

Reisebericht über die Reise mit der Segelyacht

„Bank von Bremen“ der Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen“ e. V.

vom: 22.06.04 bis 09.07.04

Bremerhaven – Seydisfjörður (Island) – Jan Mayen – Tromsø (Norwegen)

1. Crew

Torsten Messer (Schiffer)

Wache 1

Rainer Persch (WF)
Dietfried Schiel

Wache 2

Olaf Weddige (WF)
Siegfried Paluschnik

Wache 3

Thomas Nietsch (WF)
Lutz Berlinicke
Andreas Becker

Altersdurchschnitt: 49 Jahre (4x \geq 60J, 2x \geq 40J <50J, 2x \geq 20J <30J)

2. Positionen und Distanzen

Ausgangshafen: Bremerhaven ab Di., 22.06.04
 angelaufene Häfen: Seydisfjörður, Island Di., 29.06.04
 Jan Mayen Fr. 02.07.04 wegen schlechten Wetters Ankern nicht möglich.
 Zielhafen: Tromsø Mi., 07.07.04

Tag	Position (12 Uhr)						Mittagsort	Etmal 12 Uhr sm	Logge 12h sm	See-/ Hafen- Tag	Bemerkung
	Breite	o	'	Länge	o	'					
Di 22.06.04	N	54	6	E	7	57	auf See	35	35	Seetag	Bremerhaven ab 05.30 Uhr Durchstoß i. d. Nordatlantik Seydisfjörður an:01.45, ab:20.45Uhr 17.30 3sm vor Baatvika (Jan Mayen) Ansteuerung Andfjord Tromsø fest: 19.00 Aufklaren Ausflug
Mi 23.06.04	N	55	52	E	5	14	auf See	141	153	Seetag	
Do 24.06.04	N	57	52	E	2	5	auf See	158	164	Seetag	
Fr 25.06.04	N	59	14	E	0	38	auf See	94	159	Seetag	
SA 26.06.04	N	60	08	W	2	11	auf See	101	128	Seetag	
So 27.06.04	N	62	40	W	6	22	auf See	194	204	Seetag	
Mo 28.06.04	N	64	40	W	11	26	auf See	180	187	Seetag	
Di 29.06.04	N	65	16	W	13	59	auf See	74	84	Hafentag	
Mi 30.06.04	N	66	51	W	12	30	auf See	102	115	Seetag	
Do 01.07.04	N	68	55	W	11	38	auf See	126	137	Seetag	
Fr 02.07.04	N	70	28	W	7	47	auf See	123	143	Seetag	
SA 03.07.04	N	70	25	W	4	36	auf See	64	147	Seetag	
So 04.07.04	N	70	19	E	1	8	auf See	107	125	Seetag	
Mo 05.07.04	N	70	02	E	7	1	auf See	121	136	Seetag	
Di 06.07.04	N	69	46	E	13	10	auf See	128	136	Seetag	
Mi 07.07.04	N	69	07	E	17	30	auf See	99	151	Seetag	
Do 08.07.04	N	69	39	E	18	58	auf See	45	50	Hafentag	
Fr. 09.07.04	N	69	39	E	18	58	auf See		0	Hafentag	
							Gesamt	1891	2254	15 Seetage	
							Proz. Anteil		100%	3 Hafentage	
							Fahrt (Seetage)		6,3 kn	(bezogen auf Seetage)	
							Fahrt (komplett)		5,2 kn	(bezogen auf gesamte Reisedauer)	

3. Reiseroute

Europe



4. Wetter

4.1 Wetterlage

4.1.1 Nordsee

Der Beginn der Reise am Di. 22.06 wurde von einem Tief 999 südwestlich von Irland bestimmt:

Entwicklung zum Sturmtief 983, langsam ENE ziehend entsprechend Tröge und mehrere Kaltfronten. 25.06. Seegebiet Fischer langsam abschwächend, zieht in das Kattegat 999.

Konsequenz für uns:

Kreuzen seit Do. bei Nördlichen Winden 7-8 Richtung Shetland`s.

4.1.2 Nordatlantik auf dem Weg nach Island

26.07.04 T 980 auf 59N 24W sw-ziehend

Strecke: Shetlands – Faröer- Island: SE-Winde 6-8 gute Bedingungen für den Ritt nach Island. Insgesamt sorgten auf dieser Strecke 3 Tiefs(lfd. Nr. 2-5) für günstige Windbedingungen

4.1.3 Europäisches Nordmeer auf dem Weg nach Jan Mayen

Tief Nr.5 auf 62N 18W bringt uns NE-Winde. Es darf wieder gegenan gesegelt werden. Tief Nr. 6 am Do. auf 73N 12E ändert daran nichts

