

NORRÖNA° *Färöer-Inseln & Island*

Im Frühjahr oder Herbst mit dem Schiff nach Island? Kein Problem, die Norröna der Smyril Line bringt Sie hin. Im Rahmen einer „Wikinger-Kreuzfahrt“ erlebt man Nordsee und Nordatlantik, wie dies kein Kreuzfahrtschiff bieten kann.

Island rustikal

Die Ortschaft Funningur ist eine der ältesten auf den Färöer-Inseln und mit dem Auto nur über gewundene Serpentinien zu erreichen.



NORRÖNA° Färöer-Inseln & Island



Geschafft. Wetterbedingt bereits am Montagabend anstatt wie sonst erst am Dienstagmorgen hat die *Norröna* im isländischen Seyðisfjörður festgemacht.

Die Halbinsel Tinganes mit ihren roten Häusern ist der Nabel Tórshavns. In den Gebäuden residiert die Regierung.

Abend in Tórshavn auf den Färöer-Inseln. Ein Leuchtturm überblickt die Steinfestung Skansin, die auf das 16. Jahrhundert zurückgeht.



Wenn die *Norröna* abgelegt hat, dominieren kleine und große Fischerboote den Hafen von Seyðisfjörður.

Denn das ist die *Norröna* nicht: ein Kreuzfahrtschiff. Genau genommen ist sie eine kombinierte Auto- und Frachtfähre, gebaut speziell für die Linie Hirtshals-Tórshavn-Seyðisfjörður, Häfen, die so auf keiner Kreuzfahrt-Landkarte zu finden sind. Diese Route hat es in sich, denn während bereits die erste Hälfte der Überfahrt auf der rauen Nordsee ungemütlich werden kann, legt das Schiff die zweite Hälfte, jenes Teilstück zwischen den Shetland-Inseln und Island, auf dem wilden Nordatlantik zurück. Und der kann erst recht garstig sein, was Wind, Wetter und Wellen betrifft. Windstärke 7 und mehr ist zwischen den Färöer-Inseln und Island eher die Regel als die Ausnahme. Wer sich für eine Wikinger-Kreuzfahrt mit der *Norröna* entscheidet, die ihre Reederei Smyril Line in der Nebensaison anbietet, sollte also seefest sein. Belohnt wird er dafür jedoch mit einzigartigen Naturerlebnissen, wie sie so nur der hohe Norden bietet. Doch der Reihe nach.

Hirtshals, im Norden Jütlands gelegen, ist in erster Linie Fischerei- und Fährhafen. Für Kreuzfahrtschiffe ist hier höchstens theoretisch Platz. Die Ansteuerung

bei starkem Wind ist schwierig, historische Sehenswürdigkeiten gibt es weit und breit keine, dafür liegt Fischgeruch in der Luft. Nur eingefleischte Dänemark-Urlauber kennen das Städtchen, denn die nahe gelegenen Orte Løkken, Lønstrup und Tversted sind beliebt wegen ihrer Ferienhäuser in den Dünen und bekannt für ihre familienfreundlichen Sandstrände. Letztere sind jedoch mitunter durchsetzt von den Bunkerruinen des Zweiten Weltkriegs, Hitlers Atlantikwall lässt grüßen. Sogar ein Bunkermuseum gibt es hier, malerischer sind allerdings der alte Leuchtturm „Hirtshals Fyr“ und die Wanderdüne „Rubjerg Knude“, die einen weiteren Leuchtturm an der Küste zwischenzeitlich fast gänzlich mit Sand eingehüllt hat.

Am Containerkai in Hirtshals haben sie an diesem Samstagmorgen im April ganz andere Sorgen. Die Verladung der Lkws für die Färöer-Inseln und für Island zieht sich hin, um zwei Stunden muss das Auslaufen der *Norröna* verschoben werden – von 15 auf 17 Uhr. Außerdem sind zwei Sturmtiefs im Anmarsch, deren Ausläufer das Schiff genau zwischen Tórshavn und Seyðisfjörður erwischen würden, wenn es seinen Fahrplan stur beibehielte. Tut es aber nicht. Auf dem Nordatlantik muss man flexibel sein, und da Sicherheit höchste Priorität

hat, fahren wir mit erhöhter Geschwindigkeit nach Island, um noch vor dem Sturm dort einzutreffen. Schaukeln wird es unterwegs auch so schon genug.

Die Rundreise nach Island und zurück dauert insgesamt eine Woche und beinhaltet den zweimaligen Stopp in Tórshavn auf den Färöer-Inseln sowie einen zweitägigen Aufenthalt auf Island. In allen Häfen können individuelle oder organisierte Landausflüge unternommen werden. Die Kriterien für eine Kreuzfahrt sind also hinreichend erfüllt, auch wenn auf den unteren Decks des Schiffs dutzende Autos, Wohnwagen und Laster mitfahren. Dass man mit der *Norröna* eine Fähre und kein Kreuzfahrtschiff antrifft, merkt man dann auch sofort. Es werden keine Begrüßungsfotos geschossen, es schallt einem keine laute Musik aus dem Innern des Schiffs entgegen, und es stehen auch keine dauergrinsenden Animateure Spalier, um einen an Bord in fünf Sprachen willkommen zu heißen. Auch sein Gepäck darf man höchstselbst zur Kabine bringen, die geräumig, aber in keiner Weise luxuriös ist. Im Kleiderschrank kann man seine Sachen nur aufhängen, nicht aber hinlegen, und der Koffer passt komischerweise auch nicht unters Bett. Dafür gibt es vier Steckdosen, zumindest in diesem Punkt hat also jemand mitgedacht. Ohne Handy mit vollem Akku wäre man aber auf den Färöer-Inseln und auf Island im Notfall auch ziemlich aufgeschmissen.

