

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Ingo Schulze

# HURTIGRUTEN 2024

Eine Rundreise mit der MS  
Nordkapp ab Bergen

Engelsdorfer Verlag  
Leipzig  
2025

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Bibliografische Information durch die Deutsche Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <https://dnb.de> abrufbar.

Angaben nach GPSR:  
[www.engelsdorfer-verlag.de](http://www.engelsdorfer-verlag.de)  
Engelsdorfer Verlag Inh. Tino Hemmann  
Schongauerstraße 25  
04328 Leipzig  
E-Mail: [info@engelsdorfer-verlag.de](mailto:info@engelsdorfer-verlag.de)

ISBN 978-3-96940-949-7

Copyright (2025) Engelsdorfer Verlag Leipzig  
Alle Rechte beim Autor

Lektorat: Birgit Rentz ([www.fehlerjaegerin.de](http://www.fehlerjaegerin.de))

Hergestellt in Leipzig, Germany (EU)

Gedruckt auf FSC®-zertifiziertem Papier  
Druck & Bindung: Esser printSolutions GmbH Bretten

18,00 Euro (DE)

## Inhalt

Vorwort .....	7
Wir waren bereits 2009 am Nordkap .....	10
Meine Seefahrtzeit in den 60er Jahren .....	13
Norwegen.....	16
Für Autofahrer .....	21
Unsere Reisevorbereitungen .....	22
Leistungen auf den Hurtigruten-Schiffen.....	25
Medizinische Versorgung.....	26
Fähren, Kreuzfahrtschiffe und Linienschiffe.....	28
Das darf bei einer Reise nicht fehlen .....	31
Seekrankheit.....	34
1. Tag: Montag, 18.11.2024.....	36
Die Kabine.....	42
Daten zur MS Nordkapp.....	45
Hurtigruten-Stiftung.....	47
Restaurants der klassischen Hurtigruten-Postschiffe .....	48
Leinen los.....	51
2. Tag: Dienstag, 19.11.2024.....	61
Getränke an Bord .....	67
3. Tag: Mittwoch, 20.11.2024 .....	70
4. Tag: Donnerstag, 21.11.2024.....	74
Die Lofoten .....	81

Der Golfstrom .....	84
5. Tag: Freitag, 22.11.2024 .....	85
Nordlichter .....	92
6. Tag: Samstag, 23.11.2024 .....	94
Die Barentssee.....	102
7. Tag: Sonntag, 24.11.2024 .....	106
8. Tag: Montag, 25.11.2024.....	113
9. Tag: Dienstag, 26.11.2024.....	116
10. Tag: Mittwoch, 27.11.2024 .....	120
Gefühlte Temperatur .....	126
11. Tag: Donnerstag, 28.11.2024.....	127
12. Tag: Freitag, 29.11.2024 .....	130
Reiserückblick.....	134
Fragen und Antworten zur Reise .....	137
Entfernungstabelle von Hafen zu Hafen.....	145
Kleines Seemanns-ABC.....	147
Nützliches zur Verständigung in Norwegen.....	148
Windstärken.....	149

## Vorwort

Vieles haben meine Frau Inge und ich über die reizvollen Reisen mit den Hurtigruten-Schiffen (Hurtigruten = schnelle Route) gehört, gelesen und im Fernsehen verfolgt. Und irgendwann waren der Wunsch und der Entschluss da: „Wir machen eine Reise auf



einem der Hurtigruten-Schiffe!“ Eine solche abenteuerliche Fahrt in den hohen Norden ist aber nicht gerade ein Supermarktangebot, was weniger betuchte reiselustige Abenteurer abschrecken kann. Dennoch, die Meinung ist im Allgemeinen: „Es ist etwas Besonderes und man sollte sich, wenn es möglich ist, diesen Traum erfüllen.“ Unsere Reise machte immerhin einen Betrag in Höhe von 5.036 € für eine Innenkabine aus. Für eine Außenkabine wären noch einmal etwa 600 bis 700 € oder mehr hinzugekommen. Wer es sich leisten kann, der bucht sich gar eine Suite.

