

Islandtörn 2007

| | | |
|------------------|-------------------------|--------------------------|
| Bootstyp: | Etap 30 | "Libra" |
| | Länge | 9,10 m |
| | Breite | 3,15 m |
| | Tiefgang | 1,75 m |
| | Verdrängung | 3,6 t |
| | Segelfläche | 50 m ² |
| | Masthöhe | 15 m |
| | Motor | 13 kW/18 PS |
| Crew: | Manfred Brandes (66) | YCW Berlin / SSV Rostock |
| | Heidemarie Brandes (65) | YCW Berlin / SSV Rostock |

Zusammenfassung:

Am Montag dem 21. Mai 2007 starten wir in Rostock. In kurzen Etappen geht es Richtung Westen. Wir treffen uns mit Verwandten und Freunden. Ungünstiges Wetter veranlasst uns zu Hafentagen. Wir fahren durch den Nord-Ostseekanal und sind erst zwei Wochen später in Cuxhaven. Mit einer Nacht auf Helgoland sind wir eine weitere Woche später in Edinburgh. Dort und in Peterhead werden wir durch Starkwind, z. T. Regen und Nebel insgesamt 10 Tage in Schottland festgehalten. Mit richtiger Tide segeln wir durch den Pentland Firth und nonstop zu den Färöern. Auch hier auf Suduroy zwingt uns das Wetter zu 3 Hafentagen, bevor wir den nächsten großen Sprung nach Island wagen können. Am 1. Juli nach 6 Wochen sind wir endlich dort in Höfn i Hornafjörður im Südosten der Insel.

Für „Rund Island“ haben wir den gesamten Juli geplant, den August für die Rückfahrt. Weitere Orte sind die Westmännerinseln, Reykjavik und Isarfjörður in den Westfjorden. Dort ankern wir auch zwei mal vor einer grandiosen Landschaftskulisse. Der neue Bügelanker fasste auf Anhieb. Wir segeln nach Akureyri und Husavik im Norden Islands, haben dabei zwei Positionen nördlich des Polarkreises. In Vopnafjörður im Nordosten warten wir zwei Orkantiefs ab.

Bei mehreren Tagestouren mit Bussen und Mietauto lernen wir auch das Landesinnere mit vielen touristischen Sehenswürdigkeiten kennen. Das sind Vulkane, Geysire, Gletscher, Wasserfälle, Nationalparks, Museen und Kirchen. Island war weiter für uns ein Badeurlaub. Überall gibt es durch Erdwärme beheizte Schwimmbäder. Man sagte uns, Island hätte in diesem Jahr einen außergewöhnlich guten Sommer mit viel Sonne. Temperaturen um 20°C hatten wir mehrfach, dazwischen auch wolkiges Wetter aber selten Regen.

Bemerkenswert ist die Gastfreundschaft der Isländer. Viele persönliche und familiäre Kontakte konnten wir knüpfen. Gleiches erlebten wir auf den Färöern. Abgesehen von Torshavn und einer um das 10fache überzogenen Liegegeld-Forderung in Akureyri, haben wir dort nirgends eine Hafengebühr bezahlen müssen. Meistens sind zwar keine speziellen Plätze und Einrichtungen für Gäste reserviert, aber überall ist man mit einem Segelboot bei den Hafenmeistern und den Fischern gern willkommen.

Erst am 6. August können wir Island wieder verlassen. Acht Tage verbringen wir wegen schlechten Wetters wieder auf den Färöern. Doch dann geht die Rückfahrt schneller als gedacht. Dabei haben wir noch drei Hafentage zusammen auf den Shetlands und in Kristiansand in Norwegen. In der Nacht zum 30. August, nach einer Nonstop-Etappe bei frischem bis starken Wind aus der richtigen Richtung über Skagerrak, Kattegat und Sund, sind wir früher als gedacht wieder in Rostock.

Diese Reise war der absolute Höhepunkt unseres Seglerlebens, reich an Erlebnissen und Erfahrungen. Freunde haben uns vor der Reise als lebensmüde bezeichnet, doch wir haben uns nie in ernstlicher Gefahr gesehen. Navigatorisch haben wir uns mit GPS-Kartenplotter, Radar und AIS-Empfänger auch im dichten Nebel Schottlands und der Färöer stets sicher gefühlt. Für diese Reise über offene Seegebiete haben wir uns extra eine Seenotfunkbake (EPIRB) zugelegt. Die mit den Wetterempfängern an Bord erhaltenen Informationen waren nicht immer zutreffend und zeitlich zu kurzfristig. Der isländische NAVTEX-Sender war nur im Westteil Islands zu empfangen. Vor jeder längeren See-Etappe haben wir längerfristige Wetterinformationen von den Hafenmeistern eingeholt. Damit konnten wir extreme Wetterbedingungen auf See vermeiden. Abgesehen von einer geknickten Reelingstütze und einer zeitweise bei feuchtem Wetter ausgefallenen Betriebsstundenanzeige für den Motor, gab es keine weiteren Schäden oder Defekte am Boot.

Unsere 9 m lange unsinkbare Etap 30 Baujahr 1991 hat sich wieder hervorragend bewährt, auch wenn wir langsamer sind als größere oder modernere Boote. Das häufige Wechseln der Stagreiter-Vorsegel auf dem Vorschiff ist zwar unbequem, eine große Rollgenau im Profilvorstag bei 7 bis 8 Bft auf See gegen eine Sturmfock wechseln zu müssen, stelle ich mir schier unmöglich vor. Mehrfach brauchten wir das 3. Reff im Großsegel.

In Kristiansand werden wir vom Eigner einer großen Hallberg Rassy gefragt: „Wann und wo ist euch die Sprayhood weggeflogen?“ Wir antworten: „Unsere Etap hat noch nie eine gehabt.“ Die längeren Strecken erfordern

einen Wachwechsel, den wir flexibel nach Schlafbedürfnis regeln. Bedingt durch unterschiedliche körperliche Leistungsfähigkeit und seglerische Fähigkeiten ergänzen wir uns gegenseitig, wenn auch keiner den anderen in allen Situationen ersetzen kann. Damit hatten wir es als Zweier-Crew in diesem Jahr wesentlich einfacher als unsere Vorgänger Jockel Lehmann aus Berlin, der diese Reise ein Jahr vorher mit seiner „Kreuz Ass“ als Einhandsegler bewältigt hat, oder die Rentner-Crew der „Falado“ aus Hamburg, die 2006 Island und dann das Nordkap umsegelt haben. Für eine solche Reise braucht man ausreichend Zeit und auch genügend Geduld, wenn die Bedingungen für eine Weiterfahrt zu ungünstig sind. Sinn unserer Reise war es nicht, wie bei einer Regatta viele Seemeilen möglichst schnell zu segeln oder mit Motorunterstützung rechtzeitig den nächsten Hafen zu erreichen. Unser Ziel war es, unser Boot zu nutzen, verbunden mit der Liebe zum Segeln und in Eigeninitiative, die touristischen Sehenswürdigkeiten und die Menschen kennen zu lernen.

Es ist nicht zu glauben: die Auswertung des Bordbuchs ergibt wie im vorigen Jahr zum Nordkap wieder genau 3700 sm in ebenfalls 102 Tagen. Dank der schnellen Rückfahrt lag diesmal der Motoranteil bei nur 19% statt damals bei 25%. Wir hatten diesmal fast doppelt so viele, nämlich 42 Hafentage, oft, um auf den passenden Wind zu warten. Wir haben 28 meist neue Häfen und Ankerplätze angelaufen. Die längeren Distanzen ergaben 34 durchsegelte Nächte, richtig dunkel wurden sie erst auf der Rückfahrt. Von den 5 Nachtansteuerungen waren die von Scalloway auf den Shetlands und zum Schluss nach Rostock navigatorisch anspruchsvoll.

Montag 21.05.07 von Rostock nach Heiligenhafen 52 sm in 14 h

Wir starten kurz nach 7 Uhr und segeln auf der Warnow mit leichtem Ostwind in zwei Stunden bis Warnemünde. Der Wetterbericht verspricht Ost 4 Bft, wir stehen nach gut einer Stunde mit Blister in Höhe der Reede in der Flaute. In Ufernähe segeln andere Boote zügig vorbei. Der Wind aus Nord erreicht uns erst mittags dichter an der Küste. Wir haben ein Treffen mit unseren Segelfreunden Erich und Siegrun in Heiligenhafen verabredet. Ich befürchte, es wird Nacht, bevor wir unser Ziel erreichen. Trotzdem nehmen wir ab dem Buk Kurs auf Fehmarn. Anfangs laufen wir über 5 kn, später wird es immer weniger. Kurz nach 17 Uhr startet Heidi den Motor, Erich hatte uns per Handy mitgeteilt, dass sie mit dem Abendessen auf uns warten. Gegen 20 Uhr erreichen wir den Fehmarnsund, 21.30 Uhr ist die Libra in Heiligenhafen fest. Es wird einer von zwei langen schönen Abenden an Bord der „Ariane“.

Dienstag 22.05.07 Hafentag in Heiligenhafen

Bis mittags „frühstücken“ wir bei Siegrun und Erich. Nachmittags holen uns Heidis Nichte Jutta und ihr Lebensgefährtin Jochen in ihr neues Haus zum Kaffeetrinken ab. Daraus wird dann noch ein gemütlicher Grillabend.

Mittwoch 23.05.07 Segelausflug vor Heiligenhafen 21 sm in 6,5 h

Heute will Heidis Nichte Maria aus Haffkrug mit uns segeln. Sie kommt etwas verspätet, wir legen mittags ab. Anfangs segeln wir flott in Richtung Nord, dann dreht der Wind und nimmt ab. Wir kreuzen mit Groß und Genua. Gegen 16 Uhr kehren wir um, unter Spinnaker erreichen wir nach 19 Uhr die Hafeneinfahrt. Den Abend beschließen wir mit Maria, Siegrun und Erich im Hafenrestaurant.

Donnerstag 24.05.07 nach Marstal auf Ærø 37 sm in 10,2 h

Erst gegen 11 Uhr segeln wir los, vorher haben wir noch eingekauft. Der Wind ist variabel zwischen Nord und Ost. Eine knappe Stunde lang steht auch der Spinnaker. Später segeln wir mit ausgebaumter Genua vorbei an Bagenkop. Für die letzten 6 sm brauchen wir den Motor, kurz vor 22 Uhr ist das Boot in Marstal fest.

Freitag 25.05.07 Hafentag in Marstal

Bei Sonnenschein starten wir zu einer Inselrundfahrt mit unseren Bordfahrrädern. Ziele: die Halbinsel Ømmels Høved, ein rekonstruiertes Steinzeitgrab bei Kraghø. Bemerkenswert sind die vielen gepflegten Häuser und eine intensive Landwirtschaft. In Dunkær kehren wir um. In der letzten halben Stunde werden wir von leichtem Regen nass. Um 16 Uhr sind wir wieder an Bord.

Sonabend 26.05.07 Hafentag in Marstal

Heute regnet es fast den ganzen Tag. Vormittags besuchen wir das örtliche Seefahrtsmuseum. Marstal hat eine lange Segelschifftradition. Beeindruckend sind die vielen Modelle und die in noch größerer Anzahl vorhandenen Bilder von Segelschiffen sowie viele Anschauungsobjekte. Von dem früheren Handelshafen und dem Schiffbau ist eine Reparaturwerft, ein Fähranleger und ein Sportboothafen übrig geblieben. An einem Steg liegt die „Bonavista“, ein 1914 hier auf der L. Johanssen Werft gebauter 33 m langer Zweimastschoner von 150 to. Sie fuhr für den Reeder Johannes Christensen zunächst Klippfisch von Neufundland nach Südeuropa und Südamerika. Nach dem Einbau einer Maschine 1926 lief sie nur noch auf Ostseefahrt, zwischenzeitlich unter verschiedenen Namen. Seit 2000 gehört sie dem dänischen Staat und soll rekonstruiert werden.

Abends im Hafenrestaurant lernen wir den Eigner und dessen Partnerin eines 1896 in Larvik gebauten Colin Archer, Heimathafen jetzt Bremerhafen, kennen. Neugierig geworden, suchen wir die „Rahel“, eine 19 m lange, Ketsch mit Gaffel-Segel, 50 to, 270 m², 28 m über alles. An Bord eine 12köpfige Charter-Crew. Wir werden zum Bier eingeladen und probieren einen Rest vom Ungarischen Gulasch.

Pfingstsonntag 27.05.07 Hafentag in Marstal

Früh regnet es wieder und der Wind heult in den Wanten. Am Nachmittag wird es zwar ruhig und trocken, das Barometer fällt weiter, der Wetterbericht warnt vor Gewitterböen. Wir nutzen die Gelegenheit zum Wäsche waschen.

Pfingstmontag 28.05.07 nach Wendtorf 31 sm in 10,8 h

Wir starten um 9 Uhr, es ist trübe, draußen dichter Nebel. Kartenplotter und Radar geben uns Sicherheit, regelmäßig betätigen wir die neu installierte Hupe als Nebelhorn, aber niemand antwortet. Der Wind dreht von S bald auf NW, später N und NE. Es bleibt schwachwindig. In den Mittagsstunden kommt etwas Sonne. Die letzten 2 Stunden nehmen wir den Motor und sind um 20 Uhr im Hafen. Die zunächst angesteuerten Boxen waren leider zu eng. Nachts regnet es, Starkwind aus NE ist angesagt.

Dienstag 29.05.07 Hafentag in Wendtorf

Bei trübem Wetter mit Regenschauern wandern wir nach Laboe und besichtigen zuerst das U-Boot U-995. Es wurde Ende des 2. Weltkrieges in Deutschland gebaut und danach bis in die 1990iger Jahre von Norwegen genutzt. Jetzt ist es in seinen alten Zustand zurückversetzt worden. Vor 15 Jahren waren wir in Ålborg schon einmal in einem U-Boot und sind diesmal nicht mehr so erschüttert von der Enge für die Besatzung. Danach gehen wir in die Marinegedenkstätte. Es bestätigt sich wieder mal der Wahnsinn der Kriege und das unvorstellbare wirtschaftliche Potential, das sinnlos für die Tötung von Millionen von Menschen verpulvert wurde. Auf dem Rückweg ruft uns unsere Tochter auf dem Handy an: Unser ehemaliger Pflegesohn und Schulfreund unseres Sohns ist vor Pfingsten auf der Autobahn durch das Auffahren eines Lkw's am Stauende schwer verletzt worden, seine Partnerin und ihr Kind sind tot.

Mittwoch 30.05.07 nach Kiel/Düsternbrook 10 sm in 2,8 h

Wir verlassen schleunigst Wendtorf, das Wasser, das bei Ostwind bis an die Stegunterkante gestiegen war, fällt. Die Einfahrt ist teilweise versandet, bei Niedrigwasser säßen wir in der Mausefalle. Bei W 4-5 Bft ziehe ich ein 2. Reff ein, wir segeln nach Kiel und legen nahe der Innenstadt im Yachthafen Düsternbrook an. Der freundliche Hafenmeister weist uns einen der wenigen freien Plätze zu. Beim Stadtbummel scheint die Sonne.

Donnerstag 31.05.07 nach Rendsburg 23 sm in 7 h (mit Schleuse)

Wir legen früh ab, warten dann aber ca. 2 Stunden vor der Schleuse Holtenau bis weitere Boote kommen. Die Sonne scheint, wir sind gegen 14 Uhr in Rendsburg. Die Bedingungen im Hafen des Regattaverains sind sehr angenehm und auch die Stadt ist sehenswert. Am Telefon erfahren wir von unserem Sohn und Schwiegertochter Näheres zum Unfallhergang, sie waren inzwischen in Neuruppin im Krankenhaus.

Freitag 01.06.07 nach Brunsbüttel 36 sm in 8 h

Acht Stunden fahren wir gemütlich die 36 sm bis Brunsbüttel und bleiben im Yachthafen oberhalb der Schleusen. Abends wandern wir zum Alten Hafen und sehen, wie er fast trocken fällt. Wir erhalten eine SMS von unseren belgischen Freunden, mit denen wir uns hier treffen wollen. Sie sind bei Den Helder, kein Wind, sie fahren mit Motor. Vor 9 Jahren haben wir unsere Etap in Antwerpen gekauft, jetzt wollen wir uns wieder sehen.

Sonnabend 02.06.07 Hafentag in Brunsbüttel

Wir beschließen, hier zu warten, der Weg durch den Ort zum Alten Hafen ist weiter als vermutet. Vormittags wirtschaften wir beide am Boot. Ich repariere das Koaxkabel der alten GPS-Antenne. Abends unterhalten wir uns mit Anne und Siegfried an Bord ihres urigen Motorseglers „Tjede“ aus Cuxhaven.

Sonntag 03.06.07 Hafentag in Brunsbüttel

Vormittags besichtigen wir das Kanalmuseum zur Entstehungsgeschichte des 1895 fertiggestellten Kaiser-Wilhelm-Kanals. Noch vor dem 1. Weltkrieg wurden neue größere Schleusen gebaut und der Kanal verbreitert. In den sechziger Jahren folgten weitere umfangreiche Arbeiten. Jetzt ist wieder eine neue Schleuse geplant. Mittags treffen unsere Freunde aus Belgien mit einer Dehler 390 Cruiser „Sea King“ ein. An Bord sind der Eigner Stephan, die Voreigner unserer Etap 30, Andre und Christian, und der Mitsegler Marko. Sie sind auf einer Ostseereise. Das nächste Ziel ist Kopenhagen (Crewwechsel), dann Götakanal. Nach der freundschaftlichen Begrüßung staunen Andre und Christian nicht schlecht über die vielen Veränderungen an ihrem ehemaligen Boot. Mit leuchtenden Augen erzählt Heidi von unseren vielen schönen erfolgreichen Reisen. Nicht alle Frauen von Seglern sind so begeistert dabei. Wir werden zu einem Abendessen mit Fisch und Wein eingeladen. Unsere Freunde sind dann müde, wollen morgen früh weiter. Wir unterhalten uns noch lange mit Anne und Siegfried auf ihrem vor uns liegenden Schiff.

