

Norwegen - Das Land der weichen Felsen

Im Kieler Hafen liegt eine große Fähre. Nur wenige Passagiere, darunter ein Radwanderer, blicken über das weiße Geländer hoch oben auf dem Deck der „Prinzessin Ragnild“. Die Saison ist vorbei. Unten, an der Kaimauer winkt ein Häuflein von Menschen zum Abschied, während die Fähre langsam Abstand gewinnt, das Wendemanöver einleitet und die Reise nach Norwegen beginnt. Das frisch gestrichene, blaue Deck zittert leise im Rhythmus der Maschine; aufgewühltes Wasser brodelte durch die Schiffsschrauben.

Die Prinzessin, welche Anfang der Achtziger Jahre vom Stapel lief, wurde nach der Jahreswende 91/92 umgebaut und um rund dreißig Meter verlängert. Seitdem erinnert sie wie der kleinere und jüngere Bruder Kronprinz Harald weniger an eine Fähre als an ein kolossales Hotel; die Kiel-Oslo-Fähre verwöhnt ihre Passagiere - fast übertrieben. Neben Photolabor, Friseursalon, Kino und Kongresszentrum wartet ein großer Selbstbedienungsladen auf Kunden. Die Waren werden zollfrei feilgeboten; ein Service, der sich aber weitgehend nur für die an hohe Lebenshaltungskosten gewöhnten Norweger lohnt, es sei denn man liebt kitschige Andenken oder sammelt hochprozentige Spirituosen in Literflaschen. Das neue Atrium mit zwei gläsernen Panoramaliften, die oft von auf und ab fahrenden Kindern besetzt sind, und die kulinarischen Treffpunkte von der Bar bis zum nordischen Buffet sind nach modernsten Maßstäben eingerichtet. Überall in den der Bar angeschlossenen Gesellschaftsräumen, die sich über mehrere Etagen und Bühnen für Musiker und Tänzer gliedern, glänzt Messing. Der Reisende malt sich bei seinem ersten Rundgang durch das geräumige Schiff unwillkürlich aus, welchen Schaden er durch die Seekrankheit an den braun-violetten Garnituren anrichten könnte. Man braucht jedoch kaum Befürchtungen zu hegen. Es bedarf kräftiger Windstärken, um den über zweihundert Meter langen und fünfundzwanzig Meter breiten stählernen Riesen ins Schwanken zu bringen. Durchschnittlicher Seegang wird von Stabilisatoren unter der Wasseroberfläche souverän abgefangen. Nur wer darauf achtet wird an der leichten Bewegung spüren, daß er sich in einem schwimmenden Hotel befindet. Stärker macht der Maschinenraum auf sich aufmerksam; bei voller Fahrt zittert das Heck so stark, daß Gegenstände auf den Tischen der Bar `wandern`. Nachmittags bricht die Wolkendecke auf und die noch warme Augustsonne ermög-

licht einen längeren Aufenthalt auf Deck. Eine Fensterwand schützt vor dem Fahrtwind. Große und kleine, bunte und triste Schiffe kreuzen den Weg des Koloß; Segler, Frachter, Fähren und Fischerboote, verfolgt von Scharen von Möwen, bieten Abwechslung für das Auge. In der Ferne ist ein Bauabschnitt jener Brücke zu erkennen, die künftig die dänischen Inseln Fünen und Seeland verbinden soll. In wenigen Jahren wird die Prinzesse dieses Bauwerk bei jeder Fahrt unterqueren. Der Himmel ist mittlerweile bis zum Horizont klar, und die Sonne scheint wie ein roter Feuerball direkt in die ruhige See zu tauchen. Nach Sonnenuntergang wird es auf Deck recht kühl. In den Kabinen, Restaurants oder Bars lernt man sich kennen und bei einem gemütlichen Plausch vergeht die Zeit wie im Flug. Um Mitternacht passiert das Schiff den Skagarak, der sich als Verbindung von Ost- und Nordsee durch stärkere Winde und höheren Wellengang auszeichnet. Die M/S