

ARVED FUCHS
PETER SANDMEYER

Fotos: Harald Schmitt

POLARLICHT IN DEN SEGELN

Eine Winterreise zu den Lofoten

ARVED FUCHS
PETER SANDMEYER

Fotos: Harald Schmitt

POLARLICHT IN DEN SEGELN

Eine Winterreise zu den Lofoten

Delius Klasing Verlag

INHALT

| | |
|------------|-------------------------------|
| 8 | Leinen los! |
| 11 | Warum diese Fahrt? |
| 19 | Eingewöhnung |
| 25 | Bergen |
| 31 | Fjordfahrt |
| 41 | Genesis |
| 45 | Stiefelsee |
| 49 | Polarkreis voraus |
| 55 | Bodø |
| 61 | Der Vestfjord |
| 72 | Eingeweht in Henningsvær |
| 79 | Skrei, der Wanderer |
| 87 | Die Empfehlung des Papstes |
| 91 | Abstecher zum Trollfjord |
| 99 | Sturmfahrt nach Værøy |
| 109 | Der Moskestrom |
| 117 | Værøy |
| 127 | Bestandsschutz auf andere Art |
| 135 | Heimatmuseum |
| 140 | Leinen fest! |



WARUM DIESE FAHRT?

Selten sind Zeigefinger so oft und so schnell nach oben geschneit und so nachdrücklich gegen die Stirn getippt worden wie in den Wochen vor diesem Aufbruch, wenn Menschen von unserem Vorhaben gehört haben. Segeln? Im tiefsten Winter?? Nach Nordnorwegen???

Das Unverständnis ist verständlich. Ein Schiff von gerade einmal 18 Metern Rumpflänge, das für viele Wochen Quartier sein soll für zehn Menschen, die sich zum Teil erst auf dieser Fahrt kennenlernen, die an Deck und am offenen Steuerstand Kälte, Wind, Schnee und Eisregen preisgegeben sind, die unter Deck wenig Platz, keinen privaten Rückzugsraum und keine Dusche haben, die nachts in sargartigen Kojen liegen und tagsüber wenig sehen, weil es meistens dunkel ist – warum machen die das?

Ja, warum? Weil es noch keiner gemacht hat und wir uns unbedingt eine Eintragung auf der langen Liste der Nonsens-Leistungen – »Auf Stöckelschuhen durch die Sahara«, »Mit der Luftmatratze übers Great-Barrier-Riff« – sichern wollen? Ganz im Gegenteil. Weil es vor uns so viele gemacht haben, machen mussten, jahrhunderte-lang. Die winterliche Fahrt zu den Lofoten ist in Norwegen uralte Tradition. Es sind die vielen Vorausgefahrenen, die unsere Bewunderung haben und die uns zu dieser Nachfahrt locken.

Der norwegische Schriftsteller Johan Bojer beschreibt diese Szene in seinem Roman »Den siste viking«, der 1921 erschien, 1923 in Deutschland unter dem Titel »Die Lofotfischer«. Der Autor erzählt darin von dem kleinen Goldrausch,

Unverändert wie die Landschaft:
Ein musealer Krämerladen in
Svolvær.



» Die Schneeflocken schwebten schon über Blaahæia im Norden hin, die Tage waren grau und düster, und auf den Wegen zum Krämer gab es ein Getrappel von vielen eisenbeschlagenen Absätzen. Wie die Zugvögel sich sammeln, bevor sie die Reise antreten, so kamen auch die Seeleute truppweise daher. Sie sahen alle ziemlich gleich aus, in weißer Segeltuchjacke, in schwarzem Filzhut so groß wie ein Regenschirm, und grauen Frieshosen, die unten über die Stiefelstrippen hingen. Aber einige hatten rote Zipfelmützen auf, deren Quasten über dem einen Ohr baumelten. Sie gingen erst in den Laden diesseits der Brücke und standen hier dicht an dicht, eine Jacke neben der anderen. Und der kleine Bucklige hinter dem Ladentisch sauste bald hierhin, bald dorthin im Lampenlicht und suchte in den Regalen. Und bisweilen konnte er auch einen Schilling in die Geldlade werfen, aber das meiste musste in einem langen Buch angeschrieben werden.

Pumpen wollten sie alle: Mehlsäcke, Tabak, Zwieback, der in funkelneuen Fässern verstaubt war, Sirup in Lägeln, Kaffee in Fässchen, Leder und Paraffinöl. Und fast alle hatten noch alte Schulden, und alle erwarteten, dass die Lofotfischerei sie diesmal schuldenfrei und wohlhabend machen werde; in diesem Jahr musste es doch endlich einschlagen.

