

Die Wurzel

Rundschreiben

Die VdHSSB ist Mitglied im Deutschen Segler Verband

Ausgabe 2 / 2015

Liebe Segelfreunde!

Viele von euch werden jetzt wieder mit eigenen oder gecharterten Booten unterwegs sein, gerade zurück oder noch in den Startlöchern sitzen. Ich hoffe, ihr hattet oder habt einen tollen Törn und denkt an einen entsprechenden **Törnbericht**. In diesem Heft findet ihr einen tollen Bericht aus der letzten Saison von einem Törn nach **Spitzbergen**. Es gibt natürlich auch 2015 wieder einen **Fahrtenwettbewerb** s.S.3. Aber wie gehabt, bitte ich auch um **kurze Berichte/Storys**, die auch nur eine halbe bis ganze Seite lang sein brauchen oder ein paar Zeilen für **Tipps oder Hinweise**. Email genügt.

Die **Pfingstregatta Fehmarn-Rund** hat wieder bei recht wechselhaftem Wind stattgefunden. (Details S. 4) Und Anfang Juli fand die **Feierabendregatta** wieder an gewohntem Ort vor Schildhorn mit 7 hoch motivierten Teilnehmern statt. (Details S. 5)

Am Donnerstag nach der Regatta wurde der **Stammtisch** ausnahmsweise in der VWG abgehalten. Im August wird er ausfallen, und bis September teilen wir euch die neue Location mit (mail und Webseite).

Hier noch meine regelmäßige Bitte: teilt uns **Konto- E-Mail- und Adressänderungen** rechtzeitig mit, damit Ihr die Wurzel bekommt und es keine überflüssigen Rückbuchungen gibt.

Ich wünsche Euch weiterhin schöne Segeltage.

Eure Regina



Spaß und Freude...

Die nächsten Termine		
Was?	Wann?	Wo?
Stammtisch	1. Donnerstag des Monats	?

Inhaltsverzeichnis

Infos zur Ausbildung	2
Fahrtenwettbewerb	3
Regattaergebnisse	4
Törnbericht	6
Bordjargon	26
Kurse, Gedicht	27
Adressen	28

Infos für Ausbildung und Prüfung

Taschenrechner bei SSS und SHS

Nach den neuesten Bestimmungen ist bei Theorieprüfungen für den Sportseeschiffer- u. Sporthochseeschifferschein ab 01. September 2015 nur noch ein Taschenrechner zulässig der nicht programmierbar ist. Hier der offizielle Text aus der DSV Internetseite:

Benutzung von Taschenrechnern bei der schriftlichen Prüfung zum Erwerb des Sportsee- und des Sporthochseeschifferscheins im Fach Navigation

Ab dem 1. September 2015 dürfen programmierbare und programmierte Taschenrechner nicht mehr benutzt werden. Nach einem Beschluss des Lenkungsausschusses sind dann nur noch Taschenrechner, die weder programmierbar noch programmiert sind zugelassen.

Die in angehängter Liste aufgeführten Taschenrechner sind ausdrücklich zugelassen. Mit diesen Taschenrechnern kann die Formelsammlung im Begleitheft uneingeschränkt benutzt werden. Alle aufgeführten Taschenrechner verfügen über die erforderlichen Winkelfunktion (sin, cos, tan). Häufig sind einfache Konstantenspeicher und die Umrechnungsfunktion von Dezimal auf Hexagesimal etc. vorhanden.

CASIO	Sharp	TEXAS INSTRUMENTS
FX-82 DE Plus	EL 500 W	TI 30 ECO RS
FX 82 MS	EL-520 XG-VL	TI 30 X II Solar
FX 82 SOLAR S	EL-531 XG-GR	TI 30 X IIB
FX 82 ES	EL-531 XG-PK	TI 30 X Pro
FX 82 SX PLUS	EL-531 XG-VL	TI 30 XS
FX 83 GT PLUS	EL-531 XH-PK	TI 30 Xa
FX 85 DE PLUS	EL-531 XH-YR	TI 30 XB
FX 85 MS	EL-531 XH-VL	TI 34 Multiview
FX 85 GT Plus	EL-W506 X-VL	
FX 86 DE PLUS	EL-W531 H	Genie
FX 87 DE PLUS	EL-W531 XG-VL	52 SC
	EL-W531 XG-YR	56 SC
Hewlett-Packard	EL-W531 XG-PK	82 SC
HP10S	EL-W531 XH-GR	102 SC
HP10S Plus	EL-W531 XH-VL	149 ECO SC
HP300S		
	Relaxdays	Olympia
Grundig	S-CA100	LCD-8110
GE69		

Die vorstehende Liste der zugelassenen Taschenrechner beinhaltet keine qualitative Überprüfung der genannten Modelle. Der Nutzer ist selbst dafür verantwortlich, dass der Taschenrechner die entsprechenden Rechenarten, Funktionen etc. ordnungsgemäß beherrscht. Es sei hier zum Beispiel auf die Rechenregel „Punkt- vor Strichrechnung“ u. ä. verwiesen. Die Nutzung eines zwar zugelassenen, aber qualitativ nicht ausreichenden Taschenrechners begründet keinen Widerspruch.



Fahrtenwettbewerb 2015/16

Auch 2015 solltet ihr über eure Segeltörns wieder einen Bericht schreiben und diesen als Beitrag beim Fahrtenwettbewerb einreichen. Die Chancen einen der drei Preise zu gewinnen, sind wirklich hoch. Und die besten Berichte werden in der „Wurzel“ veröffentlicht.

Also - ran an die Logbücher und Photoalben!

Teilnahmebedingungen:

1. Teilnahmeberechtigt sind VdHSSB- Mitglieder.
2. An dem Törn muss mindestens ein VdHSSB-Mitglied teilgenommen haben.
3. Alle privaten oder vom VdHSSB organisierten Törns sind erlaubt.
4. Das Fahrtgebiet ist beliebig.
5. Die Teilnehmer sind mit einer Veröffentlichung in der Wurzel einverstanden.
6. Einsendeschluss für die Berichte ist der 31.05.2015

Einsendeschluss
am
31.05.2016

Eine unabhängige Jury wird nachfolgend benannte Kriterien anwenden, um die Fahrtenberichte zu bewerten:

- Informationsgehalt
- Aufmachung des Berichts (Seekartenausschnitte, Skizze der Route, Fotos usw.)
- Unterhaltungswert

Eine digitale Übergabe als Word-Datei würde viel Arbeit ersparen.

Grundsätzlich gilt:

Wir freuen uns über jeden Bericht und sind gerne beim letzten Schliff redaktionell behilflich.

Schickt die Berichte bitte an:

Thomas Kübler, Hochstraße 20, 13357 Berlin



REGATTA-ERGEBNISSE 2015

Rund Fehmarn

Die diesjährige VdHSSB-Pfingstregatta wurde traditionsgemäß als „Rund-Fehmarn“ ausgesegelt. Gemeldet hatten 7 Schiffe. Werner mit seiner „Savarina II“ konnte wegen Getriebebeschadens leider gar nicht erst nach Burgtiefe anreisen.

Am ersten Wettfahrttag (Sonntag 24. Mai) wurde ein Dreieck (Burgtiefe – Staberhuk – Fehmarnsund –Burgtiefe) gesegelt. Zunächst mit noch relativ gutem Wind, der dann zum Zieleinlauf für den hinteren Teil des Feldes aber bis zur Flaute zurückging, so dass einige Schiffe stundenlang nicht vom Fleck kamen.

Am zweiten Wettfahrttag (Montag 25. Mai) konnten wir bei gutem Wind vor Burgtiefe starten. Im Verlauf der Wettfahrt frischte der Wind dann vor Puttgarden bis auf 6 Bft. auf. Hier erwischte es dann die „Aquarius“ von Reinhold, die einen Schaden am Achterstag erlitt und deshalb aufgeben musste und unter Maschine nach Burgtiefe zurücklief.

Gesamtsieger wurde Lutz Schön mit seiner HR 29 „Lilla Flicka“

Endergebnis Pfingsten 2015			Schiffs- name	Typ	WF 1 Pkt.	WF 2 Pkt.	Summe	Platz
Lfd.Nr.	Name	Vorname						
5.	Schön	Lutz-H.	Lilla Flicka	HR 29	1	1	2	1
6.	Ziemann	Olaf	Jade	Dehler 38	2	2	4	2
2.	Bingen	Karl-Heinz	Morning Sky	GibSea 126	3	3	6	3
4.	Schmidt	Helmut	WhyKiki	SunOdyssey 30	4	4	8	4
1.	Balzer	Reinhold	Aquarius	Bavaria 35 M	5	7	12	5
3.	Plaasche	Holger	Famagusta	Benetteau 50	6	7	13	6



VdHSSB-Feierabendregatta

Unsere Feierabendregatta 2015 fand diesmal am 1., 2. und 3. Juli 2015 statt und wurde im Revier zwischen Gemünd – Marina Lanke und Villa Lemm ausgesegelt.

Am Mittwoch und Donnerstag konnten wir bei ganz passablem Wind zwei Wettfahrten durchführen. Am Freitag musste die bereits gestartete Wettfahrt dann aber wegen Flaute annulliert werden.

Gesamtsieger wurde Felix Pichowiak mit Vorschoter Guido Pichowiak auf dem 470er „Navicula“ vom KaR.

VdHSSB - Feierabendregatta 2015							
Endergebnis							
Lfd.Nr.	Name	Vorname	Verein	SegelNr.	Schiffsname	Typ	Platz
1.	Piechowiak	Dirk	KaR	4384	Navicula	470er	1
2.	Hauke	Norgat	VWG	G 2397	Phönix	Sailhorse	2
3.	Knecht	Sabine	VWG	494	Nei Ut	Finn	3
4.	Sonnabend	Dirk	VWG	G 565	Lucifer	Dufor 1800 CS	4
5.	Biniasz	Marius	VWG	G 2935	Hau Wech	Sprinta Sport	5
6.	Rohrlack	Ursula	VWG	VA 3746	Quo Vadis	Varianta 65	6
7.	Altenhöner	Norbert	SVUH	GER 2586	Smiley	Sailhorse	7



Sommersegeltörn 2014 - Tromsø nach Svalbard

Die Idee

Nach der ersten Begegnung von Mathias mit der Mitternachtssonne in Reykjavik (2008) bestimmte die Begeisterung für 24 Stunden Helligkeit am Tag nachhaltig seine Auswahl der sommerlichen Segelreviere. So ging es 2009 zu den Lofoten, 2011 dann zum Nordkap. Es war also nur eine Frage der Zeit, wann es nach Spitzbergen gehen würde, zumal die Charterfirma entsprechende Törns nach Kräften unterstützt. Eine Crew war schnell gefunden, nachdem erste Terminvorstellungen und Törnvarianten in Umlauf gebracht waren. Zwei, Thomas und Charly, waren schon 2011 mit am Nordkap. Vier, Manne, Konrad, Uli und Frank, sind regelmäßig beim An- und Absegeln mit Mathias dabei (die zwei erstgenannten waren auf einem anderen Boot 2011 ebenfalls am Nordkap). Der 7te, Co-Skipper Ludger, und Mathias haben sich beim Trainings- und Prüfungstörn zum RYA Offshore Master kennengelernt. Segler, die sich kennen, die mit gegenseitigem Vertrauen und Verlässlichkeit agieren und die, bei der versammelten seemannschaftlichen Kompetenz, selbständig und umsichtig handeln können.

