

Auftrag Abenteuer

Es war einer dieser schmutzigen Apriltage, an denen ich mich mit meiner Frau Heide auf den Weg nach Amsterdam machte. Wir hatten eine Verabredung mit Reinhard, dem Eigner des 15 Meter-Schoners „PAGAN“. Wir kennen uns seitdem Reinhard das Projekt „PAGAN“ aus der Taufe gehoben hat und wir treffen uns in unregelmäßigen Abständen, um unsere Erfahrungen auszutauschen. Uns verbindet nämlich ein gemeinsames Hobby: das Segeln in den Polargebieten, weit abseits der ausgetretenen Pfade unzähliger Warmwassersegler. Nicht dass ich etwas gegen warmes Wasser habe, aber die Reize der Arktis verbundenen mit dem Gefühl, eine Expeditionsreise zu unternehmen sind etwas ganz Besonderes. An diesem Samstag morgen also war der kleine Sixthafen unser Ziel, dort lag die „PAGAN“ im Winterschlaf. Reinhard erwartete uns mit einer großen Kanne dampfend heißen Tees, das richtig Getränk für einen Tag voller Erzählungen, von Grönland und Island, von der schlimmen Nacht, in der die „PAGAN“ im Orkan durchkenterte und von den Strapazen, das stark beschädigte Schiff in die Heimat zurückzusegeln und dann im Winter wieder instand zusetzen. (siehe auch Bericht in der „Yacht“ xx/xx). Reinhard hatte sich wahrlich einen geruhsamen Jahresurlaub mit seiner Frau verdient und genau das war der Anlass unseres Besuches. Der Törnplan des Schiffes sah vor, dass im Sommer 2003 zwei Spitzbergenumrundungen gesegelt werden sollten. Für einen dieser Törns hatte Reinhard mich gebeten, das Schiff zu skippern. Spitzbergen oder Svalbard, wie es die Norweger nennen, dieser abgelegene Archipel im Nordpolarmeer, von etwa 77° Nord bis rund 81° Nord, Teil der Hocharktis, verwöhnt durch die letzten Ausläufer des Golfstromes, halbjährlich einigermaßen eisfrei, jenes Spitzbergen, das entdeckt in der Mitte des sechzehnten Jahrhunderts Schauplatz der blutigen Ausrottung der Wale und Walrosse war, aber auch jenes Spitzbergen, das am Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts den Ausgangspunkt für viele Arktisexpeditionen darstellte, vor allem ein wichtiger Schauplatz für den Wettlauf zum Nordpol, Spitzbergen also, die Inselgruppe die ich bereits 1999 mit meiner Expedition „Nordmeer Rund“ erkundet hatte, ich sollte Spitzbergen wiedersehen. Ich war schlichtweg begeistert. Das Schiff „PAGAN“ entsprach hundertprozentig den Anforderungen, die ich bei meiner Schiffssuche für meine erste Spitzbergenexpedition aufgestellt hatte (und damals leider nur teilweise erfüllen



konnte). Mit fünfzehn Metern Länge bietet das Schiff ausreichend Raum, um sechs Personen Lebensqualität in einem sonst lebensfeindlichen Umfeld zu gewähren. Ein stabiler Stahlrumpf, ein variabler Tiefgang durch den aufholbaren Schwenkkiel, ein äußerst stabiles Rigg (es hat die Durchkenterung schadlos überstanden), eine große Anzahl von Segeln, robuste Technik, die bewusst auf Schnickschnack und Spielerei verzichtet, gute Elektrik und umfangreiche Navigations- und Nachrichtenelektronik, eine zuverlässige Maschine, insgesamt also ein expeditionstaugliches Schiff. Ein Detail habe ich ausgelassen, aber es war jenes, das meine Crew am meisten schätzte, der kleine Kaminofen, der uns rund um die Uhr behagliche Wärme spenden sollte. Unsere Vorbesprechung in Amsterdam war erfolgreich und meine Liebste entschied sich nach kritischer Inspektion des Schiffes dafür, die Reise mitzumachen. Was will ein Seglerherz mehr, eine toller Törn und die Partnerin ist mit von der Partie, ich kenne viele Partnerschaften,