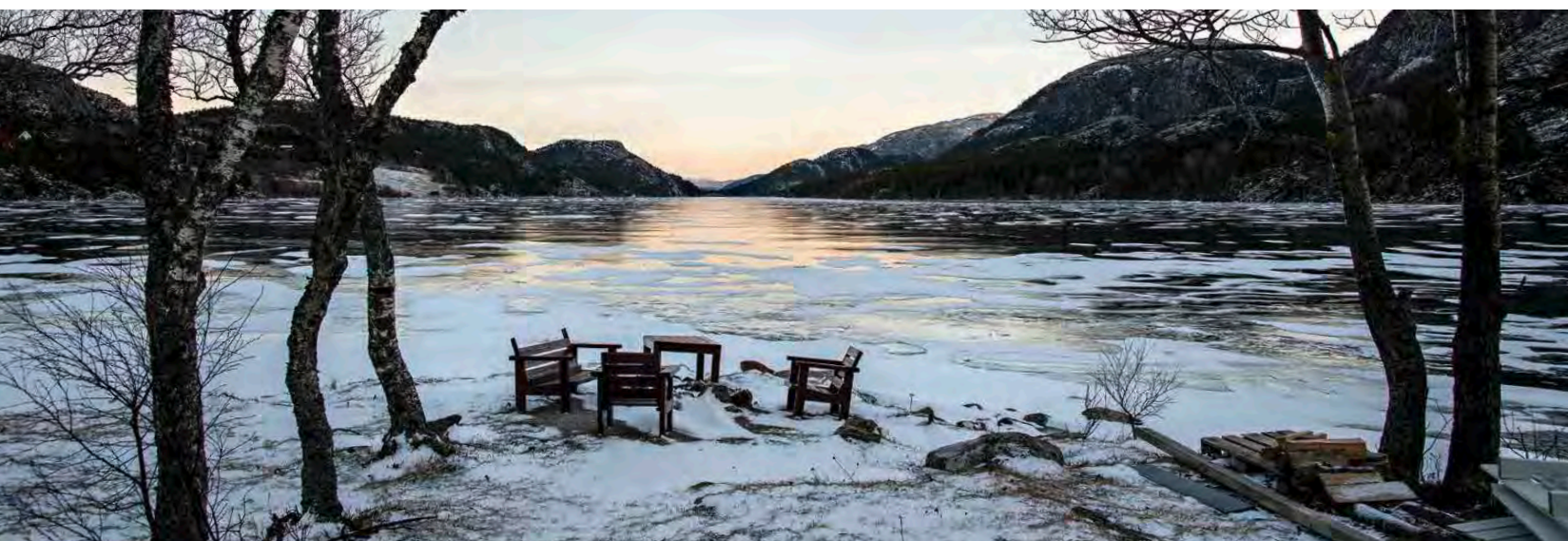




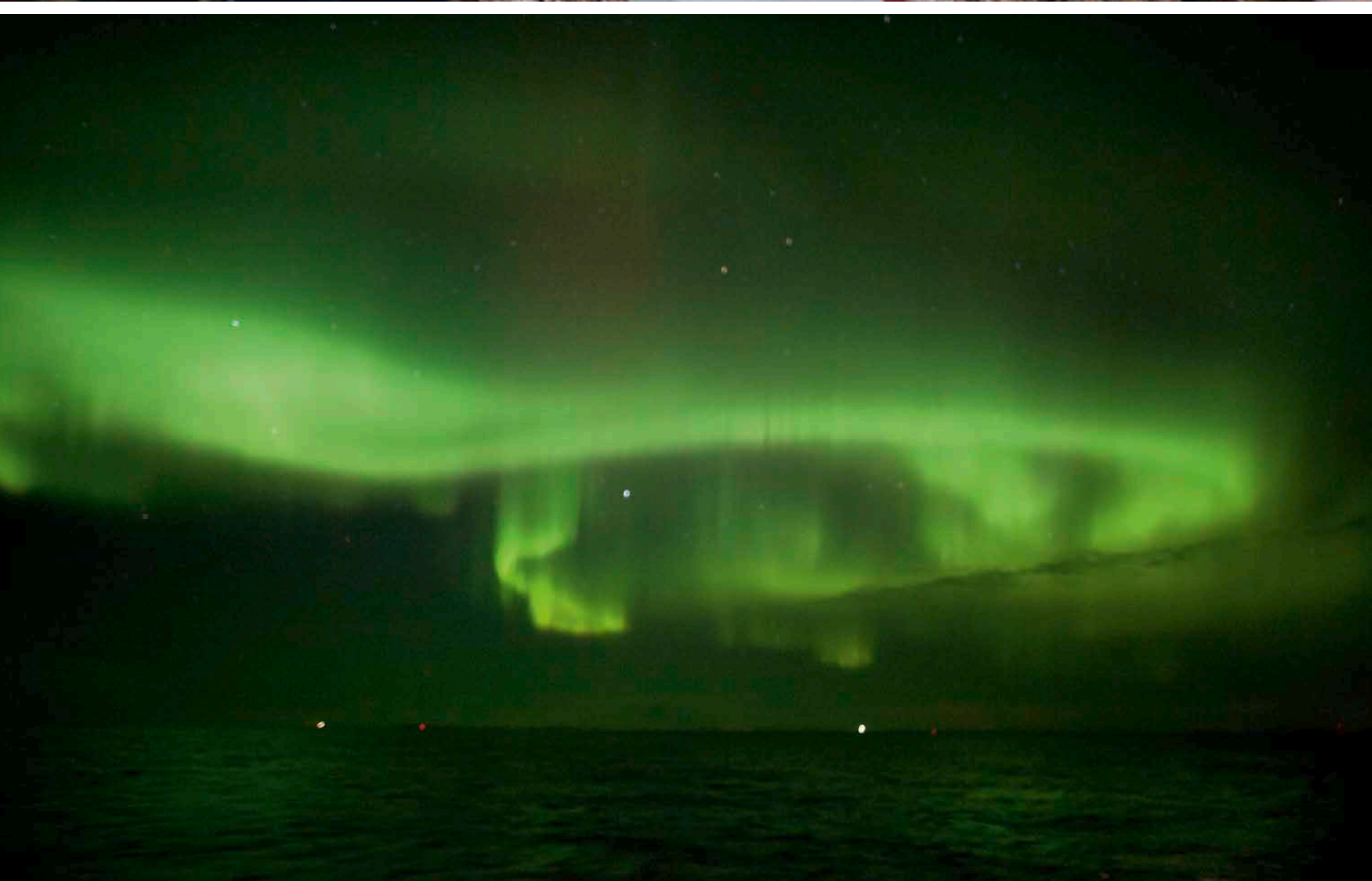
Kälte, Dunkelheit, Sturm, aber auch überwältigende Landschaftsbilder und Begegnungen mit urwüchsigen Menschen. Die Crew der DAGMAR AAEN sammelt Eindrücke jenseits der Touristenpfade und Kreuzfahrtrouten.

der Jahr für Jahr überall entlang der norwegischen Küste ausbrach, wo die meisten Menschen arm waren und ein armseliges Leben führten und jedes Jahr wieder auf eine Wendung zum Guten hofften, wenn die Zeit kam, dass hoch im Norden die riesigen Schwärme des Kabeljaus zu ihren Laichplätzen bei den Lofoten zogen. Dann wurden in allen Dörfern Pullover gestopft, Seestiefel geteert, Boote überholt, mit Proviant beladen, mit Mast und Segel ausgerüstet und viele Hunderte von Meilen nach Norden gesegelt, wo das Gold des Meeres lockte: Kabeljau. Getrocknet, zu Stockfisch verarbeitet und in die katholischen Länder des Südens exportiert, wo man ihn als Fastenspeise schätzte und mit gutem Geld aufwog.

Wer Bojers Buch liest, taucht tief ein in eine elementare Welt, in der das gesamte Leben der Menschen diktiert war von einem unsäglich harten Kampf mit der Natur. Sturm und Kälte, furchteinflößendes