

Reise mit der GERMANIA VI von Bergen nach Reykjavik Laurids von Emden

Nun sollte es also losgehen: Am 20.7.2019 treffen wir uns zu vierzehnt auf der „Germania VI“ der Alfried Krupp von Bohlen und Halbach Stiftung, einer 73 Fuß Alu Bermuda-Yawl aus dem Jahr 1963, um gemeinsam die Fahrt nach Island anzutreten. Die Crew sieht folgendermaßen aus: Der Jüngste ist William, gerade 16 Jahre alt, Schüler aus Frankfurt. Der zweitälteste ist 38, Holger, Maschinenbauingenieur aus Rottweil. Manuel ist Arzt und kommt aus München, genau wie Josch. Pascal und Thorsten leben in Karlsruhe, Felix und Davina in Stuttgart. Dort mache auch Ich, der aus Wannsee kommt, zurzeit ein Praktikum, während Hendrik, der aus Frankfurt stammt, in Berlin studiert. Schließlich Carl aus Aachen, an Bord der Proviantmeister. Zweitjüngster ist Jan, 17 Jahre alt, der auf Spiekeroog zur Schule geht und zusammen mit Katrin aus Ratzeburg die norddeutsche Fahne hoch hält. Außerdem ist Christian dabei, der die Reise fotografisch festhält und einen Bericht für die Yacht schreiben wird. Ich bin seit 2015 aktiver Mitsegler auf dem Schiff und kenne es dementsprechend gut von zahlreichen Nord- und Ostseetörns und Regatten wie z.B. der Nordseewoche.

Etappe 0 – Vorbereitungen (Hjellestad)

Obwohl die Schiffsübernahme eigentlich im Stadthafen von Bergen geplant ist, muss dieser Plan kurzfristig geändert werden. Das Tall Ships Race ist zu Gast in Bergen und damit ist der malerische Hafen für alle anderen Schiffe gesperrt.

So kommt es, dass „Germania VI“ in Hjellestad liegt. Nicht gerade ein touristischer Hotspot, dafür einen Steinwurf vom Flughafen entfernt.

Um 1000 Uhr ist es soweit. Germania liegt an der Pier, bereit für den zweiten Teil der insgesamt auf acht Wochen angelegten, vierteiligen Reise von Kiel über Bergen nach Reykjavik und zurück. Die Bootsübernahme verläuft einwandfrei, alles ist an seinem Platz.

Die Bunkercrew macht sich einen ersten Überblick über die Vorräte an Bord und passt die Menüplanung entsprechend an. Danach macht sie sich auf den Weg zum örtlichen Supermarkt. Das dauert länger, da die Norweger scheinbar anders organisiert sind. Jede Zutat will einzeln entdeckt werden. Nach einer gefühlten Ewigkeit ist es jedoch geschafft. Nun müssen die vier Maxi-Einkaufswaagen nur noch zum Schiff – aber auch in Norwegen gibt es Großraumtaxi mit sehr geduldigen Fahrern. Da es im Hafen mittlerweile in Strömen regnet, werden die Waren kurzerhand in Müllsäcke und eilig ausgeräumte Taschen verpackt und in einer ersten gemeinsamen Crewaktion an Bord geschafft. Der restliche Samstag wird mit einer Einweisung unter Deck – von der Toilettennutzung über Feuerlöscher bis hin zum Lagerort der Marmeladen - sowie einem gemeinsamen Abendessen verbracht.

Etappe 1 – Bergen (Hjellestad)-Tórshavn

Nach einer ausgiebigen Einweisung an Deck hört der Regen pünktlich zum Auslaufen am Sonntag; 21. Juli 2019, auf. Vom Liegeplatz in Hjellestad geht es nach einer schmalen Durchfahrt schnell hinaus, vorbei an der einen oder anderen Fischfarm und hinaus auf freie Wasser zwischen den vorgelagerten Schäreninseln. Die ersten Meilen fahren wir mit Maschine, um schon einige Meilen gegen den Wind gut zu machen. Sobald wir die offene Nordsee erreichen, werden die Segel gesetzt.



Nach 2 Wenden – es bleiben die einzigen der gesamten Reise – dreht der Wind wie vorhergesagt. Fortan gilt: Raumschots Kurs 295°, Nordspitze Shetland.

Mit der nun anrollenden Nordseewelle und 30 Knoten Wind aus 150° TWA haben mehr und mehr aus der Crew zu kämpfen. Macht aber nichts. Wir haben die richtigen Segel gesetzt und kommen auch bei zunehmendem Wind mit kleiner Besetzung schnell und sicher voran.