wo das nicht der Fall ist und beide Partner darunter leiden. Ich will nicht verheimlichen, dass ich ein paar Bedenken hatte, schließlich lebe ich mit einer Frau, die bei 23° Raumtemperatur fröstelt und in der Karibik bei unter 30° einen Pulli trägt. Ich setzte jedoch auf meine Erfahrung aus der Antarktisreise 1996 bezüglich Bekleidung und Ausrüstung. Heide wurde arktis-wintertauglich aufgerüstet, Schuhe bis -70°, Schlafsack bis -30°, reichlich Vlies in verschiedenen Stärken und



ein Top-Segelanzug (siehe Bekleidungshinweise). Um es vorwegzunehmen, sie hat sich äußerst tapfer geschlagen, keine Wache ausgelassen, aber durch die gute Ausrüstung auch nicht schlimm gefroren. Ab und zu kam dieses hässliche kleine Frösteln, dieses Frösteln, das man auch schon mal hat, wenn man aus dem warmen Wohnzimmer in den grauen Wintertag sieht. Dann half, ganz wie zuhause, ein heißer Tee, eine heiße Suppe oder die Vorfreude auf die Wachablösung und das warme Bett.

Wir schreiben den 16.Tag im August 2003. Unser Flieger ist planmäßig in Longyearbyen gelandet und nach kurzer Fahrt mit dem Inselbus sind wir auf der „PAGAN“. Reinhard empfängt uns und wir erfahren, wie es der Vorcrew auf ihrer Reise ergangen ist. Die große Frage ist nämlich, ob die Eissituation es zulässt, die Umrundung zu segeln. Für unseren Törn habe ich die letzten Wochen die Satellitenbilder täglich beobachtet und ausgewertet. Die Prognose, dass unsere Route eisfrei oder zumindest passierbar ist, ist gut.

Reinhard hingegen musste an der Nordküste umkehren. Während die Vorcrew ihren Abschied feiert, legen wir unsere müden Knochen in die Koje. Der ganz nächste Tag steht im Zeichen der Reisvorbereitung. Proviantüberprüfung, Zoll- und Schiffspapiere, Genehmigungen, Gas und Außenbordersprit, an alles muss gedacht werden. Es gibt, abgesehen von dem kleinen Wissenschaftsdorf Nyålesund, das wir in drei Tagen erreichen werden, auf der gesamten Reise keinerlei Zivilisation, keinen Support, keine Einkaufsmöglichkeiten. Was wir jetzt vergessen, auf das müssen wir definitiv verzichten. Spät abends reist unsere Crew an, wir sind sehr gespannt auf die Menschen, mit denen wir in den nächsten drei Wochen unser kleines Biotop teilen sollen. Wir hatten vorher keinen Kontakt miteinander, die Buchung der Kojen liefen über den Eigner. Schon jetzt darf ich verraten, dass wir sehr viel Glück mit unseren Leuten hatten, versierte Segler, freundliche Menschen und gute Kameraden. Beginnen wir mit dem Jüngsten, Joann, Physiker



und Wissenschaftler, hatte sich auf der deutschen Koldewey-Station in Nyålesund beworben und ist für dieses Jahr abgelehnt worden. Als Trost hat er sich die Segelreise ums Archipel gegönnt. Uwe kommt aus der Schweiz, ist EDV'ler, segelerfahren und hat uns gezeigt, dass die Schweiz außer Emil noch weitere Komiker beherbergt. Rolf und Werner, unser Vorschiffduo sind seit dem gemeinsamen Studium ein unzertrennliches Seglerpaar und zeigt neben einer gut eingespielten Seemannschaft auch Anzeichen eines „Altehepaares“.

Die Wachen sind ausgewogen besetzt, von mir aus kann es losgehen. Und es geht los. Wir verabschieden einen sichtlich bewegten Reinhard, noch nie hat er sein geliebtes Schiff einem anderen Skipper überlassen, ich sehe die Sorgen und Bedenken auf seiner Stirn und verstehe sie als Auftrag, mit Schiff und Crew sorgsam umzugehen und alle und alles heil wieder heim zubringen. Am nächsten Morgen heißt es dann „Leinen los“ zum Abenteuer. Bei strahlendem Sonnenschein und absoluter Flaute schiebt sich unsere Yacht langsam in den Adventfjord hinaus. Ich stehe erstmals am Ruder dieses Schiffes, prüfe sein

Verhalten, Ruderdruck, Beweglichkeit. 27 Tonnen Stahl werden durch ein angehängtes, nicht balanciertes Ruder mittels Pinnensteuerung auf Kurs gehalten. Ein etwas gewöhnungsbedürftiges Szenario, aber in der ruhigen See problemlos. Wir steuern die Trykhamna an, eine 25 Seemeilen von Longyearbyen gelegene Gletscherbucht. Ein erster Landausflug, eine Gletscherbegehung, eine kleine Robbenkolonie am Gletschertor, jenem Ort, wo nährstoffreiches Schmelzwasser ins



