Russlands.

Ein Wohnhaus in der Stadt.

Rechts: Schiffe bei Murmansk auf ihrem Weg nach Norden durch den Fjord.

Hafen von Murmansk.

Blick in eine der Straßen, erneut ist der terrassenförmige Aufbau der Stadt gut zu erkennen. Rechts: Hinter dem Ewigen Feuer zum Gedenken

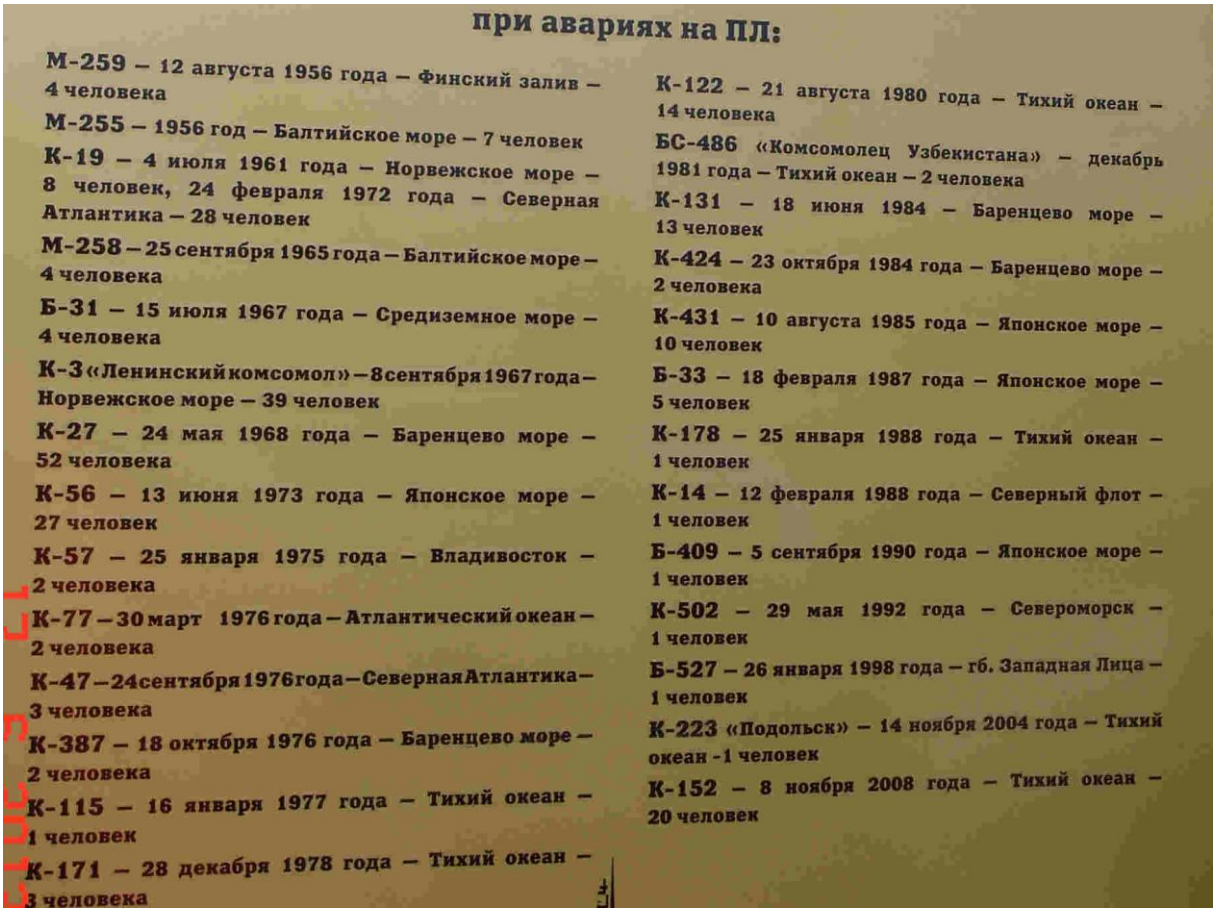
an die 1941 bis 1944 bei der Verteidigung von Murmansk Gefallenen steht, hoch über der Stadt, die Betonfigur eines Soldaten. Im Volksmund heißt sie Aljoscha (vom Vornamen Aleksej abgeleitet). Ähnliche monumentale Denkmale wurden zu Breshnews Zeiten in allen Heldenstädten der Sowjetunion errichtet.

Oben: Wir besuchten diese Russisch-orthodoxe Kirche „Spas na vodach (=Rettung auf den Meeren). Sie wurde 2002 errichtet.

Links: An anderer Stelle gibt es aus früheren Zeiten dieses Denkmal (Form eines Leuchtturms), das den zu friedlichen Zeiten umgekommenen Seeleuten gewidmet ist. Wir waren da, aber ich habe vergessen, eine Aufnahme zu schießen, weshalb hier eine Winteraufnahme erscheint.