Also eine Crew, wie man sie sich wünscht, für das erstmaligen Befahren eines selbst im Sommer anspruchsvollen Reviers, bei dem die Wahrscheinlichkeit von Herausforderungen durch Wind und Wetter größer als sonst üblich sein können.



Die Tour

Von mehreren Planungsvarianten blieb eine ganz hervorragende übrig: Ein dreiwöchiger Törn von Tromsø nach Longyearbyen (LYB) auf Spitzbergen. Dort würde das Boot von einer anderen Crew übernommen werden.

Das erlaubte es uns, das Vorhaben mit angenehmer Entspanntheit anzugehen und für die Neulinge noch einen Nordkapbesuch vorzusehen. Von Honningsvåg aus ging es in vier Tagen übers Nordmeer zum Hornsund im Süden von Spitzbergen. Ab da machten wir „day-sailing“, von Höhepunkt zu Höhepunkt, von einer Ankerbucht oder Pier zum nächsten Stop. Wobei die üblichen Etappenlängen 100 – 150 sm lang sind. Die einzige „Normal-Tages-Etappe“ ist mit ca. 40 sm die von LYB zur „Pyramide“. Der nördlichste Ort, den wir besucht haben, war Ny Ålesund. Auf dem Rückweg von dort nach LYB zur Bootsabgabe haben wir einen kleinen Umweg eingebaut, um den 79 Breitengrad zu überschreiten – das nächste Mal schaffen wir die 80!

Die Crew

Charly Allin, Berlin - 71 (Luftdruck, Temperatur)
 Konrad Erdmann, Stuttgart - 49 (Youngster und Mast Mann)
 Manfred Kirchner, Hennigsdorf - 52 (Chef de Cuisine)
 Thomas Kübler, Berlin - 73 (Oldi, Eierkuchen und Bordkasse)
 Uli Lau, Zürich - 51 (Co-Chef de Cuisine)
 Frank Michel, Mittelbach - 55 (Chronist, Soljanka und Medizin)
 Ludger Vogt, Baden - 54 (Co-Skipper)
 Mathias Werner, Berlin - 56 (Skipper)

Die Vorbereitung

2012 wurde das Projekt geboren. Viele waren schnell begeistert, aber auch die Familien mussten gewonnen werden. Bei dieser Gelegenheit Dank an die, die ihren Gesandten vorbehaltlos unterstützt haben. Und, teilweise die „Schiffsführung“ nicht kennend, ihn dieser anvertraut haben – ohne hiermit die Urteilsfähigkeit der Gesandten selbst in Frage stellen zu wollen.

Es folgten die Feinabstimmung mit dem Vercharterer, die Klärung der üblichen Formalitäten (Mitseglerverträge, Zahlungsplan, Flug- und Hotelbuchungen, Rücktrittsversicherungen usw.), und (durch alle) das vordreudige Studium von Reiseberichten und Reiseführern.

Von der Versicherung (Pantaenius Norwegen) des Vercharterers gefordert war praktische Revierfahrung des Skippers. Diese wurde durch Skipper und Co-Skipper als Crew bei einer einwöchigen Überführung von Longyearbyen nach Tromsø im August 2013 mit Ivar, dem Chef der Charterfirma Boreal, als Skipper, erfahren.



Im Süden der Bäreninsel (2013)

Erwähnenswert auch die Vorbereitung auf mögliche Begegnungen mit Eisbären. Vom Vercharterer gewünscht war, wegen der sachgerechten Bedienung der PumpGun, Kaliber 12, die an Bord sein würde, ein Waffensachkundenachweis. Da keiner so etwas vorweisen konnte, oblag es dem Skipper, etwas Zeit und Geld zu investieren – dann war auch das geschafft. Um versehentliche Löcher im Boot oder Mitseglern in den Bereich des eher Unmöglichen zu verbannen, hatten wir uns darauf verständigt, dass jeder (mindestens) eine Schießstunde mit einer großkalibrigen Waffe absolviert, um etwas Sicherheit im Umgang mit solch einem Gerät zu erlangen.

Mit zunehmendem Reisefieber, zeitnah zum Törn Start und verteilt auf viele Schultern wurden Dinge geklärt, wie die Ausleihe eines Satellitentelefon (Iridium), das Besorgen einer Cockpit-Cam, der Entwurf einer Menüabfolge und das Vorbereiten von Einkaufslisten, die Komplettierung der Bordapotheke usw.. Der Skipper hat im Mai 2014 in München noch einen Wochenendlehrgang bei „[John and Phillys](#)“ zum Segeln in arktischen Gewässern besucht. Schwerpunkt? Natürlich Eis!

Zu guter Letzt dann, ganz individuell, die Optimierung der persönlichen Ausrüstung, wie „Teppich im Schuh“, „eagle creek“-Reisetaschen, Schlafsäcke (warm und leicht), 240er IceBreaker Unterwäsche u.v.a.m.



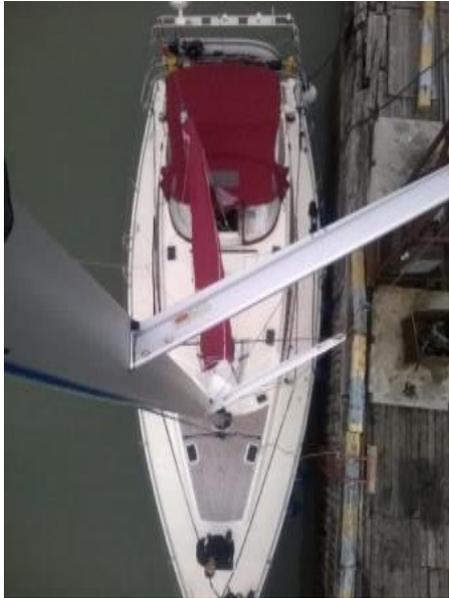
Der Skipper hat noch ein kleines Notebook gekauft (war als Rückfallebene gerade für solche Unternehmungen längst überfällig), dazu Navigationssoftware mit passender Seekarte und Treiber fürs Iridium besorgt und eine „low-bit“-Mailsoftware, um kostengünstig unterwegs Gribdaten herunterzuladen und Positionsmeldungen verschicken zu können.

Und das war angesichts des „Mich gibt es nur im Cockpit“-Kartenplotters“ auf der „Artic Ice“, zudem noch ohne elektronische Svalbard-Karte, wirklich gut angelegtes Geld – es ist hoch am Wind, bei Windstärke 5 und

Lufttemperaturen von 0 – 5°C ausgesprochen unpraktisch, im Cockpit Törn-Planung zu betreiben oder die Routenführung an die neusten Wettermeldungen anzupassen.

Vercharterer und Boot

Gechartert haben wir bei [Boreal Yachting](#). Boreal ist im Moment der einzige Vercharterer in Nordnorwegen. Dem geschuldet und der Exklusivität des Reviers sind die Preise entsprechend üppig. Wir hatten 2011 bei unserer Nordkapunternehmung keine schlechten Erfahrungen gemacht und das Verhältnis zu Ivar, dem Chef, war gut – zumal man sich bei der 2013er Erfahrungssammelwoche kennen- und schätzen gelernt hat. Das führte zu einer nicht konsequenten Bootsübernahme, zumal von



Seiten des Booteigners Zeitdruck aufgebaut wurde (mein Flug nach Oslo geht ...) und so zur unentdeckten Übernahme vor allem vorsegeltechnischer Mängel.

Unser Boot war eine Delphia 47. Davon gibt es bei Boreal zwei, die „Arctic Ice“ und die „Arctic Light“. Sie sind baugleich und im Wesentlichen auch ausrüstungsgleich. Wir hatten die Arctic Ice und sind stillschweigend davon ausgegangen, dass sie so spitzbergentauglich ist, wie die Arctic Light, mit der Ludger und Mathias 2013 unterwegs waren. Leider waren die Leeseegel der Vorschiffskojen keine durchgehenden Tücher, sondern mehrere Einzelgurte, der Kartenplotter hatte keine Spitzbergenkarte, die Vorsegel waren falsch geriggt und das Lazy Jack war seltsam angeschlagen und altersschwach.

Sehr gut gefallen haben uns der Dieselgenerator und die begehbare Trockenkammer (anstelle einer vierten Toilette). Das Boot wurde 2012 auf der Delphia-Werft in Olecko (Polen) gebaut, ist 14,5 m lang und 4,50 m breit, hat etwa 15 t Ver-

drängung und einen Tiefgang von 2,1 m. Angetrieben wird sie von einem Volvo Penta D2-75 mit ca. 75 kW und „Over-Drive“-Faltpropeller, der dieselsparend bei niedriger Drehzahl eine gute Geschwindigkeit ermöglicht. Bei ca. 100 m² Segelfläche am Wind kamen wir, so welcher da war, auch unter Segeln gut vorwärts. Ein guter Fahrtensegler, die Delphia 47, agil und gutmütig.

Innen ist für acht Leute ausreichend Platz. Die nicht belegte fünfte Kabine im Bug nutzten wir zum Stauen von Taschen, Segeln u.a.m.

Weitere Angaben: 235 l Diesel, 660 l Wasser in 4 Tanks, 5 Batterien mit einer Gesamtkapazität von ca. 600 Ah (4 x Service-, 1 x Starterbatterie), Webasto-Dieselheizung, GPS, VHF, Epirb ...

Das Ziel: Svalbard (Spitzbergen)

Die Inselgruppe Spitzbergen, norwegisch Svalbard, erstreckt sich zwischen 74° und 81° nördlicher Breite sowie 10° und 35° Grad östlicher Länge. Sie liegt zwischen Grönlandsee, Norwegischer See, Barentssee und Nordpolarmeer. Die südlichste Insel ist die Bäreninsel (Bjørnøya).

Svalbard hat eine faszinierende Landschaft mit interessanter Flora und Fauna – die Möglichkeit, dort Eisbären zu treffen, ist für die einen Nervenkitzel, stimmt andere eher nachdenklich. Walrösser und Wale sind schließlich auch sehenswert.

Spitzbergen ist eine Inselgruppe mit besonderem internationalen Status. Im Ergebnis des 1920 abgeschlossenen Spitzbergenabkommens

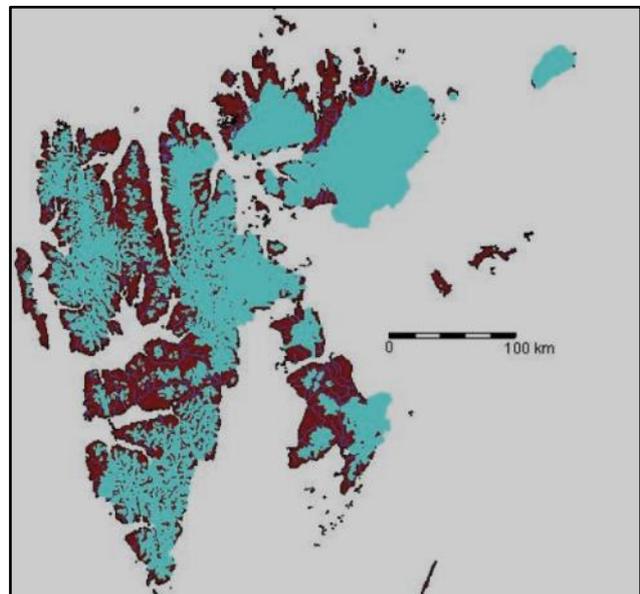


Abbildung aus Wikipedia (ohne Bäreninsel)

(norwegisch: Svalbardtraktaten) können sich alle beigetretenen Staaten, seit 1925 auch Deutschland, zu wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Zwecken auf den Inseln niederlassen. Die Verwaltung und Wahrnehmung aller hoheitlichen Aufgaben erfolgt durch den durch Norwegen eingesetzten Gouverneur, den „Sysseleuten“.