Ragnhild schlingert leicht. Die meisten Passagiere schlummern in ihren „Kojen“; nur wenige lassen sich bei einer Rundwanderung an Deck noch einmal den starken Wind um die Nase wehen. Bei einer Geschwindigkeit von annähernd fünfundzwanzig Knoten fällt es an einigen Stellen schwer, gegen den Wind zu gehen, und mit einem Schirm in der Hand würde man wegfliegen wie der Robert im Struwelpeter. An einer windgeschützten Stelle hat sich ein Pärchen im Schlafsack einquartiert. Es folgt eine kurze, aber bei gleichmäßigem Motorengeräusch im Tiefschlaf verbrachte Nacht. Nach dem Aufstehen stellt man bei einem Blick durch die Fenster fest, daß die Fähre bereits in norwegischen Gewässern schippert. Wer Skandinavien zum ersten Mal besucht, wird vom Anblick der nordischen Landschaft fasziniert sein. Welche Magie mag die weichen Formen geschaffen haben, mit denen die Felsenküste des Oslofjordes sich den Besuchern darbietet? Nicht auf einen breiten Sandstrand rollen die Wellen der M/S Ragnhild, sie schlagen nicht an kantige Klippen, sondern sie umspielen abgerundeten Fels. Riffs scheinen wie Eier auf dem Wasser zu schwimmen; doch der ständig wechselnde Kurs des Luxusliners und seine geringe Geschwindigkeit offenbaren, welche Gefahr von der unterseeischen Felsenwelt ausgeht. Kein göttlicher Steinmetz formte die harte Materie und schliff ihre Kanten, sondern Gletscher der letzten Eiszeit sind verantwortlich. Wie ein Fluß die Felsen an seinem Ufer und die Steine in seinem Bett mit der Zeit auswäscht, so erodierten diese Gletscher das Gestein besonders in den bis heute typisch u-förmigen Gletschertälern.

Doch selbst die bis zu sechs hundert Meter hohen Gipfel im Umland von Oslo blieben nicht verschont. In Norwegen scheint selbst tote Materie zu leben. Sie überrascht in immer neuen Varianten und begeistern jeden Besucher. Während der Passagier sich das Frühstücksbüffet auf der Zunge zergehen läßt, - wobei er für umgerechnet fünfzehn Mark so oft zuschlagen kann, wie es Herz und Magen begehren, - kann er durch die Fenster eine weitere Charakteristik Norwegens ausmachen. Wie Tupfer auf dem I sind im idyllischen Grün und Grau der Küstenlandschaft (Wochenend-) Hütten eingestreut. Sie sind bescheiden ihrer Umgebung angepaßt und heben sich nur durch krasse Farben wie Rot oder Weiß von der Wildnis ab. Hier scheint der in unserer Zeit so krasse Gegensatz von Kultur und Natur versöhnt zu sein. Etwa auf halbem Weg durch den Fjord passiert die Prinzesse die Verteidigungsanlage Oskarsborg, von wo aus zu Beginn der Invasion Norwegens durch Hitlerdeutschland das Flaggschiff Blücher versenkt wurde. Noch heute sind einfahrenden Schiffen die alten Kanonenrohre entgegen gerichtet. Die letzte Etappe der rund drei Stunden Fahrt durch den Fjord birgt einige Abwechslung, weil die Strände bis auf einen Steinwurf herannahen und man das Leben an Land beobachten kann. Ein kleines Fischerboot wagt sich besonders nahe an die Fähre heran. - Erst auf den zweiten Blick er kennt man, daß das Boot in Wirklichkeit eine kleine Insel ist. Die Mäuerchen der steilen Ufer sind wie Bordwände angepinselt, das kleine Haus erinnert an die Brücke eines Sportbootes, der Mast ist ein niedriger Leuchtturm und `auf Deck` sonnen sich zwei Menschen. Bis zur Ankunft im Zielhafen bleibt wenig Zeit. Die Reisenden machen sich startklar. Selbst der einzige Radwanderer findet nach einiger