Montag 04.06.07 nach Cuxhaven 18 sm in 3,3 h

Früh um 8 Uhr legen unsere Freunde ab. Wir warten das Nachmittags-Hochwasser ab und machen noch eine kleine Radtour zu dem alten Ortskern von Brunsbüttel mit Kirche und Fachwerkhäusern. Auf dem Elb-Deich fahren wir zurück.

Um 17 Uhr legen wir ab und kommen eine Stunde später durch die Schleuse. Etwas beklemmend ist für uns der breite Fluss, die rege Schifffahrt und die zunehmende Strömung des Ebbstroms. Rechtzeitig vor dem Yachthafen nehmen wir die Segel runter und schießen mit voller Motorkraft durch die enge Einfahrt, vor der 3 bis 4 kn Querstrom laufen. Kurz nach 20 Uhr ist das Boot fest.

Die sanitären Einrichtungen sind vorbildlich. Wir nehmen uns zwei kostenlos angebotene Vereinsfahräder und machen im Dunklen einen kurzen Ausflug zur „Alten Liebe“ vor dem großen Amerika-Hafen.

Dienstag 05.06.07 nach Helgoland 36 sm 6,7 h

Das Weck-Radio ist auf 4 Uhr gestellt. Wir duschen und frühstücken noch. Um 6.30 Uhr fahren wir hinaus auf die Elbe, andere Segler sind schon früher los. Bei mitlaufendem Strom und gutem Segelwind ist die maximale Geschwindigkeit über Grund 9 kn. Zunächst fahren wir auf der linken Seite des Fahrwassers, queren später zwischen den Frachtern nach rechts. Ab 9 Uhr liegt die Elbmündung hinter uns, neuer Kurs direkt auf Helgoland. Andere Segler hatten uns den kleinen NO-Hafen empfohlen, da im Südhafen die Schlengel-Anlagen erneuert werden sollen. Heidi ruft per Funk Helgoland Port, denen ist es egal, wo wir anlegen, für den NO-Hafen ist der dortige Verein zuständig. Wir finden einen freien Platz. Per Handy melden wir uns beim Hafenmeister. Er wird um 17 Uhr kommen. Die Sonne scheint jetzt, wir machen eine traumhafte Wanderung zum Oberland mit Blick auf die „Lange Anna“ und die Lummen-Felsen mit den vielen Seevögeln. Abends wird es ruhig auf der Insel, die Tagesbesucher sind verschwunden.

Mittwoch 06.06. bis Montag 11.06.07 nach Edinburgh/Schottland 437 sm in 123,5 h

Wir legen kurz nach 8 Uhr ab. Draußen ist Nebel, kaum Wind. Mittags kommt die Sonne, aber immer noch läuft der Motor. Die Batterie 2 wird nicht richtig geladen. Provisorische Lösung: alle Batterien direkt parallel, es könnte eine Entkopplungsdioden defekt sein. Am Nachmittag und nachts können wir endlich segeln. Gegen Morgen brauchen wir wieder zwei Stunden den Motor, wir wechseln uns mehrfach mit der Wache ab.

Am Tag kommen wir bei NO 2 – 3 Bft und Sonne auf direktem Kurs kontinuierlich voran. Spät abends passieren wir eine Gas-Bohrplattform. Die Nacht ist klar. Am Morgen taucht neben uns ein Schweinswal auf. In den nächsten Tagen sehen wir öfter Wale. Freitag Mittag bewölkt es sich, Regen, später gibt es Gewitter rund um uns herum. Kurzzeitig sind Böen bis 6 Bft, dann wieder totale Flaute und umlaufender Wind. Mehrfach starten wir den Motor.

Sonnabend und Sonntag ist es stark bewölkt, oft haben wir dichten Nebel, zwischendurch auch mal bessere Sicht. Regelmäßig wird das Radar eingeschaltet, der AIS-Empfänger und der PDA-Kartenplotter geben uns ein sicheres Gefühl. Westlich der Doggerbank begegnen uns nur noch selten Frachter, Fischer sehen wir erst in Küstennähe. Leider hat der Wind auf NW gedreht, wir können den Firth of Forth nicht mehr anliegen und müssen aufkreuzen. Nachts ein beeindruckendes Erlebnis: funkelnde Diamanten in der Bugwelle und im Heckwasser, Meeresleuchten. Am Sonntag Abend ist der Wind fast eingeschlafen, Wir fahren die restlichen 50 sm nur mit Motor, um den Hafen von Granton mittags bei Hochwasser zu erreichen. Heidi übernimmt die gesamte Nachtwache und staunt über die vom Licht der Positionslampen angezogenen Seevögel. Bis zuletzt haben wir immer wieder dichten Nebel, das ist die Ankunft in Schottland.

Montag Nachmittag kommt die Sonne. Mit der Crew der „Racker“ aus Hamburg, die noch von der Nordseewoche hier ist, fahren wir per Bus ins Zentrum von Edinburgh. Montags ist das Büro des „Royal Yachtclubs“ unbesetzt, die Crew der „Chou-Chou“ aus Bochum will heute noch ablegen, sie versprechen, uns ihre Chipkarte für das Eingangstor zu überlassen. Der erste Weg führt in die Touristinformation. Daneben ist ein Geldautomat, EC-Karte wird akzeptiert. Dann gehen wir auf den Calton Hill, ein Hügel mit Ausblick auf die Stadt, oben mehreren Monumente, u. a. ein Turm zu Ehren von Lord Nelson. In einem Park an der Princess Street steht ein Denkmal des Dichters Sir Walter Scott mit gotischem Turm darüber. Wir schlendern noch die Royal Mile entlang Richtung Edinburgh Castl, der Zugang ist schon geschlossen. In einem Park sehen wir schottische Folkloretänze. Noch ein Guinness in einem Pub, dann geht's per Bus zurück nach Granton.

Dienstag 12.06.07 Hafentag in Edinburgh

Die Hafengebühr beträgt „königliche“ 17,20 £ pro Tag, duschen 1 £, kein Strom am Schwimmsteg; der Kurs ist 1,5 bis 1,6 zum Euro. Heidi macht den Eigner der englischen Yacht „Tequila“ auf einen verrutschten Fender aufmerksam und werden auf unsere Frage nach einem Supermarkt im Auto mitgenommen. Wir wollen noch eine schottische Gastlandsflagge kaufen (blau mit diagonalem weißem Kreuz), bekommen aber nur eine inoffizielle gelbe Flagge mit einem Löwen. Die offizielle englische Flagge „Red Ensign“ ist hier nicht üblich. Erst am Nachmittag im Shop der St. Giles Cathedral bekommt Heidi eine kleine Kinderflagge am Stock.

Wir essen vorher noch Mittag an Bord, es wird wieder zu spät, um in der Stadt die Burg zu besichtigen. In der Alt-Stadt am Grassmarket finden wir den Platz, wo früher der Galgen stand, gegenüber die Kneipe „Last Drop“.

Etwas weiter ist eine Statue von Greyfriars Bobby, einem Hund, der 14 Jahre am Grab seines Herrn, eines Ortopolizisten, wachte. Wir gehen die gesamte „Royal Mile“ bis zum königlichen „Holyroodhouse“ und haben noch einen schönen Ausblick auf einen steilen Berg mit Park, einem ehemaligen Vulkan.

Auch heute genießen wir ein Guinness im Ivanhoe-Pub an der Princess Street. Draußen regnet es. Abends trinken wir an Bord der „Tequila“ mit Bob und Gwen eine Flasche Wein. Wir erfahren den neuesten Wetterbericht: nur nördliche Winde, bis zum Wochenende zunehmend bis 6 Bft. Wir werden so schnell nicht weiterkommen.

Mittwoch 13.06.07 Hafentag in Edinburgh

Heute schaffen wir es, die Burg zu besichtigen. Sie liegt auch auf einem erloschenen Vulkankegel, der später in der Eiszeit geformt wurde. Die Hauptattraktion ist der königliche Palast, in dem Maria Stuart ihren Sohn gebar. Als James VI. war er König von Schottland und später nach dem Tod der kinderlosen Elisabeth I. als James I. auch König von England. Von den Burgmauern haben wir einen phantastischen Ausblick auf die Stadt. Dann gehen wir noch mal in die St. Giles' Cathedral, um die Kapelle des noblen schottischen Ritterordens „Of the Thistel“ (Distel) zu besichtigen, dem neben dem Monarchen nur 16 edle Ritter angehören dürfen.

Im Pub „Last Drop“ essen wir Haggis, ein schottisches Nationalgericht, sieht aus wie Blutwurst, soll aber durchgedrehtes Fleisch sein, mit Grütze dazwischen, dazu Kartoffel- und Möhren-Püree. Heidi hat von dem gut gewürzten Essen Durst, wir trinken in „Bobby's Bar“ gegenüber dem Hundedenkmal ein schottisches Bier. Die Rückfahrt mit dem Bus wird stark frustrierend: Nr. 17 fährt abends nicht mehr, Nr. 47 eine Haltestelle dahinter fährt uns vor der Nase weg, Nr. 16 fährt gegenüber ab und ist ebenfalls gerade weg, der nächste fährt nicht bis zum Hafen. Wir gehen zurück zu Nr. 47, der fährt nur alle 30 Minuten. Tatsächlich kommt er mit 5 Minuten Verspätung, wir waren schon halb auf der andern Straßenseite und wollten wieder zu Nr. 16, von dem wir schon 2 Busse haben fahren sehen.

Donnerstag 14.06.07 Hafentag in Edinburgh

Nachts regnet es, wir schlafen lange, frühstücken, ich schreibe am Bericht. Am Nachmittag besichtigen wir die königliche Residenz Holyroodhouse. Wir durchschreiten prunkvolle Zimmer und Säle, überall Gemälde der ehemaligen schottischen Herrscher. Im Mittelpunkt steht Maria Stuart. Der eifersüchtige Ehemann ermordete hier ihren italienischen Privatsekretär, ein halbes Jahr später rächte sie sich und heiratete den vermutlichen Mörder ihres Mannes. Der fanatische Reformator John Knox und der schottische Adel veranlassten sie zur Flucht nach England. Dort kommt sie unter Arrest und wird nach 20 Jahren wegen angeblicher Verschwörung gegen die englische Queen Elisabeth hingerichtet.

Freitag 15.06.07 Hafentag in Edinburgh

Der Wind erreicht heute 7 Bft aus Nordost. Die Nacht an Bord der „Libra“ war unruhig. Wir bringen unsere Wäsche in eine Laundrette, wieder fährt uns der Bus weg, der nächste kommt in 30 Minuten. Bis die Wäsche fertig ist, essen wir in einem kleinem Restaurant und gehen spazieren. Zurück an Bord herrscht starker Schwell, das Boot wird an den Steg gedrückt.

Im Hafen von Leith besichtigen wir die 125 m lange königliche Yacht „Britannia“. Seit den 50iger Jahren bis 1996 hat sie über 1 Mill. sm zurückgelegt. Die Kabinen und Salons für die Queen und ihre Gäste sind geschmackvoll und Luxus pur. Auch für den Commodore und die Offiziere gibt es angenehme Aufenthaltsräume. Über 200 Mann gehörten zur Stammbesatzung. Angetrieben wurde das Schiff von Dampfturbinen, der Kessel wurde mit Diesel geheizt. Die Höchstgeschwindigkeit war 21 kn. Wir sind beeindruckt und haben einen Einblick bekommen, wie hochrangige Persönlichkeiten und Politiker ihre Zeit verbracht haben.

Sonnabend 16.06.07 Hafentag in Edinburgh

Den Vormittag bleiben wir an Bord. Der Wind weht anfangs immer noch stark und es nieselt. Die gewaschene Wäsche wird einsortiert, ich lasse 25 min den Motor laufen, um die Batterien zu laden und fülle 10 l Diesel aus dem Reservekanister nach. Damit ist der Haupttank wieder voll, ca. 45 l Diesel. Auch der Wassertank wird gefüllt, von Brunsbüttel bis hier hat es gereicht.

Um 15 Uhr fahren wir ins Zentrum, eine Stunde können wir uns in der National-Galerie umsehen. Es gibt eine Reihe Bilder von berühmten Meistern. Als wir noch ein Guinness trinken, fällt uns erst heute auf, dass in den Pubs niemand raucht, trotzdem sind alle Plätze besetzt. Hoffentlich wird das auch bald in Deutschland so sein.

Sonntag 17.06. bis Montag 18.06.07 bis Peterhead/Schottland 129 sm 36,3 h

Wir starten früh 6 Uhr, es ist Hochwasser, Springtide 5 m. Wir versuchen bei zunächst achterlichem Wind zu segeln, mehrfach starten wir den Motor wegen Flaute. Zunächst schiebt der Ebbstrom etwas. An der Ecke Fife Ness war das erste mal Gegenstrom, richtig quälend wurde es in der Nacht beim Kreuzen gegenan, Wind aus Nordost. Bei 4 kn durchs Wasser blieben 2 kn über Grund und kaum 1 kn in Richtung zum Ziel. Am Vormittag konnten wir einiges aufholen, nachmittags wurde der Wind zu schwach und wieder 2 kn Strom von vorn. Für 16 sm brauchten wir mit Motor 6 Stunden. Nach 36 Stunden für 130 sm, Luftlinie 100 sm, empfing uns der freundliche Hafenmeister in Peterhead. Heidi hatte uns, wie wegen des regen Schiffsverkehrs gewünscht, vorher

per Funk angemeldet. Sie hat im Winter an einem Lehrgang für das UKW-Sprechfunkzeugnis teilgenommen und nach intensivem Lernen die Prüfung für das Short Range Certificate (mit englisch) glänzend bestanden. Zwei mal begleitete uns für je 10 bis 15 Minuten eine Gruppe Schweinswale. Einige schwammen fast auf Tuchfühlung mit unserem Boot und tauchten dann unter den Rumpf, dass man meinte, es müsste jeden Moment zu einer Berührung kommen. Noch im Firth of Forth sahen wir Robben auf einer Bojenplattform liegen.

Dienstag 19.06.07 Hafentag in Peterhead

Es ist gutes Wetter mit Sonne, eigentlich sollten wir weiter segeln, der Wind kommt aber von vorn und das Wetter soll sich verschlechtern. Heidi macht Einkäufe und wird von einem freundlichen einheimischen Segler per Auto in den Ort mitgenommen. Am Weg sehen wir junge Kaninchen vor ihrem Bau, sie zeigen keine Scheu. Ich nutze die Gelegenheit zum Wäschewaschen per Münzautomat auf dem benachbarten Caravanplatz. Die Abdeckung des Schalthebels im Cockpit wird mit Pantera abgedichtet und die Befestigungsschrauben nachgezogen. Wir haben Strom und Wasser am Schwimmsteg. Die Wäsche trocknet nachts in der Kajüte mit Heizlüfter in Öko-Schaltung bei 400 W.

Mittwoch 20.06.07 Hafentag in Peterhead

Heute regnet es vormittags, der Wind hat aufgefrischt, nachmittags kommt dichter Nebel. Wir wollten abends bei Hochwasser noch ablegen, haben uns auch schon per Funk bei „Peterhead Harbour“ gemeldet, sollen noch warten. Der Hafen füllt sich, wir erfahren: draußen 2 m hohe Wellen, kein Wind, dichter Nebel, wir bleiben. Auch die uns aus Edinburgh bekannte „Tequila“ ist da. Wir sind wieder bei Bob zu Gast, allerdings ist Gwen nach Hause gefahren, dafür sein Freund Keith an Bord. Die „Parker 31“ hat einen Hubkiel, damit sind auch die vielen kleinen trockenfallenden Häfen in seinem Heimatrevier an der englischen Küste kein Problem.

