



Ralf-Thomas Hillebrand

IM SÜDEN DER POLARKREIS

Einhand nach Murmansk



DELIUS KLASING

Ralf-Thomas Hillebrand

IM SÜDEN DER POLARKREIS

Einhand bis Murmansk

Delius Klasing Verlag

Inhalt

| | |
|---|-----|
| Vorbemerkung | 7 |
| Einmal im Leben immer weiterfahren..... | 8 |
| Die Wiederentdeckung Vinlands..... | 23 |
| Die Lebensader Norwegens | 41 |
| Das letzte Schlachtschiff | 63 |
| Wo Europa endet..... | 79 |
| Der nördliche Seeweg nach China | 91 |
| Der Troll | 111 |
| Drei Jahre im ewigen Eis..... | 121 |
| In Seenot..... | 139 |
| Sedows Flaggenstock..... | 169 |
| Spielball der Barentssee | 184 |
| Das Schiff der Krieger | 200 |
| Flucht vor dem arktischen Herbst..... | 211 |
| Der Shetland Bus..... | 222 |
| Menschliches Versagen..... | 238 |
| Literatur..... | 256 |

Vorbemerkung

Das vorliegende Buch erzählt die Geschichte eines Einhandtörns mit dem Segelboot von Vorpommern entlang der norwegischen Küste ins nordrussische Murmansk und retour im Sommer 2008.

Je länger ich mich mit einzelnen Themen dieser Reise beschäftigt habe, desto mehr habe ich das Bedürfnis verspürt, Verständnis für die Regionen auf meiner Reiseroute auch durch einen Blick in deren Vergangenheit zu entwickeln.

Herausgekommen ist schließlich mehr als ein reiner Reisebericht. Außer meinen eigenen Erlebnissen erzähle ich in einigen Kapiteln auch die abenteuerlichen Geschichten von nordischen Seefahrern aus verschiedenen Epochen. Ich habe mich bemüht, die historischen Fakten so korrekt wie möglich wiederzugeben. Dazu habe ich nicht nur unzählige historische und wissenschaftliche Quellen studiert, sondern auch Fachleute und Zeitzeugen befragt. Mein Dank gilt an dieser Stelle vor allem dem ehemaligen Obergefreiten Ernst Renner, der mir den Untergang des Schlachtschiffes TIRPITZ schilderte, der Biologin Meike Linnenschmidt, die mich zu den Pottwalen auf dem Atlantik hinausführte, dem Kulturanthropologen Kimmo Lagerblom, der mir Einblicke in frühgeschichtlichen Schamanismus gab, dem nordnorwegischen Pensionär Arved Solberg, der mir erzählte, wie die deutsche Wehrmacht in seiner Heimat ausschließlich verbrannte Erde zurückließ, dem Archäologen Bård Gram Økland, der mir in Bergens Sjøfartsmuseum mittelalterliche Navigationsmethoden vorführte, dem Lofotenfischer Oddleif Nilsen, der mich mit hinaus auf den berühmten Mahlstrom nahm, dem Walfänger Bjørn-Hugo Bendiksen, der mit mir über ethische Aspekte seiner Arbeit diskutierte und den Angehörigen Juri Kutschijews, die mir aus dem Leben des berühmtesten aller Atomeisbrecherkapitäne Russlands berichteten.

Trotz all dieser Recherchen: Da es mir um lebendige Erzählungen ging, sind die historischen Episoden zwangsläufig im Detail teilweise fiktional.

Mai 2010 – R.-T. Hillebrand – www.ralf-thomas-hillebrand.de

Einmal im Leben immer weiterfahren

Mein Großvater fuhr einst zur See. Eigentlich war er Elektriker in einer Kleinstadt in Thüringen. Aber das hielt ich damals für nicht so wichtig. Für mich zählte vielmehr, dass mein Opa Seemann war. Auch wenn es nur sein Wehrdienst gewesen war, den er von 1908 bis 1910 bei der Kaiserlichen Kriegsmarine abgeleistet hatte.