Suche sein Fahrzeug im Autodecklabyrinth wieder, verankert die Gepäcktaschen und radelt stolz zwischen all den stinkenden Autos durch die große Öffnung ins Freie. Die Paßkontrolle fällt oberflächlich aus; der Abschied von den Reisegefährten eines Abends dauert ein wenig länger. Mit gut fünfhunderttausend Einwohnern lebt fast ein Achtel der Bevölkerung des westskandinavischen Staates im Bezirk seiner Hauptstadt Oslo. Betrachtet man die Einwohnerzahl, wäre die Stadt vergleichbar mit Dortmund. Doch Oslo ist eine weit gestreute Ansiedlung, die noch in der Nähe des Zentrums vor Grün erstrahlt, und Oslo besitzt weite Flächen kaum berührten Umlandes. Schon wenige Kilometer Fußmarsch in die Umgebung der Kapitale führen in urwaldähnliche Gegenden. Dort stößt man auf Seen, an deren Ufern

sich selten eine Menschenseele erblicken läßt. Mancher Wanderer mag sich wie ein Pionier fühlen, der einen weißen Fleck der Landkarte entdeckt hat. Der Fahrradweg zum Hauptbahnhof führt durch den Stadtteil Aker Brygge, einem Hafengelände, das in den vergangenen Jahren in ein hochmodernes Wohn- und Einkaufszentrum umgewandelt wurde. Die Architektur dieses Viertels hebt sich kraß vom Rest der Stadt ab. Hier hat der Besucher Norwegens die einmalige Gelegenheit, sich dem Genuß einer exzentrischen Überflußkultur auszusetzen, der er sich sonst überall im Lande entwöhnen muß: Hochhäuser aus spiegelndem Glas, blinkendem Metall und glänzendem Marmor umranden einen weitläufigen Platz, auf dem Skulpturen und ein Wasserspiel für Unterhaltung sorgen. Im Trubel von Einkaufspassagen, die auf mehrere Gebäude verteilt und mit Rolltreppen, gläsernen Aufzügen und Tropenpflanzen pompös hergerichtet wurden, fühlt man sich in eine Weltstadt versetzt. Nur der mäßige Andrang von Kunden trübt diesen Eindruck. Die Gestaltung einiger Appartements erinnert an die Schaufenster eines Möbelkaufhauses, denn Passanten erhalten durch Glaswände tiefe Einblicke. In einigen haben Firmen Büros angelegt, andere werden von einer finanzkräftigen Oberschicht bewohnt, welche auch zum Kundenkreis der zumeist unverhältnismäßig teuren Geschäfte in den Passagen gehören mag. Dort findet man außerdem haufenweise Touristen. Sie fuchteln mit ihren Kameras herum, obwohl es niemals gelingen kann, Atmosphäre und Monstrosität des Komplexes auf zweidimensionalen Bildern einzufangen. Aker Brygge liegt im südlichen Randbereich der City. Wer sich von dem im Südwesten gelegenen Deutschlandkai der Innenstadt nähert, wird auf einem Fußweg durch die Containerlager des Hafens geschleust. Wo Container und Lastkräne den Blick auf das gläserne Viertel freigeben, da werden soziale Gegensätze augenfällig, wie sie in Norwegen selten aufeinanderstoßen. In direkter Nachbarschaft zum Luxusviertel residieren wochentags Hafenarbeiter in gestapelten Containern. Im Osten von Aker Brygge ist von diesem Widerspruch nichts zu spüren, denn hier begrenzt ein Ausläufer des Fjords das Gelände. An einer breiten, hölzernen Hafensperrmauer mit Blick auf die Festung Akershus und das Rathaus legen kleine Fähren, Privatyachten und Fischerboote an. Hier werden frische Krabben und Makrelen, lebende Krebse und nicht zuletzt das gute norwegische Eis verkauft. Hier stärkt man sich in einem der schwimmenden Restaurants oder flaniert über die Planken und ge-