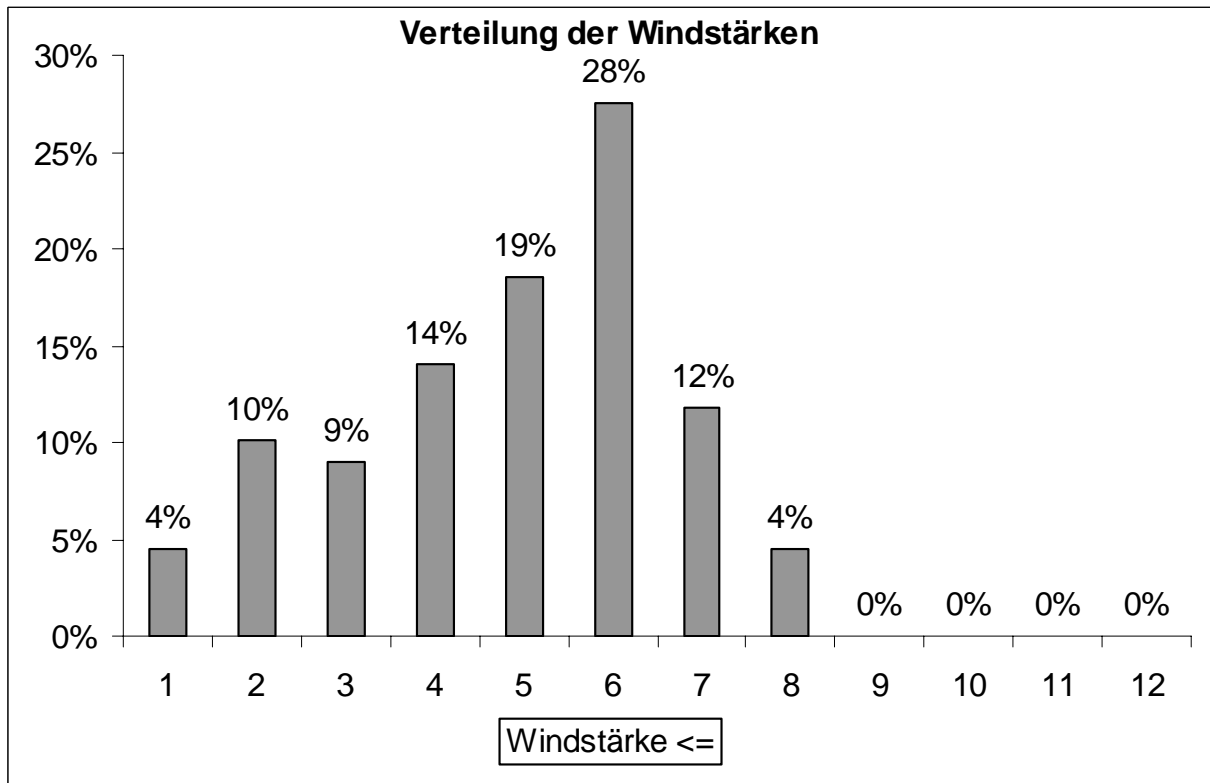
4.1.4 Europäisches Nordmeer auf dem Weg nach Tromsö

Tief 1000 (Nr. 6) auf 65N 09 E bringt uns auch neben Winden NE 6-7 auch Etappen mit Flaute.

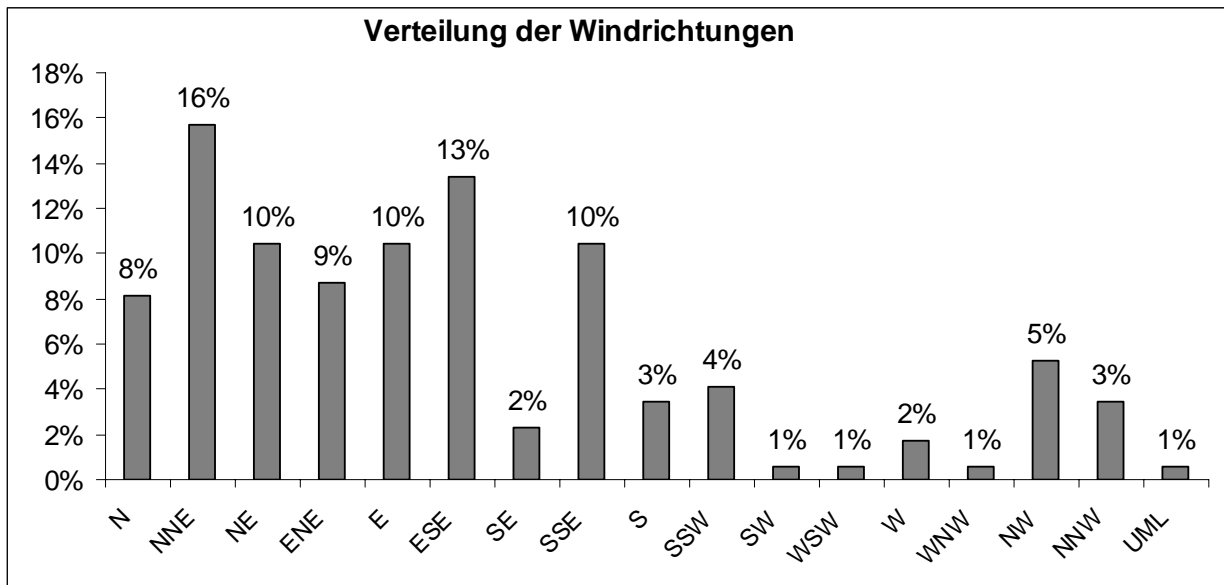
Insgesamt geht es hier mit Schrick und auch halben Winden ganz gut.