Eine bemerkenswerte Ausnahme zur allgemeinen Seekrankheit stellt Christian dar, der geradezu begeistert von der Situation – Revier und Schiff sind deutlich größer als gewohnt – mit nicht abnehmenden Elan die ersten Malzeiten für alle in der Kombüse zubereitet. Aufgrund der allgemeinen Befindlichkeiten wird die Menge uns für die nächsten Tage allerdings noch ausreichen.

Es dauert lange, bis es nach Sonnenuntergang einigermaßen dunkel wird, und so langsam es dunkel wird desto schneller wird es nach einer kurzen Dunkelphase wieder hell. Zwar werden vom Kalender her die Tage wieder kürzer, dies kompensieren wir jedoch durch unsere immer nördlicher werdende Position.

Einige Zeit bevor die Shetland Inseln in Sicht kommen müssten, wird es immer diesiger und die einzelnen Schleier verdichten sich immer weiter zu einem dicken Nebel. Die einzige Bestätigung der Landnähe gibt unser altes, zuverlässiges Bord-Mobilfunkgerät: Empfang. Einige Zeit später haben auch die modernen Geräte Empfang. Zeit, sich die neusten Grib-Files runterzuladen, die das angekündigte Wetter bestätigen. Laut Seekarte haben wir Muckle Flugga bald passiert. Kurz bevor

wir die Hoffnung verlieren, dieses Stück Land komplett ungesehen zu passieren, hebt sich der Nebel und gibt für kurze Zeit den Blick auf den weißen Turm des Leuchttowers auf den nördlichsten Klippen Großbritanniens frei.

Wir wollen jedoch weiter – unser großes Ziel heißt schließlich Island, und so müssen wir die Shetland Inseln diesmal links liegen lassen. Der Kurs also unverändert 295° durch die Nacht.

Ganz allmählich setzt ein wenig Routine ein. Zeit, sich um weitere Aufgaben als das reine Bootshandling im Sinne von Essen, Schlafen, Segeln zu kümmern; z.B. um Wettermeldungen, die „Germania VI“ als offizielles Voluntary Observation Ship (VOS) des JComOps Programms auf dieser Reise regelmäßig liefert.

Allerdings fehlt zu einer vollständigen Wetterbeobachtung momentan noch das geeichte Schleppthermometer, mit dem die Wassertemperatur bestimmt werden kann. Irgendwo an Bord muss es sein. Wir haben es bisher aber leider noch nicht finden können.

Es werden auch weniger erfahrene Crewmitglieder über Themen wie Navigation und Funk aufgeklärt, was dazu führt, dass die Verantwortlichkeiten zum Beispiel für die Logbucheinträge im Laufe der Reise rotieren.

Das wichtigste Thema der sogenannten guten Seemannschaft an diesem Tag ist aber die Gastlandflagge der Färöer. Da „G VI“ nicht das erste Mal diese kleine Inselgruppe anläuft, befindet sich die Flagge sicherlich im Flaggensack – Denkste! Eine komplette Inventur des Sacks ergibt: Färöer Null. Dafür allerdings 15 Adenauer, 6 Dänen und glücklicherweise auch mehrere Finnen und mindestens 3 Polen. Denn seither wissen wir:

1 x Finnland + 2 x Polen + 2 Wachen mit der Segelmachertasche = 1 x Färöer
(Danke Katrin!)



Ganz allmählich macht sich das Gefühl breit, in diesem Wachrhythmus mit dem sich einspielenden Team noch lange weitersegeln zu können. Sicherlich gut, denn wir wollen ja in den kommenden Tagen

noch weiter. Aber nun sind wir erst einmal gut vorbereitet auf unsere Ankunft in der Hauptstadt der Färöer: Tórshavn

