



Es ist erbärmlich kalt, auch im Sommer. Die Schneegrenze ist nur 400 Meter über dem Meeresspiegel

## Ziel Eisland

Whisky mit Gletschereis wollten Georg Seifert und seine Crew trinken. So machten sie sich mit ihrer Stahlyacht JÜRN JAKOB SWEHN vergangenen Sommer auf den Weg nach Island

**N**icht nur Raketen leuchteten am Himmel der Sylvester-nacht 2000/1, auch Gedankenblitze erhellten den Jahreswechsel. Ein fernes Ziel wollten wir im kommenden Jahr ansteuern. Endlich wieder einmal mehr als tausend Meter Wasser unter dem Kiel haben. Blaues Wasser, Delfine und Wale wollten wir sehen. Passend zu den Temperaturen einigen wir uns schnell auf ein Ziel: Island – Land des Eises und des sommerlich ewigen Lichts. Insel der Vulkane, Geysire, Feen und Trolle. Whisky mit Gletschereis wollten wir trinken.

Im Jahresverlauf reiften Mannschaft und Schiff. Aus Zeitgründen würden wir die Hin- und Rückreise mit zwei Crews teilen. Unser Schiff, eine *Trewes 44* von 1969 nach dem gleichen Riss wie Hiscocks *WANDERER IV* war mit 14 Metern Länge und 18 Tonnen kein Leichtgewicht. JÜRN JAKOB SWEHN, benannt nach dem mecklenburgischen Auswanderer nach Amerika Anfang des 19. Jahrhunderts, war fit: ein Langkieler, der Rumpf aus Stahl, stehendes und laufendes Gut hoffnungslos überdimensioniert. Schwer, aber beruhigend.

Die Segel waren durch die letzte große Atlantikreise nicht besser ge-

worden. Zudem würde in der Norwegischen See und im Nordatlantik auch im Sommer mit harten Bedingungen zu rechnen sein. Daher wanderten die alten Tücher als Notreserve neben dem noch nie gesetzten Try und der Sturmfock in die Backskiste. Ein neuer Satz überschwer und verstärkt georderter Segel würde die Rolle der Zugpferde übernehmen. Wir wollten zu sechst reisen: Mein Vater Peter (64), sein Freund Hans (62), beide bereits langfahrterprobt, Peter (40), der das Schiff einst komplett neu verkabelt hat und genau wie Norbert (46) seit Jahren Stammcrew auf etlichen Überführungen war,

Schwager Klaus (46), sicherer Navigator, und letztlich ich (42), der des öfteren Melvilles *Ahab* zitierte: „Es gibt auf See nur einen Gott und nur einen Kapitän auf diesem Schiff.“

Unsere Ausrüstung mit Navtex-Decoder, UKW-DSC Seefunk, Radar, Seefunkempfänger, Windgenerator, Sextant und GPS ergänzten wir durch einen geliehenen 406/121.5 MHz-Epirb. Auch zwei Laptops, ein Drucker und drei Wetterprogramme sollten mitkommen, damit wir endlich einmal von den Segnungen des Wetterkartenempfangs per Rechner würden profitieren können.

Alle verdächtigen Fallen und Schoten wurden ausgewechselt, das seit langem knackende Lager des Rollreff-Fallschlittens endlich ausgetauscht. Die Rettungsinsel wurde neu gewartet, das Unterwasserschiff frisch gemalt und das Teakdeck gewienert. Aus Respektgründen zogen wir noch Laufleinen zum Einpicken vom Cockpit bis zum Bug.

Am Mittwoch, den 5. Juli 2001, erreichen wir gegen zehn Uhr die leere Schleuse Kornwerderzand – es ist Vorferienzeit. Strahlender Sonnenschein, es geht auf 30 Grad Celsius. Wind aus Südost 4 bis 5, das Barometer festgenagelt auf 1020 Millibar, keine Wolke am blauen Himmel. Die Wattensee empfängt uns, und

mit sieben Knoten geht es durchs Seegatt hinaus auf die Nordsee: Generalkurs Nordnordwest, eine Bohrrinsel nach der anderen, wenig Fischerei oder Berufsschiffahrt.