Die *Norröna* ist derweil fest in deutscher Hand. Sechs deutsche Reisebusse haben die lange Fahrt von Süd- und Ostdeutschland nach Hirtshals angetreten, und deren Wikinger-Kreuzfahrer sind zunächst milde überrascht von der Island-Fähre. „Ich bin ja die *A-Rosa* gewöhnt, da müssen wir uns wohl umstellen. Das ist ja hier nur eine Autofähre“, hört man sie sagen. Auch von der Fahrplanänderung sind sie wenig begeistert, bedeutet diese doch, dass die für den ersten Stopp in Tórshavn geplanten Ausflüge ersatzlos ausfallen. Die beiden deutschen Reiseleiter Hardy Mäffert und Michael „Mike“ Witte tun jedoch mit ihrem humorvollen Einführungsvortrag zu Beginn der Reise alles in ihrer Macht Stehende, um die Wogen zu glätten. Und als Wikinger könnten sie glatt selbst durchgehen, Bart, Statur und Stimme passen schon mal. Fehlt nur noch der Helm mit Hörnern, und man könnte die beiden glatt für Halvar und Sven aus „Wickie und die starken Männer“ halten.

Als die *Norröna* in Hirtshals ablegt, intonieren einige Passagiere in der Sky Bar an Deck lautstark dänische (oder sind es färingsche?) Volkslieder. Auch die Nationalhymne der Färöer-Inseln erklingt, die man sonst höchstens zu Gehör bekommt, wenn die eigene Fußballnationalmannschaft ein Qualifikationsspiel gegen das Team des kleinen atlantischen Inselvolkes bestreitet. Die Stimmung an Deck ist jedenfalls prächtig zu Beginn der Reise. Das Gleiche gilt offenbar auch für jene

Studenten in der Kabine gegenüber der meinen, die am Abend eine ausgelassene Kabinenparty bei offener Tür feiern. Die Lautstärke erreicht dabei definitiv Wikinger-Niveau. Aber Kreuzfahrt-Feeling? Na ja! Hoffentlich fahren sie nur bis Tórshavn.

Am nächsten Vormittag ist die Nordsee noch ruhig. An Backbord wie an Steuerbord sind am Horizont Bohrinselfen wie an einer Perlenkette aufgereiht, das Kabinfenster senkt und hebt sich nur leicht. Noch. Doch bereits für morgen sagt der Wetterbericht für Tórshavn Windstärke 7 und für übermorgen sogar Windstärke 8 voraus. Die *Norröna* macht daher ungewöhnlich zügige 19 Knoten Fahrt und passiert bereits gegen Mittag bei schönstem Sonnenschein und in Sichtweite die Shetland-Inseln. Die Insel Muckle Flugga mit ihrem Leuchtturm und das kleine Felsenriff Out Stack sind die nördlichsten Punkte Großbritanniens, dahinter beginnt der Nordatlantik. Die meisten Passagiere lassen sich diese willkommene Abwechslung am Seetag nicht entgehen und versammeln sich trotz der steifen Nordseebrise auf dem Peildeck – Kamera, Fernglas und Handy im Anschlag. Danach ist es mit dem schönen Wetter allerdings fast schlagartig vorbei. Die Sonne ist am Nachmittag verschwunden, und die *Norröna* geht in ein sanftes Rollen über. Kein Wunder, hat das Schiff doch inzwischen mehr als 1000 Meter Wasser unter dem Kiel. Die Nordsee liegt nun hinter uns, wir sind auf dem Nordatlantik.

Unter Deck schreitet für die Wikinger-Kreuzfahrer derweil das Bordprogramm voran. Dies besteht am Vormittag aus einer Filmvorführung aus deutscher Produktion, in der in Wort und Bild das Leben der Färinger gezeigt wird, welches mit dem Alltag süddeutscher Großstadtmenschen so rein gar nichts gemein hat. Wenn zum Beispiel die einheimischen Möwen in den Kochtopf wandern, stinkt anschließend das ganze Haus eine Woche lang nach totem Vogel, salziger Seeluft und Vogelmist, und auch beim Einfangen der schlachtreifen Schafe geht es in Tórshavn und Umgebung alles andere als zimmerlich zu. Der traditionelle Walfang der Färinger wird erst gar nicht gezeigt, schließlich will man auch ein bisschen Werbung machen für die Inselgruppe im Nordatlantik. Weitaus harmloser nimmt sich dagegen die nachmittägliche Bingo-Runde auf der *Norröna* aus. Wem auch dies nicht zusagt, kann entweder ins Bordkino gehen, den Fernseher in der Kabine einschalten oder sich mit Gleichgesinnten in der Naust Bar einfinden. Dort läuft am Abend die Fußballbegegnung Leverkusen gegen Wolfsburg auf den Bildschirmen, so, als wäre dies nicht die Autofähre nach Island, sondern tatsächlich das *A-Rosa*-Flussschiff auf dem Weg von Köln nach Koblenz. Die Welt kann so klein sein.

