

## Isländisches Küstenwachtschiff „Óðinn“



Die „Óðinn“ zum Zeitpunkt ihrer Indienststellung mit kurzer Back. Fotograf unbekannt, 1967.

Eine der Hauptattraktionen und das größte Exponat des Seefahrts-Museums VIKIN in der isländischen Hauptstadt Reykjavik ist das ehemalige Küstenwachtschiff „Óðinn“.

Die „Óðinn“ wurde 1959 in Aalborg, Dänemark gebaut. Zu den schiffsbautechnischen Besonderheiten gehören der für die Fahrt im Eis verstärkte Bug und Rumpf, sowie eine recht leistungsfähige Schleppanlage mit einem Pfahlzug von 20 Tonnen. Ursprünglich hatte das Schiff eine kurze Back, die sich aber als ungeeignet für die rauen Bedingungen des Nordatlantiks herausstellte und dementsprechend 1970 verlängert wurde. Im Zuge dieses Umbaus erhielt das Schiff auch einen neuen Mast mit geschlossenem Beobachtungsstand.

Bewaffnet war das Schiff ursprünglich mit einer 57 mm Schnellladekanone, die aus dem Jahre 1898 (!) stammte und wohl eher dekorativen Charakter hatte. Jedenfalls wurde aus diesem Museumsstück außer zu Übungszwecken niemals ein Schuss abgefeuert. Nach dem Umbau war die „Óðinn“ zusätzlich mit einem Geschütz auf dem Achterschiff ausgerüstet, die aber bald wieder entfernt wurde (nach Literaturangaben Kaliber 47 mm, nach Fotos vermutlich eher 20 mm). 1989 wurde das betagte Buggeschütz durch eine auch nicht ganz neue, aus den 1940er Jahren stammende 40 mm Bofors Mk III Flak ausgetauscht, was aber 1996 vor der Übergabe an das Museum wieder rückgängig gemacht wurde.

Gleich nach ihrer Fertigstellung 1960 wurde die „Óðinn“ zur Durchsetzung isländischer Fischereiansprüche eingesetzt. In den beiden Kabeljaukriegen in der 1970er Jahren stand sie in vorderster Front. Dabei wurde sie insgesamt 32 Mal von britischen und deutschen Schiffen gerammt und zum Teil erheblich beschädigt. Im Gegenzug schnitt sie mit ihrer Netzschere die teuren Fischereigeschirre von mindestens 30 Trawlern ab.

Daten und Fakten der „Óðinn“	
Land:	Island
Schiffstyp:	Hochsee-Küstenwachtschiff
Bauwerft:	Aalborg Vaerft A/S, Aalborg, Dänemark
Stapellauf:	1959 (in Dienst 1960)
Umbau:	1970 (Verlängerung der Back u. a. Maßnahmen)
Besatzung:	20 Mann
Verbleib:	Seit 2006 Museumsschiff in Reykjavik / Island
Technische Daten	
Verdrängung:	910 t / nach Umbau 925 t
Länge:	63,68 m über alles
Breite:	10,00 m
Tiefgang:	5,50 m
Geschwindigkeit:	18 kn max.
Antrieb:	2 Burmester & Wain Dieselmotoren / 2096 KW
Bewaffnung	
Bis 1989 und als Museumsschiff	1 x 57 mm Hotchkiss Schnellladekanone
1989 – 2006	1 x 40 mm Bofors L60 Mk III Flak
Hubschrauber	1 x Bell 47

Ihre eigentlichen Qualitäten zeigte die „Óðinn“ bei ca. 200 Rettungseinsätzen, in denen sie in Seenot geratenen Schiffen helfen und sie einschleppen konnte. In 14 Fällen gelang es dem Küstenwachtschiff, gestrandete Schiffe zu bergen und sicher einzubringen. Fünfmal bargen die Isländer die Besatzung von gestrandeten oder sinkenden Schiffen ab und retteten sie in letzter Sekunde.

Nach einer aktiven Dienstzeit von 46 Jahren wurde die „Óðinn“ 2006 dem VIKIN-Museum in Reykjavik übergeben.