Auch die Doggerbank am nächsten Tag bietet wenig Abwechslung fürs Auge. Es ist immer noch heiß und sonnig, dafür nimmt der Wind stetig ab. Peter und Klaus versuchen, der Doggerbank ein paar Makrelen oder Dorsche abzurufen – vergeblich. Ab mittags bis zum nächsten Tag muss Rudi, benannt nach Rudolf Diesel, helfen.

„Delfine!“ Mit diesem Ruf wird die Freiwache in der Nacht geweckt. Alle hasten zum Bug, wo erstaunlich große, braunweiß gescheckte Tiere eine Weile in der Bugwelle spielen, bis es ihnen zu langweilig wird. Auf der Höhe von Aberdeen tauchen immer wieder kleine Schulen phosphoreszierend und prustend auf – womit sie die Nachtwache jedes Mal beinahe zu Tode erschrecken.

Im Laufe des dritten Tags auf See kündigt sich eine Wetteränderung an. Wolken kommen auf, und es wird deutlich kühler. Doch das Barometer steht noch immer wie angeklebt, und Offenbach verspricht uns per Wetterfax und Langfristvorhersage weitere zwei Tage günstige Bedingungen. So halten wir weiter Kurs, an

der Märcheninsel Fair Isle vorbei Richtung Shetlands. So erleben wir zum ersten Mal den Nutzen angewandter Kommunikationstechnik. Ohne die günstigen Vorhersagen wären wir aufgrund der Wolkenbilder sicher nach den Orkneys abgelaufen, zumal auch der Wind deutlich zugelegt hatte.

Sonntag, der vierte Tag auf See, beginnt mit Regen. Es ist nun deutlich kälter: zwölf Grad Luft- und zehn Grad Wassertemperatur. Freunde haben berichtet, heftiger als in „Pinkus Eiergrogstube“ auf Helgoland könne man in der „Thule-Bar“ in Lerwick, der Hauptstadt der Shetlands, abstürzen. Dies wollen wir möglichst noch heute überprüfen.

Der Regen und der Wind lassen nach, dafür zieht ein dichter Nebel auf. Die letzten Meilen haben es in sich. Keine Landschaft, und das gefährliche Stromrace Sumburgh Röst an Backbord ist nur zu ahnen. Lerwick macht es uns nicht leicht: Die in Nordsüdrichtung mehr als 40 Seemeilen lange Inselkette mit ihren unzähligen Fjorden, Inseln und Inselchen, Stromwirbeln und Unterwasserfelsen ist im Nebel ohne GPS und Radar unbedingt zu meiden. Eng sind die Fahrwasser, stark die Gezeitenströme, so dass wir mit allen verfügbaren Mitteln stetig mitkoppeln. ▀



**Seenebel und tiefhängende Bewölkung lassen die Ansteuerung zum Abenteuer werden**



**Das Pilot-Book hat recht: Die Orte sind eindrucksvoll sauber**

Kurz vor der – immer noch unsichtbaren – Ansteuerung von Lerwick im enger werdenden Bressay-Sound zeigt sich eine eklatante Schwäche aller Yachttrader mit kleinem Radom: Dicht voraus aus der undurchdringlichen Nebelsuppe ertönt lautstark ein Nebelhorn. Im Radar auf kurze Distanz nicht zu sehen, taucht plötzlich ein grell orangefarbener Bohrinselversorger auf, gefolgt von dem ortsansässigen Rettungskreuzer. Als der Nebel kurz etwas aufreißt, sehen wir die Sundfähre auf uns zukommen. Spannend, spannend.

Nach 533 Seemeilen und 98 Stunden auf See ist der geschützte, urtümliche Hafen von Lerwick so willkommen wie das heimische Bett. Im Hafenbecken schwimmen Seehunde, Möwen und Papageientaucher kreisen auf der Suche nach Fisch. Nachdem der Hafenmeister uns einen Liegeplatz zugewiesen hat, nehmen wir die vormittags noch erbeuteten Fische aus und bereiten sie ihrer Bestimmung gemäß in der Pfanne kulinarisch perfekt zu.