Ich konnte als Kind nie genug bekommen von der einen, immer gleichen Geschichte: Mein Großvater war auf einem Kriegsschiff bis nach Kiautschou mitgefahren, in die damalige deutsche Kolonie im Nordosten Chinas. Ich weiß keine Details mehr. Vielleicht hat er mir auch gar nicht viel mehr berichten können, als dass er wochenlang auf See seine Wachen zu schieben hatte. Und während des kurzen Aufenthalts im Hafen der Stadt Tsingtao hat er vermutlich auch kaum etwas von China gesehen. Aber das war für mich nicht wichtig. Entscheidend war, dass er seinen Horizont so weit hinausgeschoben hatte. Das bewunderte ich.

Der Libben, die Meerenge zwischen den Inseln Hiddensee und Rügen, verlor sich achteraus im Dunst, während ich an meinen Großvater, den einzigen Seefahrer in meiner Familie, dachte. Die offene Ostsee sandte mir aus Nordwest die sanfte Dünung einer Flaute entgegen. Der Diesel tuckerte und der Autopilot sang sein schnurrendes Lied. Ich war im Begriff, meinen Horizont weiter hinauszuschieben als je zuvor in meinem Leben.

Der Preis dafür war nicht eben niedrig: Ich hatte meinen sicheren und gut bezahlten Job geopfert. Vermutlich haben viele meine Entscheidung für irrsinnig gehalten. Wahrscheinlich sogar die meisten. Aber ich wusste, mein Großvater hätte mich verstanden.

Zehn Jahre besaß ich die BOMBADIL* bereits. Es war ein Kompromiss gewesen, das Boot zu kaufen. Die Segeleigenschaften des 1968 auf

* Benannt nach der Romanfigur Tom Bombadil in J. R. R. Tolkiens Romantrilogie »Der Herr der Ringe«

einer kleinen holländischen Werft gebauten Knickspanters waren bescheiden. Aber mit seinem betongefüllten Langkiel und der nach heutigen Maßstäben recht zurückhaltend bemessenen Sluptakelung hatte das schwere Stahlschiff bei der Besichtigung einen sicheren und vor allem einen seetauglichen Eindruck auf mich gemacht. Und das hatte den Ausschlag gegeben.

Am Wochenende nach dem Kauf der BOMBADIL war ich allein von Stralsund aus nach Schweden hinübergesegelt. In ein Land, in dem ich nie zuvor gewesen war. Nun kannte ich das skandinavische Königreich nicht mehr nur aus den Fernsehnachrichten, sondern mein Horizont lag jetzt hinter der schwedischen Südküste.

Ein Jahr später lernte ich meine Frau kennen. Unser erstes Gespräch habe sich hauptsächlich um das Schiff gedreht, sagt Claudia. Aber sie segelte fortan mit. Immer weiter in die Ferne führende Törns, nach Kopenhagen, Klaipeda, Stockholm, Kaliningrad, Liepaja und rund um Jütland. Bald legten wir in unseren vier Wochen Urlaub fast jeden Tag 30 oder 40 Seemeilen zurück, um immer andere, noch unbekannte Ziele zu erreichen. Auch Claudias Horizont schob sich hinaus.

Dann war der Tag gekommen, an dem – genau genommen – die Geschichte meiner Reise ihren Anfang nahm.

»Lieber Herr Hillebrand, ich habe eben Ihren Urlaubsantrag abgelehnt. Es mag sein, dass mein Vorgänger es für richtig gehalten hat, Ihnen vier Wochen am Stück zu gewähren, aber ich werde das nicht tun.«

Die neue Chefin in meinem damaligen gut bezahlten Job wusste jeglichen Einwänden durch die Entschiedenheit ihrer Wortwahl zuvorzukommen. Es gab nichts zu diskutieren. – An diesem Tag drohte mein Horizont seine Beweglichkeit zu verlieren.

Ein gutes Jahr später befand ich mich auf dem Weg in die Polarregion, auf dem Weg nach Murmansk an der Barentssee. Ich hatte gekündigt.