Wie familiär es an Bord tatsächlich zugeht, zeigt ►

sich im Übrigen am besten im Restaurant, wo die Abrechnung der zum Abendessen konsumierten Getränke nach dem Prinzip von Treu und Glauben erfolgt. Zusammen mit dem bestellten Getränk erhält man nämlich am Tisch zunächst nur einen Kassenbon. Mit diesem geht man dann nach dem Essen zur Kasse am Ausgang, dort begleicht man seine Rechnung in bar. „Sie bezahlen mit die Tür“, wie mir meine dänische Kellnerin am Anfang der Reise so süß erklärt hat. Das funktioniert aber nicht immer. Manchmal bekommt man zwar sein Getränk, aber keine Quittung, dann muss man am Ausgang seine Tischnummer ansagen und die Getränke aufzählen, die man hatte. Oder der Service schleift, und man kann überhaupt nichts zu trinken bestellen. Dann darf man zwar im Anschluss (und nach ein bis zwei Tässchen Tee, den es an der SB-Getränkestation zum Glück immer gibt) guten Gewissens an der Kasse vorbeimarschieren, muss aber riskieren, dort aufgehalten zu werden. Auch mit den Währungen an Bord ist es so eine Sache. In Euro kann man zwar bezahlen, jedoch nur in Scheinen. Und als Wechselgeld bekommt man ausschließlich Dänische Kronen zurück. Na ja, fast ausschließlich, denn manchmal mogelt sich auch ein färingscher 50-Kronen-Schein darunter, und den kann man später in der deutschen Heimat noch weniger gebrauchen als sein dänisches Pendant. Und Kreditkarten? Werden zwar grundsätzlich akzeptiert an Bord, allerdings scheitert die Durchführung der Zahlung im nordatlantischen Niemandsland mitunter am nicht vorhandenen Satellitenempfang.

Dafür gibt es am Abend endlich Klarheit über unseren verfrühten Zwischenstopp in Tórshavn. Ihren angestammten Liegeplatz kann die *Norröna* in ihrem Heimathafen nicht nutzen, dazu ist der Wind zur Stunde zu stark. Unser Schiff muss daher auf den Nebenanleger ausweichen, wo es keine Passagier-Gangway gibt, wie Kapitän Hammer per Borddurchsage erklärt. Die Wikinger-Kreuzfahrer stört dies wenig. Sie können ja an Bord bleiben und sich die nächtliche Ein- und Ausschiffung aus sicherer Entfernung von der Sky Bar aus anschauen. Um kurz vor Mitternacht ist es so weit, und der Sprühregen, der zu diesem Zeitpunkt fast waagrecht über die Decks fegt, lädt auch nicht wirklich dazu ein, lange aufzubleiben. Dann lieber der abendlichen Live-Musik auf der kleinen Bühne der Naust Bar lauschen. Dort erklingen weitab der kalifornischen Wüste die Eagles-Klassiker „Peaceful Easy Feeling“ und „Tequila Sunrise“ in höchst soliden Versionen des Bord-Troubadours. Ein Stück Amerika auf dem Nordatlantik, während der schwimmende Untersatz unter den zufriedenen Abenteuer-Reisenden kurz darauf wieder munter hin und her schaukelt.

Am nächsten Morgen liegen die Färöer-Inseln bereits ein gutes Stück hinter uns. Eine Erkundung der Insel-

gruppe heben wir uns für den Zwischenstopp auf der Rückfahrt auf, der geänderte Fahrplan ließ nichts anderes zu. Dafür sind die Schiffsbewegungen in der Zwischenzeit noch stärker geworden. Wer sich jetzt beim Zähneputzen nicht festhält, riskiert unsanfte Begegnungen mit der Badezimmertür, und anziehen sollte man sich nun im Sitzen. Auch unternimmt im erstaunlich gut besuchten Buffet-Restaurant zur Frühstückszeit ein auf dem Bar-Tresen abgestelltes Geschirrtablett mitsamt Tassen und Tellern einen höchst erfolgreichen Flugversuch quer durch den Raum – der Inhalt landet in tausend Scherben auf dem Boden.

Island ist mittlerweile nur noch eine halbe Tagesfahrt entfernt. Kapitän Petur av Vollanum, der in Tórshavn seinen Kollegen Henrik Hammer abgelöst hat, gibt per Borddurchsage die voraussichtliche Ankunftszeit in Seyðisfjörður mit 18 Uhr bekannt. Draußen hinter den Panzerglasscheiben des Restaurants herrschen derweil Windgeschwindigkeiten von 13 bis 18 m/s (Windstärke 7 bis 8) und Wellenhöhen von bis zu fünf Metern. Eine Kaffeeahrt sieht anders aus. Hinter dem Schiff tobt zur selben Zeit allerdings ein veritabler Sturm mit bis zu 13 Meter hohen Wellen und Windstärke 10, den wir tatsächlich erfolgreich umschiffen haben. Das „Stormy Weather – Closed“-Schild hängt daher weiter ungenutzt vor den Türen zu den Außendecks. Einem Spaziergang über die Stahlplanken steht also auch bei Windstärke 8 nichts entgegen, nur festhalten sollte man sich gut. Belohnt wird man dafür eventuell mit Seevögeln und Walen, die man in diesen Gewässern durchaus antreffen und beobachten kann.