Zum Ende der Reise donnern wir bei lokalen stürmischen Winden 7-8 mit leichtem Schrick in den Andfjord.

4.2 Windstärke



4.3 Windrichtung



5. Schiffstechnik

Treibstoff , Wasser und Gas gem. Logbuch auf der Bank übergeben und abgerechnet.

Ausführliche Reinigung des Schiffes durchgeführt.

Schäden:

1. Schotwagen Genua $\frac{1}{2}$ stb. gebrochen, in Seydisfjördur geschweißt, Ersatz über U. Wennemann angefordert.
2. Top-Laterne vom Mast gefallen, Rep. Im Winterlager (bei gesetztem Mast mit Bordmitteln nicht möglich)
3. Kraftstofffilter dicht, gewechselt, Ersatz an Bord bereitgestellt (Bordkasse)
4. BB-Posi defekt, Glühbirne gewechselt, Ersatz an Bord bereitgestellt (Bordkasse)
5. Morse-Schaltung nachjustiert
6. 1 Gen.-Fall stb. nach Bruch des Knotens am Schäkel neu eingezogen

6. Schiffsmeldungen

- Standortmeldung tel. /Inmarsat an R. Olma
- Übergabe an Felix Redeker mit Schiffsbegehung am 09.07.04 durchgeführt.

7. Segelbetrieb

Es wurden sehr gute Erfahrungen mit dem Schiff bei schwerer Wetterlage gemacht,

- einfaches Handling
- gute Erfahrungen durch frühzeitiges Reffen: Schiff läuft gut durch die Seen, Press unter Deck erträglich, minimaler Geschwindigkeitsverlust, Rudergehen einfacher.
- Kreuzen nur unter Vorsegel Ge4 bei 7-8 Windstärken über mehrere Tage wurde von der Mannschaft als relativ angenehm empfunden. Dabei war der Bordbetrieb u.a. Kochen gut möglich.

8. Reisevorbereitung

8.1 Planung (Crew)

Ich wollte gerne „Rund England“ oder nach Irland segeln: Palmen, Rosamunde Pilcher, Landschaftsbilder und Guinness.

Aber: Bei der Zusammenstellung der Crew (Kernmannschaft) gebot mir meine wichtigste Stütze Rainer Persch als gestandener sixty year old guy: Mit mir geht's nur nach Norden.

Der Kern der Mannschaft für eine solche Nordmeer-Fahrt war schnell gefunden: Rainer Persch, Dietfried Schiel, Torsten Messer als Skipper, Lutz Berlinicke, Siegfried Paluschnik als Berliner Fraktion sowie Andreas Becker (Proviant). Dann wurde es mit der Crew-Suche schon komplizierter:

1. Das Wappen mit seiner diesjährigen Groß-Unternehmung bindet viele Segler
2. Zur Vervollständigung der mittlerweile älteren Stamm-Crew, davon 4 Mann über 60Jahre benötigen wir Führungsnachwuchs bzw. jüngere Mit-Segler.

Zwei jüngere wurden schnell durch Rainers unermüdlichen Einsatz gefunden.

Olaf Weddige und Thomas Nietsch wurden als Wachführer eingesetzt. Doch die Plätze 9 und zehn blieben trotz unermüdlicher Werbung u.a. Segelverein Cuxhaven und nach Absagen unbesetzt.

8.2. Törn-Planung und Vorbereitung

Rahmenbedingungen (Zeit und Crew-Wechsel) ergaben:

Übergabe der „Bank“ an Felix Redeker in Tromsø, Reisedauer 18 Tage.

Die Routenplanung im Groben: Bremerhaven-Island-Tromsø.

Schnell stellte sich heraus, daß aufgrund der zur Verfügung stehenden Zeit eine Umrundung Island nicht möglich sein würde. Aber es gibt ja noch das beliebte Ziel Jan Mayen, daß uns seit je her magisch anzieht.

Die Beschaffung und Koordination des nautischen Materials war in diesem Jahr besonders aufwendig, da das „Wappen“ sich ebenfalls im Nordmeer tummelt.

Auf einmal befand sich das SK-eigene Material in ganz Deutschland bei den Chef-Nautikern der SK-Skipper. Hier möchte ich allen für die Unterstützung danken.

Insbesondere aber gebührt Dank an Bernd Papenmeier, der durch unermüdlichen Einsatz die Beschaffung und Verteilung der Seekarten für das Wappen und die Bank koordiniert hat.

Die Verproviantierung in den erfahren Händen von Andreas Becker klappte wie immer reibungslos.

Die Ausrüstung des Schiffes verlief in der Woche auf Hochtouren. Der neue Propeller wurde am Freitag vor Abreise montiert und auch die zwischenzeitlich vermissten Segel (Try-Segel und Kutterfock) fanden sich wieder ein.

Am Montag-Abend den 21.06 war die Bank schließlich klar zum Auslaufen.

An dieser Stelle endet der Kurzbericht und es folgt das Reise-Tagebuch.