Zum Reisepreis kam noch eine Reiseversicherung über 362 € und ein Flughafenaufpreis für Frankfurt über 69 € pro Person hinzu. Eine umfangreiche Versicherung erschien uns sehr wichtig und ist auch unbedingt ratsam, denn der Reisepreis war, wie schon erwähnt, kein Schnäppchen und es konnte bis zur Abreise noch viel passieren. Auch während der Fahrt kann eine Rückreise in die Heimat gesundheitsbedingt unabdinglich sein. Ohne eine ausreichende Versicherung kommt man unter Umständen auf einen vier- oder gar fünfstelligen später zu zahlenden Betrag, der durch Behandlungskosten, Rückreisetransfer, Nachversorgung usw. entstehen kann.

Unbedingt, so wird des Weiteren angeraten, sollte vor der Reise ein gründlicher Gesundheitscheck beim Hausarzt erfolgen. Aber auch ein Zahnarztbesuch kann nicht schaden. Plötzlich auftretende Zahnschmerzen oder andere Beschwerden können alles zunichtemachen und der Traum ist dahin.

Bereits im weiten Vorfeld sollten die Reiseinformationen gründlich zur Kenntnis genommen werden, um zu gegebener Zeit keine bösen Überraschungen zu erleben. Für deutsche Staatsbürger ist die Reise einfach. Ein Visum benötigen wir nicht und es reicht ein gültiger Personalausweis bzw. Reisepass. Wie in den meisten europäischen Ländern bedarf es lediglich eines gültigen maschinenlesbaren Personalausweises, der auch mindestens sechs Monate nach Reiseende noch gültig ist. Vom Veranstalter wird außerdem angeraten, dass eine Kopie des Ausweises mitgeführt wird, denn sicher ist sicher, und lieber eine Kopie als überhaupt nichts in der Hand. Weitere umfassende Informationen und Empfehlungen kann man beim Auswärtigen Amt unter „Länderinformation und Sicherheitshinweise“ einsehen. Unbedingt sollten die Zollbestimmungen beachtet werden.

In Norwegen – überhaupt in den nordischen Ländern – ist Alkohol sehr teuer. Die Einfuhr von alkoholischen Getränken wird daher streng kontrolliert und man ist da sehr genau. Es ist wenig Nachsicht und Kulanz zu erwarten: Unwissenheit schützt vor Strafe nicht!

Unsere Überlegung war einige Zeit, dass wir mit dem Auto ans Nordkap fahren. Eine Fahrt mit dem eigenen Auto und dann eine Überfahrt mit dem Fährschiff ab Kiel hätte ihren Reiz gehabt. Aber wollten wir uns eine Strecke von mehr als 3.800 km wirklich antun? Natürlich: Wir hätten viel von der Gegend gesehen, aber schon die Hinreise hätte mehrere Tage in Anspruch genommen. Und dann nach einigen Tagen die ganze Strecke wieder zurück? Als Rentner hätten wir die Zeit gehabt, aber muss man sich das mit 76 bzw. 81 Jahren noch antun? Unsere Idee wanderte nach dieser

Überlegung in die unterste Schublade meines Schreibtisches, und da sollte sie auch bleiben. Inzwischen ist sie weggeräumt.

Im Januar 2024 entschieden wir uns dann für den Seeweg, den wir mit einem Hurtigruten-Schiff machen wollten. Gewiss, wie 2009 würde die Fahrt auf dem Seeweg nicht sein. Denn auf dem würde uns vieles verborgen bleiben, was wir auf dem Landweg gesehen und erlebt hatten. Zum Beispiel die vielen Rentiere, die uns auf den Straßen immer wieder den Weg versperrt hatten. Mit viel Glück hatten die Läufer oder Betreuer auch mal einen Elch zu Gesicht bekommen. So ein Riesenvieh hatte ich nur von hinten gesehen und es hatte mir die kalte Schulter gezeigt, was sicher so viel hieß wie: „Rutsch mir den Buckel runter!“

Unsere Reise hatten wir für Mitte November 2024 geplant. Wer schwärmt nicht von Nordlichtern und dem langsamen Durchfahren der Fjorde mit ihren steilen, verschneiten Berghängen? All dies erwartete uns im November. Ich dachte sogar daran, dass wir in der Barentssee Wale und Robben sehen würden. Gerade in nord-europäischen Gewässern ist der Wal fast überall anzutreffen, insbesondere um Island, in der Barentssee, vor der Küste Norwegens und nördlich von Großbritannien. Es sei bereits jetzt erwähnt, dass ich keinen dieser Meeresbewohner zu Gesicht bekam, und auch von den Nordlichtern sahen wir recht wenig. Das ist schade. Hatten wir doch die falsche Zeit gewählt? Die Aussagen im Internet waren unterschiedlich und wir waren uns sicher, im November Nordlichter zu sehen.