Als Island am Nachmittag in Sicht kommt, könnte der Empfang nicht malerischer sein. Vorbei die trübe Suppe von heute Vormittag und der hohe Wellengang, die Wikinger-Insel begrüßt uns mit einem Regenbogen, ruhiger See und fabelhaften Lichtspielen in der Abendsonne. Und wer gedacht hätte, der erste Anblick Islands würde nichts als eine langweilige Küstenlinie sein, irrt ebenfalls. Mächtige schneebedeckte Berge erstrecken sich plötzlich vor dem Bug des Schiffs. Einer der größten davon, der Bjólfur, erhebt sich mit seinen 1085 Metern im Nordwesten Islands gleich hinter Seyðisfjörður. Von lieblichen Fjorden ist dagegen zunächst nichts zu sehen. Trotzdem findet die *Norröna* natürlich den Eingang zum Seyðisfjord, an dessen Ende das vorläufige Ziel unserer Reise liegt. Keiner der Passagiere, die spätestens jetzt zu dutzenden die Relings säumen, lässt sich die Ankunft des Schiffs entgehen, immerhin lockt nach mehr als 48 Stunden endlich wieder fester Boden unter den Füßen.

Ehe morgen die Überland-Ausflüge mit dem Reisebus auf unserem Programm stehen, bleibt am Abend

der Ankunft noch Zeit für Seyðisfjörður. Die riesige *Norröna* wirkt hier wie ein Fremdkörper zwischen all den kleinen Fischerbooten und bunten Holzhäusern. Das Wasser des Fjords ist glasklar und die Stille einfach herrlich, sieht man einmal von den Wasserfällen ab, die mit lautem Getöse die Felswände hinunterstürzen. Das fast hektisch anmutende Hirtshals kommt einem plötzlich wie eine andere Welt vor, nur der Fischgeruch ist derselbe. Willkommen in Skandinavien.

Pünktlich um 21 Uhr pfeifen am Abend dann die ersten Ausläufer des Sturmtiefs um das Terminalgebäude herum. Also schnell zurück aufs Schiff – und schnell bedeutet in einem Hafen wie Seyðisfjörður tatsächlich schnell. Der wachhabende Zollbeamte wirft nur einen flüchtigen Blick auf die Bordkarte. Im Gegensatz zu einer richtigen Kreuzfahrt gibt es hier auch weder im Hafengebäude noch an Bord irgendwelche Gepäck-Kontrollen oder -Scans. Fast möchte man gar nicht wahrhaben, wie problemlos man zurück an Bord seines Schiffs kommt, so sehr hat man sich seit 2001 an die diversen Kontrollen und Schikanen gewöhnt, die einem inzwischen so manchen Kreuzfahrt-Landgang verleiden. Auf der *Norröna* ist dagegen alles noch wie in der guten alten Zeit, der islamistische Terror so hoch im Norden allerdings auch weit weg.

Auch in Sachen Bordleben muss sich auf der Island-Fähre umstellen, wer sich auf Kreuzfahrten nur noch mittels Touchscreens und Apps zurechtfindet. Alle für die Passagiere relevanten Informationen werden zum Beispiel an einer Pinnwand gegenüber der Kabine angeschlagen. Ein Tagesprogramm auf die Kabine bekommt man nicht. Wer wissen will, was an Bord los ist, muss dazu wohl oder übel seine Füße in Bewegung setzen.

Auch beim Frühstück ist die *Norröna* nicht Kreuzfahrtschiff, sondern ganz Fähre. Wer nicht zu einer der Busgruppen gehört und am Eingang eine entsprechende Karte in die Höhe halten kann, muss dort jedes Mal seinen Namen ansagen und sich von der Passagierliste abstreichen lassen. Mühsam sind an der Getränke-Station auch die Mini-Gläser und Mini-Tassen für Saft, Tee und Kaffee, sodass man ständig aufstehen und nachholen muss. Für echte Wikinger-Portionen ist dieses Geschirr jedenfalls nicht geeignet. Dafür sind die noch ofenwarmen Brötchen und der frische Kuchen aus der Bordbäckerei abermals Extraklasse, in Sachen Backkunst macht den Skandinavien so schnell niemand etwas vor. Außerdem gönne ich mir zum Nachtschiff Pirsich-Jogurt „made in Iceland“. Wo genau auf Island Pirsichbäume wachsen, muss ich allerdings erst noch herausbekommen.

Rings um Seyðisfjörður jedenfalls schon mal nicht.

Dort wie auch auf der *Norröna* sind die Pfützen über Nacht gefroren, und nachdem sich unser Bus über diverse Serpentinaufgänge hinauf auf 620 Meter Höhe gekämpft hat, erblickt das Auge nichts als schneebedeckte Landschaft, die von Bächen durchzogen ist und deren Berge von Wasserfällen gesäumt sind. In der Ferne können wir sogar den Snæfell ausmachen, den mit 1833 Metern Höhe größten Berg Islands. Nach dem Überqueren der Passstraße geht es aber zunächst wieder runter ins Tiefland, vorbei an den Ufern des Lagarfljót. Der lang gestreckte See soll die Heimat des legendären Lagarfljóturms sein, eines Seeungeheuers nicht unähnlich dem Monster von Loch Ness. Blicken lässt es sich heute allerdings nicht, also geht es schnell weiter nach Egilsstaðir, der größten Stadt Ost-Islands. Das hat allerdings nicht viel zu heißen, denn mit kaum mehr als 2000 Einwohnern würde der Ort in Deutschland höchstens als besseres Dorf durchgehen. Auf Island herrschen allerdings andere Maßstäbe, denn gleich hinter Egilsstaðir kommt eine ganze Weile erst mal gar nichts. Außer Landschaft natürlich, und die bleibt grandios. Karge Mooswiesen wechseln sich ab mit durchfurchten Geröllfeldern, schneebedeckte Hügellandschaften mit hoch aufragenden Bergen. Kein Wunder, dass die isländische Winterlandschaft in den letzten Jahren sowohl für „Game of Thrones“ als auch für „Herr der Ringe“ als Kulisse erhalten musste. Sogar eine Rentierherde können wir etwas abseits der Straße aus dem Busfenster beobachten.