Die „Óðinn“ als Museumsschiff im Hafen von Reykjavik, Foto Klaus Intemann 2010

## Die Kabeljaukriege

Zwischen 1958 und 1975 weiteten die Isländer dreimal einseitig ihre Fischereigrenzen von ursprünglich vier bis auf letztlich 200 Seemeilen aus. Grund war die zunehmende Überfischung der Bestände rund um Island und damit eine potentielle Bedrohung der Lebensgrundlage Island, das auch heute noch 60% des Bruttosozialprodukts im Fischereigewerbe erwirtschaftet. In allen drei Fällen kam es zu Konflikten zwischen isländischen und britischen, zum Teil auch deutschen Schiffen. Diese teilweise mit harten Bandagen wie Rammungen ausgefochtenen Meinungsverschiedenheiten wurden als sogenannte Kabeljaukriege bekannt.

Zum ersten Kabeljaukrieg kam es 1958, als Island die Fischereischutzzone auf 12 Seemeilen ausdehnte. England setzte daraufhin Kriegsschiffe zum Schutz britischer Fischtrawler ein, die in der neuen 12-Seemeilen-Zone fischten. Der Begriff Krieg traf die Sache nicht wirklich, da sich nur wenige, vergleichsweise harmlose Begegnungen zwischen isländischen und britischen Schiffen ereigneten. Nach einem Protest Islands bei der UN und sicher auch aufgrund der für die NATO strategischen Bedeutung Islands als Stützpunkt gegen die wachsende Bedrohung durch sowjetische Schiffe im Nordatlantik lenkte Großbritannien schnell ein und erkannte die isländischen Ansprüche an.

Der zweite Kabeljaukrieg wurde seinem Namen dann schon eher gerecht. 1972 kündigten die Isländer aufgrund weiter sinkender Fangzahlen eine Ausweitung der Schutzzone auf 50 Seemeilen an. Großbritannien und diesmal auch Deutschland akzeptieren das nicht. So lieferten sich Schiffe dieser drei Nationen 1973 teilweise heftige Auseinandersetzungen. Die Isländer kappten Netze, und die deutschen und britischen Trawler setzten sich mit Rammungen zu Wehr. Insbesondere die Royal Navy griff massiv ein. Die USA sorgten wegen der strategischen Bedeutung Islands für eine Beilegung des Konflikts.

Auch die 50-Seemeilen-Schutzzone konnte den schnellen Rückgang der Fischbestände rund um Island nicht einhalten und so kündigte Island bereits 1974 für das Jahr 1975 eine Ausweitung der Zone auf 200 Seemeilen an. Die Briten waren auch diesmal „not amused“ und reagierten wieder mit der Entsendung von Kriegsschiffen zum Schutz britischer Trawler. Wie zwei Jahre zuvor, kam es wieder zu kriegsähnlichen Vorkommnissen, die aber mit Glück keine Tote forderten. Anfang 1976 wurden sogar zeitweilig die diplomatischen Beziehungen zwischen Island und Großbritannien unterbrochen. Aber auch in diesem Fall musste Großbritannien im Juni 1976 den Status Quo akzeptieren. Islands strategische Bedeutung im kalten Krieg ließ kaum eine andere Wahl. Mit Wirkung vom 1.1.1977 konnte die Europäische Gemeinschaft einschließlich Großbritannien die isländische 200-Seemeilen-Zone Islands dann auch offiziell an. Seit 1982 sind 200-Seemeilen-Schutzzonen auch Bestandteil des UN Seerechts.



Die britische Fregatte F76 HMS Virago, ein umgebauter Weltkriegs-Zerstörer läuft von achtern an, um die ein nicht identifiziertes isländisches Schiff zu rammen. Fotograf unbekannt, vermutlich 1958.

## Literaturempfehlungen

Andrew Welsh, „The Royal Navy in the Cod Wars“, 2006. Das empfehlenswerte englischsprachige Werk ist wohl die einzige Buchveröffentlichung, in der die drei Fischereikonflikte zwischen Island und Großbritannien näher dargestellt werden.