Donnerstag 21.06. bis Sonntag 24.06.07 nach Syderö/Färöer 308 sm in 70,3 h

Wir stehen früh auf, duschen, frühstücken, aber es ist immer noch dichter Nebel. Als dann doch einige Boote losfahren, starten auch wir. Der Nebel bleibt den ganzen Tag und auch die Nacht. Nur zeitweilig reicht der Wind zum Segeln. Das Radar ist permanent eingeschaltet und auch der AIS-Empfänger und schließlich der Kartenplotter werden beobachtet. An den AIS-Daten sehen wir, wie ein von hinten aufkommendes Schiff seinen Kurs um 5° ändert, um uns im Abstand von 0,5 sm zu passieren, anschließend fährt es seinen alten Kurs weiter. Fischerboote sehen wir nur auf dem Radar und hören das Brummen des Motors neben uns. Wir haben uns entschlossen, wie die Crew der „Falado“ vor einem Jahr auf dem Weg nach Island, durch den Pentland Firth zu fahren und dann den Kurs direkt auf die Färöer zu nehmen. Einen Besuch der Orkneys schenken wir uns. Der Weg über die Shetlands wäre weiter, die können wir auf dem Rückweg besuchen. Damit haben wir ein doppeltes Zeitproblem, wir müssen ein 6stündiges Fenster abpassen, in dem der Strom nach NW setzt und das bevor der Wind wie angekündigt auf NW dreht. Bei Wind gegen den 5 bis 8 kn starken Strom ist der Pentland Firth sonst für uns praktisch unpassierbar. Früh 6.25 Uhr soll der Strom nach unseren in verschiedenen Varianten durchgeführten Berechnungen kentern. Um dann am Eingang des Pentland Firth zu sein, müssen wir eine Geschwindigkeit von 4 kn fahren. Das geht meistens nur mit Motorhilfe. Die nächste Möglichkeit ist erst abends reichlich 12 Stunden später. Wir halten unseren Plan ein, zum Glück lichtet sich auch der Nebel. Dann geht alles ganz schnell, zunächst haben wir noch Strom von vorn, dann segeln wir bei leichtem Wind aus NE mit 8 bis 10 kn über Grund. Um uns herum sehen wir drehende Wasserwirbel, der Autopilot kann aber gut Kurs halten. Wir haben einen Zeitpunkt beginnender Nipptide, deshalb auch nicht die maximalen Stromgeschwindigkeit, die 10 kn überschreiten kann. Von vorn kommen 2 Frachter, sie fahren gegen den Strom. Um 8.35 Uhr haben wir die Ecke Tor Ness auf der Orkney-Insel Hoy achteraus, wir sind durch den Pentland Firth und gehen auf nördlichen Kurs. Bevor wir für einige Tage im Funkloch verschwinden verschicken wir noch einige SMS an die Familie und Freunde. Dann stelle ich den Autopiloten auf Windsteuerung, um optimale Höhe zu laufen. Zunächst können wir auch einige sm Reserve nach Ost für die zu erwartende Winddrehung gutmachen. Nördlich der Orkney-Inseln frischt der Wind etwas auf, ich wechsele von Genua auf Fock 1. So segeln wir auch die nächste Nacht durch. Heidi beobachtet am Sonnabend-Morgen wieder einen Wal neben unserem Boot, ich schlafe in der Hundekoje. Um 8 Uhr ziehe ich wieder die Genua hoch, 1 ½ Stunden später muss der Motor mitlaufen. Um 15 Uhr kommt wieder Wind aus NE. Statt maximale Höhe zu laufen segeln wir direkten Kurs auf Torshavn. Abends frischt es auf, Fock 1, zugleich Reff 1, nach Mitternacht Reff 2 und der Wind dreht auf Nord. Die Stärke wechselt bei kurzen Regenschauern zwischen 5 und 6 Bft. Es wird nicht mehr richtig dunkel. Vormittags ist klar: Torshavn können wir nicht mehr anliegen, wir müssten kreuzen und würden bis zum Abend nicht mehr ankommen. Wir ändern den Kurs auf die erste Insel Suduroy zu und laufen mittags in die Bucht Trangisvaag ein. Im Hafen von Tvøroyri gehen wir an die Pier mit schwarzen Gummireifen. Die Tide ist hier nur noch 0,5 m, bei Springzeit 1 m. Zum ersten mal benutze ich meine Fenderbretter. Am Vortag war hier eine große Sonnenwendfeier. Bei der Einfahrt kommen uns etliche Boote entgegen, einige kehren wieder um, nach Norden geht es hart gegenan. Im Hafen wird aufgeräumt. Wir finden einen Geldautomaten, die autonomen Färöer haben ihre eigene Währung, das Kleingeld ist dänisch. Heidi knüpft erste Kontakte gegenüber in der „Krambud“, einer urigen Hafenkneipe mit der einzigen Lizenz zum Verkauf von Alkohol auf

der Insel. Wir sind mit unserem relativ kleinen Boot eine Attraktion, immer wieder werden wir von Passanten angesprochen. Nachmittags kommt noch der Hafenmeister, gibt uns den Schlüssel zum Hafenam, in dem wir Toiletten, eine Dusche, Waschmaschine und Trockner kostenlos nutzen können. Wir erhalten ein Anmeldeformular für den Zoll, den er für Montag früh bestellt.

Montag 25.06.07 Hafentag auf Suduroy

Das Einklarieren am nächsten Morgen ist dann auch in wenigen Minuten erledigt. Heidi sieht bei dem Beamten eine unschöne Wunde am Daumen und schenkt ihm aus unserm Bestand eine Tube Heilsalbe. Der Vormittag vergeht mit Wäsche waschen. Von einem Fischer erhält Heidi nach kurzem Gespräch einen großen Dorsch geschenkt. Ich filettiere ihn gleich, will kurz zum Boot, um einen Topf zu holen, da stürzen ein Schwarm von Möwen vom Dach auf unseren zerlegten Fisch. Es gelingt mir, sie zu verscheuchen, nur ein kleines Stück fehlt. Zum Mittag gibt es Fischsuppe mit frischem Gemüse aus dem Supermarkt.

Beim Essen poltert draußen etwas. Ein betrunkenere Mann hängt zwischen unserem Boot und den Gummireifen an der Pier. Mit Hilfe eines Passanten zerre ich ihn über die Kante, Heidi rettet seine Brille. Er bleibt vor dem Boot sitzen. Heidi nutzt ihre psychologischen Fähigkeiten, redet behutsam auf ihn ein und führt ihn durch den halben Ort nach Hause. Die ca. 80 Jahre alte Mutter reagiert zunächst befremdet, dann wird sie immer zugänglicher und verabschiedet Heidi mit Familienbildern von der Goldenen Hochzeit der anscheinend wohlhabenden Familie. Der Sohn Finn ist arbeitslos, und mit Frauen hatte er nur Pech.

Am Nachmittag bei Sonnenschein wollen wir wandern, bleiben zunächst ca. eine Stunde in einem Cafe hängen. Wir unterhalten uns mit einem Urlauber-Ehepaar aus Gladbeck. Hinzu kommt ein Einheimischer, der sich als Religionswissenschaftler vorstellt, sein Vater wäre Bankdirektor gewesen. In seiner Jackettasche sehe ich eine offene Bierflasche. Schließlich kommt noch der deutsche Ehemann der Inhaberin des Cafes. Er erklärt uns den Weg auf einen Berg oberhalb des Ortes.

Um 18.30 Uhr wandern wir los, treffen Jugendliche mit blau-weißen Schirmmützen, sie haben ihr Abitur bestanden. Zwei junge Mädchen bieten sich an, uns ein Stück mit dem Auto zu fahren. Der Weg soll in 1,5 Stunden im Bogen über die Rückseite des Berges führen. Zunächst gehen wir eine schmale Straße vorbei an ehemaligen verschütteten Steinkohle-Minen. Eigentlich sollen Steinmänner den Weg auf den Gipfel markieren, wir sehen keine. Wir steigen zu einem Grat hoch, der in großem Bogen auf den Gipfel führt. An der Kante angekommen, blicken wir auf der andern Seite in einen steilen Abgrund. Unten laufen die Meereswellen gegen die steile Westküste. Auf dem weiteren Weg sehen wir vor uns zwei Menschen einen kürzeren Aufstieg nehmen. Kurz bevor wir gegen 22 Uhr oben sind, kommen sie uns entgegen. Sie sind aus Island, der Mann ist Geologe und arbeitet an einem Tunnel, der demnächst eröffnet wird. Die Frau ist Lehrerin. Wegen des außergewöhnlich klaren Wetters sind sie nach Feierabend auf den Berg gegangen, unten steht ihr Auto. Wir gehen gemeinsam zurück und werden zu einem Ausflug durch einen alten Tunnel zu dem nördlich gelegenen Ort Hvalba eingeladen. Auf der Westseite gibt es eine ungeschützte kleine Felsen-Bucht, in der früher offene Fischerboote einen steilen Abhang hochgezogen wurden. Auf dem Rückweg fahren Björgvin und Jördis an ihrem derzeitigen Wohnhaus vorbei und setzen uns nach Mitternacht vor unserem Boot ab. Wir laden sie an Bord ein, bei einer Flasche Wein vergeht eine weitere Stunde. Am nächsten Tag kaufen wir eine Karte der Färöer in der Touristinformation. Statt auf den 443 m hohen Oyrnafjall waren wir auf dem 610 m hohen Gluggarnu. Von dem ersten Berg hätten wir die Westküste nicht gesehen.

Dienstag 26.06.07 Hafentag auf Suduroy

Es ist trübe, zeitweise regnet es. Der Wetterbericht verspricht die nächsten 2 Tage 6 Bft aus N und Regen. Beim Hafenmeister im Internet wird zum Wochenende Besserung versprochen. Es heißt abwarten. In der Touristinformation erhalten wir den Schlüssel zur Kirche. Sie ist vor ca. 100 Jahren aus Norwegen geholt worden. Es ist ein großer außen weiß gestrichener Holzbau, innen freundlich und hell. Unterwegs treffen wir Otto aus Gladbeck, den wir schon von dem Gespräch vor dem Cafe kennen.

Im Hafen liegt ein englischer Zweimast-Gaffelsegler, zwischen den Masten ein Schild: „To Sale“. Der Skipper der 4köpfigen Crew heißt Charles. Sie sind auf der Rücktour von Island nach Stornoway in Schottland. Wir bekommen von ihm einen sehr informativen Reiseführer in englischer Sprache über Island. Später liegt das Buch dort in allen Touristinformationen in verschiedenen Sprachen, natürlich auch in deutsch.

Abends sind wir alle in der Hafengaststätte. Einheimische Fischer erzählen von ihrer harten Arbeit.

Mittwoch 27.06.07 Hafentag auf Suduroy

Wir warten auch heute auf besseren Wind, waschen noch die Bettwäsche, da wir nichts bezahlen müssen. Die Engländer waschen auch, leider einen Pullover zu heiß, er hat hinterher Kindergröße, Heidi nimmt ihn für unseren Enkelsohn mit.

Ich packe unsere Fahrräder aus, ein Reifen ist platt. Der Schlauch hat etwas Übergröße (oder die Räder Untergröße). Bei der Montage hatten sich Falten gebildet, dort ist er durchgescheuert. Ich montiere einen Ersatzschlauch. Zufällig kommt unser Freund Finn, er ist wieder angetrunken. Er erzählt, er wäre 50 Jahre alt, sieht mit seinem vollen schwarzen Haar jünger aus. Während ich arbeite, lässt Heidi sich sein Boot zeigen. Wieder

zurück, ist er nicht davon abzuhalten, eine Freundin mit Auto zu rufen. Heidi fährt mit und bekommt in einem Geschäft, das schon geschlossen war, einen neuen Schlauch, den Finn bezahlt. Anschließend fahren wir mit den Rädern noch um die Bucht bis zum gegenüber liegenden Fähranleger.

Donnerstag 28.06. bis Sonntag 01.07.07 nach Island 314 sm in 66,9 h

Heute gibt der Hafenmeister grünes Licht und auch meine Wetterinformationen des DWD lassen keinen Starkwind erwarten. Draußen empfängt uns eine gewaltige alte Dünung und immer dichter werdender Nebel. Zunächst haben wir Strom von vorn, ich hatte auf eine Berechnung verzichtet. Keine 2 Stunden später hat der Strom gekentert, mit leichtem Wind aber Nieselregen können wir vorübergehend segeln. An der nördlichen Spitze der Insel schieben uns fast 4 kn Strom, dann ist der Wind total Null. Der Nebel lichtet sich und der Motor schiebt uns durch unangenehm durcheinander laufende Wellen. Heidi fühlt sich seekrank, trotzdem hat sie Mittag gekocht. Beim Abschied wurde sie von der Inhaberin der Hafenkneipe gefragt: „Mögen Sie denn das, vier Tage allein auf dem Atlantik?“ Heidis Antwort: „Wir machen es!“

Erst um 22 Uhr kommt leichter Wind auf, es frischt immer mehr auf, nach Mitternacht Fock 1 und gleich ein Reff einziehen. Mit Wind aus NE rasen wir mit über 6 kn. Früh um 6 Uhr überholt uns ein russisches Schiff: „Admiral Podorin“. Es bleibt das einzige bis Island. Bei Wind über 20 kn ziehe ich mittags das 2. Reff und bald das 3. Reff ein. Um 16 Uhr entschließen wir uns, statt der Westmännerinseln Höfn am Hornafjörður im Südosten von Island anzulaufen. Es liegt 100 sm näher, allerdings muss ich etwas anluven. Das zwingt mich zum längs fälligen Wechsel auf Fock 2. Der Windmesser hat als Böenspitze schließlich 30 kn registriert, 7 Bft. In der Nacht wird es langsam weniger, Heidi hat Wache, erst am zweiten Morgen reffe ich aus und wechsele wieder zu Fock 1. Am Nachmittag wird trotz Genua die Fahrt immer weniger, die Sonne kommt hervor. Wir haben eine ausgezeichnete Sicht. Bereits 50 sm vor der Küste sehen wir im Dunst schneebedeckte Gipfel mit Wolkenbändern darunter. Ein grandioser Anblick, je näher wir kommen.

Um unser Boot versammeln sich immer mehr Vögel, darunter 2 dunkelbraune große Möwen, wie wir sie noch nie gesehen haben. Immer wieder kommen sie von hinten angefliegen und landen neben uns. Heidi glaubt, sie tun das, weil sie ihnen ein Stück Brot zugeworfen hat. Irgendwann blicke ich zufällig hinter dem Boot ins Wasser, irgend etwas hängt hinten dran. Ich sehe genauer hin: 2 Fische. Ich greife zu, schmeiße sie in die Plicht. Sie winden sich wie Aale, haben einen Saugnapf als Maul und anstelle von Kiemen 7 runde Löcher hintereinander. Heidi hält sie für Schlangen. Ich schlachte sie trotzdem. Anschließend sind die Möwen verschwunden. Später im Hafen erkundigt sich Heidi beim Hafenmeister, im Internet findet er die Bezeichnung „Fiske Suga“ (Lampetra fluviatilis), sie sind nicht essbar. Die beiden großen braunen Vögel waren Raubmöwen, „Kataracta Skua“. Unerwartet aufregend wird die Hafeneinfahrt. Jockel Lehmann war vor einem Jahr hier und schreibt in seinem Bericht von mehreren Richtfeuern. Wir haben keinen genauen Hafenplan aber einen Stadtplan aus dem Reiseführer, den Charles uns überlassen hatte. Zwei blinkende Leuchttürme mit ihren weißen Sektoren und ein Richtbakenpaar weisen uns den Weg durch Untiefen und gegeneinander versetzte felsige Landzungen. Die Flut schiebt uns vorwärts. Hinter der Durchfahrt fahren wir im Kreis, wie in einem Kessel, überall wird es flach. Dank des vorausschauenden Echolots laufen wir nirgends auf. Wir sehen die Schiffe vom Hafen, finden aber keinen Weg durch die Inseln davor. Heidi ruft per Funk Port Control. Es meldet sich jemand, mit unserem Englisch können wir unsere Position nicht präzise genug beschreiben, wir sollen standby bleiben, er schickt den Pilot. Wegen der Strömung fahre ich weiter zurück, da sehe ich Richtbaken, die im Rücken zu lassen sind und uns durch eine schmale Durchfahrt um die Leuchtturminsel führen. Direkt vor dem Hafen kommt uns das Lotsenboot entgegen. Nach dem Festmachen gegen 6 Uhr früh revanchieren wir uns mit zwei Dosen Rostocker Pils, Forderungen werden nicht gestellt, es wird auch keine Hafengebühr verlangt.

Hier hat am Sonnabend gerade eine Feier stattgefunden, wir sehen noch einige alkoholisierte Jugendliche, der Hafen ist eingezäunt, damit niemand ins Wasser fällt. Kurze Zeit später hält hinter dem Zaun ein Polizeiauto, wir werden gefragt, ob es uns recht ist, wenn Montagfrüh um 10 Uhr der Zoll kommt. Ich sage besser um 9 Uhr. Bis gegen Mittag schlafen wir aus. Dann gehen wir zur Touristinformation. Den Reiseführer von Charles erhalte ich in deutsch. Wir holen Geld vom Automaten, Kurs 1 € = 83 Kronen. Der Supermarkt hat auch sonntags geöffnet. Dicht beim Hafen ist ein kleines Schwimmbad, wir verbringen dort 2 Stunden. Es gibt Whirlpool-Becken mit bis zu 41°C warmem Thermalwasser, alles unter freiem Himmel.

Montag 02.07.07 Hafentag in Höfn i Hornafjörður

Wir sind rechtzeitig mit dem Frühstück fertig, warten auf den Zoll und wollen eine Fahrradtour machen. Heidi fährt in den Ort, um eine isländische Gastlandsflagge zu kaufen. Sie wird von Pontius zu Pilatus geschickt, es gibt große Flaggen, keine kleinen. Der Zoll lässt sich auch nicht sehen, wir essen Mittag. Um 14 Uhr wollen wir endlich los, da hält das Polizeiauto wieder vor dem Boot, mir werden 2 Formulare in die Hand gedrückt, Abholung abends oder am nächsten Morgen. Kopfzerbrechen machen mir die Angaben zu alkoholischen Getränken, Fleischprodukten und Eiern. Ich lasse erst mal alles offen.

Wir wollen zur benachbarten Halbinsel am Fuß hoher Berge. Am Campingplatz erkundigen wir uns nach der Busabfahrt zu einem Gletschersee für den nächsten Tag und fragen wieder erfolglos nach der Islandflagge. Deutsche Autourlauber mischen sich ins Gespräch ein. Sie haben eine Flagge auf dem Dach ihres VW-Busses,

und schließlich rücken sie ihre Reserve-Flagge raus. Wir spendieren dafür eine Runde Kaffee. Es ist schon 16 Uhr, als wir den Ort verlassen. Je näher wir den Bergen kommen, desto stärker bremsen uns Fallböen. Längs der Straße sind vor allem Weideflächen mit Pferden, Kühen, Schafen und dazu einzelne Bauerngehöfte. Nach 2/3 des Wegs kehren wir um, die Hauptstraße führt weiter durch einen Tunnel, früher über einen Pass. An Bord ist es kalt, Heidi möchte unbedingt Hummer in einem nahen Restaurant essen. Widerstrebend gebe ich nach. Jeder erhält 4 zerteilte Hummer. Zum Schlafen ziehe ich einen Faserpelz an.

Dienstag 03.07.07 Hafentag in Höfn i Hornafjörður

Nachts regnet es, wie im Wetterbericht des Fernsehens angekündigt. Morgens fühle ich mich wie gelähmt. Schon nachts war mir nicht wohl. Es soll eine Hummer-Allergie geben. Wir haben keinen Antrieb für die Busfahrt. Vormittags gehen wir ins Schwimmbad. Das Wetter wird freundlicher. Wir besuchen das Heimatmuseum und eine sehr beeindruckende Gletscheraustellung mit Videovorführung und beschließen, morgen doch mit dem Bus zum Gletschersee Jökulsarlon zu fahren.