Die größten Orte sind Longyearbyen (Hauptstadt), ca. 2.300 Einwohner, Barentsburg (russisch), ca. 300 Einwohner und Ny Ålesund („Stadt der Wissenschaftler“), ca. 50 ständige Einwohner. Die polnische Forschungsstation „Polanska Stacja Polarna“ im Hornsund ist mit 5 -10 Leuten besetzt. Im letzten Jahrhundert war die Inselgruppe im Nordmeer vor allem Ausgangspunkt für die Erforschung und Eroberung des Nordpols (Fridtjof Nansen, Roald Amundsen, Umberto Nobile oder Alfred Wegener).

Mehr dazu kann man in Reiseführern, in der einschlägigen Literatur und unter <http://www.spitzbergen.de> oder <http://de.wikipedia.org/wiki/Spitzbergen> nachlesen.

Wachplan und Wacheinteilung

Die Größe der Mannschaft ließ ein besonders komfortables Wachsystem zu. Drei Wachen, mit jeweils 3stündiger Wachzeit, gefolgt von einer 6 Stunden Freiwache. Die Wachzeit ist kurz genug, um nicht auszukühlen und bis zum Ende Konzentration zu erlauben, die Freizeit ist lang genug, um sich gut erholen und aufwärmen zu können.

Der Wachplan galt ohne Unterbrechung vom ersten bis zum letzten Tag. So war immer klar, wer „dran war“, wenn es nach einem Stop weiterging.

Mit der Einteilung der Wachen ging es nicht nur um seemannschaftliche Ausgeglichenheit bei Navigations- und Decksarbeit. Auch die Charaktere sollten passen und sich gut ergänzen. Das erhöht nicht nur den Spaßfaktor (ist ja schließlich Urlaub), sondern auch die mentale Stärke der Wache. Es ist gut gelungen – zumindest gab es keine Beschwerden. Und wenn der Skipper, ganz selten, mal nicht völlig zufrieden sein konnte, lag es nicht an der Einteilung.

Wie üblich stellte die Wache den Rudergänger, war für die Einhaltung des Kurses, die Segeführung und natürlich den Ausguck zuständig. Bis Spitzbergen war, neben nur spärlich vorhandener Schifffahrt um uns herum, vor allem auf herrenlose Container, verlorengegangene Trawler-Netze und von sibirischen Flößen entkommene Baumstämme zu achten. Später auch auf Eis.

Während der Überfahrt wurde das Kochen verständlicherweise etwas eingeschränkt, obwohl nach dem zweiten Tag der Appetit wieder zunahm – aber es wäre eine wirkliche Herausforderung gewesen; schon das Belegen von Brotscheiben oder das Backen von Brot waren sportlich anspruchsvoll.

The image shows two watch schedules (Wachplan) for a 12-15 hour watch and a 15-18 hour kitchen watch. Each schedule shows a 3x3 grid of watch assignments for three crew members (A, B, C) over 12 days.

Top Schedule: Die 12 - 15 Uhr Wache hat von 15 - 18 Uhr Küchendienst

Tag	6.7.	7.7.	8.7.	9.7.	10.7.	11.7.	12.7.	13.7.	14.07.	15.7.	16.7.
12-15	C	B	A	C	B	A	C	B	A	C	B
15-18	A	C	B	A	C	B	A	C	B	A	C
18-21	B	A	C	B	A	C	B	A	C	B	A
21-24	C	B	A	C	B	A	C	B	A	C	B
00-03	A	C	B	A	C	B	A	C	B	A	C
03-06	B	A	C	B	A	C	B	A	C	B	A
06-09	C	B	A	C	B	A	C	B	A	C	B
09-12	B	A	C	B	A	C	B	A	C	B	A

Bottom Schedule: Die 12 - 15 Uhr Wache hat von 15 - 18 Uhr Küchendienst

Tag	16.7.	17.7.	18.7.	19.7.	20.7.	21.7.	22.7.	23.7.	24.7.	25.7.	26.7.
12-15	B	A	C	B	A	C	B	A	C	B	A
15-18	C	B	A	C	B	A	C	B	A	C	B
18-21	A	C	B	A	C	B	A	C	B	A	C
21-24	B	A	C	B	A	C	B	A	C	B	A
00-03	C	B	A	C	B	A	C	B	A	C	B
03-06	A	C	B	A	C	B	A	C	B	A	C
06-09	B	A	C	B	A	C	B	A	C	B	A
09-12	C	B	A	C	B	A	C	B	A	C	B

Der durchgehende Wachplan

Aus dem Logbuch ...

Freitag, 4. Juli 2014

Anreisetag: Ein Teil der Crew trifft sich auf dem Flughafen Berlin Tegel und fliegt mit Zwischenstop in Oslo und verspätetem Anschlussflug weiter nach Tromsø. (Da man national weiterfliegt, muss man sein Gepäck entgegennehmen und erneut einchecken – bei einer kurzen Umsteigezeit hat man oft sein Gepäck noch nicht, wenn der Transitflug startet – damit geht man in Oslo entspannt um; es geht eben mit dem nächsten Flug weiter.) Alle sind, alles ist da. Außer dem Gepäck von Konrad. Einchecken im Hotel, ein kleiner Stadtbummel. Gegen 19:00 die erste Besprechung und das Viertelfinale Deutschland – Frankreich (2:1). Da hat Mann sich doch das Abendessen in „Peppes Pizza“ und das Sixpack vom Flughafen Tromsø verdient.

Sonnabend, 5. Juli 2014

Tromsø, Hotel Thon: Frühstück, Tagesbesprechung, Besichtigung von Tromsø und Umgebung. Frank war auf dem Fjellheisen und hatte somit als Vortour eine Bergtour. Konrad kümmert sich um sein Gepäck. Mittlerweile ist bekannt, es hatte in Kopenhagen pausiert. Stadtbummel und verschiedene Museen für die Anderen. Skipper und Co-Skipper verheirateten Laptop und Satellitentelefon. Gegen 16:30 holt uns Espen, der Sohn von Ivar, mit einem Kleinbus im Hotel ab. Die Fahrt geht nach Eidkjosen, einem Vorort von Tromsø. Es ist warm und sonnig. Mathias, Ludger und Uli übernehmen das Boot. Der Rest der Crew kümmert sich um die Erstausrüstung mit Proviant. Es werden 5 randvoll gefüllte, große Einkaufswagen für ca. 7.000 NK (\approx 900 Euro). Konrad trifft mit seinem Gepäck ein.

Sonntag, 6. Juli 2014

Eidkjosen

8-9-10: Um Acht aufstehen, um Neun frühstücken, um Zehn ablegen. Der übliche Plan, der heute nicht klappt. Wir müssen das Boot kennenlernen, dann ist Ivar überraschend erschienen und wir nutzen die Gelegenheit, noch einige Tipps einzuholen. Es folgen Sicherheitseinweisung und Erläuterungen zum Boot und zum Törn. Rettungswesten sind zu kontrollieren und anzuprobieren, Wasser wird gebunkert. 12:50 das Kommando „Leinen los“. Kurs Svalbard mit Abstecher zum Nordkap. Es ist warm und sonnig und windstill. Wir fahren unter Motor und der smarte „OverDrive“-Propeller schiebt uns bei 1.200 min^{-1} mit 6 Knoten durchs Wasser. Es wird gekocht – Kartoffelsuppe, die zwei Tage reichen soll: 4 kg Kartoffeln, nebst reichlich Möhren, Porree, Sellerie. Und 18 Würste wandern in den Topf. Es reicht nur für einen Tag. Eine halbe Kelle bleibt für jeden nur übrig. Wir müssen die Rezeptmengen anpassen und die Proviantplanung überarbeiten. Wache um Wache nähern wir uns Honningsvag auf der Nordkapinsel Magerøya. Jede Meile nach Norden bringt die Baumgrenze meterweis zum Wasser herunter. Noch vor Magerøya werden wir die ersten baumlosen Inseln sehen.

Montag, 07. Juli 2014

Gegen 09:30 passieren wir Hammerfest.

Immer noch warm und sonnig und kein Wind. Bei mehr Zeit ist ein Besuch von Hammerfest, der nördlichsten Stadt Norwegens (Honningsvag ist eher ein Ort) sehr zu empfehlen. 20:30 legen wir nach den ersten 189 sm in Honningsvag an. Die Motorfahrt in ruhigem Wasser war ideal zur Gewöhnung an den Wachrhythmus und ans Bordleben. Wir machen an der „Icebar-Pier“ fest, um die Situation am Gästeschwimmsteg zu klären. Eine „bird watch company“ blockiert mit Zodiacs zwei Plätze. Es gibt keine Einigung, wir bleiben mit langen



Arctic Ice an der Icebar-Pier

Leinen, wo wir sind und müssen bei jedem Landgang entweder das Boot an die Pier ziehen oder die Leiter benutzen. Der Abend klingt in der Messe bei gutem Essen (Ingwerhähnchen-Nudel-Gemüsepfanne) und dem berüchtigten „Captain Morgan Black Spiced Premium Spirit Drink with Caribbean Rum“ aus.

Dienstag, 08. Juli 2014

Honningsvag

14°C Luft, leicht bewölkt, teilweise Nebel, Wind in Böen 3-4 Bft. Dieser Tag ist vorgesehen für letzte Vorbereitungen auf die Überfahrt nach Svalbard und für einen mitternächtlichen Nordkapbesuch. Vorräte ergänzen. Schiff aufräumen. In einem Hotel kann geduscht werden. (Wir handeln einen Mengenrabatt aus!). Im nahe gelegenen „Kings Crab“ (mit WLAN) werden Gribdaten heruntergeladen und sonstige Wetterinformationen, einschließlich der aktuellen Eiskarte von Spitzbergen. Dann arbeiten Ludger und Mathias den Plan für die Überfahrt nach Svalbard aus. Es wird ausreichend Wind geben, mit dabei ein Starkwindfeld (5-6 Bft. Mit Böen um 7). Wir können bis zur Bäreninsel dem recht- und wieder rückdrehenden Wind folgen und planen dann unsere Hole- und Streckschläge so, dass das Starkwindfeld durchgezogen sein wird. Mit Navigationsprogramm, Gribdaten und einiger Erfahrung ist nach 3 Stunden eine Route vorgesehen, die bei ständigen Hoch am Wind-Kursen annehmbare Bedingungen zu versprechen scheint.