Meer strömt und somit die Grundlage für die kleine arktische Nahrungskette legt, Krill, Fische, Vögel, Robben und schließlich Eisbären. Will man diese Tiere beobachten, muss man sie hier am Gletschermund suchen. Wir machen die Erfahrung, dass wir uns für das ruhige sonnige Wetter viel zu warm angezogen haben, legen unsere dicken Jacken auf einem erhobenen Felsen ab zu einem Depot, das wir auf dem Rückmarsch unbedingt wiederfinden müssen. In einer Gegend, in der es nur Steine gibt und kaum Orientierungspunkte muss man solche Dinge berücksichtigen.

Die Diebstahlgefahr dagegen ist gleich null. Möglich, dass ein neugieriger Eisbär in den Sachen stöbert, Lebensmittel sind hier absolut Fehl am Platz. Die Eisbären sind im Sommer in einer äußerst unangenehmen Lage. Im Winter leben sie auf dem Eis, warten an den Luftlöchern der Robben auf Beute oder suchen Jungtiere in ihren Eishöhlen. Wenn sie im Sommer den rechten Zeitpunkt verpassen mit dem Packeis nach Norden zu ziehen, sind sie auf der Insel gefangen und haben kaum eine Chance, im Freiwasser Robben zu erlegen. Drei- viertausend Bären erleiden jedes Jahr dieses Schicksal. Häufig sind die Bären so mehrere Monate ohne Nahrung, was besonders für die Bärinnen, die mit ihren zwei Jungen durch die Gegend streifen, bitter ist. So erklärt sich auch die große Gefahr, die von diesem größten aller Landraubtiere ausgeht. Eine ausreichende Bewaffnung ist vorgeschrieben, immer mit dem Ziel, den Bär nicht zu erlegen sondern zu seinem und unserem Schutz auf Distanz zu halten. Ein bisschen fühlt man sich schon wie Django, wenn man mit Revolver, Signalpistole und Karabiner zum Spaziergang geht. Den Karabiner haben wir in Longyearbyen gemietet. Wir finden auf dem Schloss der Waffe noch das eingravierte Hakenkreuz der Nazis. So werden heute den Touristen deutsche Waffen vermietet, mit denen vor sechzig Jahren die Deutschen auf die Norweger geschossen haben. Die Geschichte holt uns ein und wir haben ein merkwürdiges, nachdenkliches Gefühl.

Unser nächstes Ziel ist die Birgerbukta, laut Reinhard ein guter Platz, um Treibholz für den Ofen zu sammeln. Obwohl die Insel völlig baumlos ist (stimmt nicht ganz, denn es gibt Polarbäume, die aber nur ein bis zwei Zentimeter groß werden), ist reichlich Holz vorhanden. Diese Stämme



kommen aus den großen russischen Flüssen, die ins Polarmeer münden. An Land sind sie uns willkommene Wärmelieferanten, solange sie aber im Wasser treiben, stellen sie eine ernst zu nehmende Gefahr für unser Schiff dar. Vor allem Ruder und Schraube könnten Schaden nehmen und alle Wachen sind angewiesen, scharf nach Treibholz Ausschau zu halten. Bei unserem ersten Bunkerstopp sind wir noch ein wenig unerfahren und klauben einiges sehr nasses Holz auf. Später lernen wir, wie wir trockenes Holz gewinnen können und wo man es findet.

Unsere Staumöglichkeiten zur Holz Trocknung sind nur sehr begrenzt, wir legen in der Regel einen Drei-Tages-Vorrat an.

Nach nur kurzem Aufenthalt segeln wir weiter durch den Forlandsund Richtung Nyålesund, pardon segeln ist nicht der richtige Ausdruck, denn wir motoren seit Reisebeginn. Lediglich in