Im Fernsehen verfolgten wir immer wieder Reportagen und Berichte über Fahrten zum Nordkap. Wir stöberten im Internet und die vielen Beiträge – wenn auch einige negativ ausfielen – ließen unsere Herzen höherschlagen. Reiseberichte sind ohnehin mit Vorsicht zu genießen. Ein Vergleich: Jemand kauft sich das billigste Auto und erwartet, dass die Fahrertür so satt schließt, als hätte man sich einen Mercedes angeschafft. Ein anderer knausert bei seinen Reisevorbereitungen und erwartet einen Exklusivurlaub.

Zusammengefasst: Man muss Realist bleiben und auch bereit sein, eventuelle Abstriche zu machen. Es kann nicht alles perfekt laufen! Die Reise mit den Hurtigruten sollte gut vorbereitet sein. Wir sahen uns im Fernsehen unter anderem einen Bericht über die MS<sup>1</sup> Kong Harald an. Gern wären wir auf diesem Schiff gefahren, doch bei der MS Nordkapp handelt es sich um ein nahezu baugleiches Schwesterschiff der MS Nordnorge, was unsere Vorfreude nicht trüben sollte.

Im Internet kann sich jeder heutigentags gründlich über seine geplanten Reisen informieren. Dank dieses Mediums bleibt man von späteren Enttäuschungen weitgehend verschont. Es schließt aber nicht aus, dass man sich die Reise oder das Vorhaben anders vorgestellt hat und trotz gründlicher Recherche enttäuscht ist. Doch das Leben ist kein Wunschkonzert und manchmal müssen auch Enttäuschungen hingenommen werden.

## **Wir waren bereits 2009 am Nordkap**

Als ehemaliger Veranstalter von Mehrtagesläufen, unter anderem von sechs Deutschlandläufen, drei Europaläufen und weiteren internationalen Mehrtageslaufveranstaltungen, führte eine der Eurolaufstrecken 2009 in 64 Tagen über eine Strecke von 4.488 km vom italienischen Bari bis ans Nordkap. Als Organisator hatte ich stets alle Hände voll zu tun und zeitweise musste ich mich um 80 bis 110 Läufer, um Betreuer, Etappenläufer, Familienbesuch und Presseleute kümmern. Zu unserem Bedauern blieb uns damals kaum Zeit, uns an den Schönheiten der Natur zu erfreuen, denn um uns herum war stets großer Trubel angesagt.

---

<sup>1</sup> MS steht für „Motorschiff“ und ist nicht Bestandteil eines Schiffnamens.



Gerade der Norden Europas war für viele nicht nur läuferisch eine Herausforderung, denn es ging ab Schweden über Finnland und Norwegen viele Stunden stets geradeaus und wir erschraaken, wenn uns ein Auto begegnete. Bekamen wir mehr als drei Autos in der Stunde zu Gesicht, so scherzten wir gern: „Die Rush-hour ist in vollem Gange.“ Trotz der öden Geradeaus-Rennerei war es den Läufern aber nicht unbedingt langweilig, denn sie wurden dank des stetigen Wechsels der Natur immer wieder aufs Neue erfreut und tauschten sich am Abend über ihre Erlebnisse und Eindrücke aus.



Der Läufertröss erreichte nach beschwerlichen 64 Lauftagen im Juni 2009 das Nordkap. Die hellen Nächte nördlich des Polarkreises waren für uns alle gewöhnungsbedürftig, fremd und fast unheimlich, aber es war wunderschön, und auch gerade deshalb war der Norden unser Ziel. Allerdings war es ärgerlich, wenn nachts um 2 Uhr die Sonne schien und es beim Start um 6 Uhr in der Früh regnete. Das führte so manches Mal zu der abenteuerlichen Überlegung, dass die Läufer besser um 2 Uhr starteten statt um 7 Uhr. Am Ende blieb es nur bei dem Gedanken.