Nach 1990 wurde um dieses Denkmal eine Reihe weiterer Monumente angebracht. Davon machte ich Aufnahmen: Kommandoturm des atomgetriebenen Unterseebotes „Kursk" mit strategischen Atomraketen, Tafel zu allen Havarien (ab 1950-er Jahren) auf U-Booten der Sowjetunion bzw. Russlands auf allen Weltmeeren, einschließlich der untergegangenen Boote (Fotos dazu auf dem nächsten Blatt).

Nachbildung des Kommandoturms der „Kursk" mit Mitgliedern unserer Gruppe davor.



при авариях на ПЛ:

М-259 – 12 августа 1956 года – Финский залив – 4 человека

М-255 – 1956 год – Балтийское море – 7 человек

К-19 – 4 июля 1961 года – Норвежское море – 8 человек, 24 февраля 1972 года – Северная Атлантика – 28 человек

М-258 – 25 сентября 1965 года – Балтийское море – 4 человека

Б-31 – 15 июля 1967 года – Средиземное море – 4 человека

К-3 «Ленинский комсомол» – 8 сентября 1967 года – Норвежское море – 39 человек

К-27 – 24 мая 1968 года – Баренцево море – 52 человека

К-56 – 13 июня 1973 года – Японское море – 27 человек

К-57 – 25 января 1975 года – Владивосток – 2 человека

К-77 – 30 март 1976 года – Атлантический океан – 2 человека

К-47 – 24 сентября 1976 года – Северная Атлантика – 3 человека

К-387 – 18 октября 1976 года – Баренцево море – 2 человека

К-115 – 16 января 1977 года – Тихий океан – 1 человек

К-171 – 28 декабря 1978 года – Тихий океан – 3 человека

К-122 – 21 августа 1980 года – Тихий океан – 14 человека

БС-486 «Комсомолец Узбекистана» – декабрь 1981 года – Тихий океан – 2 человека

К-131 – 18 июня 1984 – Баренцево море – 13 человек

К-424 – 23 октября 1984 года – Баренцево море – 2 человека

К-431 – 10 августа 1985 года – Японское море – 10 человек

Б-33 – 18 февраля 1987 года – Японское море – 5 человек

К-178 – 25 января 1988 года – Тихий океан – 1 человек

К-14 – 12 февраля 1988 года – Северный флот – 1 человек

Б-409 – 5 сентября 1990 года – Японское море – 1 человек

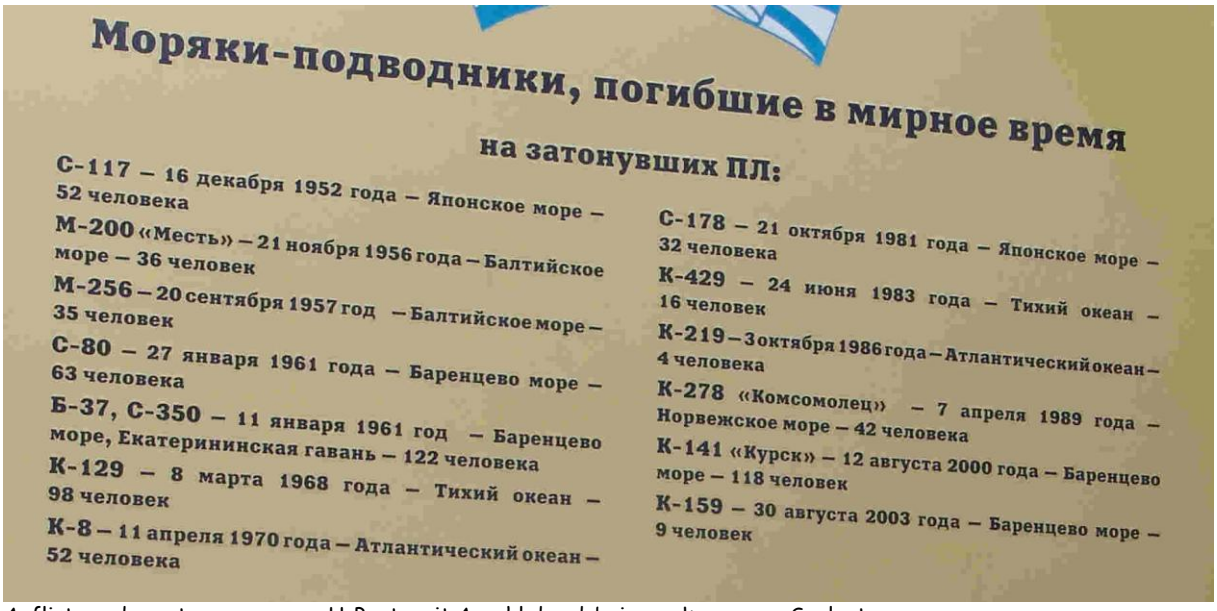
К-502 – 29 мая 1992 года – Североморск – 1 человек