Doch unser Ziel heißt Mývatn, jener große Inlandsee im Osten Islands, der sowohl für sein Thermalbad als auch für die reichhaltige Vogelwelt und die vielgestaltigen geologischen Formationen entlang seiner Ufer bekannt ist. Allerdings hat der starke Wind seit heute Morgen nicht mehr nachgelassen, im Gegenteil. Dann passiert es: Zwischen zwei Bergen erfasst eine Orkanbö unseren Bus und pustet ihn unsanft die abschüssige Straße hinunter auf ein Lavafeld. Uns Insassen passiert dabei nichts, an eine Weiterfahrt ist jedoch von einer Sekunde zur anderen nicht mehr zu denken. Denn kurze Zeit später zieht auch noch ein Schneesturm auf, sodass nicht einmal mehr der eilig herbeigerufene Ersatzbus bis zu uns durchkommt. Die E1, die einzige Überlandstraße, die den Osten Islands mit dem Westen der Insel verbindet, ist hinter uns gesperrt worden, denn auch der eine oder andere Lkw, den wir aus dem Busfenster beobachten, kommt an derselben Stelle wie wir mächtig ins Schlingern. Knapp vier Stunden nach unserer unfreiwilligen Begegnung mit den Kapriolen des nordischen Wetters sind es daher geländegängige Schneemobile der isländischen Rettungswacht, die uns zur Rettung kommen. Einzeln klettern wir aus dem havarierten Bus auf die Rücksitze besagter SAR-Mobile ►

und werden in Kleingruppen zu vier bis sechs Personen und im Schnecken-tempo durch den Schneesturm gelotst. Island rustikal. Mein persönlicher Retter ist dabei ein Wikinger wie aus dem Bilderbuch: breit wie ein Schrank und ungefähr genauso gesprächig, ein roter Bart fast bis zum Bauchnabel und den Blick starr auf Wind und Wetter vor uns gerichtet. Erst am Abend um 19 Uhr sind wir auf diese Weise zunächst zurück in Egilsstaðir, wo wir uns in einem örtlichen Hotel mit Krabbensuppe stärken dürfen. Denn noch ist auch die Passstraße nach Seyðisfjörður geschlossen. Erst um 21.30 Uhr dürfen wir im Ersatzbus zurück zur *Norröna*, wo am späten Abend die Getränke aufs Haus gehen und die Restaurant-Crew eine Sonderschicht für uns einlegt. Zu erzählen haben wir uns dabei einiges – auf der Wikinger-Skala erreicht das heute Erlebte mühelos eine glatte 10.

Am nächsten Tag erkunde ich Seyðisfjörður und Umgebung zu Fuß. Zwölf Kilometer am Vormittag am Nordufer des Fjords, zwölf weitere am Nachmittag entlang dem Südufer. Und zwischendurch den einen oder anderen Berg hinauf, schließlich sind die Wanderwege gut ausgeschildert und die Aussichten schlicht atemberaubend. Wie ein kleines LEGO-Schiff mutet die *Norröna* weit unter mir plötzlich an und so gar nicht mehr wie ein Fremdkörper. Mit ihren schneeweißen Aufbauten fügt sie sich zwischen Bäumen, Bergen und dem Blau des Fjords auf einmal höchst harmonisch ins Landschaftsbild ein. Hier ist sie zu Hause. Und nicht nur sie. Im Dorfteich tummelt sich zur selben Zeit auf einem Stein in der Mitte ein Seehund, der sich bei seiner Körperpflege durch nichts stören lässt. Der Teich ist durch einen kleinen Seitenarm mit dem Fjord verbunden und gehört damit offenbar zum erweiterten Wohnzimmer der Robbe. Klar, dass sich das auch unter den *Norröna*-Passagieren herumspricht. Auf den Speicherkarten dürfte das Motiv „Schiff mit Seehund“ am Ende des Tages jedenfalls bei niemandem fehlen.

Abends um 20.30 Uhr verlässt die *Norröna* Seyðisfjörður und nimmt Kurs auf Tórshavn. Planmäßig sollen wir dort morgen Nachmittag ankommen, Windstärke 5 bis 6 und Wellenhöhen von drei bis vier Metern sind jedenfalls geradezu moderat für den Nordatlantik. Allerdings hat das Schiff den Fjord kaum richtig verlassen, da beginnt es zu stampfen. Auch das bereits bekannte Knarren der Kabinenwände setzt wieder ein. Und unter Deck riecht es nach Fisch. Kein Wunder: 56 Trailer mit Islands wichtigstem Export fahren mit nach Hirtshals. Da Island und die Färöer-Inseln im Gegensatz zu Dänemark nicht Mitglied der EU sind, sind sie auch nicht an Handelsbeschränkungen gegenüber Russland gebunden. Für die Smyril Line, die neben der *Norröna* auch noch drei reine Frachtfähren betreibt, bedeutet das volle Ladedecks.