Peter hatte noch auf der Doggerbank als Ausgleich für entgangenen Fang versprochen, in Lerwick Fisch zu besorgen. Nach erstaunlich kurzer Zeit kommt er nachmittags breit grinsend mit praller Plastiktüte von sei-

ner Beutetour zurück. Geld hatte der freundliche Fischer erbost abgelehnt – schließlich studiere seine Tochter in Deutschland.

Abends besuchen wir die „Thule-Bar“, die sich letztlich doch nur als eine Hafenkneipe wie jede andere erweist, wenn auch mit einem gewissen Flair.

Am nächsten Morgen erkunden wir frisch geduscht die Gassen und Gässchen der altertümlich-pittoresken Hafenstadt. Zwei Kreuzfahrtschiffe laufen ein, deren Reisende schnell die Stadt füllen. So flüchten wir per Bus in die alte Inselhauptstadt Scalloway, die von Fischfang und Waljagd alter Zeiten geprägt ist. Das örtliche Museum, mehr Wohnstube als Ausstellung, zeigt anschaulich das Leben der Inselbewohner vor der Jahrhundertwende. Außer dem Museum und der Ruine des Wohnsitzes des Earl of Orkney und Lord of Shetland aus dem 16ten Jahrhundert bietet Scalloway heute jedoch nur noch den Charme eines schön gelegenen, kleinen Fischerortes.

Nach 36 Stunden in Lerwick geht es weiter. Die Norwegische See empfängt uns ruhig atmend, der Wind weht mit drei Beaufort aus Südost. Der Internet-Wetterbericht und das Wetterfax versprechen ein Wetter-

fenster von zwei Tagen, in denen wir die 240 Seemeilen zu den Faeroer schaffen können. Das Barometer fällt langsam, aber stetig, in der Nacht bildet sich eine geschlossene Wolkendecke. Am nächsten Tag dreht der Wind langsam und zunehmend auf Ostnordost, so dass wir mit mehr als acht Knoten am Wind über die lange See rauschen. Kräftige Raumschotbrisen liebt die JÜRN JAKOB SWEHN eben.

Die Faeroer zeigen sich nach 253 Seemeilen und 43 Stunden als dunkle Schemen unter den auf der Meeresoberfläche treibenden Wolken. Abweisend, umbrandet und nebelverhangen, unwirtlich-unwirklich empfängt uns die karge, fast vegetationslose, felsige Inselgruppe.

Wir laufen Thorshavn an, das wirtschaftliche Zentrum der Faeroer. Der Hafen ist eingerahmt von mächtigen Wellenbrechern. Bei den herrschenden fünf Beaufort erscheinen sie übertrieben massiv, doch deuten sie an, was hier auf 62 Grad Nord im Schwerwetter los sein kann.

Kaum haben wir in einer geschützten Ecke des Hafenbeckens festgemacht, eilt vom Touristenbüro gegenüber ein Mitarbeiter herbei und erklärt uns, dass wir bis zum Eintreffen des Zolls und der Gesundheitsbehörde

das Schiff nicht verlassen dürften. Nanu? Sollte die fehlende, weil nicht zu beschaffende Faeroer-Flagge der separatistisch gesinnten Insulaner der Grund hierfür sein? Nach kurzer Wartezeit erscheint ein freundlicher und unsere stattlichen Vorräte wohlwollend übersehender Beamter und klärt das Rätsel auf: Eine Lachskrankheit in den in jeder Bucht vorhandenen Zuchten macht die Desinfektion des Schuhwerks notwendig.

Thorshavn Havn ist die 14.000 Einwohner zählende Hauptstadt der zu Dänemark gehörenden Faeroer-Inseln, eingebaut in einen halbkreisförmigen Talkessel. Zum Ausgleich des meist nasskalten, stürmischen Wetters sind die Häuser farbenfroh gestrichen, die Einwohner freundlich und hilfsbereit und alles, wie auch unser englisches *Pilot-Book for Faeroer, Iceland and Greenland* korrekt anmerkt, „eindrucksvoll sauber“.