Б-527 – 26 января 1998 года – гб. Западная Лица – 1 человек

К-223 «Подольск» – 14 ноября 2004 года – Тихий океан -1 человек

К-152 – 8 ноября 2008 года – Тихий океан – 20 человек

Auflistung der Havarien auf U-Booten mit Angabe der Anzahl der Todesopfer (ПЛ=Подводная лодка= U-Boot)



Моряки-подводники, погибшие в мирное время

на затонувших ПЛ:

С-117 – 16 декабря 1952 года – Японское море – 52 человека

М-200 «Месть» – 21 ноября 1956 года – Балтийское море – 36 человек

М-256 – 20 сентября 1957 год – Балтийское море – 35 человек

С-80 – 27 января 1961 года – Баренцево море – 63 человека

Б-37, С-350 – 11 января 1961 год – Баренцево море, Екатерининская гавань – 122 человека

К-129 – 8 марта 1968 года – Тихий океан – 98 человек

К-8 – 11 апреля 1970 года – Атлантический океан – 52 человека

С-178 – 21 октября 1981 года – Японское море – 32 человека

К-429 – 24 июня 1983 года – Тихий океан – 16 человек

К-219 – 3 октября 1986 года – Атлантический океан – 4 человека

К-278 «Комсомолец» – 7 апреля 1989 года – Норвежское море – 42 человека

К-141 «Курск» – 12 августа 2000 года – Баренцево море – 118 человек

К-159 – 30 августа 2003 года – Баренцево море – 9 человек

Auflistung der untergegangenen U-Boote mit Anzahl der dabei umgekommenen Seeleute.

Wir besuchten auch das Museum der Nordmeer-Flotte. In ihm werden die Helden des Großen Vaterländischen Krieges (so spricht man in Russland, wenn man den eigenen Anteil im 2. Weltkrieg meint) sowie der Nachkriegszeit gewürdigt. Die Details überforderten uns. Mir schien auch, das Museum wurde nach 1990 nicht an neue Sichten angepasst, weshalb uns Niemand durchs Museum führte.

Höhepunkt der Stadtrundfahrt war sicher der Besuch des Atomeisbrechers „Lenin". Heute mutet manches auf ihm altmodisch an (von den soliden Möbeln und der technischen Ausrüstung), aber zu seinen Zeiten war er sicher sehr nobel ausgestattet. Der Eisbrecher wurde 1959 in Betrieb gestellt, nachdem sein Schiffsrumpf und alles (außer den Turbogeneratoren), was innen dazu gehörte, in Leningrader Werken in den drei Jahren zuvor hergestellt worden war. 1989 ging er außer Betrieb und steht seit dem im Hafen von Murmansk als Museum. Als solches soll er in den nächsten Jahren noch weiter komplettiert werden. Das

Schiff hatte 243 Mann Besatzung und ist 134 m lang, 27,6 m breit und 16,1 m hoch, davon 10,5 m unter Wasser. Der Dampf aus dem dritten von den je drei Kühlkreisläufen um 2 Atomreaktoren trieb 4 Turbinen an, die 44 000 PS lieferten. Der Eisbrecher hat vorn und hinten riesige Ballastbehälter (für Meereswasser), von denen immer erst die hinteren gefüllt wurden, damit sich das Schiff vorn hebt und sich auf das Eis schieben kann. Die „Lenin" konnte bis zu 2,5 m dickes Eis brechen und hinter sich Transportschiffe über die nördlichen Seewege geleiten. Insgesamt hat sie mehr als 400 Schiffe über den nördlichen Seeweg der Arktis nach Osten geleitet (in der Antarktis konnte das Schiff nicht eingesetzt werden, weil für das Überqueren der warmen äquatorialen Gewässer die Kühlung der Reaktoren unzureichend ausgelegt ist). Im Osten der Arktis geriet die „Lenin" 1983 mal selbst in Bedrängnis, als sie zusammen mit 50 weiteren Schiffen in einer Eisfalle einfror, aus der sie erst ein neuerer Atomeisbrecher vom Typ „Arktika" befreien konnte.

Die „Lenin" mit drei Mitgliedern unserer Gruppe.

