

Auf der Route der Wikinger und der Walfänger.

In Schleswig, Stadt die an der Schlei liegt, dies gleich gegenüber der am südlichsten gelegenen nachgewiesenen Wikingersiedelung von Haddeby, haben Marguerite und Björn die Morgensternen nach ihrer Überwinterung übernommen, und starteten dort am 21.05.04.

Nachdem wir in der Kielerbucht unerwartet von einer heftigen Gewitterböe erwischt wurden, und dies unsere Segel in Mitleidenschaft gezogen hatte, ging es weiter nordwärts, der Dänischen Küste entlang bis nach Skagen. Von dort aus über das Skagerak nach Mandal (Norwegen), und über die meistens vom Wind heimgesuchte und durch Wellen bewegte Südspitze von Norwegen, weiter nach Bergen, wo wir neue Segel erhielten.

Die Überfahrt nach Lerwick zu den Shetlandinseln (197 SM, 365 km) verlief ruhig; teilweise unter Segel und teilweise unter Motor. Von Ferne konnten wir auf dieser Strecke 3 Bohrinseln ausmachen.

Auf den Shetlandinseln sind noch mehrere Überreste von sehr alten Siedlungen zu finden, wovon einige gut 2'000 Jahre alt sind. Im frühen Mittelalter wurde diese Inselgruppe dann insbesondere von den norwegischen Wikingern besiedelt. Durch königliche Heirat im Mittelalter wurde Shetland dann schottisch. Die Abstammung der Wikinger wird jedoch immer noch durch Bräuche zur Geltung gebracht, und auf ihrer eigenen Fahne haben sie das skandinavische weisse Kreuz auf blauem Hintergrund. In Lerwick benützte Björn die Gelegenheit, auf einem Wikingerschiff mitzusegeln. Es ist ein Nachbau, der zu 2/3 den Dimensionen des in Oslo ausgestellten Gokstadbootes entspricht. Auffallend ist die ausgesprochen gute Stabilität dieses Schiffes, hingegen ist es durch seinen langen Kiel weniger gut manövrierbar.

Wirtschaftlich sind die Shetlandinseln insbesondere auf die Ölförderung ausgerichtet, welche die früheren Erwerbstätigkeiten wie Fischerei, Schafzucht, Strickerei etc. in den Schatten stellt. In diesem Zusammenhang ist uns die aus Sicherheitsgründen gut organisierte Überwachung des Schiffsverkehrs aufgefallen. Touristischer Anziehungspunkt ist zurzeit, besonders für die norwegischen Seefahrer, die günstigen Preise der alkoholischen Getränke.

Für die Überfahrt von den Shetlandinseln zu den Færøriseln (187 SM, 346 km) hatten wir ausgesprochen gute Windverhältnisse. Wir hatten fast durchwegs raumer Wind bei 4 – 5 Beauforts.

Das Oberhaupt der Færøriseln ist die dänische Königin, die Inselgruppe hat jedoch ihre eigene Regierung, und ist wie Norwegen, Island und die Schweiz nicht EU Mitglied. Die Inselbewohner müssen keinen Militärdienst leisten, dulden jedoch die dänische militärische Anwesenheit auf ihrem Gebiet. Das færørische Volk ist stolz auf ihre einheimische Sprache, welche so wie die isländische Sprache, ursprünglich die norwegische Wikingersprache war. Sie bedauern nur, dass die jetzige norwegische Sprache zu stark von der dänischen Sprache beeinflusst wurde. In letzter Zeit war die færørische Fussball Nationalmannschaft zu bewundern, welche als Vertretung eines Landes mit etwa 45'000 Einwohnern, die Deutsche sowie die Schweizerische Nationalmannschaft fast durchwegs im Schach halten konnte. Als Nationalsport wird aber vorwiegend das Rudern auf ihren typischen Ruderbooten sehr intensiv betrieben. Wirtschaftlich sind die Færøriseln hauptsächlich von der zurzeit wieder florierenden

Fischereiindustrie abhängig, die teilweise eng mit den Norwegern zusammenarbeitet. In den vielen Lachsanzuchtanstalten gedeiht, dank den durch die Gezeiten gut durchströmten Sunde und Fjorde, ein ausgezeichnete Zuchtachs. Das jährliche Schlachten von Grindwalen auf den Færøriseln hat jedoch schon viele Gemüter erregt. Man muss aber wissen, dass dieser Brauch einen sehr alten sozialen Hintergrund hat. Weiter ist auch die Schafzucht eine Einnahmequelle. In diesem Zusammenhang sind uns die ausgesprochen gut verarbeiteten aus Schafwollen gestrickten Kleidungsstücke aufgefallen.