Wie auch schon bei den Shetland Inseln zieht immer dichter Nebel auf, je näher wir dem Land kommen. Eigentlich müssten wir die steilen Hänge schon viele Stunden vorher sehen können. Leider nicht! Stattdessen verlässt uns gegen Ende des Tages auch der bisher so zuverlässige Wind, sodass wir uns mit Maschine und Radarunterstützung langsam zwischen der vorgelagerten Insel Nolsoy und der Hauptinsel Eysturoy hinein tasten. Die Überlagerung der AIS Signale und der Radarechos in der elektromischen Seekarte gibt Sicherheit, aber was ist mit den anderen Echos, die vereinzelt auf dem Bild auftauchen? - bei weniger als 4 Bootslängen Sicht ein mulmiges Gefühl. Dann plötzlich aufgeregte Schreie. Was kann das sein? Wir lauschen gespannt und blicken ins Nichts. Ganz eindeutig Menschen; genauer gesagt: Ein Mensch. Der Tonlage zufolge scheint er sehr aufgebracht zu sein, und er schreit aus voller Kehle. Wir sehen nichts. Wenig später erneut lautes, energisches Rufen. Kommt es aus der gleichen Richtung oder nicht? Den vier Ausschau haltenden wird schwindelig, da sie in dem undurchdringlichen Weiß vergeblich nach Punkten suchen, an denen sich das Auge orientieren könnte. Nun fragt auch noch der Navigator, ob man die eine Tonne sehen könne, die müsste ganz nah sein... Der Schreihals im Nebel gibt keine Ruhe. Auf einmal lichtet sich der Nebel ein ganz klein wenig. Schemenhaft erkennen wir ein kleines Langboot mit vielen eifrigen Ruderern. Wikinger! Und im Heck dieses Bootes, da steht er, der Einpeitscher. Mit vollem Einsatz seiner Stimme schreit der seine Ruderer an – wir können nicht sagen, ob er sie wirklich nur anfeuert – es klingt eher nach Beschimpfung. Wie auch immer – sie geben alles und verschwinden wieder im Nebel. Kurze Zeit später taucht auch die Tonne auf und wenige Meter dahinter gleich die neue Hafenmole. Wir sind angekommen! Es gibt tatsächlich mehrere von den Wikinger-Booten, jedes mit seinem eigenen Rumpelstilzchen, die sich spannende Wettfahrten aus dem Hafen hinaus in den Nebel und wieder zurück liefern – auf den Färöern offenbar eine beliebtes Workout nach Feierabend.



Der Hafenmeister heißt uns herzlich willkommen und weist uns nach dem Anleger in alle wichtigen Punkte ein. Er hat keine Mühe gescheut, uns in dem doch recht engen Hafen einen vernünftigen Liegeplatz zu organisieren.



Landtag Tórshavn (Färöer)

Die Inseln teilen das Wetter – Sonne in Gjógv, Nebel im Hafen. Mit zwei Mietwägen fährt ein Teil der Crew über die Inseln, die Anderen machen einen E-Bike Ausflug oder einen Spaziergang durch die Stadt.



Etappe 2 – Tórshavn-Seiðisfjörður

Nach einem Tag Aufenthalt auf den Färöern ist das Wetter zum früh morgendlichen Auslaufen auf jeden Fall prächtig. Klare Luft mit vereinzelt Schönwetter Cumuli – perfekt, um die beeindruckende Landschaft zwischen Eysturoy und Kalsoy im Norden der Färöer an uns vorbeiziehen zu lassen. Die saftig grünen Berge, die sich mit ihren charakteristischen waagerechten Felskanten aus dem Meer erheben. Wir setzen Segel und lassen uns platt vorm Laken nach Nordwesten schieben - Zeit, das Angelgeschirr auszupacken.



Auf der letzten Meile zwischen den Inseln fällt uns eine der zahlreichen Möwen auf, die in unserem Kielwasser seltsame Manöver durchführt. Schnell wird klar: Sie hat sich in der Angelschnur verheddert. Wir versuchen vergeblich zu verhindern, dass der hakenbesetzte Köder ihr Schaden zufügt. Am Ende müssen wir das verzweifelt Tier an der Leine an Bord holen. Völlig erschöpft lässt sie sich von uns untersuchen. Immerhin, wir können sie wieder befreien und nach einem kurzen Moment des Kräftesammelns fliegt sie davon. Es bleibt der einzige Fang...

Der Wind an der Westseite der Inseln bleibt wechselhaft und unzuverlässig, weshalb wir uns entschließen für einige Meilen mal wieder den Motor anzuwerfen – schließlich wollen wir möglichst viel Zeit auf Island verbringen.

In Tórshavn haben wir das Schiff nochmals nach dem Schleppthermometer durchsucht – mit Erfolg! Die Wettermeldungen werden nun zu einem festen Bestandteil unserer Tagesroutine. Mit Thors Hammer (Schlepp-) und der Rassel (Schleuderthermometer) bewaffnet wird jeden Morgen um 0600 UTC und jeden Abend um 1800 UTC – manchmal auch um 1200 und um 0000 – mindestens die Position, der Luftdruck, die Luft- und Wassertemperatur gemessen. Zusätzlich können noch weitere Beobachtungen wie Druckverlauf, Wellenhöhe und Wolkenstruktur angegeben werden. Die Daten werden mittels eines einfachen Softwareprogramms codiert und können dann per Iridium Anlage an die richtige Adresse verschickt werden. Insbesondere in etwas entlegeneren Regionen wie dem nördlichen Nordatlantik sind diese Daten wertvoller Bestandteil der Wetterberichte. Auch uns

entgeht nicht, dass unsere Berichte zum Wettergeschehen in den folgenden Modellrechnungen Berücksichtigung finden.