Kurz vor dem Passieren der deutsch-dänischen Seegrenze nahe Kriegers Flak, einem ausgedehnten Flach inmitten der Ostsee, kam von hinten ein Schlauchboot der deutschen Küstenwache auf. Es ging klatschend längsseits. Vier Beamte hockten an Bord. Sie kon-

trollierten meine Papiere. Ausweis, Bootsführerschein, Flaggenzertifikat.

»Wo geht es hin?«, fragte der ranghöchste Beamte.

»Na, hoch nach Dänemark!«

Ich brachte die Wahrheit nicht heraus, zehn Seemeilen von der deutschen Küste entfernt. »Murmask an der Barentssee«, wie hätte das geklungen? Es war schwer genug gewesen, meiner Frau, meinen Eltern, meinen Kollegen mitzuteilen, dass mir die Verschiebung des Horizonts mehr wert war als ein sicherer Job. Und nun diese Frage! Die Beamten hätten mich gewiss auf hoher See ausgelacht.

Doch Zweifel an meiner Entscheidung lagen mir fern. Im Gegenteil: Ich war euphorisch wie kaum jemals zuvor. Welche bislang unerreichbaren Erfahrungen lagen vor mir? Das Klima würde kälter werden mit jeder Tagesetappe gen Norden. Die Nächte würden immer später hereinbrechen und früher enden, bis schließlich hinter dem Polarkreis die Mitternachtssonne zu sehen wäre. Die Landschaften würden selbst jetzt im Sommer bald dominiert werden von schnee- und gletscherbedeckten Bergen. Die Vegetation würde immer karger werden, bis im äußersten Norden Europas nur noch Flechten und Gräser auf steinigem Boden zu finden wären. Die Besiedlungsdichte würde abnehmen und die Natur ursprünglicher sein. Ich würde auf Atlantik und Barentssee Begegnungen mit immer fremderen, neugierigen Meeresbewohnern haben, vielleicht sogar mit Walen. Mit jeder Seemeile würden sich kleine Veränderungen einstellen, die nach und nach zu einer mir völlig fremden Welt zusammenwachsen würden. Aber gerade diese kleinen Veränderungen würden mich lehren, wie die Dinge zusammenhängen. An ihnen würde ich wahrnehmen, was die Polarregion mit Mitteleuropa verbindet und was beide trennt. Ich würde drei Monate benötigen für eine Strecke, die man gemeinhin in drei Flugstunden zurücklegt. Aber ich würde meinen Sinnen nicht vorenthalten, wie sich die Welt um mich herum verwandelt.

Ich würde die zurückgewonnene Verfügungsgewalt über meinen Horizont genießen. Einmal im Leben wollte ich nicht mit zwei Dutzend Logbuchblättern auskommen müssen, sondern immer weiterfahren, solange es mir gefiel.

Der Maifeiertag 2008, an dem ich Deutschland verließ, war ein schöner Tag, nicht nur, weil er so warm war.

Die kleine dänische Insel Anholt liegt mitten im Kattegat, jenem Meeresarm, der sich zwischen der dänischen Halbinsel Jütland und Schwedens Westküste ausbreitet. Obwohl das Kattegat in politischem und geografischem Kontext meist der Ostsee zugerechnet wird und zudem keine wahrnehmbaren Gezeiten kennt, gehört es in biologischer Hinsicht, hauptsächlich wegen seines höheren Salzgehaltes, bereits zum Nordseeraum. Als habe es sich bei seiner Schöpfung jeweils da bedienen dürfen, wo es mehr für seine Schönheit zu holen gab, ist Anholt deshalb eine anmutige Mischung aus beidem. Es vereint die Rauheit der Nordsee mit dem feinen Sand der Ostsee. Seine Tierwelt mit Seehunden, Austernfischern und Strandläufern wirkt atlantisch, aber die wacholderbewachsene Moränenlandschaft ist ein Relikt der Baltischen Eiszeiten.

Den ganzen Sommer hindurch ist das Eiland überlaufen. Auf seine nicht einmal 200 Einwohner kommen dann gut zwanzigmal so viele Touristen, hauptsächlich Segler. In den ersten Maitagen allerdings ist Anholt noch im Winterschlaf.