Wir müssen mit Wind starten. Auch der mit 120 l in Kanistern ergänzte Dieselvorrat reicht nicht bis LYB. Plan B ist eine Ankerbucht im Südosten der Bäreninsel. Dort kann man richtig dicken Schiet aus West abwettern.

Abends teilt sich die Crew in Nordkapbesucher und Halbfinal-Pub-Geher. Am Nordkap, weiß der Skipper, kommt man immer auf seine Kosten – selbst mit hinter Regenwolken versteckter Mitternachts-sonne hat der Ort etwas Magisches. Aber diesmal hatten auch die Nordkapignoranten, darunter einer, der dort noch nie war, einen magischen Abend im Nøden-Pub beim 7:1-Halbfinale gegen Brasilien. Später gemeinsames Auswerten der abendlichen Unternehmungen mit Sonne im Cockpit. Es ist 02:00 und taghell. Wir gehen in die Kojen.



Honningsvag – Blick von oben



Rentiere vor Kreuzfahrer



Mystisches Nordkap

Mittwoch, 09. Juli 2014

Honningsvag

Kaiserwetter: 17°C Luft, Sonne satt, leichter Wind, weiter steigender Luftdruck. Wollen wir wirklich weg hier? Na klar. Aber mit Ruhe vor der großen Tat. Wir starten mit 10-11-12. Gegen 18:00 wollen wir auf offener See nordwestlich vom Nordkap sein. Dort erwarten wir Wind. Letzte Einkäufe werden schnell noch erledigt: Pütz und Bändsel, 2 Flaschen Rotwein vom „staat-monopoly-winehandel“, eine schon geleerte Gasflasche bei der Tankstelle umgetauscht. Vor dem Ablegen rufen wir bei der Bootsdieseltankstelle auf der anderen Seite der Bucht an – kein Diesel verfügbar. Morgen ab 08:00 wieder. Sind wir hier wirklich in Norwegen? Ludger und Mathias sitzen erneut im „Kings Crab“. Diesmal geht es schneller. Die Passage des Starkwindfeldes wird wohl einfacher werden; Plan B mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Plan bleiben – die Abreise muss und kann um einen Tag verschoben werden. Ludger spendiert zur guten Nachricht Smørretorte. Diese mundet uns im Cockpit mit frischem Kaffee und bei herrlichem Sonnenschein. Südliches Flair im hohen Norden.

Wir können die eigentlich für die ersten Stunden unter Motor geplante Besprechung zum Notfallplan nun in aller Ruhe am Steg machen. Jeder bekommt seine Rolle. Manne – Rettungsinsel, Uli – Elektro-

nik (Inmarsat, VHF, GPS, EPIRB usw.), Frank – Überlebensanzüge, Bordapotheke, Konrad – Wasser, Charly und Thomas – Notration und Notfalltasche, Ludger – Ruhebewahrer, helfende Hand und Koordinierung, Mathias – Notruf und Funkverkehr. Ausweise, Pässe usw. sind ab jetzt, immer wenn wir unterwegs sind, in einer wasserdichten Tasche. Das Schiff wird nur verlassen, kurz bevor es wirklich untergeht oder ein Aufenthalt, z.B. bei Feuer nicht mehr möglich ist. 15 Tonnen, die noch irgendwie schwimmen, sind auf jeden Fall sicherer und angenehmer als eine kleine, enge, wild schaukelnde Rettungsinsel.

Dann ist Freizeit. Lesen, Wandern, Spaziergänge. Uli und Manne kochen Steakwurst mit Reis und roten Bohnen. 20:00 sind wir im Nøden-Pub zum zweiten Halbfinale. Nach einem Abend ohne jede Magie steht Argentinien als Finalgegner fest.

Donnerstag, 10. Juli 2014

Immer noch Honningsvåg,

immer noch warm und Sonne satt; aber der Luftdruck sinkt langsam. 9-10-11. Der Skipper lädt im „Kings Crab“ noch einmal frische Gribdaten für die Wetternavigation. 12 00 legen wir ab, passieren auf der Fahrt zur Tankstelle zwei große „Kreuzer“. Hurtigruten und Costa-Reederei. „Pötte“ mit bis zu 2.500 Leuten an Bord zum Nordkap gucken. Wir tanken 97 l Diesel, füllen die Wassertanks, spülen das Deck schön (sauber) und um 12:50 starten wir endlich die Überfahrt ...

...bei herrlichstem Badewetter (= wolkenloser blauer Himmel, Luft 25°C im Schatten, Wasser 6-8°C).

Tuckern ohne Wind nach Sicht und Seezeichen, soweit vorhanden, durch den Magerøy-Sund zum

Auszug aus dem offiziellen Logbuch (vorbehaltlich Abschreibefehler):

10.07.	1200	0 sm ¹	Kurs	von Honningsvåg	unter Motor nach Sicht und Seezeichen	
	1230				71°12,9' N 024°54,1' E	Wache B. Maschinenfahrt, kaum Wind
	1830	330°			71°28,7' N 024°25,2' E	Segel gesetzt, Motor aus. Wache C, Konrad und Manne übernehmen
	2100	50 sm	330°			Wachwechsel (Wache A, Uli und Ludger)
11.07.	0000	69 sm	340°	71°48,7' N 023°54,0' E		NWH 5 Bit in Böen 6, Ref2. Das Lazy-Jack re Charly fällt aus, Thomas und Frank übernehmen die Wache allein.
	0300	89 sm	350°	72°08,5' N 023°43,4' E		Wache Manne und Konrad
	0620	111 sm	005°	72°28,2' N 023°52,7' E		Wache A: Uli und Ludger
	0910	128 sm	010°	72°45,0' N 024°03,0' E		Kurswechsel, Wind schwenkt auf West, Manfred und Konrad übernehmen
	1200	146 sm	320°	73°13,3' N 023°38,4' E		COG 310°, 1021 hPa, Generator gesta
	1505	165 sm	310°	73°13,3' E 023°37,5' E		WSW 4bft, bedeckt, 1020 hPa
	1800	184 sm	299°	73°23,4' N 022°48,5' E		Wind 4-5, 1019 hPa
	2100	204 sm	300°	73°33,9' N 021°46,2' E		Wasser stb auf achtern bb umges
12.07.	0000	224 sm	310°	73°44,8' N 020°53,3' E		Bjarnaya in Sicht?
	0300	247 sm	305°	73°56,6' N 019°59,5' E		Wind dreht auf NW 2-3, 1017 hf
	0610	271 sm	300°	74°06,2' N 018°59,1' E		gewendet, um nach Westen zu
	0910	289 sm	020°	74°16,4' N 018°22,1' E		NW 4, Ref 1
	1210	307 sm	270°	74°36,2' N 018°36,2' E		NW 4, Ref 2
	1515	322 sm	240°	74°34,5' N 017°46,7' E		NW 6, Ref 3, Genua 2/3, 1017 hf
	1800	342 sm	010°	74°34,4' N 017°06,7' E		NW 3-4, Ref 2; Genua v
13.07.	0000	386 sm	010°	74°51,0' N 017°13,8' E		Wende, kein Ref
	0300	402 sm	270°	75°09,7' N 017°13,8' E		Wende, kein Ref
	0615	422 sm	270°	75°23,0' N 016°35,8' E		Wende, kein Ref
	0900	440 sm	275°	75°25,1' N 015°40,9' E		Wende, kein Ref
	1100	449 sm	020°	75°28,0' N 015°20,0' E		Wende, kein Ref
	1200	456 sm	020°	75°31,2' N 015°41,0' E		Wende, kein Ref
	1455	471 sm	026°	75°47,8' N 015°41,0' E		Wende, kein Ref
	1800	484 sm	010°	75°57,5' N 016°10,3' E		Wende, kein Ref
	2110	495 sm	270°	76°16,4' N 015°44,6' E		Wende, kein Ref
14.07.	0002	518 sm	280°	76°17,5' N 014°32,7' E		Wende, kein Ref
	0900	550 sm	035°	76°46,0' N 014°57,5' E		Wende, kein Ref
	1040	564 sm				Wende, kein Ref

Auszug aus dem Logbuch

Masøyfjorden. Dort gehen wir auf NWN-Kurs in Richtung offene See. Immer noch kein Hauch von Wind. Wir entfernen uns von der Küste. Das Nordkap ist im Fernglas gut zu erkennen: hohe Klippe mit „weißer“ Kugel an höchster Stelle. Es war so warm, dass Charly nachmittags im Unterhemd und ohne Socken im Cockpit saß. Bb querab eine Möwenversammlung – gemeinsame Fischjagd mit einer Delphingruppe.

21:00 ist endlich der Wind da – wir setzen Segel.

Die Überfahrt

Donnerstag, 10.7.2014, 12:50, Honningsvåg bis

Montag 14.07.2014, 10:40, Hornsund – Gashamna auf Svalbard

Wir können Donnerstag abends Segel setzen. Nach der Vorhersage von westlichen bis nordwestlichen Winden ist klar, es wird die ganze Zeit hoch am Wind gesegelt und wir werden aufkreuzen müssen. Durch unsere Ausgangsposition lässt es sich nicht vermeiden, ein Seegebiet zu tangieren, das die Einheimischen „devils dance place“ nennen. Dort treffen sich Golf- und Barentsee-strom. Wir haben dazu noch alte Dünungen und unsere frische Windsee.

Das zusammen erzeugt ein wirklich chaotisches Wellenbild. Trotz Seekrankheitsvorsorge gab es einige Übelkeitspremierer und temporäre Ausfälle. Wachen werden übernommen, man unterstützt sich in jeder erdenklichen Weise und nach zwei Tagen sind dann alle wieder voll da. Und es ist immer noch anstrengend, aber man kann nun anfangen, es zu genießen.

Ein nächster Startpunkt würde auf jeden Fall weiter (süd)westlich liegen. Wenn man vorher wieder zum Nordkap wollte, sollte man ab Hammerfest starten. Wenn man direkt von Tromsø nach Svalbard wollte, wäre Skjervøy auf Skjervøya ein guter Ausgangshafen (mit WLAN und Bunkermöglichkeit). Bei Westwindlagen ist weniger Höhe nötig und man kann „devils dance place“ auf jeden Fall vermeiden.

Der Mitternachtssonne entgegen ...

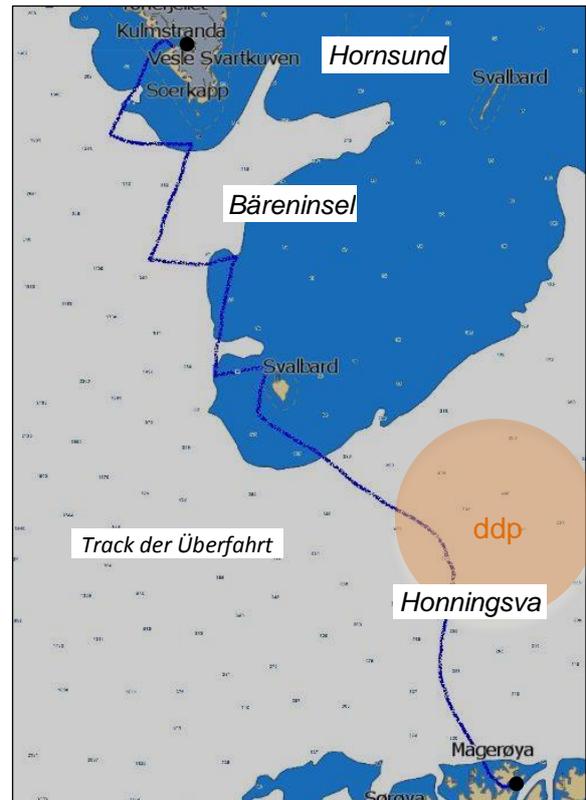
Es hat schon etwas, hoch am Wind mit Nord-Kurs um Mitternacht der Sonne, die zwei, drei Handbreit über dem Horizont steht, entgegen zu fahren. Erst wird sie durch die lange hohe Welle verdeckt, anschließend durch den „himmelwärts“ zeigenden Bug und dann, oben auf der Welle, da schaut man Klärchen auf Aughöhe ins Gesicht.