der schmalen und sehr flachen Sundenge haben wir plötzlich Wind, leider genau von vorne. Wir kreuzen unter Motorunterstützung, die "Fahrinne" (es gibt hier tatsächlich zwei Tonnen, die einzigen in ganz Spitzbergen) hat manchmal nur 3,5 Meter Kartentiefe auf fünfzig Meter Breite. Wir haben an der Kreuz einen Tiefgang von 3,6 Metern, berechnet man Höhe der Gezeit und den Windeinfluss kann das schon knapp werden. Man bedenke, dass es hier in der Einsamkeit nicht möglich ist, per UKW einen Schlepper zu Hilfe zu holen. Sobald die Sundenge hinter uns liegt und wir endlich frei segeln könnten, schläft der Wind ein. Leicht genervt legen wir die Reststrecke unter Maschine zurück. Aber Nyålesund entschädigt uns mit seinem spröden arktischen Charme. In der alten Kohlengrube wurde bis 1962 Steinkohle gefördert. Nach mehreren schweren Explosionsunglücken wurde die Förderung eingestellt. Die Kohlekompanie blieb bis heute Eigentümerin und Betreiberin des Ortes, der nun ausschließlich von Wissenschaftlern aus über 25 Nationen bevölkert wird. Der Altersdurchschnitt liegt bei etwa 30



Jahren und auf ein ausgewogenes Verhältnis der Geschlechter wird Wert gelegt. So vermeidet man Streitereien in den langen Wintermonaten. Die Internationalität, die Studentenatmosphäre und das Zusammengehörigkeitsgefühl machen den Reiz dieser "Bevölkerung" aus. In den Sommermonaten wird der kleine Ort mit seinen 150 Bewohnern regelmäßig von der Plage der Kreuzfahrer heimgesucht. Wenn so ein Schiff auf Schlag 2000 Passagiere an Land kippt, ist das durchaus mit einer Heimsuchung zu vergleichen. Durch den starken Nordlandtrend

in der Branche sind bis zu 30.000 Schiffstouristen zu verbuchen. Obwohl die Leute vor der Landung von den Cruise-Direktors über Verhaltensmassregeln informiert werden, kommt es immer wieder zu so unschönen Szenen, dass Touristen in die Privaträume bis hin in die Schlafzimmer von Wissenschaftlern kriechen. Wir können daher von Glück reden, dass man uns, die wir in der Nachsaison auftauchen, nicht mit den Massentouristen in einen Topf wirft, sondern uns freundlich empfängt, die Station zeigt und uns zum abendlichen Umtrunk in die Ortskneipe einlädt. Gegen eine Gebühr dürfen wir auch duschen und unsere Wäsche waschen. Außerdem komplettieren wir hier unsere Treibstoffvorräte und füllen unser Wassertanks. Historisch ist der Ort nicht nur wegen seines Kohlebergbaus interessant, von hier aus starteten Amundsen und



Nobile mit dem Luftschiff "NORGE" zum Flug zum Pol. Amundsen unternahm darüber hinaus mit einem Flugboot der Firma Dornier, einem "WAL" ebenfalls einen Polarflug. Schließlich wurde von Nyålesund aus die Suche nach dem auf seinem zweiten Luftschiffflug verunglückten Nobile gestartet. Der große Polarforscher Amundsen verlor bei dieser Suchaktion sein Leben. Aber nicht nur große Geschichte schrieb man in dieser Region. Gegenüber von Nyålesund auf der Nordseite des Kongsfjord liegt die Persoinhamna, eine Bucht, die das verfallene

Camp Mansfield beherbergt. Ein Unternehmer hatte die ausgefallene Idee, an dieser Stelle Marmor abzubauen. Obwohl er als Unglücksrabe in die Analen der Insel eingegangen ist, war er

bei seinen Arbeitern durchaus beliebt. Er war von seiner Idee überzeugt und packte tatkräftig mit an. Leider zerbröselte der Marmor durch die Frosteinwirkung nur allzu leicht und das Unternehmen ging pleite. Wir besuchen diesen skurrilen Ort bei strahlender Sonne und können viele der alten Maschinen in erstaunenswertem Zustand bewundern. Kurz nach dem Verlassen des Ankerplatzes kommen wir in pottendichten Nebel. Unter Radar tasten wir uns vorsichtig an unseren nächsten Zielpunkt: der Bloomstrandbreen, eine der schönsten Gletscherfronten, die wir auf unserer Reise gesehen haben. Natürlich wieder ohne Wind gleiten wir langsam durch das Gewirr aus kleinen Eisbergen, sogenannten Growlern, die wir nicht auf dem Radar sehen können, weil sie trotz ihrer großen Masse nur wenig aus dem Wasser herauschauen. So hat ein Eisklotz von 10 Metern Kantenlänge eine Masse von Tausend Tonnen!!! und schaut aber nur ein bis zwei