Die Atomreaktoren ermöglichten es, bis zu 10 Monate unterwegs zu sein. Eisbrecher mit Atomreaktoren wurden nur in der Sowjetunion gebaut, insgesamt 10. Wenn ich mich richtig erinnere, sind derzeit noch 6 in Betrieb. Ich

interessierte mich selbstverständlich dafür, ob es Havarien mit den Atomreaktoren gab. Bei der „Lenin" waren es zwei. Im Februar 1965 stellte man Beschädigungen in der aktiven Zone eines der Reaktoren fest. Im Ergebnis mussten alle Cluster mit den Uranbrennstäben ausgetauscht werden. Einen Teil davon verbrachte man auf das Versorgungsschiff „Lepse" (dazu weiter unten), der Rest wurde 1967 in einem Container östlich von Novaja Zemlja (Inselgruppe in der Barentssee) im Meer versenkt. Während der Beseitigung von Undichtheiten im 3. Kühlkreislauf eines der Atomreaktoren im Jahre 1967 wurde der Reaktor ernsthaft beschädigt. Er musste durch einen neuen ersetzt werden. Erneut wurden alle Uran-Cluster entnommen und auf die „Lepse" verbracht. Der alte Reaktor selbst wurde herausgesprengt (Schiff von unten aufgeschnitten) und bei Nowaja Zemlja im Meer versenkt.

Erwähnen möchte ich noch, dass man seit 1989 für 25 000 US-Dollar als Tourist auf russischen Atomeisbrechern eine Fahrt zum Nordpol buchen kann.

Wie in Deutschland ist die Entsorgung der radioaktiven Abfälle der Atomreaktoren auch in Russland ein ungelöstes Problem. Für die Aufnahme der radioaktiven Abfälle von den Atomeisbrechern baute man in der Sowjetunion 1961 das Schiff „Lepse" (1934 in Betreib gestellt) um. Nach einer Havarie im Jahre 1984 wurde die „Lepse" stillgelegt, im Hafen von Nerpa (bei Murmansk) stationiert und erst am 14.9. 2012 in einen Atomentsorgungsbetrieb in der Nähe bugsiert. Die auf dem Schiff befindlichen 260 kg von U-235, 156 kg von atomaren Zerfallsprodukten und 8 kg Pu-239 sowie Unmengen an verseuchtem Wasser aus den Kühlkreisläufen stellen eine große Gefahr für die Umwelt dar: mit 680 000 Curie geht von ihm eine radioaktive Strahlung aus, welche mehrere tausend Mal höher ist als das natürliche Niveau. Die EU hat Hilfe angeboten.

Mit einem festlichen Essen und der Übergabe von Geschenken (wir erhielten dicke Wollsocken) im Hotel „Ogni Murmanska" neben unserem Stellplatz feierten wir den für den nächsten Tag bevorstehenden Abschied.

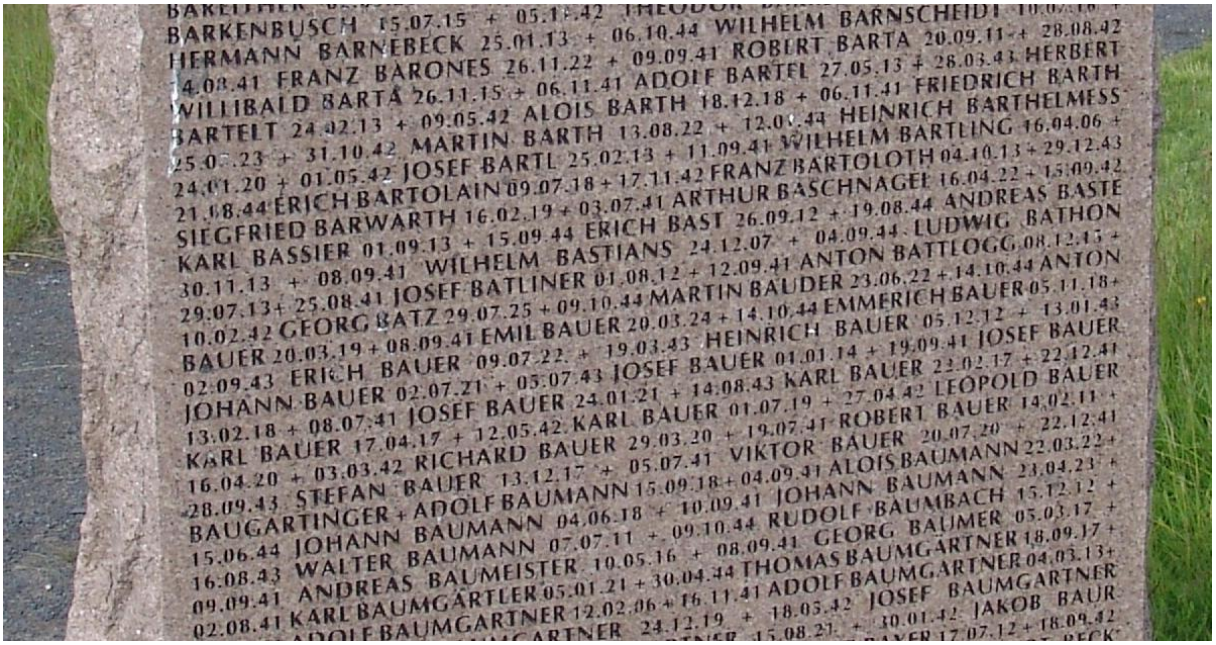
Am 19. Juni starteten wir zur Fahrt über 240 km nach Kirkenes in Nordnorwegen. Den ersten Halt legten wir bei Petschenga (ehemals Petsamo) ein. Der Ort war ab 1920 finnisch und kam erst nach dem Waffenstillstandsabkommen von Moskau im Jahre 1944 zur Sowjetunion. Hier befand sich 1941 bis 1944 ein wichtiger Knotenpunkt zur Versorgung der deutschen Wehrmacht. Murmansk wurde von in Petsamo gestarteten Verbänden der Luftwaffe angegriffen. Die große Zahl im Erschöpfungskrieg am Fluss Liza