9. Reise-Tagebuch

Normalerweise kommt jetzt ein chronologischer Tagesablauf. Diesen haben wir dem Logbuch im Anhang belassen. Stattdessen erfolgt der Bericht aus der Sicht unseres Jüngsten (Thomas Nietsch) Crew-Mitgliedes.

Tänzelnde Tümler und balzende Pottwaldamen

Thomas Nietsch berichtet von einem Nordmeertörn mit der *Bank von Bremen*

22.06. - 09.07.2004

Vielleicht wird irgendwann unsere Geschichte einmal folgendermaßen erzählen:

„Es begab sich dereinst in der blühenden Hafenstadt Bremen, dass sich der stadtbekannteste und weithin als überaus abenteuerlustig verschriene Rainer P. (*Persch*) entschloss, die hochmoderne *Bank von Bremen* zu einer wagemutigen Expedition ins Nordmeer auszurüsten. Fremde Gestade am Rande der bekannten Welt galt es anzulaufen, von denen man sich stets die haarsträubendsten Schauergeschichten erzählte. Und da Rainer bis weit über die Stadtgrenzen hinaus für seinen Heldenmut bekannt war, schloss sich ihm ohne Zögern eine verwegene Truppe tapferer Helden an, deren Abenteuer in unzähligen Liedern besungen wurden. Von nah und fern kamen sie ihm zugeeilt, und Rainer hatte schon bald einen ganzen Hofstaat angeheuert.

Als seine rechte Hand an Bord und Kapitän der *Bank* wählte Rainer den für seine Ausdauer und Sturheit gerühmten Skipper Torsten (*Messer*): ein Bär von einem Mann, der selbst die wildesten Gewässer furchtlos durchpflügt hatte. Die Rolle des Bordingenieurs war dem „verrückten“, aber genialen Tüftler Dietfried (*Schiel*)

zugefallen. Er war damit zuständig für technische und handwerkliche Probleme aller Art. Man sagte Dietfried unverhohlen nach, noch vor keiner tropfenden Toilette zurückgeschreckt zu sein. Gerüchte besagten allerdings, dass er nur an Bord sei, um im schlimmsten Ernstfall den *chef de cuisine* ersetzen zu können. Jenem sollte die schwierigste Aufgabe zukommen, nämlich die schnell aufbrausende Meute mit feinsten kulinarischen Genüssen bei guter Laune zu halten. Doch Andreas (*Becker*), Meister des feinen Geschmacks, blickte dieser Gefahr furchtlos ins (Fett)-Auge.

Ergänzt wurde diese schlagkräftige Mannschaft durch den schöngestigen Minnesänger Olaf (*Weddige*), dem es anvertraut war, mit seiner im Marine-Shanty-Chor geschulten Stimme die müden Recken nach langen Nachtwachen in den erquickenden Schlaf zu lullen, sowie Thomas (*Nietsch*), der kleinere Aufgaben verschiedenster Art verrichten sollte.

Um die enorme Bedeutung dieser Reise zu unterstreichen, wurden gleich zwei Botschafter aus der fernen Hauptstadt entsandt, um den vorschriftsmäßigen Ablauf der Reise zu garantieren: zum einen der raue Lutz (*Berlinecke*), auf allen sieben Weltmeeren und dem Wannensee zu Hause; zum anderen Siegfried (*Paluschnik*), der stille Beobachter, selten ohne seine Kamera gesehen. So, gegen alle denkbaren Gefahren gewappnet, verließ die *Bank* eines Dienstags das norddeutsche Festland.“

Klar, das klingt lächerlich, ist aber trotzdem nicht vollkommen erlogen: Nicht nur, dass die Namen der Teilnehmer größtenteils richtig sind, nein, es war tatsächlich ein Dienstag, an dem unsere Reise begann – Dienstag, der 22.06.2004, um der Wahrheit die Ehre zu geben.

Etappe I: Bremerhaven - Island

Am Montag, dem 21. Juni träufelt die Mannschaft nach und nach in Bremerhaven ein, unsere beiden Berliner Bären zuerst und Rainer traditionell zuletzt. Jeder geht pflichtgemäß seinen Aufgaben nach. Andreas betreut das Verstauen nach Anfangsbuchstabe, Farbe und Größe. Dietfried dichtet den Niedergang und den Mastkragen ab, Torsten kniet andächtig vor dem Genuss-Schapp. Der Rest beginnt schon mal vorsichtig, die eben verstauten Güter zu dezimieren – natürlich nur um den Trimm der *Bank* zu perfektionieren.

So weit, so gut. Aber so mancher fragt sich schon: Wohin soll die Reise eigentlich gehen? Da hilft nur eines: den „Kompass“ der SK aufschlagen, Seite 4. Da steht's: Bremerhaven – Island – Norwegen. Klingt ja einigermaßen übersichtlich, wäre da nicht die ununterbrochen brodelnde Gerüchteküche an Bord. Die abenteuerlichsten Ziele bekommt man da hinter vorgehaltener Hand zu hören: Jan Mayen, Bäreninsel, Dänemarkstraße, usw. usf. ... – Der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt. Allzu lange haben wir dafür aber nicht Zeit, denn schon am 10.07. müssen wir die *Bank* in Tromsø an Felix (*Redeker*) übergeben.