Dennoch hatte ich für den Liebreiz der Insel keinen Blick übrig, als ich im ausgestorbenen Hafen von Anholt festgemacht hatte. Ich wollte nach ein paar Stunden Schlaf wieder hinaus.

Falls ich lange Strecken bei Flaute unter Motor zurückzulegen habe, pflege ich früh aufzustehen, die Leinen loszuwerfen und auszulaufen. Erst danach widme ich mich, nachdem der Autopilot das Ruder übernommen hat, der Morgentoilette und dem Kaffeemachen.

Vielleicht wäre meine Reise an diesem Morgen, nach nicht einmal 200 Seemeilen, schon zu Ende gewesen, hätte Lee – da sich außer dem Fahrtwind kein Lüftchen regte – nicht gerade achteraus gelegen. Doch so spülte ich mir nach dem Zähneputzen den Mund an der Heckreling und beim Heruntersteigen vom kleinen Achterdeck in die Plicht fiel mein Blick auf das Motorthermometer. Es zeigte über 100 °C.

Ich war keine halbe Stunde unterwegs und es war klar, dass die Maschine Minuten später wegen Überhitzung mit schwerem Schaden stehen geblieben wäre.

Der Dieselmotor der BOMBADIL verdient die Bezeichnung Liebhaberstück. Es handelt sich um einen 1961 hergestellten Einzylinder, der bei 250 Kilogramm Gewicht gerade einmal zehn Pferde-

stärken hergibt. Dafür gilt der Motor, den der norwegische Hersteller Sabb in den Sechziger- und Siebziger-Jahren des vergangenen Jahrhunderts in großer Serie verkaufte, als nahezu unverwüsthlich.

Die Konstruktion ist so simpel gehalten wie eben möglich, denn sie war auf die Bedürfnisse der vielen kleinen Fischereifahrzeuge in Norwegen zugeschnitten. Deren Eigner sollten, insbesondere in entlegenen Regionen, Wartung und Reparaturen weitgehend selbst erledigen können.

Die Einfachheit hat ihren Preis: Der Motor hat keine elektrische Glühkerze, sondern man muss bei jedem Kaltstart eine selbstzündende Lunte durch eine verschraubbare Öffnung in den Zylinderkopf schieben. Außerdem sind mindestens alle acht Betriebsstunden die beiden Ventile mit einem Ölkännchen von Hand zu schmieren. Mich hat das nie gestört. Ein ganzes Jahrzehnt lang habe ich im Gegenzug die legendäre Zuverlässigkeit des Motors genießen können.

Doch ausgerechnet jetzt ließ er mich im Stich.

Ich saß eingezwängt in dem winzigen Motorraum, der sich unter einem Deckel im Boden der Plicht verbirgt, und schraubte den Kühlkreislauf auseinander, mittels dessen Seewasser durch den Zylinderkopf gepumpt wird. Doch ich fand keinen Defekt.

Die Situation entwickelte sich wie ein Schicksalsschlag, dessen ganzes Ausmaß man gerade erst begreift. Wenn man sich auf einem neun Meter kurzen Boot in die Barentssee aufmacht, noch dazu allein, hat man sich damit abgefunden, die eine oder andere Unannehmlichkeit aushalten zu müssen. Eine Motorreparatur auf See? Kein Problem! Aber wohin meine Gedanken während der Demontage der Kühlpumpe drängten, das war etwas ganz anderes.

Unangenehme Fragen quälten mich. Meine Reisekasse war nicht so üppig gefüllt, dass ich eine größere Reparatur anstandslos hätte bezahlen können. Hatte ich etwa meine Stelle gekündigt, um nach ein paar Tagen mit irreparabilem Maschinenschaden liegen zu bleiben und nach Deutschland zurückkehren zu müssen? Hatte ich, indem ich mir diese Reise vornahm, einen Fehler in meiner Lebensplanung gemacht, den ich ab nun bereuen würde?