Bei der Überfahrt zu den Vestmannaeyjar (393 SM, 728 km), eine Inselgruppe im Süden von Island, trafen wir ganz unterschiedliche Verhältnisse an. Zuerst wurden wir durch den Skopen Fjord der Færøriseln mit einer Strömung von bis 4,5 Knoten (8,3 km/h) gestossen. Heimaey der Hauptort der Vestmannaeyjar erreichten wir nach 67 Stunden, dies teilweise mit Hilfe des Motors, und unter Segel bei Windstärken bis 6,5 Beauforts. Ausserordentlich zuvorkommend wurden wir von der dortigen Hafenbehörde empfangen, welche gleich beim Festmachen sich behilflich zeigte.

Heimaey wurde 1973 von einem Vulkanausbruch zum grossen Teil verschüttet. Dank den zur Verfügung stehenden Fischerbooten konnte die ganze Bevölkerung (5'300 Leute) über das Meer gerettet werden. Acht Monate später hatten die Einwohner die Möglichkeit wieder zurückzukommen, um den Wiederaufbau in Angriff zu nehmen. Die Vestmannaeyjar gehören seit jeher zu den wichtigsten Fischfangzentren Islands. Obwohl nur 2 % der isländischen Gesamtbevölkerung dort lebt, erreichten die Inselbewohner während der letzten Jahren durchschnittlich ~ 10 % der Gesamtfänge. Auch wimmelt es nur so von Seevögeln rund um die Inselgruppe, wobei die Papageitaucher besonders hervorzuheben sind.

Nach einer Überfahrt von 114 SM (211 km) der isländischen Südküste entlang, erreichen wir am 23.07.04 Reykjavik die Hauptstadt von Island. Dort benutzten wir unseren zweiwöchigen Aufenthalt, um die Umgebung zu besuchen. Auf dem Programm standen natürlich die Blue Lagoon, der Nationalpark Pingvellir, der Gullfoss und der Geysir. Auffallend war wie an vielen Orten immer wieder von den ersten norwegischen Wikingersiedlern die Rede ist. In Reykjavik selber hatten wir sehr interessante Kontakte mit verschiedenen Boots-Nachbarn, aber auch mit dem einheimischen Yachtclub, wo unter anderem auch der Walfang erörtert wurde. Mit Recht stellen die Isländer fest, dass die Jagd auf Tiere und das Schlachten dieser, so zu sagen in allen Ländern mit gutem Gewissen betreiben wird. Es jedoch in denselben Ländern Leute hat die nicht begreifen wollen, weshalb man in Island und Norwegen eine gut kontrollierte und sehr beschränkte Jagd auf Wale zulässt. Denn in den beiden zum Teil vom Fischfang lebenden Nationen wird der Walfang nicht als eigentlichen Eingriff in die Harmonie der Natur betrachtet. In diesem Sinne versuchte eine sympathische junge norwegische Crew, die „Walkiller“ wie sie sich nennen, die etwa gleichzeitig wie wir auch von Bergen nach Reykjavik segelte, auf logische Weise den heutigen Walfang zu rechtfertigen.