Wir haben Winde von WSW bis NWN, von 3 – 5 bft, mit den dazu passenden Böen, wir sind immer hoch dran, reffen ständig ein- und aus. Auf der Hälfte zwischen Bjørnøya und Soerkapp schenkt uns Rasmus kräftig ein mit NW 6 (7-8). Aus den Gribdaten, die wir auch unterwegs einmal täglich übers Satellitentelefon laden,



ist nicht ersichtlich, ob das Starkwindfeld getrödelt hat (oder wir zu schnell waren) oder ob es ein neues ist. Wir fahren mit Reff 3. Selbst von der Selbstwende-Genua ist etwas weggerollt. Aber wir sind weit weg vom Tanzplatz, die Wellen sind lang und gleichmäßig. Das Boot segelt stabil und liegt recht ruhig – wobei die in den vorderen Kojen Liegenden von gelegentlichem Schweben berichten.

Die letzten 24h bringen nicht die vorhergesagten östlichen Winde. Also wird, abweichend vom drei Tage alten Plan, weiter hoch am Wind gesegelt. Montag in der Frühe nähern wir uns dem Hornsund



im Süden von Spitzbergen. Der Wind lässt nach, wir sehen die ersten Eisschollen, nehmen die Segel herunter und fahren das letzte Stück unter Maschine.

Montag, 14. Juli 2014

Svalbard, Gashamna, Hornsund, 76°46,0'N 014°57,5'E



Sonnenschein, klarer Himmel, so blau, spitze Berge, Gletscher, kleine und große Eisschollen

Die Überfahrt von der norwegischen Küste nach Spitzbergen ist geschafft. Gegen 09:00 laufen wir nach 564 Seemeilen, davon 514 bewegt über's Nordmeer gesegelt, unter Maschine in den Hornsund ein. Wir funken die polnische Forschungsstation am Nordufer an, um das Finalergebnis von gestern Abend zu erfahren. Mario Götze hat in der 118 Minute das 1:0 gegen Argentinien geschossen. Deutschland ist Weltmeister. Für uns, hier, nur eine erfreuliche Randnotiz. Wir sind anderweitig überwältigt. Sonnenschein, klarer Himmel, so blau, spitze Berge, Gletscher, kleine und große Eisschollen – oder sind das schon Growler. Alle sind wach, an Deck und von der Landschaft fasziniert. Wir nähern uns dem Gletscher in der Hansbukta. Die Bucht ist voller Eisschollen, die teilweise mehr Masse aufweisen als das Schiff mit seinen 15 t. Anstatt das Eis mit Stangen vom Boot wegzuschieben, schieben wir das Boot vom Eis weg. Hier können wir nicht, wie ursprünglich angedacht, ankern. Wir überqueren den Hornsund zur eisfreien Gashamna-Bucht. Wir ankern auf sandigem Grund auf 7-8 m Tiefe, etwa 500 m vom Ufer entfernt.

Etwas Ruhe und Frühstück, dann Landgang bei bestem Wetter, wolkenlos und kräftige Sonne, Man-



che merken an Land, dass sie zu viel anhaben: Es ist Sommer, Leute! In Ufernähe eine zerfallende Holzhütte, in deren Nähe sich langsam auflösende gemauerte Tranofen-Fundamente und viele verwitterte, teils bemooste Walknochen. Große und kleine Rinnsale von Gletscherwasser. Man muss aufpassen, wo man hintritt. Wir haben schon vom Boot aus ein Spitzbergen-Rentier gesehen. (Es ist empfehlenswert hier, vor einem Landgang, die Abwesenheit von Eisbären festzustellen. Dabei, das ist dann so, entdeckt man anderes Interessantes.)

Überraschend die sehr geringe Fluchtdistanz. Wir konnten uns bis auf ca. 15-20 m nähern, bevor das Rentier, das Äsen nicht unterbrechend, sich langsam fortbewegte.



Dienstag, 15. Juli 2014

Hornsund, Bellsund

Am nächsten Morgen ist die „Bremen“ (Nassau) in unserer Nähe und befördert mit schnellen Ribs ihre Passagiere an den Ort unseres gestrigen Landganges. Wir wünschen Konrad im Bootsmannsstuhl zur 2. Saling – das Lazy-Jack muss geflickt werden. Anker auf und weitere Erkundung des Hornsunds unter Motor, herrlichster Sonnenschein. Badewetter – diesmal bei 4°C Luft- und Wassertemperatur! Um 15:45 liegt der Gletscher „Hansbreen“ querab; es geht zurück und nun Richtung Bellsund. Nachdem wir „eisfrei“ sind, setzen wir Segel. Mit Ost um 4 und wenig Welle geht es auf Vorwind- und



Raumschot-Kursen gemütlich zu. Der Wind flaut ab, die Maschine hilft. Wir nähern uns dem Bellsund. Dort erwartet uns kräftiger Fall- und Düsenwind aus dem Bellsund und dem van Keulen-Fjord. Und kalt ist er. Die schon kalt ankommenden Luftmassen kühlen über den Gletschern Spitzbergens auf Eiseskälte ab. Dieser Wind begleitet uns bis zum geplanten Ankerplatz. Zum richtigen Kreuzen haben wir heute keine Lust. Zum direkt Gegenanfaren ist die Welle zu hoch und steil, wir „pseudokreuzen“ unter Maschine.

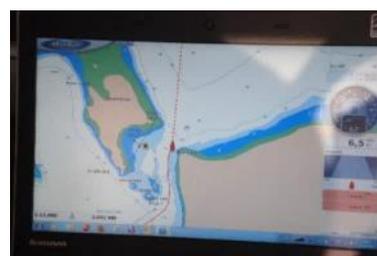
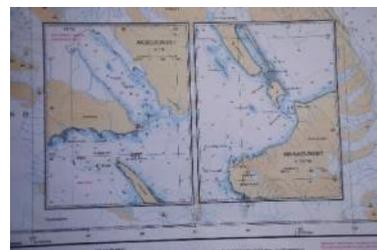
Mittwoch, 16. Juli 2014

Bellsund, Isfjorden, Adventfjorden, LYB

Um 03:30 beginnen wir am Gasbergodden (nahe eines Vogelfelsens) das Ankern. Um 04:30 brechen wir ab. Die Bucht ist klein und eng und voller Kelb – der Anker hält nicht. Also kein gemütliches Frühstück und kein Landgang. Wir queren den Bellsund innen, östlich der Akseløya, einer schmalen langen Insel, die wie eine Barre die Einfahrt zum Bellsund versperrt, um den Fridtjof Breen zu erkunden. Unweit der Gletscherzunge umfahren wir zahlreiche treibende Eisschollen. Alle schießen Fotos –



Eisschollen, kleine Growler – in vielgestaltigen Formen



Nord- und Süden der Akseløya;
elektronisch und auf Papier

nichts darf man verpassen. Schlafen kann man später wieder – die nächste Freiwoche kommt bestimmt.

Als wir nördlich von Akseløya den Bellsund verlassen, haben wir in der engen Passage 3-4 kn Strom mit uns und mit dem Wind und passieren Over Falls, die trotz der günstigen Bedingungen sehr beeindruckend sind. Das entschädigt dafür, dass nicht, wie vor einem Jahr durch Ludger und Mathias, ein Eisbär gesichtet werden kann.

Auf der Fahrt zum Isfjorden sorgen anfänglich kräftiger achterlicher Wind und eine lange 2m-Welle für eine schnelle Fahrt mit schönen Surfs. Später, schon im Isfjorden läßt der Wind nach und wir segeln mit Kaffeepott und Keksen bei 3,5 - 4 kn auf Raumschot-Kurs mit drei Segeln (auch die Kutterfock ist jetzt dabei) bei 6-8 kn Wind an Barentsburg vorbei nach LYB. Wir kochen, essen, räumen die Segel weg (das könnte auch der Wind machen, bevor er sich verabschiedet) und fahren die restlichen Meilen unter Maschine. 23:30, mitten in der taghellen Nacht, machen wir in Longyearbyen längsseits fest. Es gibt, wenn die Erinnerung nicht trübt, mindestens zwei Anleger.



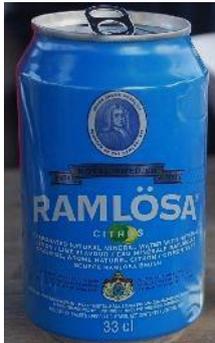
Die Stimmung ist heiter und gelöst. Die Überfahrt ist geschafft und wir haben schon einiges gesehen ...

... und eine gute Woche bleibt uns noch. Darauf, hoch die Gläser und dann ab in die Kojen - gleich ist Donnerstag.

Donnerstag, 17. Juli 2014

Isfjorden, LYB

2 große Kreuzfahrtschiffe, eines an der Pier, das andere vor Anker, sind im Hafen. Längsseits bei uns hat ein polnisches Stahlschiff (Zweimaster) mit 12 jungen Leuten festgemacht. An einem kleineren Schwimmsteg liegen weitere Segeljachten. Mehr oder weniger ausgeschlafen wird ausgiebig gefrühstückt und für die nächsten 2 Tage geplant. Nach einer Woche auf dem Wasser muss unter Deck aufgeräumt und sauber gemacht werden und über Deck mit reichlich Süßwasser gespült werden. Im Hafenmeisterhaus kann man duschen. Diesel und Wasser werden aufgefüllt. Für den letzten Teil unserer Tour, wir wollen am Sonnabend weiter, machen Manne und Uli Inventur unserer Vorräte, um noch einmal einzukaufen. Vor allem muss für den Skipper endlich „Ramslöa“ besorgt werden. (Ramslöa ist die sagenumwobene schwedische Zitronenlimonade mit leicht salzigem Abgang in der praktischen 1/3 l-Büchse, die eigentlich Ramslöa heißt und jedweden Durst, selbst Bierdurst, besser löscht als Bier – somit schon in Tromsø oder Honningsvåg gekauft werden sollte – für die alkoholfreie



Zeit des „in Fahrt seins“.) Wir wollen 2 Tage in Longyearbyen bleiben, den Ort besichtigen und am Freitag einen geführten Ausflug in die Umgebung machen. Zunächst teilen wir uns in drei Gruppen. Mathias und Ludger gehen zum Hafenmeister und melden uns beim Sysselmannen an, Charly und Thomas bewachen zunächst einmal unser Boot – auf dem Stahlschiff will man schweißen – aber wir können es ihnen ausreden. Uli, Konrad, Frank und Manfred machen einen Stadtrundgang und besuchen das Luftschiffahrtmuseum. Jede Gruppe ist mit UKW-Funk ausgestattet (Arctic Ice Alpha - Mathias und Ludger, Arctic Ice Bravo - Ulli, Konrad, Frank und Manfred und Arctic Ice Charly - klar, Charly und Thomas) um Kontakt zu halten. Das spart Telefongebühren (In LYB haben die Handys wieder Netz!), macht viel mehr Spaß und sieht auch noch besser aus. Trotz grauenhafter Funkdisziplin und einem leeren Akku sind alle gleichzeitig zum Imbiss im Café vom Lompen Senteret. Nach Pizza, Kaffee und Kuchen, Stadtbummel und Einkauf finden wir uns wieder auf dem Schiff ein. Abends gibt es Eierkuchen, zubereitet von Thomas. Er wird drei Stunden am Herd stehen - wie ein Mann - hinter ihm steht die Crew, klappert hungrig mit dem Besteck und wird mit jedem Eierkuchen friedfertiger.