Mit Winden zwischen 15 und 25 Knoten von achtern fahren wir zwei Tage mit Kurs NW in Richtung der isländischen Ostküste.

Je näher wir dem geologisch aktiven Island kommen, desto spannender wird die Frage, wie sich die navigatorischen Besonderheiten bemerkbar machen werden. Zum einen nimmt die Missweisung Dimensionen an, die spätestens jetzt nicht mehr vernachlässigt werden sollte. Aber auch der in der Seekarte überall vermerkte Hinweis zu magnetischen Anomalien weckt aufmerksame Neugierde. Im Nachhinein kann allerdings keiner aus der Crew von irgendwelchen Auffälligkeiten am Kompass in den so bezeichneten Gebieten berichten. Stattdessen leiten wir in einer Nachtwache her, aus welcher Entfernung wir den 1400m hohen Berg an der Küste sehen können müssten. Die Sicht ist jedoch leider nicht optimal und wir können die Richtigkeit unserer Berechnungen leider nicht verifizieren.

Am Abend des zweiten Tages auf See taucht unter den tiefhängenden Wolken ein schmaler Küstenstreifen auf – immerhin kein pottendicker Nebel. Die Wolkenlücken lassen erahnen, dass wir es mit einigermaßen beachtlichen Bergen zu tun haben. Bei der Einfahrt in den 10 Meilen langen Fjord verstecken sich diese jedoch schon wieder. Auf halber Strecke bekommen wir plötzlich Besuch. Neben uns taucht unvermittelt ein riesiges, pockiges Maul auf, gefolgt von einem elegant gekrümmten Körper und einer perfekten Schwanzflosse, die kaum einen Spritzer verursachend wieder im Meer verschwindet: ein Wal!

Nur 6 Tage nach dem Aufbruch in Norwegen erwartet uns in Seiðisfördur auf Island bereits der Hafenmeister, der trotz später Stunde (es ist bereits kurz vor Mitternacht als wir anlegen) zum Kai kommt, uns an die richtige Stelle weist und uns mit Stromanschluss und Wasser versorgt. Eine bemerkenswerte Gastfreundschaft!

Den folgenden Anleger-Drink hat sich die junge Crew mehr als verdient. Das Wetter hat es gut mit uns gemeint, trotzdem sind die Nordsee und der Nordatlantik nie ein leichtes Revier. Und dennoch: „Germania VI“ hat zum ersten Mal in ihrer 56-jährigen Geschichte auf Island festgemacht.

Die ganze Nacht wird gefeiert! Dazu muss man allerdings sagen, dass es zu dieser Zeit auf Island um ca. 01:30 Uhr wieder heller wird. Und mit dem ersten Morgengrauen bietet sich uns ein erhabenes Bild. Die Wolken haben sich aufgelöst und geben da ein Panorama auf die umliegenden Berge frei: 1.200m hohe, schroffe Gipfel ragen rings herum empor, ab einer gewissen Höhe liegen Schneefelder friedlich in den dunklen Senken, speisen Wasserfälle, die zwischen grünen Hängen bis ins Meer fließen. Innerhalb von nur sechs Tagen haben wir die Strecke von Bergen bis in den Osten Islands zurückgelegt – wir sind recht zufrieden mit uns.



Landtag Seiðisfjörður

Der eine Landtag im Osten Islands wird mit einer ausgiebigen Wanderung zum Gletschersee (und um den Bjólfur) bestritten. Wir können es uns nicht nehmen um den „Eisberg“ im Gletschersee zu „schwimmen“.



Etappe 3 – Seiðisfjörður-Höfn („Höppn“)

Am Sonntagmorgen, 28. Juli 2019, müssen wir uns leider von einem Crewmitglied verabschieden. Thorsten war kurzfristig als Vertretung eingesprungen, hatte aber leider nur eine Woche Zeit.