(östlich von Petsamo gelegen) gefallener deutscher Soldaten wurde hier beerdigt. Später entstand darüber ein Lagerplatz der sowjetischen Marine. Nach 1998 gelang es durch Bestrebungen der Deutschen Kriegsgräberfürsorge das Gelände zu säubern und auf einer Fläche von 5 ha einen Soldatenfriedhof einzurichten. Auf ihm sind neben wenigen sowjetischen Soldaten (separates Denkmal) fast 6000 deutsche Soldaten namentlich auf Stelen erwähnt.

Denkmal für die gefallenen sowjetischen Soldaten.

Über das gesamte eingezäunte Gelände sind Gruppen aus jeweils drei Kreuzen verstreut.

Eine der 23 Granitstelen, faktisch für jeden Buchstaben eine, mit insgesamt 5 975 Namen gefallener deutscher Soldaten.



Ausschnitt aus der Stele zum Buchstaben B.

Auffällig ist die große Zahl von Garnisonen der russischen Armee im Ort (Nähe der Grenzen zu Norwegen und Finnland).

Anschließend fuhren wir um den Ort Nikel (benannt nach dem hier immer noch geförderten Metall Nickel) herum. Über dem Ort lag eine deutlich bemerkbare Dunstwolke aus Abgasen, die u.a. zu einem Waldsterben führten. An einer der Halden, die die Gegend völlig verunstalten, nahmen Shenja und ich zum letzten Mal ein Mittagessen im Womo auf russischem Territorium ein. Danach waren wir bald an der Grenzstation. Beide Kontrollen, sowohl auf russischer als auch auf norwegischer Seite, verliefen recht zügig. Und kurz danach trafen wir uns ein letztes Mal mit den Gruppenmitgliedern, dieses Mal auf dem Parkplatz am Hafen von Kirkenes. Shenja und ich, wir erwarben am Geldautomaten 1 500 NOK (=norwegische Kronen) zum Kurs 7,4515 NOK für einen Euro. Die ersten Einkäufe im nahen Supermarkt ernüchterten uns: Ein 500 ml-Joghurt-Becher kostet 13,80 NOK, 0,5 l Pilsner Urquell in der Dose kauften wir für 36,90 NOK, eine grüne Gurke kostete 16,90 NOK, für 0,638 kg Tomaten waren 24,82 NOK fällig. Der Liter Diesel ist an den Tankstellen für einen Preis zu haben, der derzeit um die 14 NOK liegt.

Am nächsten Morgen verabschiedeten sich die Gruppenmitglieder untereinander. Von nun an ging's wieder völlig individuell weiter (Gruppe löste sich wie geplant auf). Shenja und ich, wir nahmen uns als nächstes Fernziel das Nordkap vor. Bevor ich aber dazu komme, noch paar Worte zur Stadt Kirkenes.

Wegen der Bedeutung des Ortes für die Angriffe der deutschen Wehrmacht auf die Geleitzüge der Alliierten über den Nordatlantik nach Murmansk, wurde Kirkenes zur meistbombardierten Stadt Norwegens (durch sowjetische Flugzeugverbände). Faktisch war es zu Kriegsende völlig zerstört. Heute präsentiert es sich im neuen Gewand. Die EU hat mit Russland eine 30-Meilenzone des kleinen Grenzverkehrs (visafrei) für Kirkenes vereinbart. Im Ort hört man Russisch in den Geschäften und die Beschriftung der Straßen sowie Geschäfte ist zweisprachig.

Rechts: Straßenschild in Kirkenes.

Erwähnen möchte ich, dass die Hurtigruten in Kirkenes enden und der Ort von deutschen Urlauberschiffen angefahren wird..

Noch ein Aljoscha-Denkmal (Ehrung der gefallenen Sowjetsoldaten), aber diesmal in Kirkenes. Bis zur Bestätigung der Grenzen des Waffenstillstandes von 1944 durch die Pariser Konferenz von 1947 hatte Kirkens einen sowjetischen Stadtkommandanten.