Freitag, 18. Juli 2014

Adventfjorden, LYB

Wir mieten eine Signalpistole und kaufen 5 Blitz-Knall-Patronen. Der Plan war, in LYB ein bis zwei weitere Flinten zu mieten, um die Eisbärenvorsorge für weitere Landgänge zu verbessern. Aber dafür hätte man beim Sysselmannen ein „frisches“ polizeiliches Führungszeugnis vorweisen müssen – und das hatte der Skipper aus den Augen verloren. Also nur eine Signalpistole als abschreckende Ergänzung zu unserer PumpGun, Kaliber 12.

Der Skipper hat am Vortag für alle einen geführten Ausflug gebucht. Wir werden am Radisson-Hotel aufgenommen, und am Spitzbergen Guesthouse vorbei zum Ortsausgang gefahren. Ab hier geht es zu Fuß weiter. Guide ist Jule, eine junge Biologie-Studentin, unterstützt von einem Husky. Sie hat einen Karabiner dabei, aber man hofft trotzdem, dass sich kein Eisbär sehen lässt. Es geht über wil-



Jule trägt den Husky auf dem Alu-Leiter-Steg übers Wasser; Leitern kann der Husky nicht, nur Eisbären.

des Geröll, durch Schmelzwasserrinnsale und Bäche hindurch von Stein zu Stein; wer abrutscht, dem

läuft das Wasser in die Schuh und er muss mit nassen Socken weiter. Eine breite, tiefe Stelle wird mit einer Aluleiter als Steg überwunden. Ziel ist eine Fundstelle von Fossilienversteinerungen. Die Gletscherendmoräne (der Gletscher selbst hat sich seit langem weit zurückgezogen) ist stellenweise wirklich steil. Der gefühlte Schwierigkeitsgrad hängt direkt proportional sowohl vom Alter, als auch der eigenen Masse ab. Es hat wohl länger gedauert als sonst, aber alle sind sicher angekommen. Am Such-Ort ist eine Alu-Kiste, in der Geologie-Hämmer, Schutzbrillen, Teebeutel und Instantkaffee usw. vorrätig sind. Heißes Wasser in Thermosflaschen und Kekse hat unser Guide dabei. Wir stärken uns für die Fossilienjagd. Jule zeigt uns einige Fossilien, die im Gestein dort oben gefunden wurden. Dann darf jeder sein Glück versuchen

Charly: „Die Kunst besteht darin, den richtigen Stein an der richtigen Stelle in der richtigen Richtung zu spalten.“

Auf dem Rückweg werden wir mit einem Regenbogen, der talabwärts über LYB und den Adventforden Farbe ins graue, trübe Wetter bringt, belohnt.

Samstag, 19. Juli 2014

Isfjorden, Adventforden, LYB, bedeckt, leichter Regen, 8°C Lufttemperatur, Wasser ca. 6°C, kaum Wind

Schwierigkeiten mit dem Vorsegel. Wir haben eine leichte Beschädigung des unteren halben Meters des Vorlieks auf Bb festgestellt und Susanne, unserer Betreuerin von Boreal Yachting auf Svalbard, davon berichtet. Es gibt lange Diskussionen, wir müssen es zur Reparatur abgeben. Es gibt ja noch ein zweites Vorsegel ...



Die unmittelbare Nachbarschaft von Großschiffahrt im Hafen bringt neue Herausforderungen mit sich.

12:30 legen wir ab. Neben uns liegt das Schwester-schiff, die „Artic Light“, die neue Crew ist noch nicht da. Wir schieben uns aus der Lücke (Obacht. Weniger Platz, als der Blick übers Wasser denken ließ: Achteraus in 8 - 10 m Höhe versperren die Achterleinen eines Kreuzfahrers den Weg.) und bringen dabei die Leinen von Arctic Light auf die Pier. Anschließend nehmen wir über den Bug unsere drei Boot-Anbinder auf. Angesagte Winde 2-3 um West (Wetterbericht und Gribdaten). Als wir den Adventforden verlassen, sind es schon 4 Bft und es wird schnell mehr und mehr.

Bei 6-7 Bft sind wir wieder mal im dritten Reff hoch am Wind und müssten eigentlich noch die Vorsegelfläche verringern. Erschwerend kommt hinzu, dass wir wegen des Kutterstags, welches sich nicht richtig durchsetzen ließ, keine vernünftige Höhe laufen. Wir bewegen uns zwar, vor allem heftig auf und ab, aber kommen nicht voran und ändern unsere Pläne. Kurz vor Sagaskjeret (ein Inselchen vor der „Tryghamna“-Bucht) wenden wir und gehen auf Vorwindkurs – neues Ziel ist die „Pyramide“. Wir bemerken, dass unser Vorsegel über der obersten Segellatte beschädigt ist und bergen es. Am 20. Juli, kurz vor 02:00 machen wir fest – an der Rückseite einer großen alten Holzpier in abenteuerlichem Zustand.

Empfangen und eingewiesen von einem jungen Russen mit Flinte (keine Kalaschnikow!) bei dem wir auch gleich die „Hafengebühr“ von 200 NOK bezahlen. Die ehemalige sowjetische Bergbausiedlung ist seit 1998 nicht mehr in Betrieb und die Bergbau- und Förder-technik wird seitdem Stück für Stück demontiert. Wir gönnen uns noch ein Anlegerbier (wir hatten die Vorräte in Longyearbyen ergänzt – in der Alkoholabteilung des Supermarkts gegen Vorlage eines Rückflugscheins – geht wohl auch mit einem Hinflugschein), staunen über den Zustand der Anlagen und hoffen, dass die Pier so bald nicht zusammenbricht. Gegen 03:30 verholen auch wir uns in die Kojen, wo Frank und Uli nach ihren Wachen schon seit geraumer Zeit ruhen. Sie werden erst am Morgen entdecken, wo wir gelandet sind.



Sonntag, 20. Juli 2014, 1100 MESZ (UTC+2)

Billfjord, Pyramiden

Gegen halb elf klappert der Wasserkessel im Salon und kurz vor 11:00 sitzt die Crew beim Sonntagsfrühstück im Salon. Wir nehmen das defekte Segel noch mal aus dem Sack, um es ordentlich zusammenzulegen und den Schaden zu fotografieren. Wir wundern uns, wie „zerfetzt“ das Segel ist und über schwarze Streifen. Wo sind die her? Bei der Suche nach einem möglichen Verursacher stellen wir fest, dass eben dieser fehlt. Das Dampferlicht ist weg – weggeschlagen vom Vorsegel in der einen Wende, die wir gefahren sind. Unglaublich, womit man so auf die Reise geschickt wird.

Mitteilung per Satellitenmail an Susanne. Konrad ist wieder mal im Bootsmannstuhl – die zweite Reparatur des Lazy-Jacks steht an, die Dampferlichtreste müssen fotografiert und die Mastöffnung reingedicht abgeklebt werden.



Dann wird die ehemalige sowjetische Bergarbeitersiedlung besichtigt. Heute eine Geisterstadt. Hier lebten und arbeiteten etwa 6.000 Menschen. Das Kulturhaus kann von innen besichtigt werden. Davor steht das wohl weltweit nördlichste Lenin-Denkmal. Es wird ausgiebig fotografiert, auch der halb-zahme Polarfuchs, und im „Bistro“ Chai und Piroggen genossen. Zurück an Bord können die, die im richtigen Moment an Deck sind, die sich ca. eine Minute zeigende Robbe sehen. Abends gibt es Salat und Spaghetti Bolognese.

Montag, 21. Juli 2014

Billfjord, Pyramiden, Adventfjorden, LYB

8-9-10. Diesmal klappt es. 09:58 Leinen los, Kurs LYB, die reparierte Genua abholen. Wir kreuzen mit Groß und Motor und legen gegen 16:45 in LYB an. Susanne wartet schon. Die Segel werden getauscht, die Genua hochgezogen, Manfred und Frank holen noch ein paar Dinge aus dem Supermarkt, Mathias beim Hafenmeister die aktuellsten Wetterdaten. 20:20 wieder Leinen los, Kurs Poolepynten. Zunächst kreuzen wir bei 3-4 Bft aus West den Isfjorden auf, dann lässt der Wind nach und die Maschine muss es richten. Am 22. Juli gegen 06:00 geht es mit NW-Kurs in den Forlandsundet.

Dienstag, 22. Juli 2014

Forlandsundet, Poolepynten (Walroß-Bucht), Kongsfjorden, Ny Ålesund

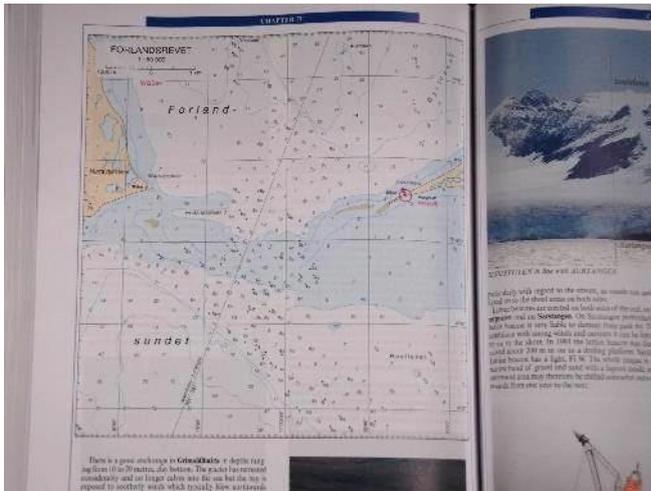
Luft 5-6°C, Wasser 6°C, bedeckt, aber trocken, W 3

Am späten Vormittag sind wir da. In der Tat – einige Walrösser sind am Strand zu sehen. Drei andere Segler liegen vor Anker. Wir schauen uns das aus der Ferne an, sehen Leute am Strand, forscher als wir momentan, ihre Neugier stillen und entschließen uns, auch den Landgang zu wagen. Anker in den sandigen Grund, Beiboot ins Wasser, die Waffe wird einsatzbereit gemacht. (Aus Sicherheitsgründen werden Waffe und Schlagbolzen getrennt und gesichert aufbewahrt.) Ludger, unser erfahrenster Schütze, füllt das Magazin und steckt Reservemunition ein. Man benötigt manchmal 8 – 10 Schuss, um einen Eisbären zu vertreiben (das ist das eigentliche Anliegen) und für den Plan B muss man dann auch noch nachladen können und dabei schnell sein.