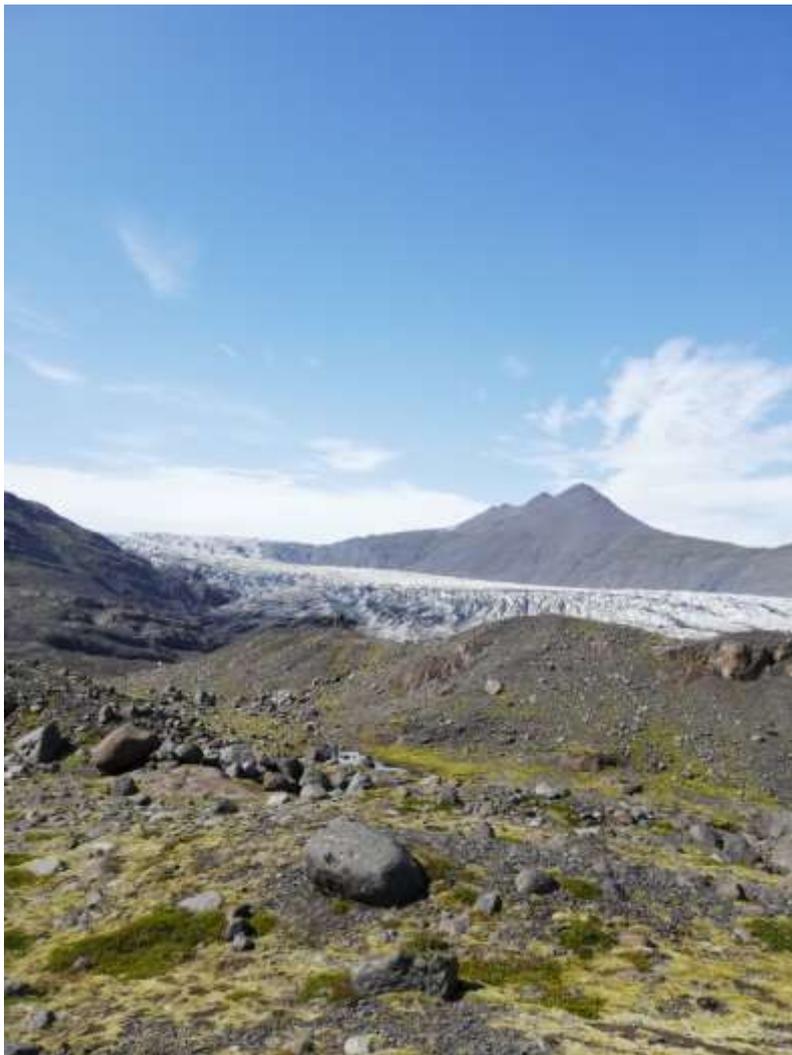
Im Anschluss heißt es auch schon wieder: „Leinen los“. Schließlich hat Island noch mehr zu bieten! Das nächste Ziel ist Höfn (sprich: Höppn) am Fuße des Vatnajökulls, des größten Gletschers Islands und damit auch der größten zusammenhängenden Eisfläche Europas. Höfn liegt im Hornafjörður, eine Art Haff, durch dessen einzige Öffnung zum Meer der Hafen nur bei Stauwasser zu Hoch- oder Niedrigwasser angefahren werden sollte. Grund genug, sich nochmals genauer mit den Gezeitenkalendern auseinanderzusetzen und die Rechenwege von mehreren wissbegierigen Crewmitgliedern überprüfen zu lassen. Gar nicht so einfach – immerhin liegt der Standard Port (Bezugsort) Cobh in Irland. Unsere Berechnung ergibt, dass wir um 03:30 Uhr mit Hochwasser rechnen können und laut Revierführer läuft das Wasser noch ca. eine Stunde nach. Also planen wir, am folgenden Tag am frühen Morgen anzukommen, und können daher gemütlich am späten Vormittag ablegen.

Die beeindruckende Landschaft des Fjords bleibt uns auch diesmal leider verborgen. Es ist mal wieder Nebel. Den Kreuzfahrer, der an der Pier hinter uns liegt, können wir kaum sehen. Hoffentlich wird das noch besser, wollen wir doch ein wenig von der Südküste dieser so abwechslungsreichen Insel sehen. Aber erst einmal stochern wir durch die weiße Suppe. Da wir noch genügend Zeit haben, setzen wir bei dem ersten Windhauch die Segel und versuchen unser Bestmöglichstes an Fahrt herauszuholen. Wir haben Glück, der Wind nimmt über den Taghinweg stetig zu und schafft es sogar, den Nebel zu vertreiben. Am Nachmittag ist die Sicht soweit aufgeklart, dass wir uns zu einem Schlag unter Land hinreißen lassen. Im Licht des Sonnenuntergangs, der sich aufgrund der nördlichen Breiten einige Zeit hinzieht, können wir zum ersten Mal das Panorama der isländischen Berge genießen.