Deutscher Soldat in Kirkenes. Foto aus dem Jahre 1941.

Zu eurer Orientierung habe ich in die nebenstehende Karte (Norwegen in gelber Farbe) die Lage von Kirkenes eingetragen. Ein schwach rot eingefärbter Pfeil weist auf einen roten Punkt für Kirkenes.

Erwähnt sei noch, dass die 40 km gemeinsame Grenze zwischen Norwegen und der Russischen Föderation zu Zeiten des Kalten Krieges die einzige Stelle in Europa war, an der sich die Sowjetunion und die NATO direkt berührten (Finnland ist kein NATO-Mitglied, der am Kaukasus gelegene Teil der Türkei zählt zu Asien).

Wir hatten uns für den 20. Juni den Start zum Nordkap vorgenommen, da wir da noch nie waren (Anfang der 90-er Jahre hatten wir schon mal Norwegen bis in die Höhe von Narvik besucht). Da sind von Kirkenes aus wenigstens 530 km zu fahren. Wir wählten einen Weg über das fast menschenleere Nordfinnland nach

Lakselv in Norwegen und von da aus dann nach Norden zum Nordkapp (die Norweger schreiben es mit 2 p's am Ende). Dieser Weg ist fast eben, im Gegensatz zum Weg über die E6, die von Kirkenes aus immer auf norwegischem Gebiet verbleibt. Sobald wir auf finnischem Gebiet waren, hatten wir ständig mit Rentieren zu tun, die entweder einzeln auf der Straße liefen oder in kleinen Gruppen vom Waldrand über die Straße zum Waldrand auf der anderen Straßenseite liefen. Ich kam aber so gut wie immer mit der Fotokamera zu spät, um die Tiere zu fotografieren. Erst da fiel mir ein, die Registrierungskamera (eine spezielle Videokamera), die ich hinter der Windschutzscheibe angebracht hatte und die seit Polen (also auch im Baltikum und speziell in Russland) unsere gesamte Fahrt aufzeichnete (um im Falle eines besonderen Vorkommnisses, z.B. Verkehrsunfalls, Beweismaterial zu besitzen) für besondere Vorkommnisse anderer Art zu nutzen. Und wirklich, als wir uns abends im Womo die Tagesregistrierung auf dem Notebook anschauten, waren mehrere Fälle des Auftauchens von Rentieren dabei. Solche Episoden (Clips) speicherte ich nochmals separat im Notebook ab, um sie später zu Hause zu einem Videoreisebericht zusammenzufassen. Das ist notwendig, denn der 16 GB-Speicher der Videokamera wird zyklisch beschrieben, d.h. sobald der Speicher voll ist, wird überschrieben, beginnend mit den ältesten Aufzeichnungen. Bis heute nutze ich das bewusst aus: sobald wir während der Fahrt etwas Interessantes vor uns sehen, sage ich zu Shenja laut die Uhrzeit und ein Stichwort, sie schreibt beides auf und abends suchen wir auf den Videoaufzeichnungen danach die entsprechende Stelle heraus, um sie eventuell separat abzuspeichern. Das ist leicht möglich, da auf dem Video die aktuelle Zeit und der Raumton (in der Fahrerkabine) mit aufgezeichnet werden.

Die Fahrt von Lakselv zur Insel Mageroya, auf dem sich das Nordkap befindet, war faktisch meine erste längere Fahrt auf norwegischem Territorium während dieser Tour. Ich hatte ständig das Bedürfnis, anzuhalten und die Landschaft zu fotografieren. Später gab sich das, da man sich an die fantastischen Landschaften, bunten Häusergruppen in der Landschaft, Berge mit oder ohne Schnee, Seen mit oder ohne Spiegelungen der sie umringenden Berge, Wasserfälle und Tunnelfahrten gewöhnt.

Das einzige mit dem Fotoapparat von mir erfolgreich geschossene Foto mit Wild. Die Rentiere sind aber schon vor dem Womo vorbeigelaufen und zeigen uns jetzt ihre Hinterteile.

Aber gerade das ist wohl das, was uns an Norwegen fasziniert. Faktisch wird es wohl auch das sein, worauf ich in den verbleibenden Berichten noch eingehen werde.

Wegen solch eines Wasserfalls habe ich am ersten Fahrtag in Norwegen noch angehalten. Später ließ ich das sein. Schneereste an Berghängen waren in Nordnorwegen der Normalfall.