Und da Tromsø im Norden liegt, ist das auch unser Kurs, als Wache 1 am Dienstagmorgen um sechs in aller Herrgottsfrühe mit der Tide und leichten raumen Winden die Weser verlässt und die Freiwache ein wenig übermüdet die Kojen hüten geht. Ob der obligatorische Begrüßungsschluck an Rasmus zu knapp ausgefallen ist? Wer weiß. Tatsache ist jedenfalls, dass wir nur wenige Stunden später, Helgoländer Eiergrog und zollfreien Schnaps bereits in Sichtweite, in einer erbarmungslosen Flaute dümpeln. Geht es noch unfairer, als bei 0,6 Knoten Fahrt keine halbe Meile am Felsen vorbei zu treiben? Torsten bleibt trotz aller Gebete und Verwünschungen hart und legt nicht an.

Wenigstens ein Gutes hat die Flaute: Smutje Andreas kann in aller Ruhe sein erstes Gericht zaubern. Später wird er dazu lange nicht mehr kommen, denn unsere leichte Backstagsbrise, die abends langsam aufkommt, mausert sich über Nacht so ganz klammheimlich zu knackigen 6 – 7 Bft. mit Schauerböen. Der Regen druppelt, dass es nur so eine Freude ist, das Baro befindet sich in freiem Fall (985 hPa !!!), und das ist noch nicht alles - zumindest nicht, wenn man dem Wetterbericht glaubt. Der hat nämlich ab Donnerstag 9 – 10 Bft. für die Deutsche Bucht vorhergesagt. Also nichts wie weg, bei Wind aus SE und sachten 10 Knoten Fahrt Richtung Nordwest. Bei ununterbrochenen Segelwechselmanövern tritt wie üblich das dreifache V des Starkwinds auf: verweigerte Nahrungsaufnahme, verstärkte Toilettenbesuche, verbale Streicheleinheiten an den Rudergänger (*Bandit, Panzerfahrer, Grobmotoriker, etc.*).

Aber was wäre das Segeln in der SK, wenn es keine Steigerungen mehr gäbe? Genau, am Donnerstag dreht der Wind auf NW und legt auch noch die eine oder andere Stärke zu. „Kreuzen wie die Berserker“, vertraut Torsten seinem Logbuch an und vermerkt dazu, dass wir manchmal nur unter Genua IV segeln. Auch notorische Optimisten können dem Wetterbericht keine gute Wendung mehr abringen. Lediglich

die spielerisch um das Schiff herum tänzelnden Tümmler scheinen sich daran nicht zu stören.

Am Freitag beginnt das Baro schon wieder fast auf 1000 hPa zu steigen. Wäre jetzt ein guter Zeitpunkt, sich für einen Hafen zu entscheiden und abzuwarten, ob das Tief denn bald durchzieht? Immerhin ist Lerwick mittlerweile in greifbare Nähe gerückt. Die Mannschaft leckt sich die Finger nach Fish & Chips bis zum Abwinken, hat die Rechnung aber ohne den Sonnabend gemacht. Der beschert uns nämlich einen Segeltag, wie er im Buche steht. Bei gemütlichen 4 - 5 Bft. aus SE und strahlender Sonne beschließen die Skipper heldenmütig, dann doch gleich nach Island zu segeln. Der Wetterbericht, der bisher eigentlich recht zuverlässig war, verspricht für die nächsten Tage 7 – 8 Bft. aus SE: ideal für eine schnelle Überfahrt. Also passieren wir bei bestem Wetter Fair Isle, die Shetlands und Foula, bis wir schließlich und endlich im Atlantik sind. Tatsächlich bläst der Wind wie angekündigt und schiebt uns platt vorm Laken Richtung Island.

Ganze 204 sm zeigt die Logge für Sonntag an. Die Mägen sämtlicher Crewmitglieder haben sich wieder erholt, wie man unschwer an der zurückgekehrten Gesichtsfarbe erkennen kann. Die Reise durch die zerklüfteten Täler unserer Vorratslasten geht mit doppelter Geschwindigkeit voran, nicht selten ausgezeichnet mit Dietfrieds Gütesiegel „Ekelhaft, das wollt ihr essen?“. Als Island quasi schon in Reichweite ist, hebt sich die allgemeine Stimmung so sehr, dass auch schon mal ein abendliches Dosenbier (pfandfrei !!!) oder ein Rotwein getrunken wird. Wie nicht anders zu erwarten, entbehren die vorgetragenen Witze und Lieder nicht nur jeder Art von gutem Geschmack, sondern wären wahrscheinlich auch auf jeder besseren Piratenschule als pädagogisch unbrauchbar abgestempelt worden. Deshalb sollen sie auch für immer in den Tiefen des Atlantiks ruhen – und wehe, sie werden je an einer zivilisierten Küste angespült! Bei taghellen Nächten quietscht uns die Ruderanlage in den Schlaf mit Geräuschen, die entfernt an Omis neue Hüfte, ein Ferkel auf der Schlachtbank oder balzende Pottwaldamen erinnern. Bald müssen wir doch da sein!