nießt die sommerliche Wärme. Die Promenade läuft auf das Rathaus zu, das sich, obwohl es eher schwerfällig aus sieht, zu einem der Wahrzeichen der Stadt entwickelt hat. Vor dem Rathaus erstreckt sich neben einer hektischen Straße ein Platz, der mit hünenhaften, leicht- oder unbekleideten Skulpturen ausgestaltet wurde. Die Osloer scheinen eine besondere Vorliebe für die hüllenlose Darstellung von Menschen zu besitzen, denn Skulpturen dieser Art begegnen dem Reisenden überall in der Stadt. Besonders im Frogner-Park, der vom norwegischen Bildhauer Gustav Vigeland mit etwa hundert Figurengruppen und Reliefs gefüllt wurde, drängt sich die psychologische Deutung auf, die nicht gerade hitzeverwöhnten Norweger kompensierten mittels entkleideter Skulpturen ihre durch lange Winter unterdrückten naturistischen Triebe. Das eigentliche Zentrum der Innenstadt bildet die Karl-Johann-Gate. Nicht nur wird die breite Straße von Teilen der Universität, der Domkirche und dem norwegischen Parlament gesäumt, sie endet zudem auf einer Anhöhe im Westen vor dem Schloß. So scheint es, als throne die Residenz König Haralds über den anderen bedeutenden Gebäuden. Es ist früh am Morgen; erst wenige treiben durch die Straßen. Schon in kurzer Zeit wird eine Flut von Menschen um Musikanten und Händler herumstehen, Auslagen der Schaufenster bewundern, Straßencafes überfüllen und die wenigen Bettler im großen Bogen meiden. Kurz: Es wird jene Atmosphäre entstehen, die eine Großstadt aus macht. An einer Ecke bereitet sich ein Dudelsackpfeifer im Schottenrock auf seinen Auftritt vor. Der beschilderte Radweg verläuft sich zum Erstaunen des Pedalisten direkt in der Fußgängerzone. Später wird er aufgeklärt, daß Fahrräder grundsätzlich auch den Bürgersteig benutzen dürfen. Überhaupt ist Straßenverkehr in Norwegen überlebensfreundlicher für Mensch und Mitwelt. Die wenigen Autobahnen winden sich mit engen Kurven und starken Steigungen und Gefällen wie Schlangen durch die Landschaft. Aber auch bei Land- und Stadtstraßen besitzen die Gegebenheiten der Natur die Oberhand über die Gestalt der Asphaltpisten; anders als in Deutschland. In den Städten ist die Höchstgeschwindigkeit auf fünfzig, auf dem Lande auf achtzig und auf den wenigen Autobahnabschnitten auf neunzig Stundenkilometer begrenzt. Rücksichtslose Forderungen einer Autolobby wie die deutsche Parole „Freie Fahrt für freie Bürger“ scheinen in Norwegen keine Kraft zu besitzen. Fast überall überwachen automatische Radarfallen die Geschwindigkeit und erleichtern den Fahrern pädagogisch, das Gaspedal

diszipliniert zu benutzen. Wer dennoch ein Rennen veranstaltet sollte attraktiv in die Kamera lächeln. - So kann er das, bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung von zwanzig Stundenkilometern, rund fünfzehn hundert Kronen (+/- 325 DM) teure Photo der Radaranlage zumindest gerahmt an die Wand hängen. Auch Alkohol am Steuer wird wesentlich schärfer geahndet als in Deutschland. Der Grenzwert liegt bei 0,5 Promille Blutalkohol. Den entscheidenden Unterschied macht jedoch die rigide Bestrafung von Fehlverhalten. Während die Geldstrafen in Deutschland den Ärmeren härter treffen als den Reichen, hat die norwegische Verkehrspolitik ein Mittel der Gleichbehandlung entwickelt. Ob Minister oder städtischer Angestellter, ob Dozent oder Student, ob Lehrling oder sein Chef; eine Alkoholsünde am Steuer bedeutet für alle gleichermaßen einen dreiwöchigen Urlaub hinter