Wir besichtigen die Walrösser aus nächster Nähe. Sie sind schon respektinflößend, diese gewaltigen Tiere, die, ihrer Unverletzbarkeit gewiss, sich nur mit sich selbst zu beschäftigen scheinen. Was anzusehen uns viel Freude macht. Es sind junge Bullen, lesen wir später. Die Kühe mit den Jungen und die alten Herren sind im Sommer an den Nordküsten zu finden. Unruhe soll wohl nur aufkommen, wenn man sich zwischen die Tiere und das Wasser begibt. Dann sehen sie den Zugang zu ihren Muschelweiden und möglicherweise auch den Fluchtweg versperrt.



15:30 Anker auf mit Kurs Ny-Ålesund. Wir navigieren mit Ober- und Unterfeuer, gebildet durch markante Felsen und mit Hilfe von Wegpunkten auf der elektronischen Karte und auf der Papierkarte durch das Forlandsrevet, eine Barre-ähnliche Untiefe im Forlandsundet.



Das Forlandsrevet mit Oberfeuer Jessiefoten und Unterfeuer Aurtangen im Norwegenhandbuch und den Seekarten, sowohl auf Papier, als auch in elektronischer Form.

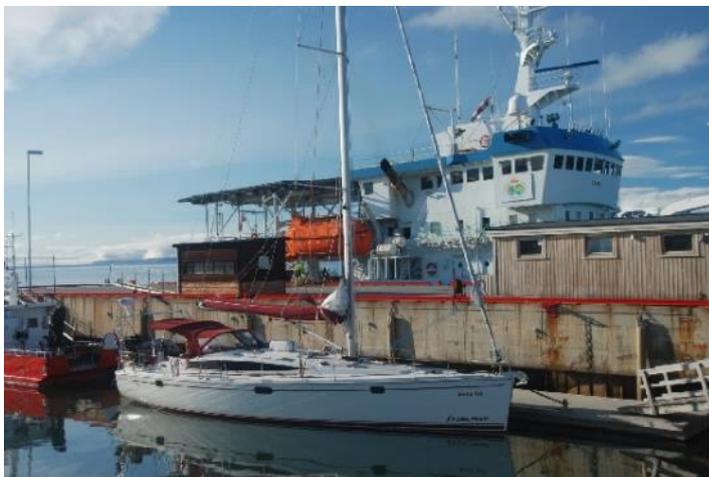


Gegen 22:00 sind wir in Ny-Ålesund mit langen Leinen an der seitlichen Außenpier fest. Der Hafenmeister, der auch den Flughafen bedient und mit seiner Frau zusammen den Andenkenladen, war noch auf und sich nicht zu schade, uns zu begrüßen. Über Nacht sollen wir bleiben, wo wir sind und morgen wird ein Platz innen am Schwimmsteg frei. Einen Teil der Crew plagt der Hunger. Der Herd wird noch einmal angeworfen und die restliche Thunfisch-Reis-Tomaten-Soße kräftig gestreckt. Auch das Bier muss gestreckt werden. Von den 7 Büchsen aber bleibt am Ende eine übrig. Und die aufzumachen, traut sich keiner. Nach Salzgebäck, Keksen und lecker PRIM RIK PÅ KALSIUM werden noch 2-3 Whiskey genossen. Um halb drei, Männer, wie die Zeit vergeht, geht es in die Kojen.

Mittwoch, 23. Juli 2014

Kongsfjorden, Ny-Ålesund

Der vermutlich nördlichste Stop unserer Reise auf Svalbard. Den Rest des Törns müssen wir so organisieren, dass wir Freitagnachmittag ca. 16:00 zum Bootscheck in LYB sind. Auf direktem Weg sind es bis LYB ca. 30 Stunden. Bei einem Abstecher weiter nach Norden zum Magdalenenfjord oder gar nach Virgohamna müssten wir mindestens 12-14 Stunden für die Rückfahrt dazuzählen. Und es soll ein heftiger SW die nächsten 24h stehen, der eine Fahrt nach Süden weiter verlängern würde. 8-9-10. Wir verholen uns nach innen an den Schwimmsteg, tanken 73 Liter Diesel und füllen 160 Liter



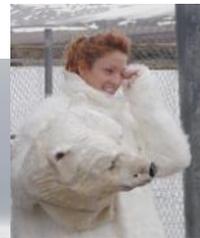
Wasser auf und beschließen, in Ny-Ålesund zu bleiben. Auf der anderen Seite des Fjords ist eine Bucht, wo man Siedlungsreste ansehen kann – dieser Landgang wird in die Rücktour integriert – damit sind die Abenteurer unter uns dann wieder zufrieden. Kartoffelsuppe wird gekocht für die Fahrt morgen nach LYB. Und für heute Mittag Kartoffeln mit einer selbst kreierten, Reste verwertende Sauce „Ny-Ålesund“ (Butter-Mehlschwitze, Schmelzkäse und saure Sahne), dazu gebratene Wurst und Spiegelei. Es hat

deutlich besser geschmeckt, als man sich vorstellen kann, wenn man das hier liest – muss raffiniert gewürzt worden sein. Oder wir hatten einfach nur Hunger. Dann nehmen wir unsere Kameras und erkunden den Ort. Es ist kühl. Keine Sonne. Dicke Wolken, feuchte Luft. So hatten wir das vermutet und so war es bis jetzt keinen Tag. Jetzt kommen endlich die IceBreaker zum Einsatz.

Ny Ålesund ist ein Ort der Wissenschaft, eigentlich nichts für Touristen. Es gibt zwar ein Hotel (Nordpolhotel) und ein Roald-Amundsen-Denkmal und einen Ankermast für Luftschiffe. Und das nördlichste Postamt der Welt – Abstempeln darf man sein Zeug selbst – und die, die bedacht wurden, haben sich sehr gefreut.



Konrad, unser Ornithologe, hat hier sein Highlight – eine sehr seltene Elfenbeinmöwe konnte er beobachten, fotografieren und als gesehen notieren. Ein Vogel, der üblicherweise nur viel weiter nördlich zu sichten ist.



Und dann war da noch das Kreuzfahrtschiff. Es hatte leider auch kein Bier übrig (Zu viele Deutsche an Bord, kommentierte der, den wir gefragt hatten), überflutete aber den kleinen Ort mit Touristen. Es hat fast anderthalb Stunden gedauert, bis die geschätzt 2000 Leute durch die eine Pforte das Schiff verlassen hatten. Wir saßen währenddessen kaffeetrinkend im Cockpit. Und hatten dann doch noch eine Begegnung mit einem Eisbären. Oder war das jetzt eine Meerjungfrau.

Am späten Nachmittag kommt die Sonne raus. Kameras wieder auspacken und alles noch einmal mit Sonne ablichten. Eigentlich unvorstellbar, aber das Abendessen wird unter blauem Himmel im Cockpit serviert und verzehrt. Da kommt schon wieder südliches Flair auf und natürlich auch ein wenig Wehmut in Anbetracht der nahen Rückreise. Bloß, das ist noch nicht der Höhepunkt des Tages. Den Abend verbringen wir unter der aus Wissenschaftlern und Servicepersonal bestehenden „Ny Ålesund Community“ im Klubhaus. Das hat zweimal in der Woche von 20:00 – 23:30 geöffnet und ist der einzige Ort, wo Bier, Wein und andere alkoholische Getränke ausgeschenkt werden. Die Schuhe bleiben draußen, vor der Tür, wie eigentlich noch oft auf Spitzbergen, außer im Supermarkt. (Der Brauch stammt aus der Zeit, wo der Kohlendreck zentimeterdick überall in den Ortschaften rumlag.) Der Abend wurde eröffnet mit einem kleinen Konzert (Bandoneon und Gesang) und endete mit Legendenbildung über verkappte Polarbären, Robben und Seejungfrauen. Walrösser wurden nicht gesichtet. Und wir konnten unkompliziert unsere Biervorräte auffrischen (ungeplante Hafentage hatten zu einer gewissen Verknappung geführt). Zur Mitternacht mit blauem Sonnenscheinhimmel nehmen wir im Cockpit noch einen Absacker, veredelt mit frisch geerntetem, ungefähr 1.000 Jahre altem Eis vom nahen Gletscher. Eine Eisscholle war freundlicherweise in Hafennähe gestrandet.



Auf Socken ging es in den nördlichsten Klub der Welt. Drinnen war es, wegen zugehängter Fenster, mitteleuropäisch dunkel. Barbeleuchtung schaffte eine gemütliche und Legendenbildung befördernde Stimmung.



Der letzte Mitternachtsumtrunk bei strahlend blauem Sonnenscheinhimmel – das ist immer wieder grandios – besonders aber, wenn man gerade noch in einer „verdunkelten Bar“ war.



Veredelt wird der Tagesausklang dieses Mal mit geschichtsträchtigen Eis, frisch vom Gletscher.

Donnerstag, 24. Juli 2014

Kongsfjorden, Ny Ålesund

1011 hPa, Luft 6°C, Wasser 6°C, bedeckt, kein Wind, glatte See

8-9-10. Wir machen uns pünktlich auf den Rückweg. Wir queren den Kongsfjorden. Unser Landgang muss ausfallen. Die Bucht, bzw. der mögliche Ankerplatz liegt mitten im Eisgang. Der Gletscher kalbt kräftig. Statt Landgang Fjordbesichtigung – wir fahren weit hinein, bis unangenehm starke und kalte Fallwinde das Navigieren erschweren und die Kollisionsgefahr mit Eis zunimmt. Wir drehen ab und setzen später Segel. Es ist diesig und nieselt. Die Wolken hängen sehr tief. Da wir uns bei der Passage

des Forlandsrevet nicht ausschließlich aufs GPS verlassen wollen, aber das „Oberfeuer“ auf jeden Fall in den Wolken versteckt sein wird, werden wir Prins Karls Forland auf der Westseite passieren. Uns fehlt eine halbe Meile zum 79sten Breitengrad – wir fallen ab und wenige Minuten später ist er erreicht – der neue Höhenrekord – das nächste Mal schaffen wir die 80! Es geht wieder hoch ran, dann dreht der Wind Richtung West, wir schaffen die 79 noch einmal. Im weiteren Verlauf hält sich der Wind an die Gribdaten-Vorhersage, dreht auf NW und nimmt zu auf 4-5 Bft. Wir haben eine angenehme Fahrt nach Süden. Wir und schnelle Raumschotes ist kalt (Luft 3°C). Zum ersten Mal wird die Wache lang und man sehnt sich nach seinem Schiffsack. Ludger und Uli schlafen. Am 25. Juli um 04:00, wir sind bereits auf Ost-Kurs, geht in Ermangelung von Wind die Maschine an.