Die Preise allerdings lassen uns, obwohl von England schon einiges gewöhnt, zusammensucken. Eine Pizza Margherita ohne alles für umgerechnet 30 Mark treibt uns nach dem nachmittäglichen Stadtbummel schnell wieder an Bord. Segensreich ist unser Liegeplatz an der Fischerpier: Umgehend wechseln zwei Kilo Dorsch für nur vierzig dänische Kronen den Besitzer. Schnell wird die Pfanne mit Knoblauchbutter vorgeheizt, und das Abendbrot ist lecker und preiswert gesichert.

Am nächsten Tag fahren wir per Bus zur Nordspitze der Insel. Eidi heißt der Ort, von wo aus die markanten Felstürme „Der Troll und die Riesin“ nach einem zweistündigen Fußmarsch durch beeindruckende, baumlose Hügel erreichbar sein sollen. Dass wir nach einer Stunde bereits abdrehen, liegt nicht an dem für uns alternde Segler beschwerlichen Fußmarsch über Stock und Stein, sondern an den hier zuhauf brütenden Seemöwen. Mit atemberau-

benden Attacken auf Mützen und Köpfe zwingen sie uns zur schmachvollen Flucht.

Gewöhnungsbedürftig ist für uns das Bild der Walfleisch anlandenden Fischerboote und des dunkelroten Blutes überall. Ein Gestank wie faulender Lebertran liegt über dem Hafen. Auf unser vorsichtiges Nachfragen hin beäugen uns die Fischer misstrauisch: „Dies ist ein Teil unserer Kultur, wir leben vom Fisch- und Walfang. Und ihr schlachtet doch selbst Kühe und andere Säugetiere!“ Was sollen wir dazu noch sagen? Wir erfahren, dass die halbautonome Faeroer-Regierung strenge Quoten für die Fischer festsetzt und diese auch kontrollieren lässt. Zumeist werden Grindwale in Herden von kleinen, wendigen Booten an den Strand getrieben und dort getötet. Bis zu einer gewissen Quote geht der Ertrag an eine Verwaltung, die das Walfleisch an die Bevölkerung verteilt. Das die Grenzmenge übersteigende Fleisch wird an Einheimische verkauft.

Samstag, der 14. Juli, empfängt uns mit strahlendem Sonnenschein. Heute soll es weitergehen. Da uns nach dem Wetterbericht wegen einer ausgeprägten Hochdruckzone von den Azoren bis nach Grönland eher flauere Winde erwarten, bunkern wir über den herbeigerufenen *Statoil*-LKW noch schnell einige hundert Liter flüssigen Wind.

270 Seemeilen trennen uns noch von unserem Ziel Seydisfjörður auf Island. Kalt wird es in der Nacht, lang und rollend ist die See bei stetig abnehmendem Wind. Dunkel wird es jetzt gar nicht mehr. Noch um zwei Uhr nachts sehen wir die Sonne durch die Wolken lugen. Mittlerweile haben wir uns an die niedrigen Temperaturen gewöhnt. Nachts vier, tagsüber nicht viel mehr als zehn Grad sind im Wind ziemlich kalt



**In den Häfen: wenige Yachten und viele eingemottete Walfangschiffe**

und nur durch Zwiebelschichten wärmeisolierender Kleidung erträglich. Direkt auf der Haut tragen wir Thermounterwäsche, darüber eine Fleeceschicht und als Abschluss atmungsaktives Ölzeug. Naturfasern mögen ökologisch wertvoller sein, gegen primitive Kälte ist feuchtigkeits-transportierende Kunstfaser schlicht wirkungsvoller.

Am Nachmittag reißt allgemeine Hektik die dösende Freiwache aus dem warmen Schlafsack: „Ein Eisberg!“ Was? Wo? Hier? Grummelig denke ich an Spätfolgen exzessiven Wein-genusses der vorletzten Nacht und deren Auswirkungen auf die Wahrnehmungsfähigkeit bestimmter Crew-mitglieder. Schlaftrunken stolpere ich an Deck. Backbord weit voraus ist ein riesiger, kegelförmiger Eisberg zu erkennen. Kein Echo auf dem Radar. Er muss gigantisch groß sein.

Nachdenken und einige Peilungen lassen uns die wahrscheinlichere Lösung finden: Der Berg ist kein Eisberg, sondern ein 2.119 Meter hoher, vulkanischer Gipfel im Vatnajökull-Gletscher. Dieser ist allerdings annähernd 200 Seemeilen entfernt! Eine Fata Morgana im Nordmeer?