Mittwoch 04.07.07 Busfahrt zum Jökulsarlon, ablegen abends

Heute sind wir pünktlich am Campingplatz. Der Bus fährt 8.30 Uhr gegenüber an der Tankstelle ab. 1,5 Stunden später steigen wir an der Gletscherlagune Jökulsarlon aus. Die Gletscherzunge Bredamerkurjökul des Vatnajökul, Europas größtem Gletscher, kalbt in den See. Die Wasserfläche ist von unzähligen Eisblöcken bedeckt. Weiß, blau oder schwarz von Lava-Asche bedeckt, treiben sie umher. Ein nur wenige 100 m langer Fluss mündet ins Meer. Bei Flut strömt Salzwasser in die Lagune. Bis 1934 füllte die Gletscherzunge noch den See aus, jetzt sind es bald schon 10 km bis zum Gletscherrand. Das Geröll, das früher ins Meer transportiert wurde, lagert sich jetzt in dem bis zu 190 m tiefen See ab. Die Meeresströmung trägt den Uferstreifen ab, und in wenigen Jahrzehnten werden Straße und Brücke verschwunden sein. Unter dem Vatnajökul sind mehrere aktive Vulkane, die im Abstand von mehreren Jahren immer wieder ausbrechen. Das führt dann zu sogenannten Gletscherläufen, bei denen Unmassen Schlamm und Geröll zu Tal stürzen und große Flächen bedecken. Im Laufe der Jahrhunderte wurden große Flächen Ackerland mit den dort befindlichen Bauernhöfen vernichtet. Island ist in ständigem Wandel begriffen, wie wohl nirgends anders auf der Welt.

Am Vormittag machen wir eine Fahrt mit einem Amphibienfahrzeug groß wie ein Lkw. Schlauchboote mit kräftigen Außenbordern lotsen uns durch das Packeis. Sie können auch mal kleinere Schollen wegschieben. Robben liegen auf dem Eis und schauen uns gelangweilt an. Es ist neblig, man könnte total die Orientierung verlieren. Nachmittags kommt die Sonne und gibt einen grandiosen Ausblick über den See und die wohl 15 km breite Gletscherzunge frei. Wir sehen die über 2000 m hohen Berge und weitere gewaltige Gletscherzungen. Auf einem Hügel kann ich eine Skua aus der Nähe fotografieren, drei Tage vorher neben unserem Boot waren sie weiter weg. Am Ufer des See steht ein alter geländegängiger VW-Bus aus Berlin. Wir unterhalten uns kurz. Die jungen Männer waren mit dem Kajak zwischen den Eisschollen gefahren. Wochen später begegnen sie uns wieder in Husavik und noch mal in Vopnafjörður. Während der Busfahrt zurück sehen wir 5 weitere Gletscherzungen des riesigen Vatnajökul.

Um 16 Uhr sind wir wieder in Höfn. Wir wollen noch abends mit dem Hochwasser auslaufen. Das Programm WXTide berechnet das HW für Höfnafjörður für 18.25 Uhr, Wir fahren 20.20 Uhr aus dem Hafen. In der Ausfahrt läuft uns das Wasser mit 2 bis 3 kn entgegen, Heidi zweifelt an meiner Tidenrechnung. Ich finde keine falsche Einstellung im Programm, der Rechner ist auf UTC umgestellt. Logisch ist aber, dass bei HW vor der Küste der Wasserstand hinter dem engen Zufluss zu den Lagunen Höfnafjörður und Skardsfjörður noch Stunden nach dem Hochwasser niedriger ist und deshalb immer noch Wasser einströmt. Ansonsten kommen wir gut mit den uns jetzt bekannten Richtbaken klar. Wir sind ganz gerührt: Kinder aus dem Ort, sogar der Busfahrer, der Feierabend hat, und ein einlaufender Fischer winken uns zum Abschied zu.

Donnerstag 05.07. und Freitag 06.07.07 nach Heimaey/Vestmannaeyjar 172 sm in 36 h

Der Wind kommt aus SW, also genau von vorn. Gut 2 Stunden später müssen wir den Motor starten. Das Wechselspiel Motor an, Motor aus setzt sich auch am nächsten Tag fort. Der Wind dreht auf Ost und Süd. Mittags passieren wir den Leuchtturm Ingólshöfði. Dann kommt leichter Regen. Abends 23 Uhr weckt Heidi mich. Urplötzlich ist der Wind auf Ost gesprungen und frischt gewaltig auf. Ich berge das Groß und die Genua, ziehe die Fock und versuche mit seitlichem Wind, uns von der nahen Küste frei zu segeln. Der Windmesser registriert als Maximum 29 kn, das sind 7 Bft. Ich berge auch Fock 1 und hole die Fock 2. Schnell haben wir auch den zugehörigen Seegang. Am Morgen können wir direkten Kurs auf die Westmännerinsel Heimaey nehmen, der Wind jetzt genau von hinten. So segeln wir bei durchschnittlich 20 kn Wind auch durch die nächste Nacht. Freitag Vormittag wechsele ich auf Fock 1. Damit segeln wir gegen 15 Uhr direkt bis in den Hafen. Heidi hat uns per Funk angemeldet, wir werden am Schwimmsteg von 4 Männern in Empfang genommen, die uns beim Anlegen helfen.

Nachdem wir Ordnung an Bord geschaffen haben, fährt uns ein freundlichen Fischer im Auto zur Schwimmhalle. In einem Sprudelbecken mit heißem Wasser machen wir die Bekanntschaft eines jungen Mannes, der in Deutschland eine Flugausbildung erhalten hat und jetzt hier auf dem Flugplatz tätig ist.

Sonnabend 07.07.07 Hafentag auf Heimaey/Vestmannaeyar

Mit unseren Bordfahrrädern wollen wir heute zur Südspitze der Insel fahren. Noch am Hafen ist diesmal bei mir ein Reifen platt, ein scharfkantiger Stein hat ein Loch durch Decke und Schlauch gestochen. Ich ziehe den alten mit Pantera abgedichteten Schlauch ein und klebe einen Flicker in den Mantel. Das hält für den Rest der Reise. Als wir an der Kirche vorbeikommen, findet gerade eine Trauung statt. Auch am Nachmittag stehen wieder Hochzeitsautos dort. Später erfahren wir, es waren 6 Trauungen wegen des besonderen Datums mit den 3x07. Die Südhälfte umwandern wir zu Fuß über Wiesen mit Schafen, und entlang der Kante der hohen Felsenküste. Wir sehen Unmengen von Seevögeln, vor allem Papageitaucher aus nächster Nähe (Puffin oder hier Lunde genannt). Erst wenn man auf wenige Meter herangeht, fliegen sie auf. Überall sind ihre Erdhöhlen im Gras. Leider nieselt es zeitweilig.

Heute soll auch eine Feier zum Gedenken an das Ende des Vulkanausbruchs 1973 sein. Abends sehen wir in den Straßen und in Diskos vor allem junge Menschen, ansonsten keine besonderen Veranstaltungen. Wir wandern in Richtung der durch Lavafelder eingeengten Hafeneinfahrt. Dort, wo früher eine Festungsanlage war, steht heute eine kleine Stabkirche aus Norwegen. Beeindruckend die erstarrten Lavamassen, die etwa 1/3 der Häuser zerstört und begraben haben. Die Menschen konnten damals alle evakuiert werden. Mit Meerwasser hat man die flüssige Lava stoppen und so die Zufahrt zum Hafen, die Existenzgrundlage der Fischer, frei halten können.

Sonntag 08.07.07 Hafentag auf Heimaey/Vestmannaeyar

Im Ort gibt es ein Kino, in dem mehrmals täglich ein Film über den Vulkanausbruch gezeigt wird. Zur ersten Vorführung mit deutschen Untertiteln kommen wir zu spät, kaufen uns eine DVD und erfahren, dass gegen Mittag an der norwegischen Kirche eine Gedenkfeier sein wird. Dort warten wir und unterhalten uns mit einer älteren einheimischen Frau. Sie öffnet uns auch die Kirche. Das Altarbild zeigt eine Darstellung des Lebens von Olaf Trygvason, wie wir es aus dem Dom von Trondheim kennen.

Schließlich kommt eine größere Gruppe von Menschen, darunter der Pfarrer. Er hält einen Gedenkgottesdienst, Musiker spielen und ein Chor singt. Zum Abschluss wird an alle Anwesenden eine Pilzsuppe ausgeteilt und Getränke frei angeboten. Wie beim Picknick sitzen wir unter den Einheimischen bei strahlender Sonne auf dem Rasen. Als sich die Gesellschaft auflöst, schieben wir unsere Fahrräder über Pfade quer über die Lavafelder. Im Ort sprechen wir mit einem Einwohner, den wir am nächsten Tag im Schwimmbad wieder treffen. Kurz darauf kommt eine Frau aus ihrem Haus, mit der wir nach dem Gottesdienst gesprochen hatten. Wir fahren bis zum Flugplatz und haben dort eine Begegnung mit dem Piloten, den wir am ersten Tag kennen gelernt hatten. Er hat heute Bodendienst.

Auf einer Straße fahren wir um den alten 5000 Jahre alten Vulkan Helgafell bis zum Fuß des neuen Vulkans Eldfell. Zu Fuß bewältigen wir die Höhe von über 200 m bis zu Kraterand. Unter roter und schwarzer Lava ist der Boden immer noch heiß, zuweilen steigen kleine Dampfwolken auf. Diese Restwärme wird zum Heizen und zum Brot backen genutzt. Von oben haben wir einen grandiosen Ausblick auf die Insel und hinüber zu den Gletschern auf dem Mainland, wie Island von hier aus genannt wird. Deutlich erkennt man das Ausmaß der Lavafelder, welche die Insel um 2,5 km² vergrößert haben. Abends sehen wir uns im Kino noch den Film an, der auch weitere Informationen über die Natur bringt. Wir sind sehr beeindruckt.

Montag 09.07. bis Mittwoch 11.07 nach Reykjavik 128 sm in 37,4 h

Am Vormittag fahren wir noch einmal in das Schwimmbad. In der Nacht hat ein nur 8 m langes Segelboot „Praxis“ aus Dublin bei uns längsseits festgemacht. Nach unserer Rückkehr unterhalten wir uns mit den Eignern Anne und Frank. Sie waren schon in Reykjavik und sind nicht das erste Mal hier. Sie haben Hafenhandbücher von Island. Ich kann in einem Fotogeschäft eine englische Imray-Ausgabe auszugsweise kopieren, nicht ganz billig aber eigentlich unverzichtbar, wie sich noch zeigen wird. Hafenpläne fehlen uns leider.

Wir nehmen noch Wasser, ein Fischer kommt extra von zu Hause und bringt den Wasserschlauch im Auto mit. Im Hafbüro lassen wir uns einen längerfristigen Wetterbericht zeigen. Für all das bezahlen wir keine Hafengebühr, man sagt uns, in diesem Jahr wären wir das erste deutsche Segelboot hier.

Nach 20 Uhr legen wir ab. Der Wind aus West ist schwach und variabel, von dem Westwind des letzten Tages steht eine unregelmäßige Dünung. Etwas zu spät denken wir daran zu angeln. Ich habe auf Antrieb mehrere kleine stachlige Rotbarsche dran, überlasse sie aber gleich den Möwen. Das bereuen wir zunächst, weil jetzt nichts mehr anbeißt. Wir fahren etwas näher an die Insel und haben 2 Stunden nach dem Ablegen 2 kleine Köhler und behalten auch 2 Rotbarsche. An deren Stacheln verletzt sich Heidi beim Ausnehmen den Finger, alles in allem ein hoher Preis und das bei unangenehmer Schaukelei.

Zwei Stunden können wir noch segeln, dann läuft bis früh 4 Uhr der Motor. Wir haben zunächst günstigen Wind, später müssen wir kreuzen. Gott sei Dank ist die unangenehme Welle nicht mehr. Es frischt auf, wir reffen, es sind 5 – 6 Bft. Von vorn kommt ein Schiff der Coast Guard und fährt dicht an uns vorbei. Dann wird die „Libra“ per Funk gerufen. Auf die Anfragen nach woher und wohin gebe ich bereitwillig Auskunft. Mühsam wird das Kreuzen um das Kap Reykjanesta, zwar sind jetzt 3 Bft, aber Strom von vorn. Nachts schläft der Wind ein, die letzten 22 sm wieder unter Motor, fahren wir früh 7 Uhr in den Hafen von Reykjavik ein. Heidi hat uns bei Port Control angemeldet, der Hafenmeister empfängt uns am Schwimmsteg neben den Schiffen der

Walsafari und bringt noch einen Schlüssel für Toilette und Dusche. Kurze Zeit später erscheinen 2 Beamten des Zolls. Wir zeigen unsere Einklarierungsformulare von Hornafjörður. Wir sollen sie sichtbar im Fenster anbringen.

Im Hafen entdecken wir ein Schiff des deutschen Bundesgrenzschutz aus Rostock, „Seadler“ lesen wir. Ich sage zu Heidi: Die deutschen Beamten haben anscheinend ihre isländischen Kollegen in Sicherheitsfragen geschult. Heidi wollte dem Schiff aus unserem Heimathafen trotzdem einen Besuch abstatten. Als wir abends in den Hafen kommen, hat das Schiff gerade abgelegt. Heidi kann noch rüber rufen: „Wir sind auch aus Rostock, mit dem Segelboot hier!“ Als Antwort kommt: „Ganz schön mutig!“ Die Kaianlage war aus Sicherheitsgründen für Passanten abgesperrt, wir wären ohnehin wohl kaum auf das Schiff gekommen.

Nach unserer Ankunft holen wir ein paar Stunden Schlaf nach. Am Nachmittag unternehmen wir einen Stadtbummel, bringen kurz vor Ladenschluss unsere Schmutzwäsche in eine Wäscherei und buchen in der Touristinformation drei Busfahrten: morgen Blue Lagoon, Freitag Südküste, Sonnabend Golden Circle, die beiden letzten mit deutscher Führung. Jetzt haben wir aber ein Problem: Die Wäsche ist Freitag Nachmittag fertig und muss bis 18 Uhr abgeholt sein, sonst Montag früh, wir kommen aber erst ca. 20 Uhr zurück.

Donnerstag 12.07.07 von Reykjavik mit Bus zur Blue Lagoon

Pünktlich 7.30 Uhr werden wir von einem Pick-Up-Bus vor der Touristinformation zum Busterminal abgeholt. Bereits um 9 Uhr schwimmen wir im warmen Wasser. Wir unterhalten uns mit anderen Touristen. Auch später bei den anderen Day Tours wecken wir Erstaunen und Interesse. Man sagt uns, um Island zu erleben, muss man doch nicht mit dem Segelboot hierher kommen. Heidi antwortet: Wir verbinden unser Hobby mit der Möglichkeit das Land kennen zu lernen. Im Hafen haben wir dann mehrfach Besuch aus den Niederlanden, Deutschland und Österreich. Auch ein isländischer Vater mit seiner kleinen Tochter besichtigt unser kleines Boot. Mit 9 m Länge sind wir die absolute Ausnahme, andere Yachten aus Norwegen, Polen und den Niederlanden sind über 40 bis zu 60 Fuß lang. Einige wollen nach Grönland und warten, dass das Treibeis verschwindet.

Nach 4 Stunden Baden in der Blue Lagoon fahren wir die 50 km nach Reykjavik zurück. In einem „Kaffi Reykjavik“ essen wir isländischen Bacalao. Aus unserer Sicht war das Kabeljaufleisch vorher nicht getrocknet wie in Norwegen und wurde hier mit normalen Salzkartoffeln serviert. Am Vortag wurden wir hier von einer netten Kellnerin bedient, für 600 Kronen bekamen wir eine ganze Kanne aromatischen Kaffee. Das Mittagessen heute wird sagenhaft teuer, die Kellnerin ist aber sofort bereit unsere saubere Wäsche am nächsten Abend zu deponieren. Auch in der Wäscheannahme hat man sofort Verständnis für uns, wir bezahlen einen Pauschalpreis und unsere Wäsche wird Freitag ins Restaurant gebracht.

Am Abend angeln zwei Jungen neben unserem Boot. Heidi hätte gerne frischen Fisch. Sie wollen uns auch welchen abgeben, nur haben sie keinen Erfolg. Schließlich fragen sie uns nach einem besseren Köder. Ich schenke Ihnen einen kleinen Blinker. Später kommen sie tatsächlich noch einmal vorbei und liefern 2 Fische ab.

Freitag 13.07.07 von Reykjavik Busfahrt entlang der Südküste

Heute früh warten wir wieder am vereinbarten Platz, kein Pick Up kommt. Wir erwägen schon ein Taxi zu nehmen, da sehen wir auf der anderen Straßenseite den bekannten Kleinbus. Wir winken, er hält, rechtzeitig erreichen wir das Busterminal. Zu Fuß wären wir inzwischen auch dort angekommen. Am nächsten Morgen wiederholt sich ähnliches.

Die Bustour dauert 10 Stunden, sie führt bis Vik am südlichsten Punkt von Island. Wir halten an 2 Wasserfällen. Beim Skogafoss gehe ich bis hinter das herab stürzende Wasser, werde auf der anderen Seite vom Wind feucht bestäubt. Ein Abstecher führt zum Gletscher Solheimajökull. Er ist stark abgeschmolzen, das Eis schwarz mit Lavaasche bedeckt. In der Nähe ist einer der aktivsten Vulkane Islands, 1500 m hoch, die Hekla. Der letzte Ausbruch war im Jahr 2000, den nächsten erwartet man schon wieder in 2 bis 3 Jahren, der Schnee am Gipfel schmilzt ab.

Bei Vik gibt es einen Strand aus schwarzer Lavaasche. Dort steht ein Denkmal für deutsche Islandfischer, die hier in Seenot gerieten und von Isländern gerettet wurden. An einem steilen Basaltfelsen nisten Papageitaucher, ihre Anzahl geht leider zurück, da sie nicht mehr genug von den für sie wichtigen kleinen Fischen finden. In westlicher Richtung sieht man einen Felsen im Wasser mit einem Tor.

Auf der Rückfahrt halten wir an einem sehr interessanten privaten Museum mit einer Sammlung einer Unzahl von isländischen Gebrauchsgegenständen. Der über 80 Jahre alte Gründer, spielt selbst auf einem Musikinstrument, ein Holzkasten mit 2 Saiten. Ein junger Mann aus Deutschland führt uns durch die Ausstellung. Die Reiseführerin ist zwar sehr aufgeschlossen, leider spricht sie das Deutsche und auch das Englisch isländisch aus. Ich verstehe nur einzelne Worte, entnehme kaum einen Sinn. Heidi versteht etwas mehr.