Beim Auseinanderschrauben des ausgebauten Ventils der Kühlpumpe spielte ich im Geiste bereits meine Rückkehr durch: Würde ich es aushalten können, in den Häfen Vorpommerns künftig hin-

ter vorgehaltener Hand als jener Abenteurer hingestellt zu werden, der zum Nordkap wollte, aber nicht einmal Norwegen erreichte?

Im Pumpenventil fand ich eine winzige Alge. Ich ahnte, dass sie nicht die Ursache sein konnte. Aber da ich nun alles zerlegt hatte, baute ich die Kühlung wieder zusammen, startete den Motor und schaute voller Pessimismus auf das Thermometer.

Bei optimalen 52 °C blieb der Zeiger stehen.

Ich nahm wieder Kurs auf die Einfahrt zum Limfjord, durch den ich zur Nordsee wollte. Es war mehr als Erleichterung, es war ein Glücksgefühl, das ich empfand, weil die Temperatur wieder stimmte. Aber darunter mischte sich Unbehagen. Wenn jene millimetergroße Alge nicht schuld war, konnte dann die Kühlung nicht jederzeit erneut versagen? Musste ich mir nicht eingestehen, dass ich mit einem unzuverlässigen Motor unterwegs war? Würde es nicht gefährlich sein, damit in den starken Gezeitenströmen norwegischer Fjorde und Schären zu navigieren?

Während jener Teil meines Bewusstseins, der für die Lösung technischer Probleme zuständig war, frohlockte, sandte ein anderer leise Signale, dass mein getreuer Motor ab nun eine große Gefahr darstellen würde. Ich konnte noch nicht wissen, wie berechtigt die Warnung war.

Das Skagerrak brachte unübersehbare Veränderungen auf dem Weg nach Norden. Als ich den Limfjord frühmorgens durch den Thyborønkanal verließ, setzte ein kräftiger Strom landeinwärts. Ich hatte Tidengewässer erreicht. Zwar beträgt der Tidenhub hier kaum mehr als eine Armlänge, aber die Wassermassen der Nissum-Breite, einer Lagune von 70 Quadratkilometern Ausmaß im westlichsten Teil des Limfjords, laufen durch den schmalen Kanal mit den Gezeiten ein und aus.

Auf der offenen See konnte ich erstmals einen langen Schlag segeln. Lindesnes, das Südkap Norwegens, lag von hier aus auf Kurs Nordnordwest. Und bei vorhergesagten westlichen Winden hatte ich gute Aussichten, die 100 Seemeilen bis Norwegen ohne mühseliges Aufkreuzen bewältigen zu können.

Kaum dass sich die dänische Küste außer Sichtweite befand, schickte mir die See ein munteres Begrüßungskomitee. Eissturmvögel begleiteten mich fortan.

Die Ästhetik ihres Fluges nahm mich gefangen. Mit hoher Geschwindigkeit jagten diese Hochseeartisten nur eine Handbreit von den Wellenkämmen entfernt über das Wasser. Rasant segelten sie flügel Schlaglos und ohne jede Kraftanstrengung dahin.

Es war, als wollten die kleinen Flugkünstler darauf aufpassen, dass ich mein Ziel wohlbehalten erreichte. Alle paar Augenblicke flog einer der weiß gefiederten Vögel von achtern aufkommend dicht neben der BOMBADIL vorbei, schaute mit neugierig zur Seite gewendetem Köpfchen auf das Geschehen in der Plicht und landete dann in einiger Entfernung voraus auf dem Meer, um das Boot kurz darauf dicht neben sich passieren zu lassen. Sobald die BOMBADIL dann ein gutes Stück voraus war, wiederholte sich das Spiel.

Es müssen wenigstens ein Dutzend jener pummeligen, ein wenig ulkig wirkenden Seevögel gewesen sein, die auf diese Weise mit mir gemeinsam über das Skagerrak Richtung Norwegen zogen.

Manchmal zwangen mich ihre kecken Flugmanöver und ihre dreiste Neugier dazu, lauthals loszulachen. Nein, ich war nicht allein auf See. Ich hatte angenehme Gesellschaft.