Am nächsten Nachmittag durchquert die *Norröna* zwischen 13 und 14 Uhr zunächst die Meerenge zwischen den beiden Inseln Eysturoy und Kalsoy, ehe nach einem scharfen Schlenker nach Steuerbord die Hauptstadt Tórshavn in Sicht kommt. Dunkle Wolken hängen über dem Hafen, auch hat es wieder angefangen zu regnen. So eine Wikinger-Kreuzfahrt ist eher nichts für jene, die an Bord eines Schiffs nur ihre neuesten Sonnenbrillen, Bikinis und Sommerkleidchen zur Geltung bringen möchten.

Der heutige Busausflug führt uns in das kleine Küstenstädtchen Gjógv. Doch allein die Fahrt dorthin ist spektakulär. Denn wer die Färöer-Inseln ausschließlich mit Schafsheiden in Verbindung bringt (das färingsche Wort „Føroyar“ bedeutet „Schafsinseln“), wird dem aus 18 Inseln bestehenden Archipel mit seinen 50.000 Einwohnern nicht gerecht. Wie schon auf Island muss unser Reisebus auch auf den Färöer-Inseln lange Serpentinauflagen überwinden, ehe er einen Berggipfel erreicht, von dem es im Anschluss daran gleich wieder auf dieselbe Weise an die Küste hinuntergeht. Ein herrliches weites Inselpanorama breitet sich vor dem Auge aus, immer wieder durchbrochen von tiefen Schluchten, welche die unerbittliche Nordatlantik-Brandung in die Felsen hineingefräst hat. Und Schafe gibt es natürlich auch, hinter jeder Kurve kann plötzlich eine ganze Herde auf der Straße stehen und einem den Weg versperren. Auto- und Busfahrten sind auf den Färöer-Inseln nichts für schwache Gemüter.

Der Ort Gjógv nimmt sich dagegen wie eine Idylle zwischen all diesen monumentalen Landschaftsformen aus. Eine kleine Dorfkirche nebst Friedhof steht hier praktisch direkt am Ufer, während die Einheimischen ihren Fisch vor dem Haus zum Trocknen auf eine Leine gehängt haben. Seinen Namen verdankt der Ort aber auch hier einer tosenden Schlucht, die von Seevögeln aller Art zum Nisten und Brüten genutzt wird.

Zurück in Tórshavn wird die *Norröna* für das letzte Teilstück ihrer Rundreise am Abend wieder zur Fähre. Statt rüstiger deutscher Rentner ist das Schiff nun wieder in der Hand von Schulklassen, Familien und Geschäftsreisenden, für die die Island-Fähre ein lebensnotwendiges und kostengünstiges Bindeglied zwischen ihrer Heimatinsel im Nordatlantik und dem Rest Europas darstellt. Abends um 21 Uhr legt sie ab, da ist allerdings ein Großteil der Passagiere entweder beim Abendessen im Restaurant oder in der Naust Bar, die zu später Stunde bei Hits wie „Boat on the River“ wieder voll besetzt ist. Ganz Kreuzfahrtschiff.

Der sechste Tag der Wikinger-Kreuzfahrt ist erneut ein Seetag, ehe die Reise morgen früh in Hirtshals zu Ende geht. Ein zweites Mal passieren wir die Shetland-



Der Nordatlantik bei Wind und Wetter

Eine Wikinger-Kreuzfahrt mit der *Norröna* bietet Häfen abseits der normalen Kreuzfahrtrouten.

HIRTSHALS

Die Stadt im Norden Dänemarks ist vielen Urlaubern als Durchgangstor nach Norwegen bekannt, da hier mehrere Fährlinien über das Skagerrak ihren Ausgang haben. Hirtshals ist jedoch auch bekannt für seinen großen Fischereihafen und das Nordsee-Aquarium. In der näheren Umgebung von Hirtshals sind der Leuchtturm der Stadt (Hirtshals Fyr), die gut erhaltenen Bunkeranlagen aus dem Zweiten Weltkrieg nebst Freilichtmuseum und die Wanderdüne „Rubjerg Knude“ sehenswert. Hirtshals ist über eine stündlich verkehrende Privatbahn an das dänische Eisenbahn- und über die Europastraße E 39 an das europäische Autobahnnetz angeschlossen.

TÓRSHAVN

Die Hauptstadt der Färöer-Inseln zählt ca. 20.000 Einwohner und wurde bereits im 9. Jahrhundert als Siedlung norwegischer Wikinger gegründet. Skandinavisch bunte Holzhäuser dominieren heute das Stadtbild, nachdem ein Großbrand 1673 weite Teile der historischen Altstadt Tinganes zerstört hatte. Östlich des Fährhafens von Tórshavn befindet sich auf einer Anhöhe die Festung Skansin, die in dieser Form aus dem 19. Jahrhundert stammt und die gesamte Bucht und den Hafen überblickt. Die Färöer-Inseln bestehen aus insgesamt 18 Inseln, von denen 17 bewohnt sind. Das öffentliche Bus- und Fährnetz ist hervorragend ausgebaut, ansonsten ist man ohne Auto,

Motorrad oder eigenem Boot auf dem Archipel ziemlich verloren. Die Färöer-Inseln bieten sich vornehmlich zwischen Mai und September für ausgedehnte Wanderungen und Vogelbeobachtungen an, sind aber mittlerweile auch für ihre Modeszene und ihre Gourmet-Küche über Skandinavien hinaus bekannt. Zu internationaler Berühmtheit hat es auch die Fußball-Nationalmannschaft der Färöer-Inseln gebracht, die ihre Länderspiele genauso leidenschaftlich wie erfolglos bei Wind und Wetter im heimischen Stadion in Tórshavn austrägt.