Die kurze Nacht verläuft weitgehend ereignislos, und gerade noch rechtzeitig um 04:00 Uhr morgens bergen wir vor der Einfahrt in den Hornafjörður die Segel. Schon die letzten Stunden über haben wir aufmerksam die AIS Signale der ein- und auslaufenden Fischerboote beobachtet. Sie scheinen sich nicht wirklich um das Tidengeschehen zu kümmern (im Revierführer ist die Rede von Strömungsgeschwindigkeiten bis zu 10Kn), was uns in unserem Vorhaben bestärkt, die Einfahrt zu versuchen. Das mit dem nachlaufenden Strom können wir leider nicht wirklich bestätigen, baut sich doch in der engen Einfahrt langsam aber sicher eine recht ungemütliche, steile, kurze Welle auf und die Stromkanten reißen ganz ordentlich am Ruder. Gut, dass diese Umstände „Germania VI“ mit ihrer Größe nicht wirklich etwas anhaben können – außerdem steht der Wind günstig, und wir haben gerade Nippzeit. Die Einfahrt ist zwar eng, aber für jede Strecke mit Richtfeuern und Leitfeuern sowie den passenden Wechelsektoren gekennzeichnet. Nach aufmerksamer Navigation machen wir kurz nach Sonnenaufgang im Hafen an einer alten Pier fest. Den Hafenmeister erreichen wir zu dieser unchristlichen Uhrzeit noch nicht, als er aber im Laufe des Vormittags auftaucht scheint er mit unserer Liegeplatzwahl zufrieden zu sein, kann aber ansonsten mit einer Segelyacht nicht viel anfangen. Gebühren gibt es keine, auch Strom ist kostenlos. Scheinbar läuft unser im Vergleich zu den ringsherum liegenden Hochseefischern geringer Bedarf unter „bisschen Schwund ist immer“.

Hinter den Bergkämmen am Horizont ist der größte Gletscher Islands, der Vatnajökull, zu erkennen und lädt zur weiteren Erkundung ein, was von einem Teil der Crew auch getan wird.



Als wir uns abends alle wieder an Bord zusammenfinden hat der Wind beträchtlich aufgefrischt. Im geschützten Hafen ziehen Böen von über 30 Knoten durch unseren Mast. Der Wetterbericht sagt nun

auch für den nächsten Tag deutlich mehr Wind als bisher voraus. Möglicherweise zu viel, um am nächsten Morgen durch das Enge Fahrwasser, entsprechender Welle und Strömung wieder auszulaufen. Vorerst bleibt uns aber nichts Anderes übrig, als planmäßig die Nacht abzuwarten und schlafen zu gehen.

Etappe 4 – Höfn-Heimaey (Vestmannaeyja)

Am Morgen hat der Wind immer noch nicht wirklich abgenommen. Die Windanzeige springt immer mal wieder über 30 kn. Aber bis zum Hochwasser um 11:00 Uhr ist es ja noch ein paar Stunden hin. In den GFS-Gribs ist um die Mittagszeit tatsächlich ein leichtes Abnehmen des Windes zu erkennen - das könnte unsere Chance sein. Um uns über die zu erwartende Situation an der engen Ausfahrt des Hornafjördurs zu erkundigen, suchen wir den Hafenmeister auf. Dieser teilt unsere Sorgen hinsichtlich gefährlicher Wellenbildung nicht im Geringsten. Die Windrichtung sei ein paar Grad ablandig, und somit stehe keinerlei Welle auf die Einfahrt – bei Stauwasser völlig unbedenklich.

Um 11:00 Uhr heißt es „Leinen los“ zur nächsten Etappe. Und tatsächlich legt der Wind gerade in diesem Moment eine kleine Verschnaufpause ein. Ob das wirklich die vorhergesagte Abnahme oder nur ein glücklicher Zufall ist, interessiert uns nicht. Wir nutzen die Gunst der Stunde, um mit möglichst wenig Windversatz von Peillinie zu Peillinie zu fahren. Noch in der Abdeckung der östlichsten Außenmole setzen wir die Starkwindbesegelung, Klüver 3 und Besan. Das Großsegel bleibt aufgetucht. Kurs Raumschots segeln wir nun mit gebührendem Abstand parallel zu Küste. Unser Revierführer sagt zu diesem Abschnitt folgendes:

„The South coast, between Höfn in the Southeast and Vestmannaeyjar, is inhospitable, shallow and dangerous. There is a set onto the coast and, in bad weather, tidal streams are strong and irregular. [...] Cataclysmic eruptions in the 17th century covered the coastal strip with lava, which poured into the sea. The resulting reefs are low lying, invisible to radar, and often to the eye, especially in fog. There is no shelter at all on this coast and the navigator is advised to give it a wide berth.“

Nicht nur, wer mit den britischen Formulierungen vertraut ist, weiß: Auch der ambitionierteste Navigator hat dort nichts verloren!