Als der Morgen graute, blitzte mich an der Kimm das Leuchtfeuer von Lindesnes an. Norwegens südlichster Punkt war erreicht.

Vieles verändert sich langsam auf dem Weg zum Nordkap, eines aber schlagartig: Hat man eben noch die seichten, sandigen Wasserlandschaften an Jütlands Nordseeküste durchquert, findet man sich 24 Stunden später in Norwegens Schären Garten wieder, der bis hoch in den Norden hinauf die Navigation bestimmt.

Während man in unseren Gewässern gewohnt ist, dass das Echolot bei mehr als zehn Metern Wassertiefe freie Fahrt voraus ohne irgendwelche Hindernisse verspricht, ist das Instrument in den Schären nahezu ohne Wert. Oft genug zeigt es gar nicht an, weil das Wasser tiefer ist, als der Ultraschall vordringt. Aber selbst wenn 50 oder 60 Meter Wasser unter dem Kiel gemessen werden, kann es sein, dass man gerade noch eine Bootslänge von einem bis knapp zur Wasseroberfläche aufragenden Felsen entfernt ist.

Als Lindesnes querab peilte und ich erstmals in die steinige Welt der norwegischen Küstengewässer eintauchte, nahm ich deshalb nur wenig Notiz von landschaftlichen Reizen. Die Instrumente beanspruchten meine volle Aufmerksamkeit.

Ich hatte mir für diese Reise einen Kartenplotter angeschafft und ihn so im Niedergang angebracht, dass er auch von der Ruderpinne aus gut zu sehen war. Nun war seine Zeit gekommen und ich kontrollierte mit Peilungen und den gelegentlich im Echolot aufflackernden Tiefenangaben, ob er hielt, was die Produktbeschreibung versprochen hatte. Ich hoffte, dass ich nicht bei der Konfiguration folgenschwere Fehler gemacht hatte, etwa bei der Auswahl zwischen rechtweisendem und Magnetkompasskurs oder gar mit einem falsch angegebenen Kartendatum. Mit Genugtuung stellte ich fest, dass der Plotter meine Position auf wenige Meter genau wiedergab.

Das war in diesem Moment auch notwendig. Denn wie ich erst einige Zeit später erkannte, war ich dabei, mich just wenige Kabellängen östlich eines großzügig betonnten Fahrwassers mitten durch einen Hindernisparcours unsichtbar aufragender Unterwasserfelsen zu tasten. Wie einfach und sicher die Norweger die Navigation an ihrer Küste gestaltet haben, sollte ich erst mit der Zeit lernen.

Die ersten Tage in Norwegen beraubten mich einer Illusion. Sie betraf weniger Norwegen selbst als vielmehr meine finanzielle Situation. Meine Ersparnisse hatte ich zu einem erheblichen Teil bereits vor Reiseantritt in die Bootsausstattung investiert. Ein leistungsstarkes, auch von der Pflicht aus bedienbares digitales Funkgerät, eine satellitengestützte Seenotfunkbake, eine funkelnagelneue Rettungsinsel und der Kartenplotter schmückten mein Boot und machten es sicher. Aber das alles hatte ich nur anschaffen können, indem ich mir für den Lebensunterhalt Bescheidenheit auferlegte. Dummerweise nach deutschen Maßstäben.

Doch Norwegens Preise sind eine andere Welt. Die Lebenshaltungskosten lägen beim 1,6-Fachen der deutschen, hatte ich gelesen. Irgendwie hatte ich gehofft, diesen Unterschied durch preiswerte Einkäufe weitgehend kompensieren zu können. Aber während man in einer deutschen Großstadt mit dem Wechsel vom Feinkostladen zum Vorstadtdiscounter durchaus seine Kosten halbieren kann, hatte ich den Eindruck, ein Preiswettbewerb finde in Norwegen nur in äußerst begrenztem Ausmaß statt. Discounter gab es in den zumeist kleinen Hafenorten auf meiner Route ohnehin nicht.