Schwedischen Gardinen. Das wirkt ! Davon abgesehen ist Alkohol teuer, so daß ein Vollrausch einer Kapitalanlage gleich kommt. Während in Deutschland oft das Recht des Stärkeren gilt und die Kisten aus Blech praktisch überall Vorrang besitzen, spielen in Norwegen Auto, Zweirad und Fußgänger harmonischer zusammen. Tempo 30 Zonen mit regelmäßigen hohen Schwellen sind weitgehend Normalität; Zebrastreifen existieren in großen Mengen. Die blauen Hinweise auf Fußgängerüberwege sehen auf den ersten Blick gleich aus. Erst bei näherem Hinsehen erkennt der Norwegenbesucher lächelnd, daß nicht wie in Deutschland die Mutter ihren Sohn über die Straße führt, sondern der Vater die Tochter an der Hand hält. Symbol einer reformierten Rollenverteilung ? Ein weißbrotes Warndreieck macht den Fahrer außerhalb der Stadt auf die Gefahr von Wildwechseln aufmerksam; und weil in Norwegen Rehe kaum verbreitet sind, Elche dem Wanderer aber selbst in den Gefilden um Oslo ab und an über den Weg laufen, sind auf den Schildern die pferdegroßen Tiere mit ihrem Schaufelgeweih abgebildet. Im Duty-Free-Shop der Kiel-Oslo-Fähre kann man die trottsenden Riesen als Stofftiere oder als Aufkleber erstehen. Dort findet man auch das norwegische Maskottchen, den Troll, allerdings aus Plastik und zu horrenden Preisen. Beschilderte Radwege dienen fast immer zugleich als Fußwege und umgekehrt. Dies alles verlangsamt das Tempo der Schnelleren und Rücksichtnahme wird zur Selbstverständlichkeit. Auf der Karl-Johan-Gate ist der Wandel der Verkehrspolitik deutlich zu spüren. Noch vor wenigen Jahren rauschte der Durchgangsverkehr durch das Zentrum der Stadt und tägliche Pendlerströ-

me trugen zu Gestank und Lärm bei. Heute wird ein großer Teil des Durchgangsverkehrs in einem zwei Kilometer langen Tunnel unter der City hindurch geschleust und ein Besuch in der Innenstadt kostet für jedes motorisierte Fahrzeug rund vier Mark `Eintritt`. Zu einem solchen Maut-Konzept konnte sich zum Beispiel die staugeplagte Stadt Köln bis heute nicht durchringen. Zudem bietet Oslo mit Fähren zu entfernten Ufern des Fjordes, sowie mit Bussen, Straßen-, Untergrund- und Nationalbahn eine Fülle von öffentlichen Verkehrsmitteln an. Am östlichen Ende wird die Karl-Johan-Gate von der früheren `Østbanestasjon`, also dem Hauptbahnhof, begrenzt. Seine Ausstattung erinnert an einen Flughafen. Breite, flache Rolltreppen führen in eine ausgedehnte Halle, in der neben dem Informationsbüro und einigen Fahrkartenschaltern verschiedene Geschäfte für Abwechslung sorgen. Auf einer großen Tafel an der Wand blättern Buchstaben wie von Geisterhand bewegt und verkünden die aktuellen `arrivals`. Auf dem Bahnsteig wartet bereits ein Pulk von Pendlern auf den nächsten Zug. Nach ihren Blicken zu urteilen, sieht der Radwanderer wie ein Marsmensch aus. Und tat sächlich ist er mit dem schwerbepackten Mountain-Bike und der mit grellen Reflektoren ausgerüsteten, bunten Regenkleidung, hier ein wenig deplaziert. Bremsen quietschen. Der Zug fährt ein. - In der Hektik des Augenblicks bemerkt der Radwanderer nicht, daß das fast leere Abteil, das er sich pfiffig auswählte, für Besitzer von Dauerkarten reserviert ist. - Zwar fliegt die unfreiwillige Schwarzfahrt nicht auf, weil der Waggon nicht kontrolliert wird, aber den Gesichtern der anderen Fahrgäste merkt man deutlich an, daß etwas nicht in Ordnung ist. Für