Mit Toni und Udo an Bord starteten wir am 8.08.04 in Richtung der West- und Nordküste von Island, um am 18.08.04 Akureyri die zweitgrösste Stadt von Island zu erreichen. Abgesehen von dem, dass wir einen Tag von Patrefjördur nach Isafjördur ganze 60 SM (111 km) im dicken Nebel navigieren mussten, hatten wir für diese Tour im Allgemeinen ein angenehmes Wetter. Die Einheimischen sprachen sogar von aussergewöhnlich warmen Sommertagen. In alle Häfen die wir besucht haben, wurden wir zuvorkommend behandelt, auch verfügen sie im Zusammenhang mit der Fischerei über gute Einrichtungen, die wir ausser in Reykjavik immer unentgeltlich benützen durften. Von der

alten Walfangepoche konnten wir nur noch im Hesteyrifjord Überreste einer Station sehen. Überrascht hat uns jedoch in Nordisland die Bedeutung des Heringfanges. Deren Aufbau in Zusammenarbeit mit den norwegischen Fischern so etwa vor 100 Jahren begann. Die Verarbeitung der Heringe war dann bis 1965 in dieser Gegend ein florierender Industriezweig. In der Folge nahmen die Fangquoten so stark ab, dass 1969 keine Heringe mehr zu fischen waren. Aus diesen Zeiten sind noch viele Fischfabrikruinen zu sehen. Die Fischer mussten danach mit neuen Techniken auf den Dorsch und den Capelin umstellen. Nachdem in den norwegischen Fjorden die jungen Heringe streng geschützt wurden, konnten sich nach 27 Jahren Abwesenheit die Heringschwärme wieder bilden, und den Weg für ihre Ernährung aus den norwegischen Fjorden in die isländischen Gewässer zurückfinden. Um die gute Zusammenarbeit zwischen Island und Norwegen zu unterstreichen, weihte Prinz Haakon von Norwegen 29. Juni 2004 ein neues Heringmuseum in Siglufjordur (Nordisland) ein.

Von Siglufjordur aus waren es dann nur noch 45 SM (83 km) bis nach Akureyri. Von dort aus unternahmen wir eine sehr interessante Bustour, die uns in die Gegend des Myvatn See führte. Dort kann man stellenweise den Eindruck haben, sich in einer Art Mondlandschaft zu befinden. Denn es wimmelt nur so von erloschenen Vulkankratern, und sehr eindrücklichen Lavaformationen. Vom Boden her dampft es noch an vielen Stellen. Dies erlaubt in dieser Gegend die thermische und chemische Ausbeutung zu nutzen. Zu erwähnen ist noch, dass unsere Mannschaft in der nordisländischen Provinz von allen vorher gesehenen Schafswollen-Pullover, dort die besten und schönsten fand.

Nachdem Udo uns in Akureyri verlassen hatte, kehrten wir zu dritt nach Siglufjordur zurück. Da dieser Ort so zu sagen an der Nordküste von Island liegt, und somit geeignet für die Vorbereitungen der Überfahrt nach Norwegen ist. Die erste Etappe nach Jan Mayen starteten wir am 24.08.04. Die Überfahrt von 371 SM (687 km) dauerte 62 Stunden, wobei wir das meiste unter Segel bei Windstärken von 4 bis 5.5 Beauforts machen konnten. Ein Nord-Ost Wind erlaubte uns sicher am frühen Morgen den 27.08.04 in der für unseren Besuch am besten geeigneten Kvalrossbucht zu ankern. Diese Bucht liegt auf 70° 58' N, 8° 41' W.

An diesem Morgen herrschte am Strand der Bucht ein reges Treiben, denn bald erschien ein Versorgungsschiff. Es war das zweite und das zweitletzte dieses Jahres. Abgesehen von dem, landen von Zeit zu Zeit auch grössere und mittlere Flugzeug für den Personen- und Posttransport der Station auf der Insel. Von den etwa 11 Segelschiffen welche dieses Jahr Jan Mayen besucht haben, waren wir eines der Letzten. Abgesehen von dem, haben noch kleinere Expeditionen den Fuss auf dessen Boden gesetzt.

Nachdem wir über Funk mit der Leitung der Insel Kontakt aufgenommen hatten, fuhren Marguerite und Björn mit dem Gummiboot zum Strand, wo wir sehr freundlich vom Stationschef Geir Evensen, einem norwegischen Offizier, sowie von vielen anderen Leuten empfangen wurden. Mit einem Geländewagen fuhren wir dann zur Station, um uns duschen zu können. Die Fahrt führte etliche Kilometer durch eine öde Landschaft, die uns so gut an die Wüste, wie auch an die Mondlandschaft erinnerte. Wobei zu erwähnen ist, dass Jan Mayen eine Vulkaninsel ist, und der Beerenberg die höchste Erhebung (2277m) ist. Dieser erloschene Vulkan hatte 1970 einen grösseren und 1984 einen kleineren Ausbruch. Nach unserer Dusche wurden wir im Speiseraum der Station auch noch verpflegt. Auf Jan Mayen leben meistens 18 Leute, und je nach dem auch etwas mehr.