Montag. Wenn nicht alles schief geht, sollten wir heute Abend Seydisfjörður /Island erreicht haben. Gespannt erwarten wir jenen immerhin als Stadt gekennzeichneten Flecken Festland, der Geysire, eindrucksvolle Landschaften und vor allem warme Duschen verspricht. Aber: zu früh gefreut! Hätte man eigentlich besser wissen sollen. Denn um mit alten, vertrauten Traditionen nicht zu brechen, fehlt dem Wind mal

wieder jegliche Initiative. Keine 50 sm vor der Küste schläft er ganz ein. Hatte da eben jemand Festland erwähnt? Das war wohl nichts, denn auch viele, viele Stunden später, als wir laut GPS nur noch 1,5 sm vor der isländischen Küste dümpeln, ist kein Zipfel Land zu sehen. Dabei haben wir doch keine Ausfahrt, keine Abzweigung verpasst, oder? Dann kann es ja eigentlich nur an der Nebelsuppe liegen, die uns keine halbe Seemeile Sicht erlaubt. Aber so einen Fjord muss man schließlich auch nach Karte finden können! Trotzdem sind wahrscheinlich alle heilfroh, als die steilen Küsten des Fjordes langsam aus dem Dunst hervortreten. Ohne angeben zu wollen: Von hier aus hätten wir den Weg auch blind gefunden, denn der delikate (?) Duft der örtlichen Fischverarbeitung führt direkt zum Hafen. Die ersten Häuser tauchen auf. Am Dienstag pünktlich um zwei Uhr früh liegen wir in Seydisfjódur an der Pier. Bei einem kleinen Anlegeschluck freuen wir uns auf einen Hafentag und können dann erst einmal ausschlafen.

Denkste! Um Punkt sieben Uhr beginnt Dietfried verheißungsvoll mit Kesseln und Mucken zu scheppern. Frühstück! Ganz im Unrecht ist er ja nicht, wir haben ja viel vor. Ein kleiner Stoßtrupp wagt sich an Land um eine Touristeninformation und Duschen auszukundschaften. Die anderen bestaunen die etwas schüchtern ausgefallene Ansammlung kleiner Holzhütten. Die Späher kehren zurück; wird auch Zeit, es ist schon fast zehn. „Nein, nicht ganz“, versichern sie uns, „denn so hinterwäldlerisch es hier auch aussieht: Die Isländer leben wohl tatsächlich in UTC, es ist erst acht.“ Wir haben dementsprechend schon um fünf gefrühstückt! Es kommt noch schlimmer, denn dieser enorme Zeitvorsprung bringt uns rein gar nichts. Es gibt zwar eine riesige Touri-Information, der Angestellte verrät uns aber überaus freundlich, dass es nur bei einem Stadtrundgang etwas zu sehen gibt. Dann muss das Badevergnügen eben entsprechend länger ausfallen. Für einen geringen Obolus stehen uns Schwimmbecken, Sauna, Whirlpool und Duschen zur Verfügung.

Nach diesem Höhepunkt des Tages machen wir einen kleinen Spaziergang und kehren ein im örtlichen Café. Alle sind sich schließlich einig, dass die Bedienung denn doch nicht so unansehnlich ist wie zunächst angenommen. Jetzt reicht es aber, denn wenn wir geschwind aufbrechen, müssten wir Jan Mayen noch einen kleinen Besuch abstatten können. Am Dienstagabend, etwa 16 Stunden nach unserer Ankunft, verlassen wir Island schon wieder in nördlicher Richtung.

Etappe II: Island – Jan Mayen

Was läge näher, als eine neue Etappe mit einem neuen Kommentar aus Torstens Logbuch einzuleiten? „Jetzt wird's kalt!“, kritzelt er am Mittwochmorgen nieder. Das ist nicht gerade üppig, aber zutreffend. Das Thermometer in der Navi sinkt auf 10° C - vorerst. Aber nicht nur daran müssen wir uns gewöhnen; der Wind scheint hier ein ganz besonders faszinierendes Spiel zu lieben, das da heißt: entweder Flaute oder voll auf'n Kopp.

Wir beginnen mit letzterem. Bei NE 6 – 7 wollen wir nach ... - ach ja, Nordosten! Wer es sich erlauben kann (sprich: keine Wache hat), verlässt die Kojen nur zum Essen und den natürlich unvermindert notwendigen Reff- und Segelwechselmanövern. Aber es soll sich lohnen, verspricht man uns. Rainer, Torsten und Dietfried schwärmen von ihrer Reise 1983 zum schwarzen Strand von Jan Mayen. Doch trotz guten Willens verringert sich die Entfernung zur sagenumwobenen Insel vulkanischen Ursprungs gelinde gesagt schleppend.