Sonnabend 14.07.07 von Reykjavik „Golden Circle“ per Bus, nach Akranes 12 sm in 3 h

Der Reiseführer heute ist in beiden Sprachen gut verständlich. Wir halten an einem durch Erdwärme beheizten Gewächshaus, das mehr als Verkaufsstelle für Reiseandenken dient. Dann sehen wir einen mit Wasser gefüllten Vulkankrater, der nachträglich durch Einsturz eines Hohlraumes entstanden sein soll. Der Höhepunkt ist zweifellos der gewaltige Gullfoss Wasserfall. Über zwei gegeneinander versetzte Stufen stürzt er 32 m tief in

einen 2,5 km langen Canon. Nach dem Ort Geysir sind alle heißen Springquellen benannt. Der alte seit dem 13. Jahrhundert aktive Geysir springt z. Z. trotz zwischenzeitlicher Aktivierung nicht mehr. Dicht daneben arbeitet der Strokkur (Butterfass). Der letzte Halt ist im Þingvellir Nationalpark. Hier war der Thingplatz, auf dem sich vor über 1000 Jahren das erste isländische Parlament versammelte. Heute feiert man hier seit der Unabhängigkeit am 17. Juni 1944 den Nationalfeiertag. Geologisch interessant sind hier kilometerlange Erdspalten, die durch die tektonische Plattenverschiebung von Europa und Amerika entstanden sind. Die Ränder des Tales verschieben sich jährlich um 8 mm auseinander.

Wir erhalten eine SMS von unseren isländischen Freunden, dem Tunnelbauer von den Färöern. Sie sind zurück in Akranes. Das Wetter ist gut, 22.30 Uhr legen wir ab und haben die 12 sm drei Stunden später geschafft.

Sonntag 15.07.07 Aufenthalt in Akranes, weiter nach Rif 76 sm in 19,9 h

Am Vormittag holen uns unsere Freunde Björgvin und Hjördis in ihr Haus. Sie haben 5 Kinder, 2 sind erwachsen, der jüngste ist 9 Jahre alt. Dann ist da noch ein 2 jähriges Enkelkind, es hat Schnupfen. Heidi kümmert sich um ihn, später ist sie selbst erkältet. Unsere Gastgeber sind gerade 3 Tage zu Hause, der nächste Auftrag im August ist ein Tunnel auf Grönland. Sie machen mit uns noch eine Autorundfahrt, besteigen den alten Leuchtturm und verabschieden uns am Hafen. Um 18 Uhr legen wir ab, mit halbem Wind 2 Reffs im Groß rauschen wir in Richtung Snäfellsjökull.

Montag 16.07. und Dienstag, 17.07.07 Stop in Rif, weiter nach Isarfjörður 76 sm in 26 h

Gegen Morgen ist der Wind weg. Wir angeln einen Dorsch. Ca. 12 Uhr steuern wir den Hafen von Rif an. Ich halte auf die Mole zu, kurz vor der Einfahrt wird es flach, ich sehe Steine, schnell zurück. Links steht ein grünes Leuchtfeuer, noch weiter östlich entdecken wir eine rot-weiße Ansteuerungstonne, die nicht in meiner Karte verzeichnet ist. Einen Hafenplan haben wir wieder nicht. Heidi ruft Port Control und liest in dem kopierten Imray-Beschreibungen nach. Dort ist von einem Riff die Rede, dass zu umfahren ist. Ein Fischerboot kommt aus dem Hafen, es fährt in großem Bogen hinter dem grünen Mast nahe dem Land. Jetzt kennen wir den Weg. Im Hafen sehen wir bei Ebbe an der hohen Pier das norwegische Boot, dessen Eigner eigentlich nach Grönland wollte. Sie sind beim Ablegen. Wir finden weiter innen einen Platz an einem Schwimmsteg.

Heidi sucht den freundlichen Hafenmeister auf und bringt ausgedruckte Wetterkarten für 5 Tage mit. Noch haben wir schwachen Wind durch ein Hoch über Grönland, zum Wochenende soll Starkwind aus Süd kommen. Wir wollen die Zeit nutzen, um voran zu kommen, sonst geraten wir in Zeitnot für unsere Rückkehr. Jetzt rächen sich die Bummerei und die widrigen Umstände zu Beginn der Reise. Wir können nicht in jeden Fjord fahren und jeden netten Hafen ansteuern.

Der Wind ist abends und nachts stärker als erwartet. Die Wetterkarte zeigt auch einen stärkeren Pfeil im Breidafjörður. Beim Kap Bjargtangar, dem berühmtesten westlichsten Punkt Islands soll schwacher Wind sein. Wir kreuzen lange vor dem Kap bei 2 kn Strom von vorn. Als das Kap um 9 Uhr morgens querab liegt, ist der Wind tatsächlich weg. Innerhalb von 10 Minuten habe ich 2 Dorsche geangelt, das Ausnehmen und filettieren dauert etwas länger. Segelversuche sind zwecklos, nur der Strom schiebt langsam vorwärts. So muss wieder der Motor gestartet werden. Später kommt der Strom für 12 Stunden wieder von vorn.

Beeindruckend sind die steilen Basalt-Felswände, oben sehen sie wie Tafelberge aus, alle etwa gleich hoch. Trotzdem gibt es Täler, in denen kleine Ortschaften liegen. Oft sieht man an schattigen Berghängen noch Schnee. Abends können wir einige Stunden segeln. Um 23 Uhr sind wir am Eingang zum Isarfjardardjup. Der Kapeffekt bringt kurzzeitig stärkeren Wind, dann ist er vorbei. Unter Motor erreichen wir nachts um 2 Uhr Isarfjörður. Dort liegt schon die uns aus Reykjavik bekannte „Anne Marie“ aus Oslo. Wir gehen längsseits.

Mittwoch 18.07.07 Hafentag in Isarfjörður

Heidi sucht den Hafenmeister und findet auch eine Touristinformation. Ich verlege inzwischen die Libra an die Spundwand, weil die Norweger ablegen. Hier sind lange Leinen erforderlich, ausreichend für 3 m Tidenhub. An Land gelangt man über eine steile Leiter. Wir besichtigen das Heimatmuseum und sehen einen Film, wie früher mit offenen Holzbooten geangelt wurde. Heidi kauft einen Trockenfisch. Später gehen wir ins Schwimmbad. Im Warmwasserbecken unterhält Heidi sich mit einer jungen Frau. Sie will am Wochenende mit Freunden eine Wanderung über die Berge zur Hornvik machen, eine schöne Bucht, die an unserem weiteren Weg liegt.

Donnerstag 19.07.07 in den Hesteyrarfjörður 23 sm in 7,3 h

Vormittags kaufen wir Proviant ein, holen im Hafentag Wetterinformationen für die nächsten Tage, nehmen Wasser und legen mittags ab. Der Wind ist variabel, immer wieder nehmen wir den Motor. Schließlich kommt Nieselregen und Nebel. Wir fahren bis ans Ende des Hesteyrarfjords. Dort ankern wir. Das erste Mal nutzen wir unseren neuen 16 kg Bügelanker. Er hält auf Anhieb. Mit dem alten Pflugscharanker hätten wir wahrscheinlich nur Kraut geharkt. Sicherheitshalber bringe ich noch einen Zweitanker aus, ein Britany-Anker mit Bleitrosse.

Freitag 20.07.07 zur Hornvik 40 sm in 10,8 h

Früh morgens haben wir blauen Himmel. Von den Berghängen fließen Bäche vom Schmelzwasser der Schneefelder und bilden Wasserfälle. Um 10 Uhr holen wir die Anker auf. Schwäne schwimmen auf dem Wasser, nehmen aber schreiend Reiß aus, wenn wir näher kommen. Am Ufer ist die Ruine einer ehemaligen Fabrik für die Walverarbeitung. Wir sehen rostige Kessel, der Schornstein steht noch. Am Kap Ritur erwischen uns Fallböen. Dazu kommt Regen. Auf eine Runde durch die Adalsvik verzichten wir. Um das Nordwestkap Straumnæs schiebt uns der Südostwind mit mehr als 8 kn über Grund, allerdings haben wir den Strom mit uns. Dann haben wir hinter der hohen Felswand vorübergehend Flaute, aus der Fljótavík weht es wieder mit über 20 kn. Der Windmesser hat Böen bis 30 kn registriert, das waren 7 Bft. Um 20 Uhr fahren wir in die Hornvík, der Wind beruhigt sich, wir ankern auf 8 m im Scheitel der Bucht vor einem Sandstrand. Dort sehen wir Zelte, eine Gruppe von ca. 30 jungen Leuten. Ob Heidis Bekannte aus dem Schwimmbad von Isafjörður dabei ist? Nach dem Abendessen machen wir unser Schlauchboot klar und fahren mit dem Elektroaußenborder hinüber. Wir werden mit Erstaunen begrüßt. Auch die junge Frau ist dabei. Am Strand brennt ein Lagerfeuer. Inzwischen ist es 23 Uhr, die Gruppe will morgen früh weiter wandern, wir verabschieden uns. Am 30. September werden einige von ihnen beim Berlin-Marathon dabei sein. Wir erhalten 2 Mützen mit der Internetadresse www.marathon.is. Vielleicht sehen wir uns wieder.

Sonnabend 21.07. und Sonntag 22.07.07 zum Polarkreis, bis Akureyri 136 sm in 35,5 h

Um 11 Uhr segeln wir aus der Hornvík ab vorbei am majestätischen Kap Horn von Island. Wir haben Ostwind von vorn, unser Kurs geht nach Nordost. Um 15.49 Uhr segeln wir über **66°33' N, das ist der Polarkreis**. Nach unserer Reise zum Nordkap im letzten Jahr überqueren wir ihn das zweite Mal in unserem Leben. Wir stoßen darauf mit einem Glas Rotwein an. Die Wassertemperatur beträgt 10°C. 20 Minuten später wenden wir. Dann dreht der Wind langsam auf Nordost, wir können den Kurs auf das Kap Siglunes anliegen. Abends und auch noch am nächsten Tag sind wir wiederholt in dichten Nebelfeldern. Wir entschließen uns, bis Akureyri durchzufahren. Im Eyjafjörður haben wir achterlichen Wind aus Nord. Insgesamt begegneten uns auf dieser Fahrt 3 Kreuzfahrtschiffe, die „Deutschland“, die „Hanseatic“ und die „Maxim Gorki“, die wieder ablegt, als wir abends ankommen. Heidi meldet uns bei Port Control per Funk an. Wir sollen wie im Imray-Hafenführer beschrieben, bis zum Pollurinn durchfahren. Dort finden wir einen neuen Schwimmsteg, ein Mann auf der gegenüberliegenden Pier fragt, wie lange wir bleiben wollen. Heidi sagt 2 Tage, das ist o. k.

23.07.07 Hafentag in Akureyri

Am Morgen kommen zwei Männer auf den Steg, fragen nach woher und wohin, zücken einen Quittungsblock und wollen schließlich 6.5000 Kronen oder 50 € als Liegegebühr haben. Wir weigern uns zu zahlen und verweisen darauf, dass wir von Port Control hierher geschickt wurden. Sie ziehen erst einmal ab. Am Ufer steht ein großes Schild in mehreren Sprachen „Welcome“. Daneben entdecken wir ein kleines Schild: „Only for Tender-Boats“. Gegenüber an der Pier liegt ein großes Segelboot aus London. Heidi geht hin, erklärt unsere Situation, wir können längsseits gehen. Die Eigner warten auf Chartergäste und bleiben die nächsten Tage hier. Damit haben wir unser Problem erst mal gelöst.

Wir nehmen unsere Badesachen und gehen ins moderne Schwimmbad. Es gibt 2 Schwimmbecken im Freien, mehrere Warmwasserbecken zum Sitzen, Rutschen für Kinder und ein Hallenbad und Dampfsauna. Zwischendurch hebe ich Heidi am Beckenrand aus dem Wasser, weil sie ihre Haare nicht untertauchen möchte. Das Ergebnis ist ein Hexenschuss. Mit Schmerztabletten ist es zu ertragen.

24.07.07 von Akureyri Bus-Fahrt zum Myvatn-See

Trotz meiner Rückenschmerzen machen wir die geplante Tagesfahrt ins Landesinnere. Im Laufe des Tages geht es mir langsam besser. Der erste Stop ist am Godafoss Wasserfall. Obwohl er kleiner ist als der Gullfoss, sind wir nicht weniger beeindruckt. Als nächstes sehen wir am Myvatn, dem Mückensee, Pseudokrater, die entstanden sind, wenn unter der flüssigen Lava Wasser plötzlich verdampft. Im Ort Reykjahlid ist Mittagspause. Dort steht eine Kirche, die bei einem Vulkanausbruch im 18. Jahrhundert auf beiden Seiten von Lava umflossen wurde, die Menschen in der Kirche blieben verschont. In der Nähe befindet sich ein großes Lavagebiet mit bizarren Formen. Mitten hindurch laufen tiefe Spalten des mittelatlantischen Rückens. Die eine Seite gehört zu Europa, die andere zu Amerika. In der Nähe des Krafla-Vulkans, der 1984 zuletzt ausgebrochen ist, befindet sich ein geothermales Kraftwerk und nicht weit davon ein tiefer wassergefüllter Explosionskrater, der Viti. Aus alten Bohrlöchern entweichen Wasserdampf und kochendes Wasser. Daneben findet man puren Schwefel. Am Myvatn gibt es auch ein Freiluft-Thermalbad, ähnlich wie die Blue Lagoon bei Reykjavík. Der letzte Halt gilt einem Haus, neben dem in der heißen Erde Brot gebacken wird. Die Löcher sind mit Deckeln abgedeckt. Bisher hat uns diese Fahrt ins Landesinnere am besten gefallen.

Zurück in Akureyri besichtigen wir die 1940 gebaute moderne Kirche. Der Architekt Samuelson hat auch die Halgrimmiskirche in Reykjavík entworfen. Das Mittelfenster des Altarraums stammt aus der zerstörten Kirche von Coventry. Danach ist noch Zeit zum Einkaufen. Abends sind die Eigner Lin und Richard der „Velvet Lady“ aus London bei uns an Bord zu Gast. Es ist eine gute Gelegenheit, unser Englisch zu üben. Lin ist Skipperin, Richard Bordingenieur. Informationen findet man unter www.velvetadventuresailing.com. Am nächsten Tag

füllen sie auch unseren Wassertank, während wir im Schwimmbad sind. Sie haben extra jemanden bestellt, der einen Wasserschlauch an eine Zapfstelle anschließt.

Mittwoch 25.07.07 Hafentag in Akureyri

Das Schwimmbad gefällt uns so gut, dass wir heute ein zweites Mal hingehen. Der Eintritt, 350 Kronen pro Person, das sind ca. 4 € ohne Zeitbegrenzung. Die Sonne scheint, abwechselnd schwimmen wir, sitzen im bis zu 43°C heißen Wasser und gehen in die Dampfsauna. Unsere Islandreise ist der reinste Badeurlaub.

Heidi möchte unbedingt noch das Nonni-Haus sehen, in dem der Dichter, Lehrer und Jesuitenpater Jon Svenson aufgewachsen ist. Bekannt geworden ist er durch 12 Kinderbücher, die alle in deutscher Sprache verlegt wurden. Wir kommen vorbei an der Skulptur „Der Geächtete“ (The Out-law) von Einar Jonsson. Straffällige wurden früher ins Ödland verbannt. Heidi ist erschüttert, ihr kommen die Tränen. Der Mann trägt sein Kind auf dem Arm, die tote Frau auf dem Rücken, vor ihm sein treuer Hund.

Heute wollen wir nicht mehr ablegen, der Wind hat aufgefrischt und ich möchte meinen Rücken schonen. Wir gehen noch durch den Botanischen Garten. Eine solche Vielfalt an Bäumen Pflanzen und vor allem Blumen in voller Pracht hätten wir hier im Norden Islands nie vermutet. Zurück an Bord haben wir starken Schwell, für die Nacht gehen wir wieder an den Schwimmponton für die Tenderboote der Kreuzfahrtschiffe.

Donnerstag 26.07.07 nach Husavik 70 sm in 19,5 h

Wir legen früh 6 Uhr unbehelligt ab. Das Passagierschiff „Saga Ruby“ aus London kommt uns entgegen. Mit Segeln kommen wir zunächst nicht weit, wir angeln erst einmal. In kurzer Zeit haben wir 4 Fische an Bord, Köhler und Dorsch. Ab 10 Uhr können wir segeln. Ich nehme zunächst die Selbstwendefock, der Wind kommt genau von vorn. Es frischt immer mehr auf, ich muss reffen und auf Fock 2 wechseln. Nachmittags kreuze ich stundenlang mit dem 3. Reff im Groß, Wind bis 28 kn. Die Ursache für diesen Starkwind einwärts in den Fjord ist die Erwärmung des Binnenlandes am Tage. Als wir abends endlich in Richtung Husavik abbiegen können, ist in kurzer Zeit der Wind weg. Wir haben 50 sm über Grund hinter uns und noch 20 sm mit Motor vor uns. Nachts 1.30 Uhr legen wir an einer Pier mit Gummireifen an. Die Tide beträgt hier nur noch ca. 1 m, also kein Problem.