Der Ausblick aus der Ferne auf die Küstenlinie ist dafür umso beeindruckender. Zwischen den schroffen Bergen zahlreiche Gletscherzungen, alles Ausläufer des riesigen Vatnajökulls im Hinterland. Auch der Blick auf die nähere Umgebung lohnt sich: Immer wieder lassen sich Delfine blicken, die uns interessiert beäugen. Auch werden wir von zahlreichen Seevögeln begleitet. Der Wind nimmt über den Nachmittag hinweg immer weiter zu. Auch der Seegang wird immer beeindruckender, je weiter wir uns von der Küste entfernen. Der Mannschaft geht es trotzdem blendend. Der Beweis dafür, dass allen an Bord mittlerweile ordentlich Seebeine gewachsen sind. Das Schiff lässt sich weiterhin angenehm kontrolliert durch die Wellen steuern, von den eine nach der anderen von achtern angerollt kommt, auch wenn die Ruderanlage den Steuerleuten bauartlich bedingt viel Kraft abverlangt (kein Vergleich zu modernen vorbalancierten Ruderblättern). Innerhalb der Wachen entbrennt fast schon ein kleiner Kampf darum, wer bei diesen Bedingungen steuern darf, es macht riesigen Spaß! Als eine der beiden automatischen Bilgenpumpen plötzlich beginnt, unaufhörlich zu pumpen, kommt ein wenig Unruhe auf. Die Ursache ist aber schnell gefunden: Eine defekte Fettpresse und eine daraus resultierende mangelhafte Abdichtung am Ruderschaft. Nach der Reparatur ist der stete Tropfen sofort beseitigt, und mit zusätzlicher Hilfe der Backup-Pumpe sind die betroffenen Compartments in der tiefen Bilge des Langkielers schnell wieder vom Wasser befreit.

Auch am Abend und in der Nacht klettert der Windmesser immer weiter. Am südlichsten Punkt dieser Etappe fahren wir eine Halse und können danach feststellen, dass das Wellenbild ein klein

wenig ruhiger wird, je weiter wir uns dem Land wieder annähern. Nichtsdestotrotz wird in den frühen Morgenstunden von über 50 Knoten Wind in der Spitze berichtet. Es sind noch einige Halsen zu absolvieren, die allerdings alle problemlos funktionieren. Die Ansteuerung auf die Hafeneinfahrt nach Heimaey, dem einzigen Hafen im Vestmannaeyjar Archipelago, will aufgrund der Wetterbedingungen gut überlegt sein. Der Plan steht, im Windschatten der einen vorgelagerten Insel die Segel zu bergen und die letzte Meile zum Hafen zu motoren - trotz der beachtlichen Welle. Um hinter die Insel zu kommen, müssen wir aber natürlich zuerst durch die Düse entlang der Insel hindurch. Dann haben wir es jedoch geschafft, der Wind nimmt hinter den steilen Klippen tatsächlich ein wenig ab, die Wellen sind nicht mehr ganz so hoch, sodass wir die beiden kleinen Segel schnell an Deck bzw. auf dem Baum haben und zwischen einem unbeschreiblich zahlreichen Schwarm an Seevögeln in den erstaunlich gut geschützten Naturhafen einlaufen können. 1973, beim letzten großen Vulkanausbruch der Insel, hat sich der Lavastrom vor dem Hafen ins Meer ergossen und drohte dabei die Zufahrt zum Hafen ganz zu verschließen. Ca. 100 m sind dann aber glücklicherweise doch noch offengeblieben, und während uns die Gischt der neben uns am Steilufer zerschellenden Welle noch erreicht, gleiten wir sanft in den Hafen von Heimaey.

Anfänglich machen wir wieder mal in aller Herrgottsfrühe an der Außenmole fest. Der aus dem Bett geklingelte Hafenmeister – einer der einheimischen Frühaufsteher gab uns freundlicherweise die Handynummer – weist uns dann jedoch einen Liegeplatz längseits eines alten Fischers zu, an dem wir im Schutz des Feuerberges Eldfell beinahe windstill festmachen. Hier liegen wir gut und werden abwarten müssen, bis der Wind wieder nachlässt. Gegen die Welle kommen wir bestimmt nicht aus dem Hafen.

Nach Fjordlandschaft und Gletscher ist heute eine Vulkanbesteigung angesagt. Vom Kraterrand aus hat man einen weiten Blick über die tosende See auf der Luvseite der Insel, kann sich aber aufgrund des starken Windes kaum auf den Beinen halten. Schnell steigen wir wieder hinab und entschließen uns stattdessen, mit dem Fotoapparat auf Papageitaucherjagd zu gehen.