Inge und ich sprachen im Nachhinein sehr oft über diesen Lauf. Es war ein unvergessliches Abenteuer. Anschließend schrieb ich darüber, wie auch über die anderen Europaläufe, ein Buch. Diese Werke waren lange Zeit für uns beliebte Lektüren und wir blätterten immer wieder darin herum und erinnerten uns an Dinge und Begebenheiten, die wir beinahe schon vergessen hatten.

Inge und ich sprachen im Nachhinein sehr oft über diesen Lauf. Es war ein unvergessliches Abenteuer. Anschließend schrieb ich darüber, wie auch über die anderen Europaläufe, ein Buch. Diese Werke waren lange Zeit für uns beliebte Lektüren und wir blätterten immer wieder darin herum und erinnerten uns an Dinge und Begebenheiten, die wir beinahe schon vergessen hatten.

Den Auftakt zum Europalauf bildete, wie bereits erwähnt, das italienische Bari an der Ostküste Italiens. Während des Starts erlebten wir einen herrlichen Sonnenschein und es hätte nicht schöner sein können. Einige Tage später hatten die Läufer allerdings mit starkem Gegenwind zu kämpfen. Die Laufstrecke führte viele Kilometer an der Küste entlang und der Wind blies den Läufern erbarmungslos den Strandsand ins Gesicht. Abenteuerlich und sehr beschwerlich war zudem die Überquerung der österreichischen Alpen. In Deutschland liefen die Teilnehmer dann bei schönstem Wetter an blühenden Rapsfeldern vorbei, und weiter ging der Lauf nach Kiel, wo sie die Fähre nach Skandinavien bestiegen.

Eines der Highlights war 2009 die Überfahrt mit der Fähre von Kiel nach Göteborg. An Bord konnten sich die Läufer etwas erholen und sie fanden im Restaurant ein reiches Angebot an Speisen und Getränken vor. Wegen der Unterbringung gab es einige Meckerer, denn in einer Viererkabine war es schon sehr eng. In weiser Voraussicht hatte ich die Läufer vorher gebeten, nur ihre Zahnbürste mit in die Kabine zu nehmen; das Gepäck sollte im Lkw verbleiben. Wie es aber so ist: Einige brauchten offenbar ihren gesamten Hausrat und füllten die ohnehin enge Kabine mit unnützem Kram. Schweden empfing uns mit einem mittelstarken Regentag. Göteborg hatten wir auf Fußwegen schnell durchquert. Später erlebten wir sehr wechselhaftes Wetter, das mit Regen, Sonnenschein und unangenehmer Kühle einherging. Je weiter wir nach Norden kamen, desto nebliger und kälter wurde es. Dann war das Nordkap erreicht und die Läufer hatten die Strapazen vergessen. Aber auch die Betreuer waren froh, das Ziel endlich erreicht zu haben, und jeder sehnte sich nach Ruhe, Entspannung und Regeneration.

## Meine Seefahrtzeit in den 60er Jahren

Inge zieht es nicht unbedingt in die weite Welt hinaus. Meist begnügt sie sich damit, dass sie zu ihren Geschwistern und Bekannten nach Hamburg fährt. Ich bin da etwas abenteuerlustiger und reise gern in die Fremde. Zu meiner Unternehmungslust kommt sicherlich noch hinzu, dass ich von 1966 bis 1969 auf verschiedenen Handelsschiffen als Bäcker und Koch zur See fuhr. Damals konnte ich nicht genug von der Welt sehen. Heute hier und morgen da, das war mein Ding!

Die Schiffe, auf denen ich damals fuhr, waren poplige 3.000 bis 4.000 BRZ<sup>2</sup> groß. Heutzutage gibt es riesengroße Containerschiffe mit 200.000 BRZ und mehr. Bei einem Besuch in meiner alten Heimat in Hamburg saß ich 2013 auf einer Bank am Elbufer und sah dem Treiben auf dem Fluss zu. Plötzlich packte mich der Wunsch, noch einmal auf einem Handelsschiff zu fahren. Ein Passagierdampfer kam für mich nicht infrage, denn ich wollte die Seefahrt wie in den 60er Jahren erleben und keine Fahrt in einem schwimmenden Hotel. Mir war bewusst, dass sich nach über 50 Jahren auch bei der Seefahrt vieles verändert hatte, aber dennoch, ich wollte hinaus.