Am Abend des nächsten Tages stehen wir zehn Seemeilen vor der Küste Islands und sehen – nichts. Es herrscht mal wieder dichter Nebel. Kein Wind, eine ölige See. Seit gestern schon poltert der Diesel. Wir

sind nur noch zwei Meilen von der Küste entfernt, behaupten Radar und GPS. Unsere Hochachtung für alle Seefahrer vor GPS-Zeiten wächst mit jeder Ansteuerung. Wo wir gelassen im Bewusstsein eines sicheren Standortes mit Radar und GPS unter voller Fahrt weiterdampfen können, musste eine Ansteuerung noch vor wenigen Jahren abgebrochen und auf einer mehr oder weniger sicheren See-position abgewartet werden.

Erst direkt vor der Einfahrt in den Fjord von Seydisfjörður reißt der Nebel unvermittelt auf. Die schneebedeckten Berge Islands zeigen sich zwischen dem Seenebel und tief hängender Bewölkung. Bis auf 400 Meter geht die Schneegrenze hinunter, selbst mitten im Sommer.

Schweigend bestaunen wir die imposante Kulisse: schroffe Bergketten, kein einziger Baum oder Strauch. Nur schwarzer Fels, der an der Basis der Hänge zu gigantischen Schotterbergen erodiert ist. Als ob der letzte Vulkan-ausbruch erst gestern gewesen wäre, so erscheint die Landschaft: neu, karg und abweisend.

Im Inneren des Fjordes wechseln sich grüne Täler, Wiesen und Steinbrüche ab. Die 600-Seelen-Siedlung Seydisfjörður ist ein Hauptfährhafen und umgehend wahrzunehmender Sitz einer Fischfabrik. Es ist zwei Uhr morgens, hell wie am Tag, und wir sind angekommen! Die obersten Schichten Thermokleidung abwer-

send, köpfen wir die mitgebrachte Flasche Champagner. Keiner ist jetzt mehr müde, alle atmen tief durch. Kein Sturm, kein Kreuzen, nach 1.200 Seemeilen und neun Tagen auf See.

Nach einem Frühstück mit Stromabollur und Snoedeldar, wie die süßen Milchbrötchen hier heißen suchen wir am nächsten Morgen das Touristenbüro auf, um Infomaterial zu sammeln. Island hat also die zweithöchste Autodichte der Welt, die meisten Internetanschlüsse pro Kopf und statistisch die schönsten Frauen, glaubt man den diversen Miss World-

Wahlerfolgen der Isländerinnen.

Die Landschaft ist von einer brutalen Schönheit. Bäume gibt es nur in geschützten Anlagen. Immer wieder kommt es zu Naturkatastrophen. Die schlimmste ist ein so genannter Gletscherlauf. Island ist als Teil des Nordatlantischen Rückens vulkanisch sehr aktiv, und unter dem bis zu 800 Meter dicken Eispanzer des Gletschers Vatnajökull liegt ein periodisch aktiver Vulkan. Bricht dieser aus, schmelzen ungeheure Mengen an Eis, die sich mit Rennwagengeschwindigkeit unter dem Gletscher Richtung Meer ergießen. Die Folge ist eine Wasser- und Schlammlawine, die alles mit sich reißt und große Landstriche komplett verwüstet.

Höfn ist eine 250 Kilometer entfernte, emsige Fischersiedlung am Scheitel einer riesigen Gletscherlagune. Hierher sind wir in sechs Stunden per Leihwagen gekommen. Dies allein beschreibt die Ausbaugüte von Islands Hauptstraße: einspurig, oftmals in eine Schotterstrecke übergehend, Brücken nur mit einer Fahrspur und oft mit Holzbohlen belegt. Aber schön: Die Landschaft wirkt wie aus einer anderen Welt, Lavafelder wechseln ab mit kargen, gerölldurchsetzten Weiden. Schroffe, schneebedeckte Berge blicken auf uns herab. Von Höfn unternehmen wir einen Ausflug mit dem Bus auf den Vatnajökull-Gletscher, der mit 8.300 Quadratmetern so groß wie Mallorca

ist. Leider herrscht dichte Bewölkung, und so verzichten wir auf die geplante Schneekatzentour über den Gletscher und wandern die atemberaubend steile Strecke zu Fuß hinunter – nicht ohne vorher das Sylvester gegebene Versprechen, Whisky mit Gletschereis zu trinken, einzulösen.