Meter aus dem Wasser heraus. Plötzlich schweben wir aus dem Nebel ins gleißende Licht der Sonne, keine hundert Meter von der Gletscherfront entfernt. Der Unterschied könnte nicht größer sein, von der grauen unstrukturierten Landschaft des Nebelfjordes zu diesem Potpourri der arktischen Farben, blendendes Weiß mit den verschiedensten hellblauen Nuancen, dunkelblauer Himmel, der sich in der spiegelglatten Oberfläche des Wassers wiederholt, dahinter erheben sich die dunklen Berge, die den Fjord bis auf vierhundert Meter Höhe umgeben. Wir sind einfach sprachlos. Eine tolle Kulisse, um Außenaufnahmen von unserem

Boot zu machen, so finden wir und setzen das Dingi aus. Ab und zu mahnen uns donnernde Eisabbrüche zur Vorsicht und halten uns auf Distanz von dem Gletscher. Als in einem infernalischen Getöse einige Tausend Tonnen Eis ins Meer stürzen, müssen wir uns in unserem kleinen Dingi doch schnell hinter einem Eisberg verstecken, um nicht die volle Wucht der Flutwelle abzubekommen. Begeistert von der Natur haben wir die Zeit vergessen und müssen nun leider feststellen, dass der Nebel weiter in die Bucht zieht und die Berge Wolken verhangen sind. Reinhard hatte mir wärmstens die Bergtour am Bloomstrandbreen empfohlen. Aber im Nebel ist die Sache wenig reizvoll, zumal sich die Hälfte unserer Truppe im weiteren Verlauf der Reise als ausgesprochen fußlahm herausstellt, vor allem wenn sich der Geländeverlauf von der



Horizontalen in die Vertikale ändert. Wir setzen unseren Kurs auf den berühmten Magdalenfjord. Kein Kreuzfahrer steuert die Insel an, ohne nicht hier her zu kommen. Im Juni 2003 kaum sogar ein Schiff unter griechischer Flagge, der Kapitän möglicherweise nicht übermäßig arktiserfahren, aber von seiner Reederei losgeschickt, auf dem Nordlandtörn des Schiffes Island, Spitzbergen Norwegen etc, doch auch mal schnell in den Magdalenfjord einzulaufen, die Kundschaft weiß es zu schätzen. Das Schiff lief auf ein Unterwasserriff und wurde der Länge nach aufgeschlitzt. Große Sektionen standen unter Wasser, die Passagiere mussten vom

nächsten Hafen aus ausgeflogen werden. Das besondere am Magdalenenfjord ist neben seiner Naturschönheit die Gräberinsel, ein Relikt aus der Walfängerzeit. Einige Hundert Unglückliche liegen hier nur wenige Zentimeter tief auf dem Permafrostboden begraben. Im Laufe der Jahrhunderte wurden ihre Knochen und Schädel freigelegt. Nachdem moderne Grabräuber von

den Kreuzfahrtschiffen diese Gebeine gestohlen haben und zu Reiseandenken degradiert haben, sah sich die norwegische Verwaltung gezwungen, während der Saison zwei Polizisten in einer kleinen Trapperhütte an der Gräberinsel zu postieren, die das Schlimmste verhindern sollen. Fairerweise muss ich erwähnen, dass es auch kleinere Schiffe gibt, die ihre Passagiere sehr gut auf den Besuch der historischen Stätten vorbereiten, die die nötigen Hintergrundinformationen bekommen und somit nicht einen Friedhof in der Arktis mit dem Ballerman Mallorcas verwechseln können.

Wir laufen in dem blaufahlen Licht der herbstlichen Polarnacht in den Fjord und haben wieder, man ist es ja schon gewohnt keinen Wind und dichten Nebel. Zwei Mann gehen Ausguck am Bug, trotzdem ließ es sich nicht vermeiden, dass wir auf einen größeren Growler auflaufen. Es kracht ordentlich, das Schiff steht sofort. Im ersten Moment denke ich an eine Grundberührung, ein Blick auf den Tiefenmesser belehrt mich: 120 Meter Tiefe. Gott sei Dank, keine Schäden, der Eisklotz trägt etwas von unserem Antifouling. Der Schreck war trotzdem groß. Aufgeregt kommt die Freiwache aus der Koje. Nach und nach beruhigt sich alles wieder und wir erreichen sicher unseren Ankerplatz. Alle schlafen, nur ich liege wach. Die ständig Flaute bereitet mir Kopfzerbrechen. Wir haben zwar tausend Liter Diesel an Bord, das reicht aber nicht, um die Insel komplett unter Maschine zu umrunden. Wir brauchen Wind und zwar bald. In den nächsten zwei Tagen stehen die beiden weiteren Sehenswürdigkeiten der Westküste auf unserem Programm; Virgohamna auf der Dansköya und der Smeerenburgbreen. Letzterer ist ein imposanter Gletscher mit langer Abbruchfront. Wir können bei tief hängenden Wolken und tristem Licht einige schöne "Segelszenen" in dem typischen Spitzbergen-Depri-Wetter drehen. Die Segel stehen natürlich nur für die Kamera, unser einziger Wind ist der Fahrtwind, den die Maschine erzeugt. In der