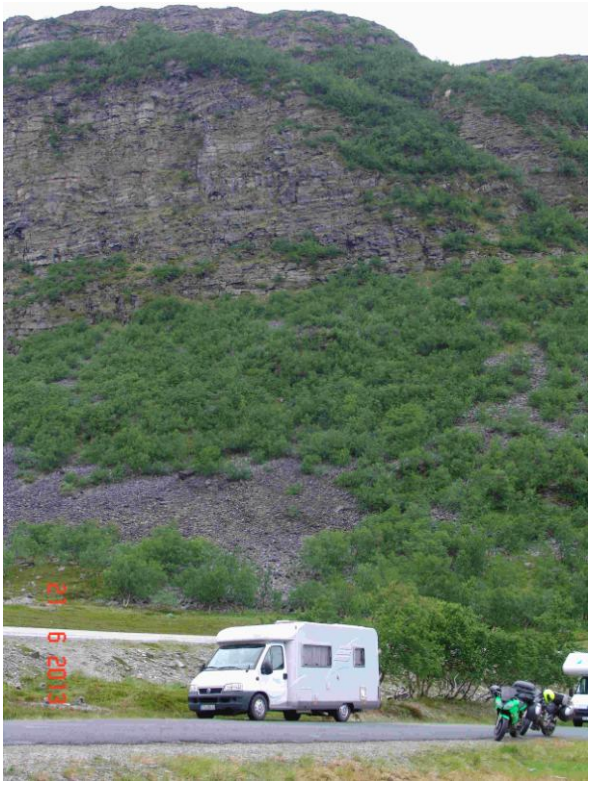


Foto rechts: Unser Womo auf dem Weg zum Nordkap. Hier sind die Felsen noch mit Sträuchern bewachsen, Bäume gibt es bereits nicht mehr. Später sind die Felsen meist völlig nackt.

Tunnelfahrten sind in ganz Norwegen etwas Normales, aber um zur Insel Mageroya zu gelangen, mussten wir durch den 6875 m langen, erst 1999 eröffneten Tunnel fahren. Er ist einer der wenigen norwegischen Tunnel, die unter dem Meer verlaufen, in dem Falle liegt er bis zu 212 m unter dem Meeresspiegel. Man merkt deutlich, wie es in ihm am Anfang steil nach unten geht und gegen Ende wieder steil nach oben.

Foto der Tunneleinfahrt.

Wir hatten großes Glück, denn wir waren 2 Tage bei Sonnenschein, ohne Nebel auf dem sich 308 m majestätisch über der Barentssee erhebenden Felsplateau, auf dem sich der nördlichste Punkt Europas befindet, der mit dem Auto erreichbar ist. Dieser Punkt liegt auf dem (nördlichen) Breitengrad mit den Koordinaten 71 Grad, 10 Minuten und 21 Sekunden. Diesen Punkt erreicht zu haben und einer unter den Tausenden zu sein, die da täglich hinfahren (die meisten mit Reisebussen), war uns die 490 NOK wert, die wir für die Passage der Schranke berappen mussten.

Shenja mit der Nordkap-Spitze (wo der Globus steht) im Hintergrund. Der Maschendrahtzaun ist bitter nötig, denn es geht vom Plateau steil nach unten zur Barentssee. Es waren + 13 Grad Celsius, aber während der gesamten Zeit unseres Aufenthaltes blies in schneidender Wind. Dennoch konnte ich abends die Nachrichten von ARD über Satellit empfangen.

Alle Besucher fotografierten sich vor dem Globus, der am Nordkap steht. Bis zum Nordpol sind es noch 2 100 km. Shenja hatte durch den starken Wind das Gefühl, es sei sehr kalt. Deshalb zog sie die Fausthandschuhe über, die im Backofen

des Womos liegen (um heiße Gegenstände anfassen zu können).

Auf dem größtenteils leeren Plateau (wenn man mal vom riesigen Parkplatz absieht) sind einige Skulpturen verstreut aufgestellt, u.a. diese Mutter mit Kind in norwegischer Tracht.

Konvergenzpunkt für die Besucher ist diese Nordkapphalle mit Sonderpostamt, Restaurant, Andenkenladen und unterirdisch ein Kinosaal, in dem man in Breitbandformat Luftaufnahmen vom Nordkap vorgeführt bekommt (wichtig für Besucher, die bei dem häufig auftretenden Nebel draußen nichts erkennen können). Unterirdisch ist u.a. auch eine Grotte mit Musikbeschallung in den Fels gehauen worden.

Wir waren am 21. und 22. Juni auf dem Plateau, also gerade zu einer Zeit, wo die Tage am längsten vom ganzen Jahr sind. Da wir uns auf dem 71. Breitengrand befanden, der Polarkreis aber beim 66. Breitengrad liegt, ging die Sonne an diesen Tagen nicht unter, ja sie berührte den Horizont nicht mal andeutungsweise um die Mitternachtszeit. Die Regel: Die Sonne geht um Osten auf, im Westen geht sie unter, gilt in diesen Tagen überhaupt nicht, denn sie ist hier ja immer am Himmel zu sehen, die vollen 24 Stunden am Tag. Ich wollte das natürlich, wie viele Andere auch, durch Aufnahmen belegen und bin extra um 21, 23 und 1 Uhr (erst wollte ich auch um 3 Uhr noch mal aufstehen, habe das aber dann sein lassen) nachts rausgegangen, um sie zu fotografieren. Die Ergebnisse befriedigen mich aber nicht. Auf dem nächsten Blatt kommen die Aufnahmen.