Freitag 27.07.07 Hafentag in Husavik

In der Touristinformation erkundigen wir uns nach einer Busfahrt zum Dettifoss. Es soll der gewaltigste Wasserfall Europas sein. Für 6300 Kronen pro Person hätten wir 1 Stunde Zeit am Wasserfall, keine Führung. Eigentlich ist es ein Bus von und nach Akureyri, der über Husavik fährt. Für 9500 Kronen, dazu 10% Versicherung und Benzin könnten wir ein Auto für einen Tag mieten und wären flexibel. Wir besichtigen erst mal das Walzentrum. Wir sind beeindruckt, es ist sehr informativ, keineswegs weniger zu sehen als voriges Jahr in Andenes auf den Vesteralen. Ich wusste gar nicht, dass es so viele verschiedene Wal-Arten gibt. Die Decke der Halle hängt voller präparierter Skelette, meistens von gestrandeten Tieren. Heidi macht noch Mittag. Dann kommen wir gerade noch in die hübsche Holzkirche. Es ist schon 17 Uhr, als wir wieder in der Touristinformation sind. Ein Telefonat, der Autovermieter am Ortsausgang wird auf uns warten. Angekommen bietet er uns einen Toyota RAV 4 zu obigem Preis an. Normalerweise gäbe es dafür einen Kleinwagen Yaris, der Geländewagen mit Allantrieb kostet sonst 23.000 Kronen. Mit dem Auto fahren wir ins Schwimmbad, geöffnet bis 21 Uhr. Es ist ein ansprechendes Freiluftbad mit Warmwasserbecken für die üblichen 300 Kronen ohne Zeitbegrenzung. Die ganze Woche ist in Husavik bereits ein Festival. Heidi meinte wir könnten abends tanzen. In einem Zelt spielt eine Band, die junge Sängerin vertreibt mit zu großer Lautstärke die meisten Zuhörer. Dann strömen auf einmal die Menschen zu einem freien Platz. Dort ist ein riesiger Stapel von Holzpaletten. Junge Feuerwehrleute setzen ihn gerade in Brand. So ein Lagerfeuer haben wir noch nie gesehen. Dazu spielt ein Musiker Gitarre und alle singen isländische Lieder mit. Das Feuer ist fast heruntergebrannt, urplötzlich geht dahinter ein Feuerwerk los. Eigentlich ist es noch zu hell, nachts wird es hier aber immer noch nicht richtig dunkel.

Sonnabend 28.07.07 per Auto zum National Park Jökulsargljúfur

Beizeiten starten wir mit dem Auto, die Straßen sind noch fast leer. Entlang der Küste kommen wir in das Tal des Flusses Jökulsa. Er kommt von dem größten Gletscher Vatnajökull. Unser erstes Ziel, die bizarren Basaltfelsen Hljodaklettur in der Schlucht des Jökulsa erreichen wir über eine 10 km lange Schotterstraße. Wir fahren zurück, und etwas weiter ist ein hufeisenförmiges Tal mit 100 m hohen steilen Felswänden. Es soll ein Wasserfall der Jökulsa gewesen sein, die jetzt weiter östlich in einer langen Schlucht fließt. Nachdem wir über eine Hängebrücke auf die östliche Seite des Flusses gewechselt sind, sehen wir 3 von den aufeinander folgenden 5 Wasserfällen. Brücken sind auf Island meist einspurig, man muss den Gegenverkehr beachten. Die angeblich bessere Straße besteht auch nur aus festgewalztem Schotter aber etwas breiter und weniger kurvenreich und immer bergauf und bergab. Ich fahre mit bis zu 80 km/h, hinter mir staubt es mächtig. Unterwegs begegnet uns ein Tankwagen, der Wasser versprüht, allerdings ohne viel Effekt.

Die drei Wasserfälle auf einer Strecke von ca. 4 km Hafragilsfoss, Dettifoss und Selfoss sind jeder anders, alle etwas besonderes. Wir haben vorher schon 4 andere große und berühmte Wasserfälle auf Island gesehen, diese übertreffen alles. Unser Rückweg führt uns noch einmal am Myvatn vorbei, wo wir von Akureyri schon mit dem

Bus waren. In Reykjalid machen wir eine Pause und nutzen die Gelegenheit, in einem sonnabends noch geöffnetem Supermarkt reichlich Proviant für unsere Rückreise einzukaufen. Im Hafen können wir auf die Pier direkt vor unser Boot fahren. Danach wird wieder voll getankt für 2.500 Kronen (ca. 20 l), das Auto abgestellt, der Schlüssel in einen Briefkasten geworfen, der wohl erlebnisreichste Tag auf Island ist zu Ende. Ich bin nach dem Abendessen hundemüde, Heidi sieht sich noch eine Stunde das Festival an. Die Musik geht bis früh um 3 Uhr, ich schlafe trotzdem, Heidi weniger gut.

Sonntag 29.07. bis Dienstag 31.07.07 nach Vopnafjörður 161 sm in 40,9 h

Es ist ein Sonntagswetter wie selten, strahlend blauer Himmel. Ich würde gern ablegen, Heidi besteht darauf, noch einmal ins Schwimmbad zu gehen. Mit lange schlafen, ausgiebigem Frühstück und selbst zubereitetem Mittag vergeht die Zeit. Erst um 15 Uhr legen wir ab. Der Wind zunächst aus Nord, dann aus Nordost kommt genau von da, wo wir hin müssen. Wir kreuzen, das Boot läuft aber gut. Wir schauen nach Walen aus, sehen aber keine. Wir sehen die Wal-Watching-Schiffe, sie müssen irgend einen Trick kennen. Sie sind jedenfalls immer voll beladen und fahren mehrmals am Tag, insgesamt sind es mindestens 6 Schiffe.

Um Mitternacht sind wir vor Kap Raudinupur, kein Wind. Ich hole die Angel raus, ob die Fische nachts den Blinker sehen können? Ich lasse ihn bis auf den Grund, ca. 40 m tief, um ihn dann etwas hoch zu holen. Er ist sofort fest, die Schnur rauscht aus. Voriges Jahr in Norwegen habe ich so 3 Blinker verloren. Ich starte den Motor, steure die Pinne mit dem Fuß, unter vollen Segeln einen Kreis fahren, aber ja nicht die Angelschnur in die Schraube kriegen. Es gelingt mir zurückzufahren und die Angelschnur einzuholen, der Blinker kommt wieder frei. Beim zweiten Versuch ist gleich wieder was fest, diesmal ein großer Dorsch. Heidi kommt verschlafen aus der Kajüte, sie ist gar nicht begeistert, jetzt Arbeit zu haben. Ich angle noch einen Fisch, er ist dunkel rotbraun. Heidi ist erschrocken, ich sage es ist vielleicht eine Lachsforelle, das beruhigt sie. Wahrscheinlich war es eine Goldbutte, im Buch über Nonni und Manni ist davon zu lesen. Zur Arbeitsteilung: ich angle, hau den Fischen mit dem Gummihammer auf den Kopf und schneide ihnen die Kehle durch. Heidi macht das Ausnehmen, ich filetiere, sie zieht die Haut ab und macht dann das Braten oder Kochen.

Es kommt wieder leichter Wind aus Ost, wir erreichen um 4 Uhr früh den **Polarkreis**, es ist das zweite Mal auf dieser Reise. **Auf 66°36,2' N** wenden wir, Ziel Kap Langanes. Es wird hart, der Wind frischt auf bis zu 6 Bft und direkt von vorn. Reffen, kreuzen, Welle von vorn, dann wieder mal aus und wieder einrefen, der Strom kommt auch von vorn, Wendewinkel ca. 120°. Schließlich kommt Nebel, das Kap ist nur noch auf dem Kartenplotter und auf dem Radar zu sehen. Um 21 Uhr haben wir es geschafft. Der Wind kommt jetzt aus Südost, also immer noch hoch am Wind bei 7 Bft, inzwischen mit Fock 2. Sie wird an das 3. Drahtvorstag angeschlagen, Fall und Schoten sind zu wechseln. Genua und Fock 1 sind an den beiden anderen Vorstagen ständig angeschlagen und werden mit Gummistrops am Seezaun befestigt. Das Barometer fällt beängstigend, in den Fragmenten von Wetterberichten des DWD habe ich auf dem Wetterempfänger etwas von einem sich verstärkenden und Ostziehenden Tief in der Irmingersee gelesen. Der nächste Hafen ist Vopnafjörður, gut geschützt, aber die Einfahrt um mehrere vorgelagerte Klippen herum. Früh ist über uns noch mal blauer Himmel, der östliche Wind weht eine weiße Nebelwand im Vopnafjörður vor uns weg. Um 8 Uhr liegen wir an einer hohen Holzpier, Tide hier 1,4 m. Ich bin erschöpft und hundemüde. Ab Mittag regnet es den ganzen Tag, der Wind legt gewaltig zu. Wir sind froh sicher im Hafen zu sein, an Land gehen wir den ganzen Tag nicht mehr.

Mittwoch 01.08.07 Hafentag in Vopnafjörður

Der Regen hat aufgehört, wir gehen in den Ort. Ein junger Mann stoppt sein Auto neben uns, vorn neben ihm sitzt ein kleiner Junge. Wir fragen nach der Touristininformation. Er kann uns hinfahren, sein Vater arbeitet dort. Wir möchten eine längerfristige Wettervorhersage, ich hatte auf meinem Wetterempfänger etwas von einem sich verstärkendem Tief bei Neufundland gelesen, ein ehemaliger Hurrikan „Chantal“, ostziehend. Die Wetterkarten aus dem Internet bestätigen es: ein Sturmtief südlich Island zieht gerade zu den Färöern, ein Orkantief folgt bis zum Wochenende. An eine Weiterfahrt ist nicht zu denken. So sicher wie hier, wären wir nirgends.

Der junge Mann zeigt uns die frisch rekonstruierte Kirche. Für die Gemeindemitglieder sind moderne Versammlungsräume angebaut worden. Das nächste Angebot: er würde uns zum 11 km entfernten Schwimmbad fahren, dort wäre seine Mutter tätig. Später stellt sich heraus, es sind seine Schwiegereltern. Bei bedecktem Himmel sind wir zunächst die einzigen Badegäste. Im Warmwasserbecken wird uns Kaffee angeboten. Neben dem Swimmingpool ein rauschender Fluss. Hier soll US-Präsident Bush senior Lachse geangelt haben. Eine Angellizenz ist nur etwas für zahlungskräftige Gäste. Als wir noch Eintritt bezahlen wollen, winkt die Frau ab. Wir werden mit dem Auto wieder zum Boot gefahren. Der junge Mann erzählt, er sei Fischer auf einem modernen Fischkutter in Grindavik. Wir sind dort vorbeigesegelt, der Hafen mit einer schwierigen Einfahrt liegt 10 km südlich der Blue Lagoon. Wir wollten von Heimey zunächst dort hin, sind wegen der Wetteraussichten jedoch gleich nach Reykjavik gefahren. Wir zeigen unser Boot, unser neuer Freund ist von der Technik an Bord beeindruckt. Es folgt eine Einladung zum Abendessen zu Hause. Wir erkundigen uns nach einer Wäscherei und vereinbaren, unsere schmutzigen Sachen am nächsten Tag zu bringen. Dann kaufen wir noch Lebensmittel ein. Ich nutze die Zeit für den fälligen Wechsel des Motoröls und das Schmieren der Seeventile mit WC-Öl.

Um 19 Uhr werden wir mit dem Auto abgeholt. Das junge Ehepaar hat ein neues Haus am Berghang. Neben dem

fast 3 jährigen Jungen Einar haben sie eine einjährige Tochter Isabella und einen weiteren 6jährigen Sohn Benedict. Heidi lässt sich alle Namen aufschreiben, die Nachnamen sind immer der Vorname des Vaters mit der Nachsilbe –son oder –dottir. Die jungen Eltern heißen Thorberg Einarson und Julianna Olafsdottir. Zum Essen gibt es Lambraten, gebackene Kartoffeln, Pilzsoße und frischen Salat. Wir steuern eine Flasche Rotwein von der Nahe bei. Heidi versteht es, bei den Kindern Sympathie zu wecken. Anschließend sehen wir noch Fotos vom Fischfang, wie er heute mit modernen Kuttern betrieben wird. Wir haben die Schiffe mehrfach gesehen, wenn sie mit 700 PS wie Schnellboote fahren. Es werden Langleinen von mehr als einer sm mit Angelhaken und Köder ausgelegt. Acht Stunden später werden sie maschinell eingeholt, die Fische werden geschlachtet und wandern in Behälter. Die Schiffe von 15 t können mindestens genauso viel Fisch aufnehmen. Die Arbeit ist hart, aber auch einträglich.

Donnerstag 02.08.07 Hafentag in Vopnafjörður

Vormittags wollen wir die Wäsche abgeben. Es ist geschlossen, keine Öffnungszeiten zu lesen. Wir lassen unsere Sachen in der benachbarten Touristinformation, Olafur, Juliannas Vater bringt sie später hin. Am Nachmittag fährt uns Thorberg nach Bustarfell. Dort gibt es einen historischen Bauernhof mit einem gut erhaltenen Grassodenhaus, das jetzt Museum ist. Die engen Räume sind im Originalzustand erhalten und zeugen von einem gewissen Wohlstand der Bewohner. In der warmen Sonne genießen wir Kaffee und Kuchen. Auf halbem Weg halten wir an einer hölzernen Kirche ähnlich wie die in Vopnafjörður. Die gewölbte Decke ist ein blauer Himmel mit goldenen Sternen. Der junge Pastor hat in Kiel und Cuxhaven studiert.

Mein KW-Wetterempfänger für den DWD sagt für den gesamten Nordatlantik Orkanböen bis 11 Bft voraus, Luftdruck 970 hPa, wir üben uns in Geduld. Im Fernsehen wird wieder Regen vorausgesagt.

Freitag 03.08.07 Hafentag in Vopnafjörður

Wir schlafen und frühstücken lange, dann fällt uns ein, wir müssten uns heute noch bei der Polizei wegen des Ausklarierens melden. Ich hatte gestern gelesen: Öffnungszeit Werktags 10 bis 13 Uhr. Als wir gehen wollen steht das Auto von Thorberg auf der Pier. Er ist im Seenotrettungskreuzer verschwunden, der hinter uns liegt. Wieder hilft er uns: Das Polizeigebäude ist geschlossen. Thorberg telefoniert mit dem Handy. Fünf Minuten später kommt ein Polizeiauto, eine junge hübsche Polizistin steigt aus. Unsere Abreise ist wegen des Orkans offen. Sie wird Sonntag früh 10 Uhr zum Boot kommen. Außerdem haben wir ihre Telefonnummer und Adresse. Mittags bringt Olafur unsere saubere Wäsche mit dem Auto. Ich habe die Bordfahrräder ausgepackt. Heidi möchte unbedingt zum Schwimmbad. Am Ortsausgang beginnt es stärker zu regnen, wir kehren um. Abends sind Julianna und Thorberg bei uns an Bord zu Gast. Draußen regnet es, in der Kajüte ist es trocken und warm. Bei Sekt und Wein wird es ein fröhlicher Abend.

Sonnabend 04.08.07 Hafentag in Vopnafjörður

Es regnet weiter. Ich lese an Bord E.-J. Koch: „Unsere Weltumseglung mit der Kairos“ 1964 bis 1967. Heidi geht in den Ort, macht noch Einkäufe für unser letztes isländisches Geld. Vormittags findet in der Kirche eine Taufe statt, Die Eltern von Julianna sind dabei. Nachmittags ist Olafur wieder in der Touristinformation. Die Wetteraussichten lassen einen Start am Sonntag als möglich erscheinen, es ist kräftiger Nordwind zu erwarten, später bei Island jedoch umlaufender Wind. Der Regen hört vorübergehend auf. Wir fahren mit den Fahrrädern zum Haus unserer neuen Freunde. Gestern wurde im Schwimmbad das Wasser ausgetauscht. Gut dass wir uns den langen Weg nicht gemacht haben. Heute ist frisches Wasser drin. Wir bringen die Räder zum Boot, Thorberg und Sohn Einar holen uns zum Schwimmen ab. Es regnet z. T. wieder. Im Schwimmbecken ist neues und sehr warmes Wasser. In den Warmwasserbecken ist es kaum auszuhalten. Einar hat eine Schwimmweste um. Es macht ihm einen Riesenspaß mit uns zu baden. Nach 20 Uhr fahren wir zurück. Der Fischer von dem hinter uns liegenden Boot hat Heidi eine Plastiktüte mit küchenfertigen Schellfischfilets als Reiseproviant geschenkt. Er war mit englischen Touristen zum Angeln rausgefahren.

Sonntag 05.08.07 nach Nordfjörður 67 sm in 12,3 h

Um 10 Uhr kommen Thorberg und die junge Polizistin Ina. Wir wollen zu den Färöern aufbrechen und klarieren aus. Eine halbe Stunde später legen wir ab, Thorberg winkt zum Abschied. Der Wind frischt auf, je weiter wir aus der Bucht herauskommen. Ich reffe bis zum 3. Reff, nehme aber bald das Groß ganz weg. Nur mit Fock 1 laufen wir 6 bis 7 kn, mit achterlichem Strom hat das GPS bis zu 9 kn über Grund registriert. Ich empfangen einen Wetterbericht, der für Montag bei den Färöern Böen bis 10 Bft prophezeit, Ursache ist ein neues Tief bei Schottland. Wir beschließen, der isländischen Küste weiter zu folgen. Abends fahren wir in den Nordfjord. Im Ort Neskaupstadur ist ein Volksfest. Spät abends gibt es noch ein Feuerwerk. Der Anleger am Ort ist ungeschützt, die Bretter der Spundwand sind unten abgefault. Im Scheitel der Bucht gibt es einen Molenhafen. Die Schwimmstege der einheimischen Boote sind überbelegt. Wir gehen an eine lange Reifenpier. Die unteren Reifen, bei Niedrigwasser frei, sind horizontal und stehen weit ab. Mit Fenderbrettern sollte es für die ruhige Nacht gehen. Morgens bei Hochwasser sind die Reifen unter Wasser, für längeres Liegen wäre das nicht gut.

Montag 06.08. bis Donnerstag 09.08.07 Nordfjördur/Island nach Klaksvik/Färöer 295 sm in 80,8 h

Heute verlassen wir endgültig Island. Die Sonne scheint. Um aus dem Fjord heraus zu kommen, muss der Motor mithelfen. Draußen haben wir schließlich leichten Südostwind und eine starke Dünung. Direkter Kurs zu den Färöern ist nicht möglich, wir segeln erst einmal nach Osten. Der Wind ändert mehrfach Richtung und Stärke und wird im Mittel immer schwächer. Zwar können wir weitgehend direkten Kurs segeln, zunehmend müssen wir den Motor nutzen. Das gilt für Dienstag und Mittwoch Vormittag. Diese Tage sind meist wolkig, kurzzeitig ist es neblig. Am Mittwoch Nachmittag kommt leichter Wind aus Süd auf, wir segeln hoch am Wind. Der Autopilot wird vom Windinstrument gesteuert. Der Himmel wird wieder blau, die Luft klar, wir sind allein auf dem nördlichen Nordatlantik. Der Wind dreht abends auf Südost, genau von vorn, wir müssen jetzt kreuzen. Um 19 Uhr sehe ich mit dem Fernglas am Horizont die Berge der Färöer, wir sind noch 50 sm entfernt.