Virgohamna gab es mehrere Startversuche, mit einem Wasserstoffballon den Nordpol zu erreichen. Sieht man die primitiven Gerätschaften, die Zeugnis von diesen Wahnsinnstaten ablegen, bewundert man einerseits den Mut der Männer, die nicht wussten, wohin sie der Wind tragen würde und wie sie jemals wieder zurückkommen würden, aber man fragt sich auch, was einen klar denkenden Mitteleuropäer zu solchem Schwachsinn anspornt. Während der Schwede André mit seinem Kameraden das Abenteuer mit dem Leben bezahlte, muss sich der Amerikaner

Wellmann kurz vor dem Start wohl ähnlich Fragen gestellt haben. Jedenfalls gab er die Sache auf und überlebte. Mit diesem Besuch endet die touristische Strecke unserer Expedition. Wir verlassen die warme Westküste und treten in den kalten Norden ein. Das Wetter wird noch trüber, leichter Nieselregen setzt ein und es kommt ein zarter Hauch von Wind auf. Drei bis vier Knoten lassen die eiligst gesetzten Segel gerade stehen. Bis zur Einfahrt in die Hinlopenstrasse sind es 48 Seemeilen, wir dümpeln mit einem Knoten Geschwindigkeit, also zwei Tage bis zur Strasse. Wir haben ausreichend Zeit aber nicht ausreichend Diesel, also entschieße ich mich zu dieser Nervsegelei. Immerhin sparen wir etwa fünfzig Liter Treibstoff. Einziges Highlight an diesen trüben Tagen ist der Besuch der Walrossinsel Moffen. Ein Naturreservat, dem man sich nicht mehr als dreihundert Meter nähern darf. Es ist aber auch nicht nötig näher ranzufahren, da viele Tiere im Wasser sind und bis dicht ans Boot kommen. Verspielte Jungtiere, vorsichtige Mamas und drohende Bullen umgeben das Schiff. Selbst im Wasser stinken die Tiere barbarisch, als Zahnarzt schließe ich messerscharf: die haben Mundgeruch. Nach einer kleinen Fotoorgie setzen wir unsere Dümpelfahrt fort. Die Laune der Mannschaft ist trotzdem erstaunlich gut. Wir

versuchen, mit den bescheidenen Mitteln ein schmackhaftes Essen zu kochen. Der Kombüsendienst geht wachweise reihum und bedeutet, einen ganzen Tag alle Mahlzeiten zuzubereiten und den kompletten Abwasch zu machen. Ob der kleinen Crew kann man nicht wachfrei gestellt werden. Ein Problem sind die Bordgetränke, vor allem die alkoholischen und hier wiederum die nicht vorhandenen. Weil das Revier nicht für Sauf Touren geeignet ist, hat der Eigner keinerlei Alkohol an Bord gebunkert. Es steht natürlich jedem Segler frei, einen privaten Vorrat mitzunehmen oder als Crew über die Bordkasse anzulegen. Irgendwie hat sich meine Crew versehentlich in eine Abstinenzlage gebracht, die zu heiteren Diskussionen geführt hat. Ich habe mit Heide sechs Flaschen Rotwein gekauft, von denen ich zwei zu besonderen Essen spendiere. Eine Flasche Wein für sechs Personen ist natürlich kaum mehr als ein Appetithäppchen. Die übrigen vier Flaschen verkosten meine Frau und ich als Schlummertrunk nach der Wache, jeden Abend ein kleines Probiertglas voll. Dann gibt es noch drei Flaschen Sekt, die wir für Heide's Geburtstag reserviert haben. Die Folge dieser Abstinenz sind Kaminabende vor dem Feuer mit fiktiven Rotweingläsern und Trinksprüchen auf den nicht vorhandenen guten Tropfen.