sie kommt der Reisende nicht vom Mars, sondern gleich aus einem weit entfernten Sonnensystem. Nach knapp einer Stunde hält der Zug in Drammen. Das Ziel der Reise ist erreicht. Obwohl mit circa sechzigtausend Einwohnern nach deutschen Maßstäben eher klein, trägt Drammen als Industriestadt nach Oslo, Bergen, Trondheim und Kristiansand eine relativ große Bedeutung. Die Stadt liegt in einem tief eingekerbten Gletschertal, dort wo der kleine Fluß Drammenselva in den Oslofjord mündet, und beherbergt eine größere Anzahl von Betrieben verschiedener Branchen. Früher wurde auf der Drammenselva Holz geflößt, und noch heute beschäftigen sich unter anderem Papierfabriken mit der Verarbeitung des Rohstoffes. Andere Betriebe der Plastik- und Metallbranche und nicht zuletzt das verbreitete Drammen-Eis, haben sich vermutlich vor allem wegen der guten Verkehrs-

anbindung hier angesiedelt. Es führt nicht nur eine Autobahn von Drammen nach Oslo. Die Stadt liegt zudem an der Bahnlinie von Oslo nach Bergen und Landstraßen führen von hier aus nach Kristiansand und Kongsberg. Ferner besitzt Drammen einen Hafen, der zum Teil künstlich angeschüttet wurde. Dort kann man einen besonders häßlichen Abschnitt der Küste entdecken. Große geteerte Lagerflächen reichen bis auf zwei Meter an die Wellen des Fjordes heran; Papier- und Plastikmüll ist auf der Uferböschung verstreut, rostiger Metallschrott ragt aus dem Wasser. So fordert die moderne Lebensweise auch in Norwegen Opfer. Doch die Anschüttungen im Fjordbereich haben der sonst attraktionsarmen Kleinstadt ihre Sensation beschert. Das nötige Baumaterial wurde, mit dem Ziel die schöne Landschaft nicht mit Steinbrüchen zu zerstören, in den fünfziger Jahren in einer Weise unterirdisch abgetragen, die einen spiralförmig ansteigenden Tunnel entstehen ließ. Diese Tunnelsensation macht die Spitze des nach ihr benannten „Spiraltoppen“, der in der Vergangenheit wegen seiner steilen Geröllfelder als schwer einnehmbare Verteidigungsstellung zum Schutze des Tales diente, heutzutage selbst für Autos zugänglich. Und so findet der motorisierte Besucher nach rund drei hundert Höhenmetern Kreisverkehr auf dem Aussichtspunkt Bragerneosen neben einem Restaurant inklusive Andenkenständchen einen riesigen Parkplatz. Jetzt im Spätsommer ist der Parkplatz meistens leer. So drängt sich der Eindruck auf, die Teerdecke sei aus Versehen am falschen Ort gelegt worden. Doch man kann sich vorstellen, was während der Saison hier los ist. Von der Spitze des Spiraltoppen aus können Touristen eine ungewöhnliche Aussicht genießen. Zu Füßen des Betrachters liegt der Kern der Industriestadt Drammen mit dem Zentralkrankenhaus, der Einkaufsstraße und dem Bahnhof jenseits des Flusses. Der Mündungsbereich der Drammelselva wird von einer Autobahnbrücke verunstaltet. Talaufwärts geht die Besiedlung schnell in landwirtschaftlich genutzte Gebiete über, in denen sich die Drammelselva in der Ferne verliert; bei gutem Wetter kann man sogar in dieser Himmelsrichtung die weißen Gipfel der Hardanger Vidda erblicken. Bei Nacht lohnt es sich besonders einen Blick auf die Stadt Drammen zu werfen, weil im Dunkeln weder die Autobahnbrücke noch die Fabrikanlagen zu erkennen sind. Statt dessen brennen abertausende Straßenlaternen; warmes Licht fällt aus Schaufenstern und Wohnungen; Frontstrahler und Rücklichter von Autos bringen Bewegung ins Bild. Mit weißen

