

Spitzbergenumrundung auf der SY PAGAN

- Ein Reisebericht von Joann Schmid

18/08/2003 bis 09/09/2003

Die Crew:



Wolfgang, der Skipper. Ein segelnder Zahnarzt. Hat vor einigen Jahren schon mal eine Spitzbergenumrundung gemacht und war auch schon mit den Wilts in der Antarktis unterwegs. Somit ist er einer der wenigen Segler, der schon beide Polarkreise per Segelschiff überquert hat. An Erfahrung in den hohen Breitengraden mangelt es ihm also nicht. Der Mann ohne Handschuhe hat seine Crew ständig unter Kontrolle; manchmal hat ihn allerdings auch der klemmende Gaszug des Dingis unter Kontrolle.



Heide, die bessere Hälfte von Wolfgang. Ist eigentlich auf Traditionssegeln beheimatet und nennt uns "normale" Segler deswegen gelegentlich "Yachtfuzzies". Außerdem bekommt sie es problemlos fertig, 6 Lagen Klamotten übereinander anzuziehen, so dass von ihrem standardmäßig lachenden Gesicht meistens nur die Augen zu sehen waren. Schlafsack bis -30° , Schuhe Marke Eskimo-bekommt-Schwitzfüße bis -70° (ob das mal so stimmt...) haben dafür gesorgt, dass sie sich an Bord und auf der Wache wohlfühlt hat.



Rolf, ganz in Rot und oft mit der Kamera vor dem Auge. Dadurch auch der einzige, der den kalbenden Gletscher "eiskalt" auf Video gebannt hat. Fragt sich schon mal, was Grünkohl in der Kombüse der PAGAN verloren hat und hat außerdem nach dem Törn die Schn... voll von Dosenwürstchen und Dosenrindfleisch. Eigentlich nicht zu charakterisieren, ohne auch ein Wort über...



... Werner zu verlieren. Der Mann ohne Mütze (zumindest bis Wolfgang ein perfektes "Mütze über Bord Manöver" gefahren hat). Eigentlich gibt's die beiden nur im Doppelpack. Außerdem sorgten sie immer für die richtige Temperierung in der Kajüte, nachdem sie die wärmespendende Funktion des Ofens entdeckt haben.



Uwe, der kochende Informatiker. Wohl der einzige von uns, der weiß was er tut, wenn er Versucht, den Geschmack von Dosenfleisch halbwegs durch Gewürze zu überdecken. Ihm lief ständig das Wasser im Mund zusammen, wenn in des Skippers Koje die edlen Tropfen entkorkt wurden. Zusammen mit Joann in der Wache, die manchmal doch stark an "Und täglich grüßt das Murmeltier" erinnerte: "'ne Möwe..., ein Waal..., ein Fender-Robbe..., 'ne Möwe... "



Joann, der wohl als einziger etwas mehr Auslauf an Land gebraucht hätte (das liegt wohl am Alter!). Außerdem Entdecker der gemeinen Svalbart Fender Robbe " ... 'ne Robbe! ...Nee e'n Fender! ... nee, 'ne Robbe! ". Verschläft auch schon mal einen Eisbären und ist außerdem der Autor dieser Seiten.

Die Reise:

Geplant war ein Törn rund um Spitzbergen, der größten Insel des zu Norwegen gehörenden Svalbart Archipels. Die späte Reisezeit schuf wie sich herausstellte die besten Voraussetzungen für diesen "Törn mit Expeditionscharakter" (so stand es in der Ausschreibung). Knapp 3 Woche vorher war Reinhard Schmitz, Eigner der SY PAGAN, auf dem von ihm geskipperten Törn durch das immer noch bis an die Küste



im Norden Spitzbergens reichende Packeis an einer Umrundung gehindert worden. Zu dicht war das Eis, als dass man es mit einer kleinen nur wenige Tonnen verdrängenden Stahlyacht hätte knacken können. So ruhten die Hoffnungen auf unserem Törn, als Reinhard sein Schiff mit gemischten Gefühlen an unseren Skipper Wolfgang übergab und sich für einen kurzen Heimaturlaub verabschiedete.

Nach den letzten Besorgungen in Longyearbyen legten wir bei strahlendem Sonnenschein mit Generalkurs "Nord" ab. Die Westküste von Spitzbergen ist nicht nur landschaftlich reizvoll. Mit einigen direkt ins Meer kalbenden Gletscher, dem auch von vielen Kreuzfahrtschiffen angelaufenen Magdalenenfjord, der Forschungssiedlung Ny Ålesund, sowie zahlreichen an Freilichtmuseen erinnernden historischen Orten und Buchten bietet es einen starken Kontrast zu fast völlig unbewohnten Ostküste Spitzbergens. Während man auf der vom Golfstrom bevorzugten Westseite in zahlreichen Fjorden schöne und gut geschützte Ankerbuchten findet, ist die Ostküste wesentlich kälter und ärmer an geeigneten Ankerbuchten. Auch navigatorisch ist die Ostküste anspruchsvoller, da in den Sunden zwischen den Inseln oft starke Strömungen anzutreffen sind und weite Teile der Küsten noch nicht vollständig kartographiert sind.