Mit dem Erreichen der Hinlopenstrasse hat unsere Segelqual ein Ende. Rasmus lenkt ein und schickt uns muntere vier bis fünf Beaufort von achtern. Eine ursprünglich zu erkundende Bucht bleibt an der Strecke liegen, jetzt wollen wir segeln. Mehrmals wechselt die Windrichtung, wir haben alle paar Stunden die Besegelung zu ändern, aber der Wind bleibt in der Stärke konstant. Am zweiten Tag der Passage durch die Hinlopenstrasse briest es aus Süden auf, wir müssen mühsam kreuzen. Nach zwölf Stunden gönnen wir uns und dem Schiff eine Pause und ankern in einer nach Süden durch eine flache Insel geschützte Bucht. Doch nach wenigen Stunden wache ich auf, die Schiffsbewegungen haben sich geändert, der Wind hat gedreht. Vor unserem Auslaufen wollen wir noch schnell etwas Holz bunkern, die Vorräte gehen zur Neige. Bei drei bis vier Knoten aus Nord legen wir mit dem Dingi ab und gehen auflandig. Der 35 Kilo Bügelanker hält an seinen achtzig Metern Kette gut, aber wir müssen uns sputen, wenn wir wieder zum Schiff zurück wollen. Ich denke an meine Erfahrung in der Antarktis, als wir bei auflandigem Wind einen aktiven Vulkan nicht mehr verlassen konnten und neben brodelnden Schwefelquellen übernachten mussten. Also sporne ich die Holztruppe zur Eile an. Mit knapper Not können wir uns vom Ufer freipaddeln und den Außenborder starten. Nun aber schnell Anker auf und weg aus der Mausefalle, ich bin froh, dass die Aktion gut gegangen ist. Die Ostküste Spitzbergens wird nicht mehr vom Golfstrom erreicht und das merken wir empfindlich an den Temperaturen.

Während die Westküste uns mit fünf bis zehn Grad regelrecht verwöhnt hat, müssen wir uns nun



mit vielen Lagen Vliesbekleidung gegen eisige Minustemperaturen um den Gefrierpunkt schützen. Erfreulich sind die Fortschritte, die wir machen. Die Küste ist rau, wenig einladend, es gibt kaum Ankerbuchten. So nutzen wir die günstigen achterlichen Winde und laufen am achten Reisetag in den Freemansund ein. Auch hier treibt uns ein eisiger Rückenwind, der von einem moderaten Gezeitenstrom unterstützt wird. Erst wenige hundert Meter vor unserer angepeilten Ankerbucht kippt der Strom und steht uns mit vier Knoten auf der Nase. So zieht sich das Einlaufen über zwei Stunden. Doch dann haben wir eine wunderschöne, perfekt geschützte Bucht erreicht, in der wir nach dem Ankermanöver beruhigt unsere müden Knochen in die Koje packen können. Wir gönnen uns einen Gammeltag, vierundzwanzig Stunden keine Wache, lesen, spazieren, Holz holen, fast kommt Urlaubsstimmung auf. In diesem Übermut

beschließe ich, eine Freiluftdusche zu nehmen. Das bringt mich schnell auf den arktischen Boden



der Tatsachen zurück, 3° Wassertemperatur lassen Badefreuden nur begrenzt aufkommen. Trotzdem lässt es sich Joann nicht nehmen, eine kleine Runde um das Schiff zu schwimmen, Respekt, Respekt. Bei Sonnenschein verlassen wir am nächsten Tag die freundliche Bucht. Unter Spinnaker ziehen wir weiter nach Süden. Ein kleiner Sturm lässt uns eine mäßig geschützte Bucht anlaufen, in der wir Heide's Geburtstag feiern können. Die Vorschifftruppe hat unter Mühen einen richtig passablen Kuchen gebacken, es gibt Nudeln mit einer Tomatenthunfischsoße, Rotwein und Sekt, ein Ständchen und eine dem Fest angemessene