Donnerstag früh 8 Uhr ca. 10 sm vor den Färöern frischt es auf, Fockwechsel, ein Reff, 1,5 Stunden später ziehe ich Reff 2 ein. Kreuzend geht es in den trichterförmigen Djupini-Sund. Heidi berechnet den Tidenstrom, er wird erst am späten Nachmittag zu unseren Gunsten die Richtung wechseln. Aus 1 kn werden 2 kn Strom von vorn, trotzdem kommen wir im Zickzack gut voran. Dann wird der Sund enger, das Wasser wird unruhig. Wir fahren 6 kn durchs Wasser, die Geschwindigkeit über Grund geht zeitweilig auf 1 kn herunter, wir stehen fast. Durch die seitlich abgehenden Fjorde gibt es für uns günstige Winddrehungen. Heidi hat 12 Wenden registriert, um ca. 16 Uhr haben wir die Enge hinter uns. Noch einen Bogen um die Südspitze der Insel Kalsö, um 17 Uhr fahren wir in den Hafen von Klaksvik. Heidi erreicht den Hafenmeister über Funk, er nimmt uns in Empfang und hilft uns beim Anlegen. 15 Minuten später ist ein freundlicher junger Zollbeamter an Bord, in wenigen Minuten ist das Formular ausgefüllt. Zum Abschied sagt er, eigentlich hätte er noch 600 Kronen kassieren müssen. Unser nächster Weg führt uns ins Schwimmbad, Eintritt 50 Kronen für 2 Personen. Um 21 Uhr sind wir wieder an Bord, ich bin hundemüde.

Freitag 10.08.07 Hafentag in Klaksvik

Es ist regnerisch und windig. Vormittags machen wir einen Besuch in der Touristinformation und einen kurzen Einkauf. Ich finde nach längerem Suchen einen Fehler in der Verdrahtung, der am Tag vorher zum Ausfall des Windinstrumentes geführt hatte. Heidi macht Mittag, ich schreibe den Reisebericht. Trotz Wind und Regen gehen wir später doch von Bord. Die 1963 eingeweihte Christianskirche ist geöffnet. Bemerkenswert ist das gewaltige Altarbild, das ursprünglich 1901 im Dom zu Viborg gemalt wurde, wegen Feuchtigkeit aber auf Leinwand gesichert wurde. Der Taufstein soll eine 4000 Jahre alte heidnische Opferschale gewesen sein. Unter dem Dach hängt ein originales Fischerboot. Es war am Vorweihnachtsabend 1913 das einzige von 4 Fischerbooten, dass an Land zurückgekommen ist. Aus dem Dorf Skard sind damals alle Männer ertrunken.

Das kleine Museum hatte leider schon geschlossen. In einem Buchladen kaufen wir eine CD mit färöischer Folklore-Musik. Es ist eine neue erst im Juli erschienene Erfolgs-CD der jungen Sängerin Eivør Pálsdóttir auf färöisch oder auf englisch: „Human Child“. Wir nehmen die englische Version.

Sonnabend 11.08.07 nach Torshavn 20 sm in 6 h

Der Regen wird eine Pause machen, dann soll wieder Starkwind kommen. Früh 6.30 Uhr legen wir ab, füllen vorher noch den Wassertank. Mit östlichem Wind segeln wir nach Torshavn. Unterwegs kommt Nebel auf, er wird immer dichter. Auf dem AIS-Empfänger und dann auch auf dem Radar erkennen wir ein Schiff, das mit 19 kn genau von hinten aufkommt. Dann merken wir, es wird uns an StB überholen, ich halte unseren Kurs bei. Wir hören die Maschine hinter uns, ein dunkler Schatten taucht auf, keine 200 m neben uns zieht ein Containerschiff vorbei. Es gibt ein langes Nebelsignal, ich antworte mit der Hupe. Bei der vorliegenden Windrichtung hätte ich ohne Halse nur nach Bb ausweichen können. Das ist nach den geltenden Ausweichregeln bei schlechter Sicht aber untersagt, weil normalerweise an Bb überholt wird und bei entgegenkommenden Schiffen jeder nach StB ausweichen soll. Uns begegnen noch 3 Motorboote, z. T. hören wir nur das Brummen des Motors. Auf mein Nebelsignal antwortet niemand.

Spannend wird die Hafeneinfahrt. Die Auflösung der gescannten Papierseekarte für Fugawi ist für den Hafen nicht ausreichend. Einen Hafenplan auf Papier haben wir, aber ohne Koordinaten. Für die Ansteuerung der Molen sind wir voll auf das eigene Yacht-Radar angewiesen, dessen Auflösung mit 6° recht bescheiden ist. Wohl erst 100 m voraus taucht die erste Mole als Schatten auf, hinter der zweiten liegt das Containerschiff „Dettifoss“. Heidi meldet sich noch mal bei Port Control, wir sollen zum Hafenbüro neben Customs kommen. Dazu müssen wir in dem weitläufigen Hafen noch einmal umkehren, nachdem wir dessen Standort im Hafenplan gefunden haben. Der Hafenmeister holt uns persönlich in sein etwas versteckt liegendes Büro und macht für uns frischen Kaffee. Auch einen Wetterbericht verschafft er uns. Hier zahlen wir nach Schottland erstmals wieder eine Hafengebühr: 50 Kronen pro Tag. Die zugesagten Toiletten im Yachtclub sind verschlossen, für Strom müsste man eine Chipkarte leihen, zum Duschen gehen wir ins Schwimmbad.

Als wir zurückkommen, verkauft ein Fischer neben unserem Boot Walfleisch. Segelfreunde hatten Walsteaks als wohlschmeckend gelobt, wir kaufen für 40 Kronen 1 kg. Heidi brät zum Abendbrot für jeden 2 Steaks, es ist sehr

reichlich, im Kühlschrank haben wir noch Vorrat für 2 Mahlzeiten. An den nächsten 2 Tagen kocht Heidi damit nach färöischem Rezept einen Eintopf mit Kartoffeln und Mohrrüben. Vom Aussehen könnte man es für Rindfleisch halten, schmeckt aber kräftiger ähnlich wie Straußenfleisch. Anschließend gehen wir zum Skansin, eine ehemaligen kleine Festung als Schutz vor Piratenüberfällen neben dem Hafen. Im historischen „Cafe Natur“ trinken wir ein Bier.

Sonntag 12.08.07 Hafentag in Torshavn

Es regnet den ganzen Tag mehr oder weniger. Vormittags gehen wir durch die komplett erhaltene Altstadt mit alten Holzhäusern auf der Halbinsel Tinganes, die Dächer sind meistens mit Grassoden gedeckt. Die Landzunge teilt den Hafen in zwei Teile. Auf der Spitze in einem ehemaligen Speicher ist der Amtssitz der Regierung und deren Chef, dem Lögmadur. Es ist ein Wirrwarr von Gassen, schmalen Durchgängen, Stufen und Felsen. Dieser mittelalterliche Stadtkern ist nie abgebrannt wie sonst oft in Skandinavien. Nicht weit entfernt sind das Rathaus und das Parlamentsgebäude „Lögting“. Die Färöer sind weitgehend autonom, haben dennoch enge Beziehungen zu Dänemark und entsenden 2 Vertreter in das Parlament in Kopenhagen. Sie sind aber nicht in der EU und drucken eigenes Geld.

Wir suchen den Hafenmeister in seinem Büro auf, lassen uns den Wetterbericht geben (bis morgen Mittag Starkwind) und wollen die Hafengebühr bezahlen. Er winkt ab, erst wenn wir starten, sollen wir kurz anlegen. Auf einem Hügel steht ein Obelisk zu Ehren des dänischen Königs Christian IX. Von dort haben wir einen Ausblick auf die gesamte Stadt. Nachmittags gehen wir in das naturkundliche Museum. Wir erfahren Interessantes über die Geologie, Tier- und Pflanzenwelt. Die Färöer sind ähnlich wie Island vulkanischen Ursprungs auf dem mittelatlantischen Rücken, sie sind jedoch viel älter und nicht mehr aktiv. Basalt ist neben Tuff die verbreitetste Gesteinsart. Wie wir von Suduroy wissen, gibt es aber auch Kohlevorkommen, die früher abgebaut wurden.

Montag 13.08.07 Hafentag in Torshavn

Wir wollen weg, stehen früh auf. Der Regen lässt nach. Früh ist die Island-Fähre „Norröna“ in den Hafen gekommen. Wir legen vor dem Schiff beim Hafembüro an, ein anderer Hafenmeister ist da, aber ebenso freundlich. Er rät uns zu warten. Es regnet wieder intensiv, der Windmesser zeigt Böen von 35 kn, wir kehren zurück an unseren geschützten Platz. Die Fähre fährt nach Bergen, kommt in 2 Tagen wieder, die Islandtouristen bleiben solange hier. In unserem Stamm-Cafe beim Rathaus sprechen wir mit einem jungen Paar aus Bonn. Sie wollen Island per Motorrad zu erkunden. Wir wandern unterm Regenschirm zum „Haus des Nordens“, einem modernen Kulturzentrum. Nachmittags trommelt der Regen immer noch auf das Kajütdach. Ich lese lustige Segel-Erzählungen. Erinnerungen werden wach an den ersten Scharmützelsee-Urlaub mit Plane über dem Großbaum und 2 Luftmatratzen links und rechts vom Schwertkasten, so manche Regentage an der Müritz und auf Hiddensee, oder eine Regenwoche mit dem ersten Jollenkreuzer am Schweriner Ziegelsee, 400 km Wasserweg von Berlin. Dort konnten wir bei schlechtem Wetter mit unseren Kindern in das Haus von Heidis Schwester gehen. Sie wohnte auf dem Sachsenberg, der damaligen Bezirks-Nervenanstalt.

Wir bringen noch mal Ansichtskarten zum Briefkasten und trinken jeder 2 kräftig schmeckende Glas dunkles Bier in dem Bierrestaurant „Cafe Natur“. Auf dem Rückweg über Tinganes regnet es nicht mehr. Wir wissen nicht, wann wir von den Färöern weiter segeln können und noch weniger, wann wir zurück sein werden, weitere Tiefs mit Starkwind sind im Anzug. Dennoch bereuen wir diese Fahrt überhaupt nicht, Island war sehr interessant und erlebnisreich. Wir werden wohl kein zweites Mal mehr in unserem Leben dorthin segeln.

Dienstag 14.08.07 nach Tvøroyri auf Suderoy 36 sm in 9,3 h

Wieder stehen wir früh auf und legen kurz nach 7 Uhr ab. Diesmal hat ein anderer Hafenmeister Dienst, auch er bietet uns Kaffee an. Wir bezahlen für die letzte Nacht. Er bestätigt, dass heute für uns der Wind nicht zu stark ist. Auch der Strom wird für die überwiegende Zeit günstig sein. Zunächst können wir mit achterlichem Wind segeln, später brauchen wir den Motor. Die meiste Zeit regnet es wieder. Bei der Felseninsel Litla Dimon haben wir starken Strom von der Seite. Ich muss stark gegenhalten, um die Insel außen zu umfahren. Hinterher kommt der Strom von der anderen Seite, ich wäre wohl besser zwischen ihr und der nördlicher gelegenen Insel Stora Dimon hindurch gefahren. Heidi ist von den kabbeligen Wellen seekrank und ist von allem sehr mitgenommen. Um 16.30 Uhr legen wir in Tvøroyri an. Im Hafen liegen mehrere Fischtrawler, der freie Platz an der Außenmole ist weniger günstig, dicke Gummireifen, Springtide 1,2 m und später bei Sturm drückt es uns dagegen. Trotzdem fühlen wir uns hier wie zu Hause. Der Hafenmeister sorgt für Strom, wir können unseren Heizlüfter betreiben und in der Kajüte das Schwitzwasser trocknen. Auch Wäschewaschen und duschen ist möglich. Noch am Abend sucht uns unser alter Bekannter Finn auf. Er kommt mit dem Auto. Eine schlimme Nachricht: er ist vor zwei Wochen bei einer Messerstecherei im Gesicht und am Oberschenkel schwer verletzt worden. Wir vereinbaren, dass wir am nächsten Vormittag ihn zu Hause besuchen. Auf unsere glückliche Ankunft trinken Heidi und ich im Krambud ein Bier.

Mittwoch 15.08.07 Hafentag in Tvøroyri

Nach ausgiebigem Frühstück machen wir uns auf den Weg zu Finn. Heidi ist sich nicht sicher und fragt einen Nachbarn nach dem Haus. Finn ist nicht zu Hause, unser neuer Bekannter Ernst erzählt, dass der Hergang der Messerstecherei unklar sei, da alle Anwesenden betrunken waren. Ernst Petersen hat eine Bootswerkstatt, restauriert mit einem Freund alte färöische Holzboote. Dann fährt er mit uns zu einem Vereinshaus mit Versammlungsraum. Im Untergeschoss liegt u. a. ein nachgebautes offenes Wikingerboot mit dem Namen „Naddador“. Hiermit ist er zusammen mit Segelfreunden vor 10 Jahren nach Island und später auch nach Bergen und Trondheim gesegelt. Daneben sind Opti-Jollen gestapelt, mit denen Kinder im Segeln ausgebildet werden. Nachmittags besucht uns Ernst auf unserem Boot und interessiert sich für die Technik an Bord. Später kommt auch Finn, um uns mit dem Auto über die gesamte Insel vom Norden bis zur Südspitze zu fahren. An die 12 kleinere und größere Orte besuchen wir. Es geht durch 3 dunkle Tunnel, der vierte ist kurz vor der Übergabe. Sehr beeindruckend ist die schroffe und steile Westküste. Trotzdem wurde auch früher hier Fischerei in offenen Holzbooten betrieben, die aber nach dem Anlegen an Land hoch gezogen werden mussten. In einem kleinen Cafe in einem alten Holzhaus lassen wir uns frisch gebackene Waffeln und ein heißes Getränk reichen. Heidi entdeckt ein aktuelles Buch über Island mit vielen Fotos und kauft es. Erst spät abends sind wir an Bord zurück. Der Wind hat Sturmstärke erreicht. Es wird eine unruhige Nacht. Ich sichere das Boot mit einer zusätzlichen Spring, die Fender verrutschen zwischen den Reifen. Das Windinstrument zeigt über 30 kn, das sind 7 Bft im Hafen. Der Seewetterbericht hatte Böen bis 10 Bft vorausgesagt.

Donnerstag 16.08.07 Hafentag in Tvøroyri

Wir haben schlecht geschlafen, das Boot ist aber o. k. Nach dem ersten Frühstück und Duschen holt uns Finn zu einem zweiten Frühstück in das Haus der Familie. Wir unterhalten uns angeregt, Bilder werden gezeigt. Die Eltern sind hier auf der Insel geboren. Der Vater war Seemann und Schiffseigner. Finn ist in Norwegen geboren, dort lebten die Eltern zeitweilig. Eine Schwester lebt jetzt in Kopenhagen, auch Finn war dort Rechtsanwalt, die andere Schwester ist Ärztin in Torshavn. Die 77jährige Mutter schenkt Heidi zum Abschied einen alten Zinnlöffel aus Norwegen. Mittags kocht Heidi an Bord Linseneintopf. Finn ist eingeladen, auch ihm schmeckt es. Er bleibt mehrere Stunden, es gibt noch Kaffee. Langsam beruhigt sich der Wind etwas, aber auch morgen werden wir noch nicht weitersegeln können.

Freitag 17.08.07 Hafentag in Tvøroyri

Der Wind weht noch frisch. In unserer Ecke des Hafens hat er Diesel zusammen geweht. Die Fender und auch die Bordwand sind von den Gummireifen schmutzig. Die Plicht ist voller schwarzem Staub. Den Vormittag verbringe ich mit Reinigungsarbeiten. Ernst kommt und sagt, dass noch heute ein einheimisches Segelboot zu den Shetlands und weiter ins Winterlager nach Dänemark auslaufen will. Ob auch wir ablegen? Ich sage nein. Nachmittags kommt wie vereinbart Finn. Wir machen eine Bergwanderung. Es geht über einen Kamm zum nordseitigen Ufer. Überall grasen Schafe, auch eine Stute mit Fohlen. Über einen Sattel geht es steil abwärts zum Meer. In einer Bucht liegt etwas höher ein kleiner aufgestauter kreisrunder See. Finn sagt, im Sommer kämen hierher die Leute zum Baden. Uns ist es zu kühl. Wir würden gern einen anderen Rückweg nehmen und steigen einen steilen grasbewachsenen Hang auf allen Vieren höher. Schließlich versperrt eine Felswand den Weg. Mühsam steigen wir seitlich wieder ab. Wäre einer auf dem Gras ins Rutschen gekommen, hätte es kein Halten mehr gegeben. Wir nutzen möglichst von den Schafen ausgetretene schmale Pfade. Beeindruckend ist die Aussicht auf das Meer zu den beiden Dimons und den nördlichen Inseln. Müde sind wir spät abends an Bord zurück. Wir verabschieden uns von Finn und danken ihm für die interessante Tour.

Sonnabend 18.08. und Sonntag 19.08.07 nach Scalloway/Shetlands 187 sm in 38,5 h

Wir gehen früh noch zum Hafenmeister. Er druckt uns aktuelle Wetterkarten aus. Für unseren Weg zu den Shetlands ist in den nächsten 3 Tagen kein Sturm, eher schwacher Wind zu erwarten. Um 9.30 Uhr legen wir etwas wehmütig ab. Tagsüber segeln wir bei leichtem halben Wind. Es ist immer noch eine starke Dünung, die Segel schlagen. Abends nehmen wir den Motor zu Hilfe. Ab 22 Uhr kommt Wind auf. Er bleibt konstant bei Nord und frischt am nächsten Tag auf 4 bis 5 Bft auf. Durchs Wasser laufen wir schließlich bis zu 7 kn, vor den Shetlands haben wir bis zu 2 kn Strom gegenan. In der Nacht erleben wir wieder Meeresleuchten, funkelnde Sterne in der Bugwelle und im Heckwasser. Nur 3 Schiffe und ein Fischer begegnen uns.