Segeln in offenen Booten, knochenschindendes Rudern auf offenem Ozean und bis zur Erschöpfung andauernde Mühsal beim Fischen bestimmten den Alltag der Lofotfischer. Doch man muss in dieser Welt auch den Erfindungsreichtum der Menschen bewundern, ihre Kunstfertigkeit bei Schiffbau und Fischerei, ihre Kraft und Kühnheit und Kameradschaft. Es ist ein Buch, das jeden, der sich für Seefahrt und das Wesen und den Wandel einer Küstenkultur interessiert, gefangen nimmt.









Johan Bojer wurde 1872 in der Nähe von Trondheim geboren und hat als junger Mann die Veränderungen und Erschütterungen zu Beginn der neuen industriellen Welt, die damals entstand, bewusst miterlebt. Auch diesen Zeitenwechsel, die Wende zum 20. Jahrhundert, beschreibt sein Buch: Vor den Lofoten tauchen die ersten Dampffraser kapitalkräftiger Unternehmen auf, machen den traditionellen Fischern auf ihren kleinen Ruderbooten Konkurrenz und beginnen mit einem Raubbau an den Kabeljaubeständen, der sich bis weit ins 20. Jahrhundert hinein fortsetzte. In manchen Gegenden der Welt, auf den Grand Banks vor Kanada zum Beispiel, hat er zu einem kompletten Zusammenbruch der Population geführt.