Auf halbem Weg lassen wir uns wieder vom Bus aufnehmen und fahren zur Blauen Lagune, einem Gletschersee, der bis an den Meeresstrand reicht. Der kalbende Gletscher schickt einen steten Strom in allen Farben schillernder, kleiner Eisberge in den See, wo sie abschmelzen und in einem eiskalten Fluss vom Meer aufgenommen werden. 1.500 Jahre alt ist das Eis und so hart, dass man einen Hammer benötigt, um es für den Whisky zu zerschlagen.

Dunkelgrau, weiß, strahlend blau oder mit schwarzen Aschestreifen marmoriert und in jeder denkbaren Form treiben uns Eisberge entgegen, als wir mit Landungsbooten aus dem zweiten Weltkrieg auf den See hinausfahren. Wer „Tomb Raider“ im Kino gesehen hat, kennt die fremdweltliche Szenerie, die wir hier erfahren.

Nach dem Zwischenstopp in Höfn landen wir in Reykjavik, Landes- und Weltkulturhauptstadt.

Und das nicht nur von Gnaden der UNESCO: Auch die Schönen und Reichen aller Länder haben Reykjavik mittlerweile als hippe Partymetropole erkoren. Dies beruht nicht zuletzt auf den Erfolgen der populären Sängerin Björk sowie den zahlreichen Kneipen, Cafés und Diskotheken. Auch das permanente Licht und dass man daher ohne Ende feiern kann, „bis die Sonne untergeht“, tragen dazu bei. Mal eben von New York zum Abfeiern hierherzujetten, ist einfach in.

Wir Segler laufen uns lieber die Füße wund, genug gibt es zu sehen: den Hafen mit den

wenigen Yachten und eingemotteten Walfängern, die hypermoderne Kirche, das geothermale Kraftwerk, das Reykjavik auch mit Fernwärme versorgt. Dass unsere Schlafsack-Unterkunft mit sieben Betten pro Kopf 50 Mark kostet, daran haben wir uns im Gegensatz zu unserem Geldbeutel schon gewöhnt.

Am letzten Tag mieten wir einen Geländewagen, um ein weiteres Versprechen der Sylvesternacht wahr zu machen. Wir besuchen zuerst den Geysir, nach dem alle Geysire der Erde benannt worden sind. Leider schläft er seit ein paar Jahren, und so müssen wir uns mit seinem kleinen Bruder Strokkur zufrieden geben, der zuverlässig alle paar Minuten kraftvoll schnaufend losprudelt und heißes Wasser gen Himmel speit.

Ein weiterer Pflichtbesuch ist der Goldene Wasserfall, der Gullfoss. Das Schmelzwasser mehrerer Gletscherzungen des Vatnajökull fällt hier in mächtigen Kaskaden eiskalt und durch Sedimente gelblich gefärbt über eine breite Stufe zu Tal.

Das letzte einzulösende Versprechen vor unserem Abflug ist das Bad im Geysir: Kurz vor dem Flughafen Reykjaviks liegt ein geothermales Kraftwerk. Hier und in der Umgebung wird deutlich, woher Reykjavik seinen Namen „Rauchendes Tal“ hat. Unzählige Heißdampfquellen haben sich ihren Weg an die Erdoberfläche gebahnt. Ihre Energie wird heute über Rohrleitungen ins ganze Land geschickt. Sozusagen als Abfallprodukt entsteht dabei bis zu 50 Grad heißes Wasser, das hier in ein großes Felsenbecken geleitet wird. Dem mit dem Heißwasser abgeschiedenen, weißen, penetrant nach Schwefel stinkenden Schlamm wird Heilkraft und Faltenglättung nachgesagt. So mischen auch wir uns zum Abschluss unserer Reise unter die weißgesichtigen Gestalten, die sich schwitzend im Wasser aalen. ■