Der Wetterbericht des DWD kündigt für die Nacht zum Montag für die Shetlands Starkwind an. Wir ändern unseren Kurs auf den nächsten Hafen Scalloway auf der Westseite der Insel Mainland. Bei der Insel Foula sind ausgedehnte Flachwassergebiete zu beachten, auf denen bei Tidenstrom und Starkwind gefährliche Brandung herrschen kann. Die Hafeneinfahrt führt im Zickzack zwischen mehreren Inseln hindurch. Als wir sie spät abends erreichen, wird es stockdunkel, die Sicht ist aber gut. Außerdem bleibt der Wind moderat. Mit Kartenplotter, Radar und einer klar zu identifizierenden Befeuerung erreichen wir den Hafen unter Segel. Zwei Leuchfeuer mit ihren rot-weiß-grünen Sektoren weisen den Weg. Richtig ist man, wenn man weißes Licht sieht. Links und rechts blinken Untiefentonnen, dann geht es im Bogen zwischen roten und grünen Tonnen in die weitläufige Hafembucht. Am offiziellen Gästesteg, den wir dank des genauen Kartenplotters im Dunklen identifizieren, sehen wir im Scheinwerferlicht ein einsames Motorboot. Etwas weiter ist ein enger Kleinboothafen mit schüt-

zender Steinmole. Dummerweise versuchen wir zunächst dort anzulegen, eine freie Box ist zu kurz. Beim Zurückfahren treibt uns der seitliche Wind an die festgemachten Boote, das Ergebnis ist eine in der Mitte abgelenkte Reelingstütze, die bei unserer alten Etap aus Alu ist. So gehen wir doch längsseits an den freien Schwimmsteg. Mit einem passenden Rohr verbinde ich beide Teile am nächsten Tag wieder.

Montag 20.08.07 Hafentag in Scalloway

Gegen 9 Uhr haben wir ausgeschlafen. Es weht und regnet. Gegenüber lesen wir ein Schild: „Scalloway Boating Club; Visitors Yachts Welcome“. Eine halbe Stunde später klopft es, der Hafenmeister begrüßt uns. Wir sprechen über woher und wohin. Wir sollen noch ins Büro kommen. Dort erhalten wir Wetterkarten, wonach ab morgen eine Überfahrt nach Norwegen möglich sein sollte. Customs zum Einklarieren gibt es nur in Lerwick auf der Ostseite der Insel, es wäre aber nicht so wichtig.

Sehenswürdigkeiten der kleinen ehemaligen Inselhauptstadt sind die Ruine eines Castles, erbaut 1600 von Earl Patrick Stuart, dem Halbbruder von Maria Stuart, ein kleines Heimatmuseum und ein Denkmal zur Erinnerung an den sog. „Shetland Bus“. Während des 2. Weltkrieges sind 44 Männer bei Fahrten in hölzernen Fischerbooten zu dem von den Deutschen besetzten Norwegen ums Leben gekommen. Die norwegischen Widerstandskämpfer erhielten später von den Amerikanern drei ebenfalls aus Holz gebaute kleine Kriegsschiffe. Das eine noch erhaltene haben wir 2003 bei einer Bootsausstellung in Arendal gesehen.

Der Bootsclub ist ab 19 Uhr geöffnet, wir erhalten einen Schlüssel für Duschen und Toiletten, tragen uns in ein Gästebuch ein und bezahlen 20 £ Liegegebühr, reichlich hoch, ohne Strom. Wasser kann man auch nicht nehmen (zu flach). Dafür kostet ein großes Bier „nur“ 2 £. Im Gästebuch finden wir die Eintragung der „SY Praxis“ aus Dublin in Irland, die kurz vor uns hier war. Wir hatten Anne und Frank auf der Westmännerinsel Heimaey mit ihrem 8 m langen Segelboot kennen gelernt.

Dienstag 21.08. bis Freitag 24.08.07 nach Kristiansand/Norwegen 350 sm in 73,6 h

Der Wetterbericht verheißt für die Shetlands 3-4 Bft um Nord, für das Seegebiet Viking 4-5 auch abnehmend. Wir legen 10.40 Uhr ab, Heidi fühlt sich nicht ganz wohl. Bei angenehmem Wind segeln wir südwärts. Vor der Südspitze von Mainland Sumburgh Head flaut es sogar ab, ich wechsele auf Genua. Als Wegpunkt gebe ich Thyborøn, den Eingang zum Limfjord vor. Der Wind frischt aber sehr bald auf, Schließlich haben wir volle 6 Bft aus Nord. Bei raumem Wind haben wir 3 Reffs im Groß, die Fock 1 lasse ich weit gefiert. Wir laufen 6 bis 7 kn, Wellen kommen quer von der Seite, eine elende Schaukelei aber rasende Fahrt. Frühmorgens, es wird gerade hell, schwimmen Schweinswale ca. eine viertel Stunde lang um das Boot. Heidi schläft. Irgendwie stimmt der Wetterbericht nicht, ich schaue gegen Morgen noch mal auf die Wetterkarten. Ich sehe, das im Norden der Wind zwar abnimmt, am Westausgang des Skagerrak bleibt es aber bei 6 Windstärken. Ich ändere unseren Kurs weiter nördlich auf das näher gelegene Egersund in Norwegen. Der Wind bleibt stark. Mittags begegnen wir einer Bohrinself, davor ein Schlepper. Sie bewegt sich laut AIS mit ca. 0,5 kn, der angezeigte Kurs ändert sich ständig, es geht also praktisch nicht vorwärts. Gegen Abend sehen wir vor uns 2 Schiffe, anscheinend Tanker. Auch sie bewegen sich fast nicht von der Stelle. Nachts haben wir wieder mal intensives Meeresleuchten. Außer funkeln den Sternen in unserer Bugwelle sehen wir um uns leuchtende Wellenkämme. Auch Möwen, die quer vor unserem Schiff fliegen, erscheinen in der tiefschwarzen Nacht wie Sternschnuppen.

Den Sonnenaufgang am Donnerstag erleben wir im Angesicht der norwegischen Küste. Der Wind nimmt auf unter 3 Bft ab, wird umlaufend, gegen Abend kommt er von Nordwest. Die Sonne scheint, wir haben erstmals in diesem Jahr 24°C in der Kajüte. Es ist ideales Wetter, um weiter zu segeln. Nach Sonnenuntergang haben wir den Hafen von Lista querab, kurz nach Mitternacht segeln wir unter Sternen um Kap Lindesnes. Früh lebt der Wind etwas auf, der Wetterbericht und der norwegische Küstenfunk verkünden wiederholt „Gal Warnig“.

Um 12 Uhr laufen wir Kristiansand an. Kurz vor dem Hafen eine brenzlige Situation: von links aus einer Bucht kommt ein altes Traditionsschiff aus Holz, 2 Masten, ein langer Bugspriet, lauter junge Leute, viele mit bloßem Oberkörper, anscheinend Ausflügler. Das Schiff läuft unter Motor genau auf uns zu, keine Anstalten zum Ausweichen, wir sind unter Segel. Noch 200 m, ich gebe ein langes Achtungssignal. Endlich verlangsamen sie die Fahrt und fahren hinter unserem Heck durch. Der Skipper hatte vielleicht einen unwissenden Mitfahrer an das Ruder gestellt. In ähnlicher Weise wären wir vor Jahren bei der Hansesail in Warnemünde beinahe von hinten überfahren worden, wäre nicht Heidi zufällig kurz vor der Kollision aus der Kajüte gekommen.

Im Hafen sind die Duschen geschlossen, den Code für die Toilette erfährt Heidi von norwegischen Seglern. Die rufen auch den Hafenmeister an. Der kommt gegen Abend und kassiert 130,- Kronen. Die Duschen sind außer Betrieb, es ist schon Nachsaison. Strom und Wasserschlauch haben wir Gott sei dank inklusive. Ich schlafe nachmittags aus, Heidi macht einen Rundgang durch die Stadt

Sonnabend 25.08.07 Hafentag in Kristiansand

Es ist herrliches Sommerwetter, vom Sturm ist im Hafen nichts zu spüren. Weitere Gäste, auch norwegische Motorboote legen an und ab. Wir machen vormittags Einkäufe, nachmittags fahren wir mit unseren Bordfahrern zu einer Badestelle an einem kleinen Binnensee am Stadtrand.

Sonntag 2.08.07 Hafentag in Kristiansand

Am Vormittag arbeite ich am Boot. Wenn beim harten Segeln vorn Wasser über das Vorschiff kommt und auch bei langem intensiven Regen, wie ich in diesem Jahr eindeutig feststellen konnte, gelangt immer wieder Wasser in den ausgeschäumten Raum zwischen Innen- und Außenschale. Es sammelt sich an der tiefsten Stelle in den Hohlräumen der Bodenwrangen. Seit Jahren versuche ich, der Ursache auf den Grund zu kommen, denke immer wieder sie gefunden zu haben (Bugbeschläge, Ankerkastenabfluss, Rumpf-Deckverbindung unter der umlaufenden Gummischeuerleiste u. a.), bisher kein Erfolg. Jetzt hatte ich den Ankerkasten voll Wasser gefüllt, er ist dicht. Hinter der nachgerüsteten Ankerwinde hatte ich vor Jahren eine Klampe durchgebolzt, abgedichtet mit Sikaflex. Die schraube ich jetzt ab, sie lässt sich leicht abnehmen, keine Klebwirkung. Ich setze sie mit Pantera wieder auf, von Sikaflex halte ich schon lange nichts mehr. Beim Festziehen der Bolzen habe ich das Gefühl, dass trotz genau bemessener untergelegter Distanzstücke aus Holz die Bolzen in den Sacklöchern bis zum Anschlag angezogen sind. Damit wäre kein ausreichender Andruck wirksam gewesen. Ob das nun die Ursache der Leckage war???

Nachmittags fahren wir zum botanischen Garten. Dort ist ein interessantes Naturkunde-Museum. Außerdem können wir mit deutscher Führung ein vor fast 200 Jahren erbautes Herrenhaus mit alten dekorativen Möbeln besichtigen. Anschließend fahren wir noch baden, diesmal an einen Fjord. Kristiansand hat eine landschaftlich sehr abwechslungsreiche Umgebung, felsige Erhebungen, eine Flussmündung, Fjorde, Wälder. Der Wetterbericht sieht keine wesentliche Änderung der Starkwindlage für die nächsten 5 Tage voraus, morgen vorübergehend 5 – 6 Bft. Die neben uns liegende HR „Pampero“ aus Flensburg will morgen zurück bis Skagen, wir beschließen auch zu starten. Den Wind werden wir aus W – NW von hinten haben.

Montag 27.08. bis Donnerstag 30.08.07 nach Rostock 346 m in 67,4 h

Wir legen 6.30 Uhr ab, die „Pampero“ ist kurz vorher gestartet. Auf dem freien Wasser bergen wir das Großsegel, nur mit ausgebaumter Fock 1 laufen wir ca. 5,5 kn, der Wind mit 20 kn kommt aus West direkt von hinten. Trotz der hohen Wellen steuert der Autopilot das Boot sicher. Vor einem Jahr bei gleichen Bedingungen hatten wir zusätzlich das gereffte Großsegel gesetzt. Wir waren zwar schneller, der Kurs aber instabil. Mehrfach schlug das Segel back, so dass ich schließlich von Hand steuern musste. Nachmittags kommt eine Schauer-Bö aus Nord, die ausgebaumte Fock schlägt plötzlich back. Heidi liegt in der Hundekoje, ich habe die schwarze Wolke nicht kommen sehen. Um die Fock zu bergen, muss zuerst der Spibaum weg. Die Fock und die Schoten schlagen wild, es ist eine harte Arbeit auf dem tanzenden Vorschiff. Vor Top und Takel, den Großbaum mit dem angebundenen Segel in lee, „segeln“ wir. Auf dem Kartenplotter sehe ich die Küste von Jütland neben uns. Mit Unterstützung des Motors können wir einen Kurs steuern, der uns frei hält. Der Windmesser hat als Maximum 38 kn (8 Bft) registriert, im Mittel waren es während des Schauers 30 kn (7 Bft). Ich setze die Fock 2, der Wind normalisiert sich, bleibt aber bei Nord. Wir ziehen zusätzlich das Großsegel, zunächst mit 3 Reffs. Während ich mit dem Segeln beschäftigt war, meldet sich die „Pampero“ per Funk. Sie sehen das Schauer hinter sich und konnten sich rechtzeitig darauf einstellen. Ein zweites Schauer sehen auch wir rechtzeitig, diesmal wird es nicht so wild. Abends meldet sich die „Pampero“ noch einmal, sie wollen nach Skagen in den Hafen. Wir haben Skagens Rev erst kurz nach Mitternacht querab. Es herrscht reger Schiffsverkehr. Ich will nicht gegen den Wind nachts in den Hafen, wir nehmen Kurs auf Laesø. Nach Wetterbericht bleibt es die nächsten Tage bei 4 - 5 Bft aus West, zum Wochenende soll wieder Starkwind kommen. Ich überzeuge Heidi davon, weiter zu segeln. Wir könnten am Wochenende noch am Klassentreffen teilnehmen, das wir bereits abgesagt hatten. Nachts als Heidi Wache hat, zieht ein Gewitter vorbei. Am Vormittag scheint die Sonne, wir können sogar mit Genua segeln. Nachmittags frischt es auf, mit 2 Reffs segeln wir zügig Richtung Helsingør. Direkt vor dem Verkehrstrennungsgebiet kommt wieder eine Regenfront. Ich berge das Groß. Schiffsverkehr von hinten zwingt uns, dem Verkehrs-Trennungs-Gebiet zu folgen. Dann ist der Wind weg, reichlich eine Stunde fahren wir mit Motor. Es geht durch die Enge am Schloss Helsingør. Sogar nachts herrscht hier reger Fährverkehr. Auch auf der Strecke bis Kopenhagen begegnen uns immer wieder Schiffe, das waren wir lange nicht mehr gewöhnt. Mittwoch 8 Uhr liegt Kopenhagen achteraus, wenn wir Zeit hätten, wäre ich gerne geblieben. Gegen 15 Uhr geht es bei Møns Klint um die Ecke. Hoch am Wind sind es wieder bis zu 20 kn Wind. Mit drei Reffs geht es gegenan. Ein anderes Boot vor uns hat die Segel geborgen und fährt unter Motor Richtung Hafen, wir ziehen vorbei. Um 20.30 Uhr queren wir das Gedser Rev, können auch westlich des VTG Kadettrinne Richtung Warnemünde segeln. Mit Schiffen gibt es keine Probleme. Erst wieder vor Warnemünde biegen 2 Fähren direkt vor uns aus dem Seekanal Richtung Osten ab. Auch in dem engen Fahrwasser vor der Warnowwerft begegnet uns ein Frachtschiff. Durch die Molen sind wir genau um Mitternacht gesegelt, im SSVR legen wir um 2 Uhr an. Bis direkt vor dem Steg konnten wir segeln. Es war, glaube ich, die 4. Nachtsteuerung unseres Heimathafens. Auf dem Nachbarschiff brennt noch Licht. Wilfried und sein Freund Ulli feiern die Jungfernfahrt mit der im Frühjahr und Sommer überholten „Filo“. Heidi macht noch für alle einen Eintopf warm, dann gehen wir zufrieden schlafen.

Liste der Sicherheitsausrüstung und Navigationsmittel:

4 Automatik-Schwimmwesten mit Lifebelt, 2 mal 8 m lange Sicherheitsleinen in Höhe der Saling befestigt, 2 Rettungsringe (1 mit Leine auf Rolle), Markierungsboje, Rettungslicht (Blitzlampe), EPIRB (ACR mit GPS); 2 Ankerbälle, Kegel, 3 Radarreflektoren, Nebelhorn elektrisch und Tute, 2 Lenzpumpen, 2 Anker (neuer Bügelanker und Britany je 16 kg), Reitgewicht, elektrische Ankerwinde, Schleppleine, Treibanker, Seenotsignale im Notpack, Schlauchboot, Elektroaußenborder, 2 Feuerlöscher, Feuerlöschdecke, Bordapotheke, Erste Hilfe-Koffer, Leckpfropfen, Wurfleine, 2 Pützen, fest angeschlagene Bullentaljen, nachgerüstete Backstagen, Spibaumlift, 3 parallele Drahtvorstags, 5 Stagreiter-Vorsegel, Spinnaker, Blister, Taucherbrille, Flossen, Neopren-Anzug, 2-Farben-Positionslicht, Hecklicht, Toplicht, 3-Farben-Licht (LED), Ankerlicht auf Masttop (LED), Deckstrahler, 2 Handscheinwerfer, Steuerkompass, GPS mit Tochterinstrument im Cockpit, Log, Echolot (zusätzlich vorausschauend), Windinstrument mit NMEA-Schnittstelle für Autopilot, Handwindmesser, Handlot, DSC-UKW-Funk, AIS-Radar, Radargerät, Weltempfänger mit Kassettenrecorder, LCD Fernseher (auch für Wetter), Navtex-Empfänger, 3 Wetterempfänger für DWD (147 kHz und 2 mal Kurzwelle), Handpeilkompass, Peilfernglas 7x50, Fernglas mit Bildstabilisator 14x40, 2 elektrische Pinnenpilote, Papierseekarten für Fahrtgebiet, elektronische Seekarten (BSB und selbst eingescannt für Fugawi) auf Notebook Fujitsu C4110 (Win 98) und PDA PocketLOOX, zusätzlich mit CeMAP für Deutschland, Dänemark, Norwegen und UK mit Irland und Shetlands. Revierhandbücher, Hafenhandbücher, Gezeitentafeln (Reeds Nautical Almanac) und PC-Programm WXTide, Karten der Gezeitenströme, Yachtpilot, Medizin auf See, Broschüren der KA, Bedienungsanleitungen.