SEYÐISFJÖRÐUR

Der Hafen von Seyðisfjörður, am Ende des gleichnamigen Fjords im Osten Islands gelegen, geht auf eine Fischersiedlung im Jahr 1834 zurück. Seit 1982 bedient die Smyril Line den Hafen mit ihrer Fährlinie von Dänemark aus, sodass Seyðisfjörður seit inzwischen 35 Jahren vielen, vor allem motorisierten, Touristen als Einfallstor nach Island dient. Der Osten Islands ist wie der Rest der größten Vulkaninsel der Welt geprägt von starken landschaftlichen und geologischen Kontrasten. Haupt-Touristenziele sind der Binnensee Mývatn mit seiner reichhaltigen Vogelwelt und einem Thermalbad sowie der Vatnajökull, der größte subpolare Gletscher Europas. Islands Osten ist ein Eldorado für Wanderer, Bergsteiger und Naturinteressierte aller Art, aber auch für Fotografen und Angler.

Inseln, diesmal allerdings bleiben sie dem Auge beim Frühstück hinter einem Dunstschleier verborgen. Übrigens braucht sich auf der *Norröna* niemand Sorgen bezüglich der Kleidung und des Gepäcks am Abreisetag zu machen. Die einwöchige Rundreise mag sich Kreuzfahrt nennen, das sonst übliche frühe Packen und Rausstellen der Koffer auf den Kabinenkorridor entfällt hier jedoch. Denn von Bord kommt das Gepäck genauso, wie es vor einer Woche aufs Schiff gelangt ist: per Hand durch seinen Besitzer.

Am letzten Abend dürfen sich die Kreuzfahrer daher nach Herzenslust dem letzten Höhepunkt der Reise hingeben: dem Wikinger-Bufferet. So benannt, weil an diesem Abend nicht nur das Restaurant festlich mit Wikinger-Motiven und -Devotionalien geschmückt ist (und die Besatzung gleich mit ihm), sondern weil am Freitag traditionell nach Wikinger-Art gekocht und getafelt wird. Was bedeutet, dass der färingsche Chefkoch alles aufführt, was seine und die isländische Landesküche von alters her zu bieten hat. Und das ist nicht nur Fisch, sondern dazu gehören auch Ochsenchwanzsuppe (eine dänische Spezialität), Schafsköpfe und Schweinehälften sowie Geflügel aller Art, von Ente und Huhn bis zu Gans und Möwe. Und natürlich alles, was der Nordatlantik hergibt, Lachs und Kabeljau genauso wie Muscheln, Hummer, Krebse und Krabben. Auch „Knettir“ sollte man probieren, eine färingsche Spezialität: Fischklöße mit einer Füllung aus Schafstalg. Für Vegetarier ist das eher nichts, und auch Pizza und Pasta sucht man am Wikinger-Bufferet vergeblich. Dafür darf man sich zum Nachhausegang einen formidablen Waldbeerenkompott gönnen und als Erinnerung an die Wikinger-Kreuzfahrt einen Tonkrug mit nach Hause nehmen – mit dem Relief der Färöer-Inseln auf der einen und demjenigen Islands auf der anderen Seite. Und obendrein natürlich unvergessliche Erinnerungen an eine Reise, wie sie in dieser Form kein Kreuzfahrtschiff der Welt bieten kann. Die *Norröna* mag kein Luxusliner sein, aber um Island und die Färöer-Inseln hautnah zu erleben, ist sie das ideale Schiff. Beeindruckt und voll schöner Erinnerungen sagen wir: „Farvæl, *Norröna!*“ – auf Wiedersehen!

Text: Kai Ortel



Halb Fähre, halb Kreuzfahrtschiff

Die **NORRÖNA** ist eigentlich eine Autofähre, bietet aber die Rundreise nach Island und zurück als Kreuzfahrt an.

SCHIFF

Die *Norröna* wurde 2003 speziell für die Nordatlantik-Route nach Island gebaut. Sie ist eine kombinierte Auto- und Frachtfähre, deren Hauptzweck die Anbindung der importabhängigen Volkswirtschaften Islands und der Färöer-Inseln an den europäischen Verkehrs- und Wirtschaftsraum ist. Die Ausstattung ist modern, aber nicht luxuriös. Für Fährreisende mit kleinem Geldbeutel stehen genauso Unterkünfte und gastronomische Einrichtungen zur Verfügung wie für Rundreise-Passagiere.

REEDEREI

Die Smyril Line wurde 1982 gegründet, um den Färöer-Inseln und Island eine regelmäßige Auto- und Frachtfährverbindung zum Kontinent bieten zu können. Seit 1998 wird die Linie ganzjährig bedient, zuvor nur während der Sommersaison. Die Smyril Line gehört zu etwa einem Viertel der färingschen Regierung und zu etwa drei Vierteln verschiedenen auf den Färöer-Inseln beheimateten Trusts und Wirtschaftsunternehmen.

FAHRTGEBIET

Die Fährlinie von Hirtshals nach Island stellt die nördlichste internationale Fährverbindung Europas dar und ist mit einer Länge von 870 Seemeilen (1611 Kilometer) Überfahrtszeit von 45 bis 66 Stunden oben drein eine der längsten ihrer Art. Aufgrund des Zwischenstopps auf den Färöer-Inseln vermarktet die Smyril Line die komplette einwöchige Rundreise als „Wikinger-Kreuzfahrt“, die man individuell oder im Rahmen einer Busreise buchen kann.