Freitag, 25. Juli 2014

Isfjorden, Tryghamna, LYB,
1011 hPa, Luft 5°C, Wasser 6°C, Sonne

Wir liegen gut in der Zeit und biegen in den Tryghamna-Fjord ab. Es ist sonnig, im Fjord windstill. Wir genießen noch einmal die grandiose unberührte Landschaft, ankern und frühstücken im Sonnenschein im Cockpit. Sehr angenehm nach der kalten Nacht. Schade, aber Ludger ist nicht wachzubekommen. Gegen 11:45 geht der Anker wieder auf. Ein letzter Schlag nach LYB. 16:45 laufen wir mit etwas Verspätung im Hafen von Longyearbyen ein. Susanne und Nick warten schon auf uns.



Ist es nicht unglaublich – solch eine grandiose Kulisse bei einem Cockpit-Frühstück zu haben ...



Arctic Ice längsseits bei Nicks Ice Dancer – das Wetter macht das Adieu sagen leichter.



Die Nachfolgecrew musste sich sofort nach Ankunft vor Anker legen – die großen Schiffe bringen mehr Geld – da darf keiner stören und Segler werden es in Zukunft schwerer haben

Im Hafen und an den Piers herrscht gerade Hochbetrieb. 3 Riesenkreuzfahrtschiffe, u.a. von MSC und Aida, haben hier, wie wir später erfahren, etwa 7.000 Touristen „ausgekippt“. Gut, dass uns das entgangen ist. Nach dem Tanken legen wir uns bei „SkyDancer“, einem 73-Fuß-Zweimaster, ins Päckchen. Skipper und Eigner ist Nick. Er wurde von Boreal zur Unterstützung von Susanne organisiert. Er bestätigt unsere Vermutung, dass das Vorliek der Genua schlichtweg einige Zentimeter zu lang ist und sich mit noch so großer Fallspannung nicht durchsetzen lässt. Wir bleiben noch eine Nacht an Bord. Nach der Schiffsabnahme mit Nick und Susanne ist Packen und das letzte Abendbrot an Bord

angesagt: etwas Kartoffelsuppe ist übrig und Frank kocht aus den verbliebenen Resten eine wohl-schmeckende Soljanka. Wir sind mehr als satt- und trotzdem verlangen Salzgebäck und Süßzeug die gebotene Aufmerksamkeit. So ist es beim Segeln – immer essen und immer schlafen, wenn es ir-gendwie geht.

Samstag, 26. Juli 2014

LYB, Hafen, Spitzbergen Guesthouse

Spitzbergen verabschiedet sich von uns mit Regen. Vielleicht doch das typische Sommerwetter hier. Oder soll uns der Abschied nicht so schwer fallen? 06:30 Aufstehen und 07:00 Frühstück. Um Neun müssen wir von Bord. Die „Artic Ice“ wird für die nächste Crew vorbereitet. Susanne ist pünktlich da und übernimmt das Schiff und die Flinte nebst Munition. Wir bestellen zwei Taxen und lassen uns zum Spitsbergen Guesthouse bringen. Den Tag verbringen wir mit Bummeln, Shoppen, ausgiebig Duschen, Ruhen, Lesen, Schlafen. 19 00 treffen wir uns im Restaurant „Kroa“ zum gemeinsamen Abendessen.

Mathias ergreift das Wort zu einer kleinen Ansprache. Er ist voller Freude über das gute Gelingen der Unternehmung, die allen unvergessliche Eindrücke und Erlebnisse brachte, hebt das Mitmachen und Mitdenken aller hervor, die gegenseitige Unterstützung, die gute Seemannschaft. Jeder wird einzeln erwähnt, Manne und Uli für Organisation von Einkauf und Verpflegung, Ludger, der als Co-Skipper Mathias mit Rat und Tat unterstützt und mit Humor und guter Stimmung zum Zusammenhalt der Crew beigetragen hat, Konrad für seinen Einsatz in schwierigen Situationen. Er war u.a. dreimal im Mast. Thomas für das Führen der Bordkasse, Frank für die Bordapotheke und die Törnchronik und Charly dafür, dass er mit den Jungen unermüdlich mitgezogen hat und natürlich für den Luftdruck. Ludger bedankt sich im Namen aller bei Mathias. Er hat den Törn lange, aufwendig und intensiv vor-bereitet. Er hat die Crew gut geführt und uns mit Erfahrung und Umsicht übers Nordmeer nach Sva-lbard gebracht. Respekt.

Dank: Der Bericht entstand auf der Basis der Chronik von Frank, von Ergänzungen von Manne und Zitaten von Charly. Bilder wurden ohne Ansehen der Person und der Kamera aus dem Crewfundus gegriffen. Die „redaktionelle Endbearbeitung“ und Auswahl der Bilder hat Mathias übernommen. (Das „Respekt“ am Ende ist nicht auf seinem Mist gewachsen, hat ihn aber gefreut und deshalb steht es da noch immer.)



PS

Diese Schilder wollen ernst genommen werden.

Speise eines Trottel

Das schönste an dem maritimen Eintopfgericht namens *Labskaus* ist eigentlich die Tatsache, dass keiner so ganz genau weiß, aus welchen Zutaten es angerichtet wird. So bleibt viel Raum für kreative Phantasie. Und davon wird Gebrauch gemacht, immer wenn Labskaus auf dem Küchenfahrplan steht.

In fünf Kochbüchern fanden wir nicht weniger als sieben grundverschiedene Rezepte und obendrein auch noch Variationen über alle sieben. Einig scheint man sich nur darüber zu sein, dass *Labskaus* auf der ersten Silbe betont werden muss. Als Zutaten nennt man in Seemanns-Kochfibeln vor allem scharfe Gewürze. Erst dann folgen gehacktes Fleisch, Fisch und Kartoffeln. In anderen Rezepten werden auch verschiedene Fette und Rote Beete aufgelistet.

So unklar wie das Original-Rezept dieser in nordischen Gewässern heiß geliebten Schlecht-Wetter-Speise ist auch die Herkunft ihres Namens. Man findet ihn auch im Norwegischen als *lapskaus*. Wer aber deshalb glaubt, den Ursprung irgendwo in Skandinavien suchen zu sollen, findet schnell heraus, dass er auf eine falsche Fährte gelockt wurde. Die Norweger haben das Gericht mitsamt seinem rätselhaften Namen bei den Plattdeutschen abgeguckt.

Aber auch die sind keinesfalls die ruhmreichen Erfinder der schiffigsten aller Smutje-Kreationen. Erst im Jahr 1818 war *Labskaus* auf den Seglern deutscher Flagge so weit eingeführt, dass Berrmpohl in seinem Seemannswörterbuch den Ausdruck zum ersten Mal veröffentlichte und zwar mit der Erläuterung „Brei aus Salzfleisch und Kartoffeln“. Woher das Wort stammt, das wusste auch Herr Berrmpohl nicht zu sagen.

Heute steht wohl einigermaßen fest, dass die abenteuerliche Speise von einem britischen Smut erfunden worden ist. Den seltsamen Namen gaben ihr dann die Matrosen, als die zum ersten Male davon gekostet hatten: *lobscourse*. Dieses Wort, so glaubt man, ist eine Zusammensetzung aus *lob* und *course*. *Course* stammt aus dem Französischen und steht für *Gang, Gericht, Speise*. *To lob* heißt *schwerfällig gehen, staksen*. Als Substantiv bedeutet *lob* *Tölpel, Trottel, Dummkopf*. *Lob's course* wäre dann mit *Speise eines Trottel* zu übersetzen. Das sagt wohl etwas aus über die kulinarische Qualität jenes Ur-Labskaus britischer Provenienz.

Man mag darüber streiten, ob mit dieser Darstellung die Geschichte des Namens *Labskaus* ein für alle Mal geklärt ist. Dennoch wird empfohlen, sie hinzunehmen. Eine bessere gibt es nicht. Und dunkel wie die Herkunft des Namens ist schließlich auch das Rezept. Nur der Smut und vielleicht auch noch der liebe Gott können sagen, was darin an Resten ehemaliger Mahlzeiten so alles wieder aufgemöbelt wurde. Aber beide schweigen beharrlich.

Mit Geschmacksverstärkern in Form von salzigen Heringen, Stockfischen und viel Gewürz wird da manches weniger Appetitliche wieder genießbar gemacht. Rote Beete dienen nicht selten dazu, auch dem fiesem Einheitsgrau wieder eine freundlichere Note zu geben.

Aus:
Bordjargon –
Dem Seemann aufs Maul geschaut
Marlies Schaper u. Peter Koll
Busse Seewald DSV Verlag



VdHSSB Kurse im Herbst

Schein	Beginn	Kurstage	Kursdauer	Preis*
SBFS	07.09.15	Mo & Mi	4 Wochen/8 Termine	145,-
SKS	07.09.15	Mo & Mi	9 Wochen/17 Termine	295,-
SKS-Aufbau (wenn SBFS vorhanden)	05.10.15	Mo & Mi	5 Wochen/9 Termine	180,-
SSS	10.11.15	Di & Do	12 Wochen/24 Termine	355,-
SHS	02.11.15	Mo & Mi	22 Termine	395,-



Lied vom Meer

Uraltes Wehn vom Meer,
 Meerwind bei Nacht:
 du kommst zu keinem her;
 wenn einer wacht,
 so muß er sehn, wie er
 dich übersteht:
 uraltes Wehn vom Meer
 welches weht
 nur wie für Ur-Gestein,
 lauter Raum
 reißend von weit herein.

O wie fühlt dich ein
 treibender Feigenbaum
 oben im Mondschein.

- Rainer Maria Rilke -



Adressliste VdHSSB e.V.

Internet Liegeplatz:
<http://www.vdhssb.de>

Anregungen, Kritik, Kommentare
vorstand@vdhssb.de

Bankverbindung
 Kreissparkasse Halle
 IBAN: DE21 4805 1580 0008 5220 54
 BIC: WELADED1HAW

Vorstand:

1. Vorsitzender: Reinhold Balzer
 Renschweg 12, 12353 Berlin
 ☎ 030 - 604 28 62
2. Vorsitzende/
 Ausbildungs-
 wartin : Regina Schädler
 Birkbuschstr. 47, 12167 Berlin
 ☎ 030 - 771 49 07
- Schriftführer: Bernhard Lewe
 Schillerstr. 6, 10625 Berlin
 ☎ 030 - 312 8740
- Kassenwart: Holger Plaasche
 Fraenkelufer 38, 10999 Berlin
 ☎ 030 - 99 54 97 35
- Sportwart:
 (kommissarisch) Reinhold Balzer
 Renschweg 12, 12353 Berlin
 ☎ 030 - 604 28 62
- EDV-Obmann: Bernhard Lewe
 Schillerstr. 6, 10625 Berlin
 ☎ 030 - 312 8740
- Jugendwartin Mechthild Böttcher
 Stubenrauchstr. 23/24,
 12161 Berlin
 ☎ 030 - 859 15 95
- Fahrtenobmann: Thomas Kübler
 Hochstr. 20, 13357 Berlin
 ☎ 030 - 465 27 99
- Umweltobmann: Gunter Böttcher
 Stubenrauchstr. 23/24,
 12161 Berlin
 ☎ 030 - 859 15 95



Ehrenrat:

- Martin Grund ☎ 0177 – 667 10 39
- Karl-Peter Nielsen ☎ 030 - 792 63 48
 eMail: dr.nielsen@nielsen.-gmbh.de
- Anne Schöppner ☎ 033701 - 74 54 46
- Olaf Ziemann ☎ 03322 - 24 00 52