Erst der Donnerstag bringt Abwechslung. Es ist gegen sechs Uhr morgens, das Thermometer zeigt lauschige 4° C unter Deck. Der Wind lässt sich immer noch nicht einschüchtern und hält uns weiterhin vom Ziel fern. Das ist Dietfried und Rainer aber auch egal, als sie keine zehn Meter vom Schiff entfernt den ersten Wal der Reise erblicken. Das ist zwar enorm beeindruckend, aber die beiden haben wenig Zeit, sich darüber zu freuen. Der Rest der Mannschaft stürzt an Deck und sieht - gar nichts. Nun müssen sich die angeblichen Entdecker auch noch höhnische Bemerkungen gefallen lassen: „Natürlich, ein Wal, und zum Glück wart nur ihr beide an Deck. So ein Zufall!“ Schweren Walbetrug wirft man ihnen vor. Ob Wal oder Wahl, diese Stichworte passen zum Datum; denn heute, am 1. Juli 2004, tritt in der fernen Heimat Horst Köhler als gewählter Bundespräsident sein Amt an.

Diese Tatsache erfreut sich allerdings nur mäßiger Aufmerksamkeit, denn zum Frühstück werden wir von derlei Nichtigkeiten durch unsere aktuelle Position abgelenkt: bei 66° 23' Nord ist Polartaufe angesagt. Wie man beim Segeln Rum aus dem Magen entfernt, ist ja allgemein bekannt. Aber wie kriegt man ihn aus den Haaren heraus? Das Waschen fällt ja meist etwas notdürftig aus. Man wird sehen. Auch andere haben jetzt Wale gesehen, aber nach bekanntem Muster wird erst einmal alles bezweifelt. Jan Mayen kommt immer noch nicht näher. Also pfeifen wir auf „langweilige Anlieger“ und kreuzen bis zum Abwinken.

So langsam bereitet Rainer uns aber schon mal auf den Anblick der schwarzen Insel vor: „Den Beerenberg kann man schon von weitem sehen, ab 50 sm bestimmt!“ Als wir dann am Freitagmorgen keine 30 sm vor dem Südkap noch immer nichts erspähen, werden wir langsam skeptisch. Wenn ein 2.277 m hoher Berg bei ruhiger See aus 30 sm Entfernung noch nicht zu sehen ist, kann das doch wohl nicht mit rechten Dingen zugehen! Sind wir etwa Opfer einer schändlichen Täuschung geworden? Kurz vor der Meuterei taucht Rainer mit einer seiner allgegenwärtigen Statistiken auf: Der Beerenberg ist doch nur an zehn Tagen im Jahr nebefrei. Wie, das wussten wir nicht?

Wenigstens gibt es nun einen untrüglichen Beweis, dass wir in unmittelbarer Nähe des Etappenziels sind: Es ist die Flaute. Und bei Flaute auch noch aufkreuzen zu müssen, das wird sogar hartgesottenen Skippern zu viel. Da hilft nur eines: Diesel-Fock, Direktkurs. Und wirklich, ganz allmählich hebt sich die eine oder andere Kontur aus dem Nebel ab. Als wir noch 15 sm vor uns haben, sind Steilküste und klare Felsformationen unter einer tief hängenden Wolkendecke zu erkennen. Nur der Gipfel des Beerenbergs versteckt sich beharrlich. Noch zehn Meilen. Die Insel ist nun in ihrer ganzen Länge deutlich zu sehen: eine Seltenheit, wie uns Rainer versichert. Mit etwas Glück kann man auch schon eine schüchterne Bergflanke erkennen.

Die Fallwinde vom Beerenberg lassen uns wieder aus eigener Kraft segeln. Schlagartig fegen uns Böen entgegen und schütteln das Posilicht aus dem Topp. Das Genuafall reißt. Noch fünf Meilen: Triumphgeschrei. Rainer deutet auf den Gipfel, jetzt nahezu vollständig vom Nebel befreit. Wir haben jedoch keine Zeit, die Münder offenstehen zu lassen und entgeistert zu gaffen: „Alle Mann unter Deck und Kameras holen!“, heißt das Kommando. Schließlich sind wir professionelle Touristen. Mehr soll uns vom Beerenberg nicht bleiben, denn nach allgemeinem Einverständnis drehen wir drei Meilen vor dem Etappenziel ab, weil es zu stürmisch ist und Jan Mayen weder einen Hafen noch geschützte Ankerplätze anzubieten hat. Also jetzt Kurs Ost, Richtung Lofoten und Tromsö!

Etappe III: Jan Mayen – Tromsö

Nach dem unerwartet plötzlichen Abschied von Jan Mayen ist auch der Wind so überrascht, dass er es glatt versäumt auf West zu drehen. Er ist so eingeschnappt, dass er am Sonnabend für 12 (in Worten: zwölf) Stunden ganz fern bleibt. Darauf

folgt ein endloses Hin und Her zwischen NE 6 und Flaute. Da auch die letzten schmutzigen Lieder mehr oder minder erfolgreich interpretiert wurden, greift man nun zu höchst geschmacklosen Eigenkompositionen.

Erst am Montag kommt die lang ersehnte Abwechslung, aber nicht so, wie wir sie wollten. Nach der obligatorischen Morgenflaute dreht der Wind auf Ost. Endlich wieder kreuzen! Ein Erlebnis ganz besonderer Art beschert uns die Mitternachtssonne, die wir bei hervorragender Sicht und blauem Himmel bestaunen müssen. Ja, müssen ist das richtige Wort, denn wer bei diesen gleißenden Lichtverhältnissen schlafen will, muss sich in komatöse Zustände versenken können.