und bunten Glühbirnen leuchten viele einzelne Punkte in der Dunkelheit und erinnern, obwohl mitten im Hochsommer, an einen glitzernden Weihnachtsbaum. Die Täler in der Umgegend von Drammen sind durch die Landwirtschaft geprägt. Die Bauern haben sich auf Getreide und Obst spezialisiert. Die Berge rund um sind wie überall in Südnorwegen mit undurchdringlichen Wäldern bedeckt. Im Nahbereich der Stadt spannt sich ein Netz von Wochenendhütten, Loipen, `Straßen` und Wanderwegen. Je weiter man sich in die Wildnis hineinbegibt, desto dünner wird dieses Netz, und bei manchen Hütten fragt sich der Wanderer, welche Spartaner einen halben Tagesmarsch mit dem Gepäck auf dem Rücken über sich verlierende Pfade in Kauf nehmen, um dort zu wohnen. Ob motorisierter Ausflug, Radtour oder Wanderung: Wer sich in die scheinbar ungezähmten Landschaften wagt, sollte gut gerüstet sein. Straßen wandeln sich in kürzester Zeit in steile Waldwege, auf denen der Wagen über Stock und Stein und von Felsbrocken zu Felsbrocken holpert. Wanderwege sind anders als in Deutschland meistens Trampelpfade und nur im Idealfall farblich oder mit Steinhäufen gekennzeichnet; manchmal verlieren sie sich im sumpfigen oder felsigen Gelände und im Wald sind sie oft nicht von Wildwechseln zu unterscheiden. Unerfahrene oder ortsunkundige Wanderer verlaufen sich, ohne Karte und Kompaß im Rucksack zu haben, unweigerlich. Doch selbst Menschen, die seit Jahren hier wohnen, passiert dieses Mißgeschick hin und wieder. Die topographischen Wanderkarten von den Waldgebieten um Drammen sind von fragwürdiger Qualität, weil ein zu grob gewählter Maßstab die exakte Abbildung der gewundenen Wege verhindert. Über einen holperigen, steilen und bei der Hitze des Tages enorm schweißtreibenden Felsweg kann man selbst mit dem Rad zum Neerdammen, einem kleinen Stausee nördlich von Drammen, gelangen. Der See zeigt sich von seiner schönsten Seite: Das Licht der Sonne bricht sich in der Oberfläche des klaren Wassers und ein leichter Wind trocknet den Schweiß auf der Haut. Das Wasser aus dem Neerdammen wird ins Trinkwassernetz der Stadt Drammen eingespeist. In Norwegen schmeckt Leitungswasser anders als in Deutschland. Man verdünnt unbekümmert Säfte oder trinkt das kühle Naß gar pur; selten wird jemand auf den absurden Gedanken kommen, Wasser in Flaschen zu kaufen, wie es in deutschen Landen beinahe selbstverständlich ist. Auch sonst unterscheiden sich die Ernährungsgewohnheiten drastisch, denn außer Alkohol ist auch Fleisch unerhört

teuer. Nur wenige Familien können sich den Luxus erlauben, regelmäßig Aufschnitt auf den Frühstücks- oder Kotelett auf den Mittagstisch zu setzen. Stattdessen bereitet man in unzähligen phantasievollen Gerichten Fisch zu. Scheinbar sind die Norweger nicht nur im Umgang mit ihrer Umwelt sondern auch bei der Ernährung jenem Zustand ein wenig näher, den sich auch in Deutschland Ökologen seit einiger Zeit wünschen. Nach einer geruhsamen Woche in Drammen mit Radtouren und Wanderungen durch die Wälder der Umgebung geht es nach Hause. Und während die Fähre erneut leise dröhnend ablegt, stehen ihre deutschen Passagiere am Heck und verabschieden sich von einem Land, dessen natürliche Schönheit berauscht und dessen Einwohner, sieht man von Ausrutschern wie Aker Brygge ab, in einem vernünftigeren Verhältnis zu ihrer Umwelt zu leben scheinen.