

MS „Gullfoss“

von Ulrich Groenke

Kaum ein anderes Volk in Europa hat einen so radikalen und derart rapiden Wandel vom Mittelalter zur Neuzeit vollzogen wie die Isländer. „Die Tatsache, dass ich zu Beginn des 20. Jahrhunderts geboren wurde“, brachte es ein prominenter Isländer zum Ausdruck, „berechtigt mich zu der Aussage, ich sei 1000 Jahre alt“. Wir können mit Sicherheit davon ausgehen, dass unser Isländer nicht in Reykjavík zur Welt kam, denn zu Beginn des 20. Jahrhunderts hat nur ganz selten einmal ein Isländer in der damals noch winzigen Hauptstadt des Landes (1901: 5.802 Einwohner) das Licht der Welt erblickt.

Der grundlegende und wichtigste Wandel, den die Isländer in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts erlebten, war das Erreichen der nationalen Selbständigkeit – 1904 Selbstverwaltung (home rule), 1918 Unionsvertrag mit Dänemark, 1944 Republik. Auf allen Gebieten des wirtschaftlichen, technischen und gesellschaftlichen Lebens traten in rascher Folge und in großer Zahl Neuerungen und Wandlungen ein. Hervorgehoben sei die Gründung einer isländischen Hochseeschiffahrtsgesellschaft im Jahre 1914. Die gewaltige Anstrengung des gesamten isländischen Volkes, das Kapital für eine eigene Handelsflotte aufzubringen, hatte die Gründung der Reederei „Eimskipafélag Íslands“ wahr werden lassen. Island trat in die Reihe der seefahrenden Nationen ein.

Die Entdeckung und Besiedelung Islands 1100 Jahre zuvor war wohl eine seemännische Leistung gewesen, viele der Siedler waren selbst Seefahrer und Wikinger gewesen, aber eine eigenständige Schifffahrt konnte sich in dem neuen Lande nicht entwickeln, weil das Schiffbaumaterial, das Holz, fehlte. Überseehandel und Personentransport über das Meer mussten den Norwegern überlassen bleiben, später Dänen, Engländern, Deutschen. Die Isländer waren Passagiere auf fremden Schiffen geworden, sie lebten gewissermaßen als Landratten mitten im Ozean. Im Laufe der Jahrhunderte erwies sich das Fehlen einer eigenen Handelsflotte als existenzbedrohender Mangel. Dieser Misstand würde nun behoben werden, Island war eine seefahrende Nation geworden.

Eimskipafélag Íslands hatte bis zum Beginn des II. Weltkriegs 6 Schiffe in Fahrt, die den Linienverkehr mit Dänemark, England, Deutschland und Belgien versahen. Das erste Schiff der neuen Reederei hieß „Gullfoss“. Mit knapp 1.500 BRT war die Gullfoss kein großes Fahrzeug, wurde aber bei der Indienstellung 1915 in Reykjavík gefeiert wie ein Ozeanriese. In der Stadt wehten die Fahnen, Schulen und Geschäfte waren geschlossen, zu Tausenden strömten begeisterte Isländer in den Hafen. Man ging an Bord der „Gullfoss“, um das Schiff zu besichtigen und zu würdigen, das die Fahne Islands (gerade 1915 war die königliche Entscheidung für die eigene isländische Nationalflagge – weiss umrandetes rotes Kreuz auf blauem Grund – gefallen) auf den Meeren zeigen würde. Sigurður Eggerz, der Minister für isländische Angelegenheiten, hielt eine Festrede, in der er zum Ausdruck brachte, dass das isländische Volk nicht nur sein finanzielles Vermögen in eine eigene Schifffahrtsgesellschaft eingebracht, sondern auch seine Hoffnungen darin eingebunden habe. Sigurður Sigurðsson, einer der neoromantischen Dichter jener Zeit, widmete der Gullfoss einen achtzeiligen stab- und endgereimten Segenswunsch.