Etappe 5 – Heimaey-Reykjavik

Wie im Wetterbericht vorhergesagt, zieht das Tief südlich von uns allmählich ab und das Wettergeschehen wird am nächsten Vormittag ruhiger. Sorgen macht uns hingegen unser Kartenplotter, der sich nach dem Hochfahren nicht weiter bedienen lässt. Erfolglos versuchen wir das

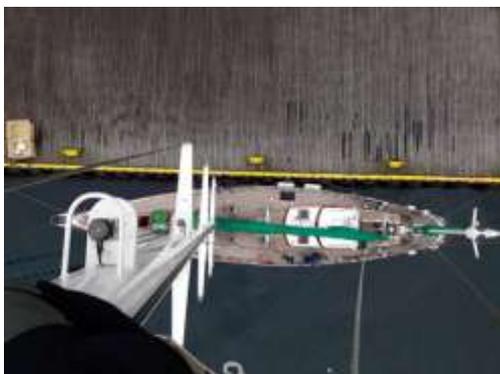
Gerät zum Laufen zu bringen, akzeptieren schlussendlich aber, dass wir besser am Ziel in Reykjavik nach einer Lösung suchen müssen und für den letzten Teil der Reise die herkömmliche Navigation mit Papierseekarte noch intensiver verfolgen werden. Außerdem haben wir für die schnelle Info zwischendurch auch noch ein Tablet mit einer Navi-App dabei.

Mit etwas Verspätung legen wir kurz nach Mittag ab und beginnen unsere letzte Etappe mit einer Sightseeingtour durch die Westmann Inseln, einem der aktivsten Vulkansysteme Islands. Der Höhepunkt ist der Blick auf die Insel Surtsey, die bei mehreren Vulkanausbrüchen in den 1960er Jahren erst aus dem Meer emporgewachsen ist. Die Insel dient als großangelegtes Forschungsprojekt und darf daher nicht betreten werden.

Nach diesem kleinen Umweg halten wir Kurs auf die Westspitze von Reykjanes, der unserem Ziel Reykjavik vorgelagerten Halbinsel an der Südwestküste des Landes. Schnell lässt der Wind weiter nach, sodass wir endlich auch mal den Gennaker setzen können. Schließlich müssen die Wollfäden noch irgendwie entfernt werden, mit denen wir das bunte Segel bereits in den ersten Tagen unserer Tour gepackt hatten und dann doch nicht setzen konnten. Das Manöver klappt reibungslos, sodass wir für eine kurze Weile unter den drei Krupp-Ringen ins Abendlicht segeln können.

Danach scheint unser Kontingent an Wind für diese zwei Wochen aufgebraucht. Rasmus hat den Schalter umgelegt. Es bleibt uns nichts anderes übrig, als die letzte Nacht auf See unter Motor zu verbringen. Dafür hat die jeweils aktive Wache viel Zeit, sich die teils bizarren Gesteins- und Felsformationen auf der Lavawüste Reykjanes anzusehen. Unter anderem werden in dieser Nacht ganz neue Arten, wie z.B. der Steinwal entdeckt. Für Teile der Crew, die im Anschluss noch das Land bereisen wollen, ein kleiner Vorgeschmack, warum die einheimische Bevölkerung auch von der Existenz von Elfen, Kobolden und Trollen überzeugt ist.

Mit dem neuen Tag taucht auch die Skyline einer richtigen Stadt am Horizont auf: Reykjavik! Der Liegeplatz ist schon vorreserviert, und so können wir beim Brokey Reykjavik Yacht Club, direkt vor dem großen, neuen Konzerthaus der Stadt, der Harpa, festmachen.



Dem ausgiebigen Frühstück folgt ein mindestens so ausgiebiges reinschiff an und unter Deck. Der Steg wird dafür gleich mit gereinigt – schließlich braucht man ja Platz! Ölzeug spülen, Deck abspritzen und abledern, Segel auftuchen und verräumen, Kombüse aufklaren und reinigen, Kammern, Salon und Deckshaus auswischen uvm. Die Liste ist lang. Alle packen mit an, sodass am Nachmittag auch noch ein, zwei Stunden Zeit bleiben, um den ersten Abstecher in die Stadt zu unternehmen.

Mit einer Glanzleistung der heutigen Kombüsencrew – Schweinefilet an Sherrysoße, mit Vor- und Nachspeise - geht diese im wahrsten Sinne des Wortes eindrucksvolle Tour am Rande des Polarkreises zu Ende.

Wer durch diesen Bericht eventuell Lust bekommen hat, auch mal das ein oder andere Wochenende oder eine Sommerreise in der kommenden Saison mitzusegeln und ein paar organisatorische Informationen haben will, kann mich gerne unter lauridsvonemden@gmx.de kontaktieren oder gleich eine formlose Mail an organisation@germaniavi.net schreiben mit drei Sätzen zur Motivation und dem Wunsch in die Crewkartei aufgenommen zu werden.

Die Zielgruppe sind alle zwischen 16 und 30 Jahren!