Als Besatzungsmitglied war ich mit 65 Jahren bereits zu alt, um noch einmal zur See zu fahren, aber als Passagier? Meine Inge gab mir grünes Licht, sodass ich mein Vorhaben in die Wege leiten konnte. Ich war nur drei Jahre Seemann gewesen, doch ich war nie davon losgekommen und bekam immer wieder feuchte Augen, wenn ich im Fernsehen ein Schiff sah. Inge kannte meine Gefühle und ich musste ihr versprechen, gesund zurückzukommen. Flugs nahm ich mit meiner ehemaligen Reederei, der „Hamburg-Süd“ (HSDG), Verbindung auf, denn nun konnte ich es kaum noch abwarten, wieder auf Schiffsboden zu wandeln. Meine Aufregung glich der eines kleinen Kindes. Sollte mein Traum, den ich schon

---

<sup>2</sup> BRZ steht als Abkürzung für „Bruttoraumzahl“ oder „Bruttoregisterzahl“. Dimensionsloses Raummaß für die Größe von Handelsschiffen.

seit Jahren hegte, endlich wahr werden? Ich hatte den Wunschgedanken immer wieder weggeschoben, denn der Zug war längst abgefahren. Und jetzt sollte es doch sein?



Am 8. April 2013 heuerte ich als einziger Passagier auf der MV<sup>3</sup> Santa Rosa in Hamburg-Finkenwerder an. Inge begleitete mich zur Einschiffung. Plötzlich standen wir vor einer riesigen roten Wand und ich konnte es kaum glauben, dass die Schiffe inzwischen so groß waren. Mir wurde die Kabine des Hafenlotsen zugewiesen. Diese belegten die Kabinen immer seltener und waren daher für eventuelle Passagiere frei. Das Schiff war mit 85.676 BRT, 299,95 m Länge und 42,80 m Breite sowie 10 Decks ein wahrer Riese.

Auf ihrer Fahrt über Belgien, Frankreich, Brasilien, Uruguay, Argentinien, Marokko und England legte die MV Santa Rosa in 42 Tagen genau 25.642 km zurück. Die MS Nordkapp ist auch nicht gerade eine Hamburger Barkasse, aber würde man sie neben die Santa Rosa stellen und dann noch zum Beispiel eines meiner damaligen Schiffe wie die MS Cap Domingo, dann hätte man ein schönes Bild zum Vergleich.

---

<sup>3</sup> MV steht für „Motor Vessel“, teilweise auch M/S oder M/V geschrieben, und ist nicht Bestandteil eines Schiffnamens.

Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt!

Die „Cap San“-Schiffe wurden in den Jahren 1961 und 1962 gebaut und man nannte sie gern die „Schwäne des Südatlantiks“. Sie waren der ganze Stolz der „Hamburg Süd“-Reederei. Es war auch für die Besatzung und für Frachtschiffpassagiere etwas Besonderes, auf einem dieser weißen Schiffe mit dem roten Schornstein zu fahren. Zur „Cap San“-Flotte gehörten damals sechs Schiffe.



Ach ja, ich war mal als Urlaubsvertretung für eine sechswöchige Reise auf der Cap San Augustin. Es war ein Schwesterschiff der Cap San Diego, die vor einigen Jahren als Museumsschiff im Hamburger Hafen festgemacht hat. Sie ist das größte noch fahrtüchtige Museumsfrachtschiff der Welt. Für die damalige Zeit war das Schiff mit 9.998 BRZ schon recht groß. Die „Cap San“-Schiffe haben eine Länge von 159,4 m und sind 21,4 m breit. Sie fahren bis zu 20 Knoten (kn)<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Der Knoten wird in der Seefahrt und in der Luftfahrt als Geschwindigkeitsmaß angegeben. Dabei entspricht ein Knoten einer Strecke von 1,852 km. Das heißt, ein Schiff, das mit einer Geschwindigkeit von beispielsweise 30 Knoten in der Stunde fährt, legt in dieser Zeit eine Strecke von 55,56 km und damit 30 sm (Seemeilen) zurück.