Bei der Besetzung Dänemarks durch die deutsche Wehrmacht 1940 lag die „Gullfoss“ in Kopenhagen im Hafen und wurde von den Deutschen beschlagnahmt. Sie kehrte nicht wieder nach Island zurück, wurde 1945 an die Färöer verkauft und fuhr unter dem Namen „Tjaldur“. Ein Schwesterschiff der Gullfoss, die „Goðafoss“, strandete 1916 an der Nordwestspitze Islands, ihr Nachfolger mit dem gleichen Namen wurde 1944 von einem deutschen U-Boot

torpediert, ebenso, 1945, die „Dettifoss“. Wie alle seefahrenden Nationen erlitt auch Island im II. Weltkrieg Verluste an Menschenleben und Transport-Tonnage.

Nach dem Kriege erneuerte und vergrößerte Eimskipafélag Íslands seinen Schiffsbestand. Auch weitere Schifffahrtsunternehmen nahmen den Betrieb auf. Einer der ersten Nachkriegsneubauten von Eimskipafélag Íslands war ein modernes Passagierschiff, das wieder den Namen „Gullfoss“ trug. 1950 bei Burmeister + Wain in Kopenhagen gebaut war die neue Gullfoss mit 3.858 BRT und 4000 PS Diesel-Antrieb ein leistungsstarkes, bescheiden elegantes Passagierschiff, das Raum für 210 Fahrgäste bot. Eine Besatzung von 60 Mann sorgte für den navigatorischen Betrieb und das Wohl der Passagiere.

Die neue „Gullfoss“ war das Vorzeigeschiff der Reederei und des neuen republikanischen Island. Sie verband Reykjavík in regelmäßigem Linienverkehr über Leith (Edinburgh) mit Kopenhagen. Damit war Island aus dem europäischen Raum heraus leichter erreichbar geworden, eine Islandreise war keine „kleine Expedition“ mehr, die Fahrt mit dem isländischen Vorzeigeschiff bescherte dem Islandfahrer ein wahres Reisevergnügen. Die erste und die zweite Klasse boten dem Reisenden einen gewissen Luxus, auf den Sommerfahrten konnte man als Passagier dritter Klasse im vorderen Laderaum billig und durchaus bequem ins Land der Gletscher und Geysire gelangen. Einen (sehr) bescheidenen Islandtourismus gab es damals schon. Die Bordverpflegung war für die Passagiere aller Klassen gleich und gleich gut, – sehr gut.

Deutsche Passagiere reagierten belustigt oder auch befremdet auf das Reederei-Logo des Eimskipafélag, ein aufrechtstehendes Hakenkreuz. Auf der „Gullfoss“ trug es der Steward in Gold im Blazer-Revers, was ihm bei den Deutschen Rang und Titel eines „Alten Kämpfers mit goldenem Parteiabzeichen“ eintrug. Auch der zu jener Zeit übliche Kofferaufkleber war ein großes Hakenkreuz, mit dem man auf der Heimreise mit der Bahn von Kopenhagen nach Deutschland Aufmerksamkeit und Neugier der Mitreisenden auf sich zog.

Neben der isländischen „Gullfoss“ gab es noch die dänische „Dronning Alexandrine“, die zwischen Dänemark und Island verkehrte. Die „Dronning“, Baujahr 1927, 1.854 BRT, war ein Schiff für Kenner und Liebhaber. Knapp halb so groß wie die „Gullfoss“ war sie unwahrscheinlich stabil und seefest – auf diesem alten Dampfer wurde man nicht seekrank. Das Leben an Bord war familiär und gemütlich, die Verpflegung luxuriös, verschwenderisch – dänisch. Auf der Reise bediente die „Dronning“ auch die Färöer, und so hatte man die Gelegenheit, diese interessanten Inseln kennenzulernen.

Schon 1950, im ersten Dienstjahr der „Gullfoss“, existierten Flugverbindungen nach Island. In diesem Jahr landeten je 5000 isländische und ausländische Fluggäste auf Island. Im Jahre 1970 waren es schon 30.000 Isländer und 50.000 Ausländer. Die geruhsamen Schiffsreisen mit der „Gullfoss“ oder der „Dronning“ fanden zu dieser Zeit ihr Ende. Die „Dronning“ wurde 1965, die „Gullfoss“ 1973 verkauft.