Jeder an Bord der DAGMAR AAEN kennt Bojers Buch. Und alle sind fasziniert von der Idee, auf diesem ehemaligen dänischen Fischkutter unter Segeln den Kursen der alten Lofotfischer zu folgen und auf authentische Weise zu erfahren, was diese Menschen früher erlebt und geleistet haben. Dabei wollen wir gleichzeitig erkunden, was heute aus der jahrhundertealten Tradition der Lofotfischerei geworden ist und wie es um die Ressource bestellt ist, von der sie lebt. ❄️

Windstärke zehn, dichtes Schneetreiben, Nordlicht: Die Winterfahrt durch die Norwegische See sorgt für Erlebnisse, die sich jedem an Bord tief einprägen.





EINGEWÖHNUNG

Aller Anfang ist schwer. Eine Crew zu Beginn einer Reise ist wie ein Orchester, wenn es mit den Proben für ein Konzert anfängt. Es muss sich einstimmen, einspielen, einschwingen auf seinen Dirigenten und seine Aufgabe. An Bord müssen die Seebeine wieder wachsen, man muss sich wieder gewöhnen an veränderte Bewegungsanforderungen, an das ständige Zusammensein mit anderen, an einen anderen Rhythmus des Tages und des Lebens. Die Bordroutine hilft dabei. Sie wirkt wie eine Uniform, die hilft, Halt und Haltung zu finden.

Jeder, der auf dieser Reise mitfährt, hat schon Erfahrungen auf der DAGMAR AAEN gesammelt, weiß, was auf ihn zukommt, kennt seine Aufgaben. Den Wachdienst zum Beispiel. Die Einteilungen sind wie immer auf unseren Fahrten, aber dennoch fühlt sich manches auf dieser Reise anders an als sonst und fremd.

Jede Wache dauert vier Stunden. Um Mitternacht beginnt die sogenannte Null-bis-vier-Wache. Sie bedeutet vier Stunden Dunkelheit, Kälte und eine latente Müdigkeit, die die Zeit doppelt lang erscheinen lässt. Für den Rudergänger alles andere als eine Steueroase. Weil sie so unbeliebt sind, werden diese vier Stunden auch Hundewache genannt.

Sie ist zermürend, verlangt aber trotzdem äußerste Sorgfalt und Aufmerksamkeit. Bei der Navigation und beim Steuern darf es keine Aussetzer geben. Um vier Uhr morgens werden die beiden Wachhabenden von der Vier-bis-acht-Wache abgelöst. Die ist unter der Mannschaft eigentlich beliebt, weil man unter normalen Bedingungen in den Tag hineinfährt. Von eben dieser Normalität kann auf diesem Törn allerdings kaum die Rede sein. Mit den Stunden von vier bis acht assoziiert man Sonnenaufgang, Tagesanbruch, Wärme – nicht so bei unserem Fahrtgebiet. Dort geht die Sonne bestenfalls gegen zehn Uhr morgens auf, also während der Acht-bis-zwölf-Wache. Für die gibt es Tageslicht, wenn auch nur kurz. Auch von Wärme kann hier wirklich nicht die Rede sein. Die muss mithilfe der Ausrüstung gehalten werden. Am schlimmsten sind die Füße und die Finger betroffen. Vier Stunden Kälte und Nässe sind gefühlte acht Stunden, und mit kalten Fingern und Füßen kann man locker noch einmal gefühlte zwei dazurechnen. Die Füße schützen wir mit dick gefütterten Polarstiefeln, die für weit grimmigere Temperaturen geschaffen sind und daher ihre Aufgabe ziemlich souverän erfüllen. Mit den Händen ist es schon schwieriger, denn bei den notwendigen Arbeiten an Deck kann man unmöglich dicke Stulpen tragen. Teilweise müssen wir mit bloßen Händen Knoten einbinden oder lösen – das tut weh. Die Kleidung besteht aus diversen Schichten Funktionsunterwäsche, Fleecejacken und -hosen sowie Daunenwesten und Segelbekleidung. Mehr

Ein Winterbild wie aus dem Sommer. In der knappen Tageslichtphase am Mittag pflügt die DAGMAR AAEN im Sonnenlicht unter Vollzeug durch den Atlantik.