KABINEN

Die Auswahl an Kabinen an Bord der *Norröna* ist vielfältig und reicht fährtypisch vom Liegeabteil unter dem Autodeck ohne Dusche und WC bis hin zur Suite mit Doppelbett, Sofa und Badewanne. Insbesondere für die Hochsaison empfiehlt sich eine rechtzeitige Buchung.

GASTRONOMIE

Das gastronomische Angebot umfasst das erst Anfang 2017 vergrößerte Buffet-Restaurant, das intime „Simmer Dim“-Steakhouse, sowie die Cafeteria „The Diner“, die auch internationale Speisen und Fast Food offeriert und darüber hinaus auch das Kinderspielzimmer beherbergt. Kleinere Snacks und Drinks aller Art gibt es in der Naust Bar.

SERVICE

Die Besatzung der *Norröna* wird überwiegend von den Färöer-Inseln sowie aus Dänemark rekrutiert. Viele Crewmitglieder verstehen und sprechen Deutsch. Es ist aber auch niemand böse, wenn die Gäste an Bord Englisch sprechen, schließlich ist die *Norröna* kein deutsches Schiff. Der Service ist skandinavisch freundlich, aber alles andere als aufdringlich.

SPORT & WELLNESS

Unter dem Autodeck verfügt die *Norröna* über einen kleinen Sauna- und Fitnessbereich, der auch einen Innenpool einschließt. Dessen Benutzung ist jedoch genauso wetterabhängig wie die der drei Meerwasser-Whirlpools („Hot Tubs“) auf dem Außendeck. Für Kinder und Junggebliebene besitzt das Schiff einen kleinen Mini-Fußballplatz an Deck.

BORDPROGRAMM

Die meisten Kabinen sind mit Fernsehern ausgestattet, außerdem verfügt die *Norröna* über ein Bord-Kino. In der Naust Bar werden tagsüber Dokumentarfilme vorgeführt, abends finden auf der Bühne dort Comedy- und Musikdarbietungen statt. Ansonsten bietet der Nordatlantik jede Menge Unterhaltung: von Tier- und Wetterbeobachtungen bis hin zu den sehenswerten Revierfahrten auf den Färöer-Inseln und auf Island.

AUSFLUGSANGEBOT

Im Rahmen der Wikinger-Kreuzfahrten bietet die Smyril Line sowohl auf den Färöer-Inseln als auch auf Island verschiedene Bus-Ausflüge an. Die Preise liegen zwischen 54 und 121 Euro. Deren Dauer und Verlauf sind allerdings wetterabhängig und können kurzfristigen Änderungen unterworfen sein.

PUBLIKUM

Da die *Norröna* hauptsächlich als Fähre im Dienst ist, bilden Reisende aus Dänemark, den Färöer-Inseln und Island den Hauptteil der Passagiere. Insbesondere in der Nebensaison, wenn die einwöchigen Rundreisen ab/bis Hirtshals erschwinglich sind und das Wetter moderat ist, sind mitunter gleich mehrere Reisebusse mit deutschen Gästen an Bord.

SHOPPING

Die *Norröna* verfügt über einen erstaunlich großen Tax-free-Shop, in dem neben Spirituosen, Schokolade und Parfüm auch eine große Auswahl an Textilien, Spielwaren und Souvenirs von den Färöer-Inseln und aus Island erhältlich sind.

DRESSCODE

Leger. Abends im Restaurant darf es gerne ein Hemd oder eine Bluse sein, ansonsten sollte man sich dem Charakter des Schiffs anpassen: für den Aufenthalt an Deck wetterfeste Schuhe und Wind- bzw. Regenjacke, unter Deck „Räuberzivil“, also alles, was bequem ist und warm hält. Schließlich reisen die Gäste ins Land der Wikinger.

PREISNIVEAU

Die Wikinger-Kreuzfahrt lässt sich in den Kategorien „Standard“, „Premium“ und „De Luxe“ buchen, die sich hinsichtlich des Ausmaßes an Verpflegung an Bord und der inkludierten Landausflüge unterscheiden. Je nach Kabinenausstattung liegt der Tagespreis auf der *Norröna* damit zwischen 50 und 217 Euro.



NORRÖNA

Stärken:

- Außergewöhnliche Route abseits der angesagten Kreuzfahrthäfen
- Kleines, modernes Schiff mit kurzen Wegen und legerer Atmosphäre

Bordsprache: Englisch, Dänisch, Deutsch

Bordwährung: Dänische Krone, Euro

Passagiere: 1482

Crew: 118

Baujahr: 2003

Flagge: Färöer-Inseln

BRZ: 35.966

Länge/Breite: 165,7 m/30 m

Während der Liegezeit in Seyðisfjörður wird die *Norröna* Tag und Nacht beladen, überwiegend mit Lastwagen voller Fisch. Das An- und Von-Bord-Gehen für die Passagiere ist in dieser Zeit unkompliziert.



In der Sky Bar der *Norröna* kann man sich bei Wind und Kälte auch abends hervorragend innerlich aufwärmen.



Ein Hauch von Kreuzfahrt: die drei windgeschützten Salzwasser-Whirlpools auf dem Außendeck der *Norröna*.



Das opulente Wikinger-Buffet am letzten Reisetag lässt weder optisch noch kulinarisch Wünsche offen.



Für das Wikinger-Buffet wirft sich die Restaurant-Crew der *Norröna* in Schale, das heißt in typisch färingsche Tracht.