Da auf der Seite noch etwas Platz ist, möchte ich den nutzen, um zu sagen, dass in der Nordkapphalle sich auch eine ausführliche Schilderung des Hergangs der

Seeschlacht befindet, in deren Ergebnis das deutsche Schlachtschiff „Scharnhorst“ am 26.12.1943 ca. 160 km nördlich vom Nordkap von britischen Kreuzern versenkt wurde. Das war ja zur Zeit der Polarnacht und die Engländer hatten das bessere Radar. Es kamen alle Offiziere und der größte Teil der Mannschaft ums Leben. Das erst 1939 in Dienst gestellte Schiff sollte die Konvoys der Alliierten nach Murmansk stören.

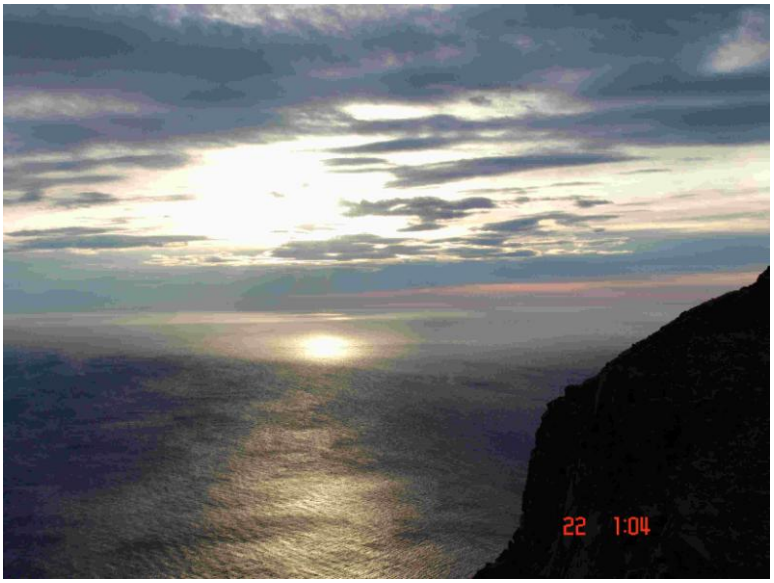
Aufnahme vom 21. Juni 2013, um 21 Uhr. Ich habe extra im Fotoapparat die Fixierung von Tag und Monat auf Tag und Uhrzeit umgestellt.

Der Himmel ist leicht bewölkt. Auf dem Meer erkennt man die Spiegelung der Sonne, die durch die Wolken scheint.

Aufnahme vom 21. Juni 2013, um 23.01 Uhr.

Die Sonne steht weiterhin hoch am Himmel und scheint durch die Wolken hindurch.

Aufnahme vom 22. Juni 2013, um 1.04 Uhr. Die Sonne steht weiterhin hoch am Himmel und scheint durch die Wolken hindurch. Diesmal kommt ein Stück des Nordkap-Felsens ins Bild, da die Sonne sich inzwischen mehr nach Norden gedreht hatte (eigentlich ja nur die Erde sich gedreht hatte).



Als wir am 23.6. das Nordkap verließen, war rings um unser Womo alles in Nebel gehüllt. Weiter unten schien aber die Sonne (zum Glück, da Nebel die Fahrt auf den steilen, kurvenreichen Straßen sehr erschwert). Aber diese für das Nordkap typische Situation (auf dem Plateau Nebel, weiter unten scheint die Sonne), veranlasste uns, in den Ort Skarsvag auf Mageroya zu fahren und nach kurzer Wanderung über einen Berghang das Nordkap aus der Ferne zu fotografieren.

Blick auf das Nordkap (der Felsen mit dem Zacken wie die Nase bei einem Nashorn).Oben ist Nebel.

Insel Mageroya mit dem Nordkap (dort, wo das Fadenkreuz zu sehen ist, stand unser Womo).

Es wird viel kolportiert, dass das Nordkap nicht der nördlichste Punkt ist. Das stimmt, denn etwas westlich von ihm reicht der Felsen Knivskjellodden auf Mageroya paar Meter weiter nach Norden (71 Grad, 11 Minuten 08 Sekunden nördlicher Breite). Aber der ist nicht so schön wie der Nordkap-Felsen und schon gar nicht ist diese Stelle touristisch erschlossen.

Beendet am 2. Juli 2013 auf dem Utne Camping von Greaker (Südnorwegen).