Am zweiten Tag ist der Himmel von tief liegenden Wolken verhangen. Da der Wind nicht in nennenswerten Stärken weht, motoren wir große Strecken. Im Forlandsund frischt der Wind dann

endlich auf, aber aus der denkbar ungünstigsten Richtung: Nord. Laut Wetterbericht soll der Wind noch auf 5-6 zunehmen und da am Ende des Sundes eine enge, nur 4 Meter tiefe Passage zu durchschiffen ist, kreuzen wir unter Motorhilfe auf, um die Engstelle noch vor dem auffrischenden Wind passieren zu können. Wenn erst einmal Wind und Wellen die Passage der Engstelle unmöglich machen, bedeutet das einen Umweg von fast 100sm! Der Wind hält sich nicht an die Vorhersage und so passieren wir den Forlandsund ohne Probleme und laufen gegen



Mittag bei schönstem Wetter in Ny Ålesund ein. Hier bunkern wir Diesel und Wasser, für den Rest der Reise gibt es dazu keine Möglichkeit mehr. Die Hauptsaison ist vorbei, das kleine Forscherdörfchen wird nicht mehr von ganzen Schwärmen von Kreuzfahrt-Touristen heimgesucht und so bekommen wir auf der deutschen Koldewey-Station vom dortigen Stationsleiter Jens Kube eine spontane Führung durch die Forschungseinrichtung. Da frisches Brot erst am nächsten Morgen verfügbar ist, bleiben wir nicht ganz unfreiwillig eine Nacht und genießen das letzte mal die Annehmlichkeiten der Zivilisation (incl. heißer Dusche und supergünstigem Bier in der Kneipe). Ob es am Bier oder an dem nahenden langen und dunklen Wintermonaten liegt ist nicht ganz klar, jedenfalls ist die Kleiderordnung in Ny Ålesund schon ziemlich gelockert.



In der "Nacht" zieht Nebel auf und taucht die Landschaft in ein unwirkliches Licht. Noch herrscht hier Mitternachtssonne, auch wenn die Sonne schon sehr tief steht und die Sonnenstrahlen viel von ihrer wärmenden Kraft eingebüßt haben. Dank des frischen Brotes freundet Heide sich im Morgengrauen noch schnell mit dem Nachwuchs der Ny Ålesund Polarfuchs-Familie an. Ich glaube, sie hätte gerne einen von den kuscheligen Polarfüchsen mitgenommen...

Direkt gegenüber auf der anderen Seite des Kongsfjordes kann man in Ny London die Überreste eines gescheiterten Versuchs des Marmorabbaus bewundern. Wie in einem großen Freilichtmuseum stehen die Reste der Krananlagen, Hütten und sonstigen Utensilien herum. Ein Stückchen weiter fahren wir durch dicken Nebel in einen weiteren Fjord. Am Ende des Fjordes ist der Nebel wie von Geisterhand verschwunden und gibt unter blauem Himmel dem Blick auf einen wunderbaren Gletscher frei. Es knackt





und knistert im Eis und als wir gerade im Schlauchboot ein paar Runden ums Schiff drehen, fängt der Gletscher unter lautem Getöse an zu kalben. Die ersten Rufe der Begeisterung weichen rasch der Erkenntnis, dass so viel Eis das aus größerer Höhe ins Wasser stürzt auch eine entsprechende Flutwelle auslöst. Wolfgang gibt mit dem Dingi Vollgas um uns hinter einer großen Eisscholle in Sicherheit zu bringen, was letztendlich gar nicht mehr notwendig ist. Bis die Flutwelle bei uns angelangt ist, hat sie

sich zu einer harmlosen Dünung verlaufen.

Weiter 'gen Norden

An der Westküste entlang geht es immer weiter nach Norden. Die Einfahrt in den Magdalenenfjord gestaltet sich wie ein beliebtes Spiel an Kindergeburtstagen:

Topf schlagen: Der Nebel ersetzt die zugebundenen Augen, das Schiff ist der Topf, die zahlreichen umhertreibenden Eisscholle spielen Kochlöffel und hämmern kräftig an den Rumpf, wenn man ihnen nicht rechtzeitig ausweicht. Ich liege gerade sanft schlummernd als Freiwache in der Koje, als mich ein kräftiger Schlag und danach ein



kratzen und schleifen am Rumpf aus den Träumen reißt. Ich sitze sofort senkrecht in der Koje, was dank der großen Kopffreiheit in den Kojen der PAGAN keinerlei schmerzhaftere Nachwirkungen hinterläßt. "Oh, die hab ich gar nicht gesehen!": Werner ist über eine "etwas größere" Eisscholle gebrettelt (trotz Ausguck...)! Ein Blick nach achtern beruhigt mich sofort wieder: Wolfgang blickt ruhig auf das Echolot, auch er hat bei dem Getöse zuerst an eine Grundberührung gedacht, was aber bei einer Wassertiefe von annähernd 100 Metern nicht der Grund für das unsanfte Wecken der Freiwache sein kann. Es soll nicht die letzte Eisscholle sein, die auf diesem Törn einen kleinen, roten Streifen bekommt. Aus Sicht der PAGAN eine kleine Markierung, welche Eisscholle schon getroffen wurde, aus Sicht der Eisscholle eine kleine Trophäe, die etwa soviel bedeutet, wie "Ihr habt mich zwar aufs Korn genommen, aber ich schwimme immer noch!"