Auf der Station werden insbesondere Wetterbeobachtungen gemacht. In diesem Zusammenhang schicken sie täglich 2 Sondierungsballons in die Luft. Dann ist Jan Mayen auch ein Eckpfeiler im Loran-C System. Es wird aber auch philosophiert, denn neben der Eingangstüre der Station ist folgender Spruch auf Norwegisch zu lesen: „Theorie ist wenn man alles versteht aber nichts wirkt. Praxis ist wenn alles wirkt aber niemand versteht warum. Auf dieser Station vereinigen wir Praxis und Theorie, indem nichts wirkt und niemand versteht warum.“

Auf Jan Mayen nisten wohl sehr viele Vögel, aber abgesehen von einem Polarfuchs, sind andere Tiere leider kaum mehr zu finden. Laut Berichten wurden noch vor 1860 recht viele Robben bis zu ihrer Ausrottung gejagt. Nachher konzentrierte sich die Jagt auf die Grönlandwale und die Finnwale, welche heute geschützt sind, und anscheinend wieder von Ferne zu sehen sind.

Am 28.08.04 um 13 h starten wir zu unserer letzten und grössten Überfahrt dieses Jahres, dies nach Nordnorwegen. Zuerst rundeten wir das Nordkap von Jan Mayen (71° 10,15' N, 8° 02,22' W) um Kurs nach Stokmarknes aufzunehmen. Bei günstigen Windverhältnissen aus Norden hatten wir 3 Tage lang eine angenehme Fahrt. Als wir dann in den Bereich des Golfstromes kamen änderte sich die Situation. Denn wo der Strom in den nördlichen Breitengraden auf die kälteren Wassermassen stösst, bilden sich Wellen. Gleichzeitig macht sich beim Wind das Kaltluft – Warmluft Gefälle bemerkbar. So hatten wir während etlichen Stunden Windstärken von 6,5 – 7,5 Beauforts, und ein unangenehmer kurzen Seegang von 4 – 5. Glücklicherweise erreichten wir am 01.09.04 nach 99 Stunden und 520 SM (962 km) den sicheren Hafen von Stokmarknes.

In Stokmarknes wo gut sanitäre Anlagen vorhanden sind, haben wir uns zuerst retabliert. Auch befindet sich dort das interessante Hurtigruten-Museum. Weiter hielt uns die schlechte Wetterlage einige Tage dort zurück. Am 08.09.04 nahmen wir bei zum teil bedecktem Wetter und schneebedeckten Bergspitzen die Weiterreise durch den Raftsund und den Trollfjord nach Svolvær auf. Nachdem wir unsere Rückreise in die Schweiz dort organisieren konnten, wurden wir ein weiteres Mal wegen der ungünstigen Witterung bis am 11.09.04 zurückgehalten. Dann konnten wir, nach einer Überfahrt durch die interessante Inselwelt von Svellingen, Lødingen unseren Zielhafen erreichen. Dort verliess uns Toni, um seine Heimreise anzutreten.

In Lødingen konnten wir gefreute Kontakte mit unseren Verwandten und Bekannten pflegen. Gleichzeitig hatten wir die Morgenstjernen für ihre Überwinterung vorzubereiten. Am 24.09.04 hiess es dann Abschied zu nehmen, und mit unserem Gepäck nach Svolvær zurückzufahren. Dort bestiegen wir die südwärts fahrende „MS Nordkapp“ der Hurtigrute, und genossen die interessante Reise bis Bergen. Wegen zu stürmischem Wetter (bis zu 9 Beauforts) fuhr das Schiff von Ålesund aus direkt nach Bergen, dies ohne die Häfen von Torvik, Måløy und Florø berücksichtigen zu können. Von Bergen aus ging es mit der Bahn bis nach Oslo, und von dort aus mit der Fähre nach Kiel. Womit wir unsere Rundreise abschliessen konnten.