Dienstag. Heute wollen wir uns vom offenen Meer verabschieden, da uns gegen Abend die geschützte Küste erwarten wird. Der Wind verabschiedet sich auf seine ganz eigene Art und beschert uns noch einmal knackige 8 Bft. Bei hackiger Stampfsee fällt das Schlafen schon wieder aus. Rainer fordert aus seiner Koje das dritte Reff. Torsten versucht ihm schonend beizubringen, dass wir schon seit mehreren Stunden nur unter Genua IV laufen. Ach so.

Erst als abends die ersten Inseln hinter uns liegen und wir in den schützenden Armen der Fjorde sind, gibt sich der Wind geschlagen, und zwar auf ganzer Linie. Unter Maschine geht's weiter Richtung Tromsø, die Lofoten schenken wir uns. Der Mittwoch zieht sich ähnlich hin. Wir versuchen immer einmal wieder zu segeln, werfen dann aber doch den Motor an. Um 19 Uhr legen wir bei festlichem Wetter in Tromsø an. Der Rest des Abends spult ab wie einstudiert: Willkommensschluck, Gastlandsflagge kaufen, kurz essen, Landgang mit integrierter Erkundung der Gastronomie. Gerade letzteres hätte zu einem heillosen Durcheinander geführt, wäre da nicht unser Kneipen-Guide gewesen, der uns ein geplantes Abklappern der örtlichen Schankanstalten ermöglicht. So können wir das Nachtleben auf die nächsten Abende verteilen und müssen nicht so hetzen – schließlich sind wir im Urlaub.

Am Donnerstag stehen diverse Reparaturen und sonstige Arbeiten an. So müssen wir z.B. das Genuafall wieder einfädeln, aufklaren, Proviant zählen und natürlich auch duschen. Dabei erwartet uns ein besonderes Schmankerl, denn ein Hotel bietet für lächerliche 20 Kronen die Nutzung seiner „Relax Lounge“ mit Sauna, Fernsehen und Kühlschrank an. Bei einem Panoramablick über den Hafen macht sogar das Waschen Spaß. Der Abend gestaltet sich der professionellen Vorbereitung gemäß und kann getrost übersprungen werden.

Da wir einigermaßen rechtzeitig unser Ziel erreicht haben und alles erledigt ist, steht am Freitag noch ein kleiner Ausflug an. Man möge mir verzeihen, wenn ich mich lediglich an eine längere Busfahrt und ein eher bescheidenes Mittagessen erinnere. Vielleicht habe ich aber auch die Quintessenz einfach nicht mitbekommen. Die Planungen für den Abend lassen nicht viel Freiraum, da unser Flieger schon zu unchristlicher Zeit geht. Also früh ins Bett – glaubt das jetzt jemand? Ich hoffe nicht.

Schwer gezeichnet treten wir den Weg zum Flughafen an. In Oslo trennen sich schließlich unsere Wege. Und nun zum Schlusswort: Leider ist es mir nicht vergönnt gewesen, diese Reise in angemessener Qualität und in allen Facetten wiederzugeben. Deshalb hoffe ich, dass man mir dieses eine Mal Glauben schenken wird, wenn ich sage: Diese 18 Tage waren randvoll mit unvergesslichen Erlebnissen und spannender Segelei.

Silberner Globus

Der „Silberner Globus“ geht in diesem Jahr an die „Bank von Bremen“, die unter der Führung von **Torsten Messer** einen Nordatlantik Törn von Bremerhaven über Island und Jan Mayen nach Nordnorwegen durchführte.

Am 22. Juni 2004 startete die Crew von Bremerhaven und erreichte nach 7 Tagen, mit ständigem Kreuzen bei nördlichen Winden zwischen 7 u.8 Bft, Seydisfjörður, einen kleinen Hafen an der NO-Küste von Island.

Nach einem nur 16-stündigen Aufenthalt ging es dann auf Nordostkurs weiter nach Jan Mayen. Und auch für diese Strecke zeigte das Logbuch nordöstliche Winde in Sturmstärke, so dass wieder mühsam gekreuzt werden musste, immer nach der SK-Devise: „Kreuzen wie die Berserker“.

3 Seemeilen vor dem Beerenberg hieß es dann: abdrehen. Ein Landgang auf Jan Mayen war wegen Sturm und Seegang aus Sicherheitsgründen nicht zu verantworten. Das Ziel Tromsø hieß nun Tromsø.

Dort wurde am 07. Juli nach 2.254 sm und 15 Seetagen festgemacht.

Eine klassische Hochseereise, wobei die Statistik 44% Windstärken von 6-8 Bft. ausweist und zu 53% der Wind aus Nord bis Ost kam, also genau aus der Richtung, in die man segeln musste. Daraus ergaben sich allein über 120 Segelmanöver.

Für mehr als die Hälfte der Crew war das die erste größere Seereise, und so trägt auch dieses Unternehmen in vorbildlicher Weise zur Förderung des Hochseesegelns bei.

Die Crew: Torsten Messer (Schiffer), Dietrich Schiel, Rainer Persch, Lutz Berlinke, Siegfried Paluschnik, Andreas Becker, Olaf Weddige, Thomas Nietsch. ■