Dekorationen des Salons. In den nächsten drei Tagen quälen wir uns bei sehr wechselhaftem Wetter und Winden um das Sörkapp herum. Schneetreiben und Regenschauer wechseln ab und nach vierzehn Tagen Fahrt beginnt der Kampfgeist der Truppe zu sinken. Die polnische Forschungsstation im Hornsund ist unser nächstes Ziel und man beginnt darüber zu fantasieren,



was die armen Polen uns alles bieten könnten. Die Palette reicht vom warmen Duschen über ein opulentes Drei-Gänge-Menü bis hin zu alkoholischen Gelagen in williger weiblicher Gesellschaft. Hätten die Polen unsere Wunschliste mitbekommen, sie hätten trotz aller Gastfreundschaft auf unseren Besuch verzichtet. Aber so werden wir am Morgen nach unserem Einlaufen per Funk zum Kaffee eingeladen. Es gibt polnische Kuchenspezialitäten und einen äußerst guten Whiskey. Peinlicherweise scheint der auf der Station ebenfalls knapp zu sein, denn wir trinken allein, für unsere zahlreichen

Gastgeber reicht der gute Tropfen nicht. Man führt uns über die Station, nicht ohne Stolz erklärt man uns die Geräte und die Projekte, an denen geforscht wird. Auffällig sind die vielen jungen Studenten, die hier aufregende Semesterferien verbringen können. Nach drei Stunden verabschieden wir uns mit viel Hallo von der fröhlichen Truppe. Wir brechen am nächsten Morgen zu einer ausgiebigen Expedition in den Hornsund auf. Drei Tage besuchen wir die verschiedenen Plätze. Absolute Höhepunkte der Reise sind die Eisbärbeobachtungen, die uns hier gelingen. Der Hornsund ist der westliche Teil eines sogenannten Eisbärenkarussells. Die Bären lassen sich auf ihren Eisschollen von Osten kommend um das Südkapp treiben. Der nordsetzende Golfstrom trägt sie zum Eingang des Hornsundes und dem folgenden kommen sie an die schmalste Stelle von Spitzbergen. Hier queren sie die Insel wieder auf die Ostseite und das Karussell dreht sich von neuem. Der erste Bär, der uns vor den Bug kommt, hat gerade frisch eine Robbe geschlagen. Ein äußerst seltenes Jagdglück um diese Jahreszeit. Um so entsetzter sind wir, als der Bär von unserem Schiff gestört seine Beute auf der Scholle zurücklässt und weg schwimmt. Natürlich hat er vor zurückzukommen, aber als wir die Scholle in langsamer Fahrt passieren, wird die tote Robbe durch Wellenschlag vom Eis gespült. Gott sei Dank schwimmt des Vieh, und so können wir durchs Fernglas beobachten, wie der Eisbär doch noch zu seinem wohlverdienten Robbenschinken kommt. Nur kurze Zeit später sichten wir eine Eisbärmutter mit zwei halbwüchsigen Jungen. Die Jugendlichen sind echte Nesthocker und lassen sich von Mama zwei Jahre durchfüttern, auch Eisbärmütter haben es schwer. Wir sind begeistert von diesem

Naturerlebnis, die Begeisterung der Mutter hält sich in Grenzen. Wir sind ganz leise, haben die Maschine gestoppt, lassen uns treiben, wir wollen ja nicht stören, nur gucken. Aber Mutter Eisbär sieht die Sache anders, faucht ein paar Mal unwillig in unsere Richtung und schwimmt mit ihrer Brut im Gepäck von dannen. Nun denn, wir wollen nicht aufdringlich sein und verfolgen das Trio nur im Fernglas. Zum krönenden Abschluss präsentiert sich noch der Herr Papa (oder irgendein anderer Einzelgänger), den wir bei seiner Siesta stören. Nach so viel Natur wird der Drang der Crew nach Rückkehr in die Zivilisation immer lauter. Mit einem kurzen Abstecher zum Geisterort Calypsobyen mit einer nächtlichen Eisbärbeobachtung beenden wir unsere Landausflüge und segeln die wieder wärmere Westküste hinauf zu unserem Ausgangspunkt. Pünktlich und genau nach Plan legen wir am Samstag Morgen dem 06.09. wieder in Longyearbyen an.

Wir haben in knapp drei Wochen 869 Seemeilen in der Hocharktis zurückgelegt. Es gab keine Schäden am Schiff oder bei der Mannschaft. Ich bin froh, meinen Auftrag Abenteuer heil abgewickelt zu haben und freue mich darauf, Reinhard sein Schiff unbeschadet wieder übergeben zu können. Wir haben uns eine fremde, lebensfeindliche Welt ersegelt, keinesfalls bezwungen. Diese raue Natur erduldet uns bestenfalls, wenn wir gut vorbereitet und ausgerüstet kommen. Wir müssen die Gesetze dieser Welt verstehen und uns nach ihnen richten. Dann können wir mit tiefen Eindrücken nach Hause fahren.