Wir haben Glück. Am nächsten Morgen ist der Nebel mal wieder verschwunden und außer der PAGAN liegt kein anderes Schiff in der Bucht. Das ist nicht immer so, denn auch die diversen Kreuzfahrtschiffe laufen den Fjord regelmäßig an. Der Anker hält, außerdem ist eh so gut wie kein Wind, so dass einem Landausflug nichts entgegen steht.

Noch ein Stück



nördlicher, kurz vor der Nordküste laufen wir Virgohamna an. Von hier aus versuchten Andréé und Wellmann per Ballon zum Nordpol zu gelangen. Die Rest der Hangars sind inzwischen von einem Orkan zu

Kleinholz verarbeitet worden. Nicht zuletzt dadurch sieht es hier aus wie auf einer "Müllkippe". Müll ist das hier allerdings nicht, sondern unter strengem Schutz des Sysselmanns stehendes historisches Gut: rostige Fässer und rostige Haufen von Eisenspänen. Gleich neben an liegen zerbrochene Tonkrüge. In den Krügen wurde Säure bis hier in den hohen Norden transportiert. An Ort und Stelle mit den Eisenspänen vermischt, bildet sich Wasserstoff, der als Gas für die Befüllung der Ballons notwendig war. Von den Behausungen und den Hangars ist nicht mehr viel übrig, nur noch ein großer Haufen ausgebleichene Bretter zeugen von den Versuchen, hier zu einer erfolgreichen Pol-Fahrt im Ballon zu starten. Der Erfolg blieb indes für Andréé aus: Nachdem er kreuz und Quer über das Packeis gedriftet war, stürzte der Ballon schließlich auf dem Packeis ab. Die Crew rettete sich nach einer mehrere Wochen dauernden Odysee auf die kleine Insel Kvitöya, wo man Jahre später die Leichen der Expeditionsmitglieder fand: vermutlich sind sie wegen des Genusses von Trichinen verseuchten Eisbärenfleisch gestorben. Wellman ließ es bei dem Versuch und brach gernicht erst in Richtung Pol auf, erst Jahrzehnte Später stieg in der Bucht wieder ein Ballon auf: medienwirksam inszeniert von Berufsabenteurer Arved Fuchs stieg ein einem langem Seil ein poppig bunter Heißluftballon einige Meter in den Spitzbergener Himmel auf, um kurz darauf wieder auf dem Boden der Tatsachen zu landen.

Der Wind ist immer noch schwach, da wir schon viel motort sind, müssen wir so langsam mal etwas ans Diesel sparen denken. Nachbunkern können wir erst wieder, wenn wir in Longyearbyen sind. Der leichte Windhauch treibt uns langsam aber sicher in Richtung Moffen, eine "Sandbank" mitten im Nirgendwo, die unheimlich attraktiv für Walrosse ist. Mitten in der Nacht kommen wir an der unter Naturschutz stehenden Insel an. Noch bevor man die Walrosse sieht, machen sie sich durch ihre strenge Duftnote bemerkbar. Ein besonders neugieriger Bulle schwimmt bis auf wenige Zentimeter bis ans Heck der PAGAN heran. Jedes mal wenn er vor Staunen über das seltsame Objekt in seinem Revier anfängt laut zu prusten, wird sehr deutlich, das der Begriff Mundhygiene hier noch unbekannt ist. Wolfgang als Zahnarzt wittert schon Kundschaft...



Einen Besuch in Gråhukken (hier steht die berühmte Hütte von Christiane Ritter...) sparen wir uns: Bei diesem "Wind" ist das einfach zuviel Umweg. So richtet sich der Kurs also noch ein Stück `gen Norden. Irgendwo auf über 80°N haben wir unseren nördlichsten Punkt der Reise erreicht. Eine Koordinate auf dem GPS, ein Punkt auf der Karte - mehr nicht. Ab jetzt geht's wieder in den Süden. Die südlicheren Gefilde machen sich allerdings erst einmal nicht durch wärmeres Wetter bemerkbar. Mit

dem Einlaufen in die Hindelopenstraße macht sich der fehlende Einfluß des Golfstroms endgültig bemerkbar. Außerdem ist die Küste hier über weite Strecken vergletschert. Dementsprechend tief sind auch die Temperaturen. Wir segeln nicht das erste mal bei leichten Schneefall. Uwe, der mit mir zusammen auf Wache ist, sieht schon nach kurzer Zeit aus wie ein Schneemann. Zum Glück weht der Wind noch immer nicht sehr stark, so dass die schneidende Kälte nicht zu schnell durch die dicken Klamotten nach innen kriecht. Trotzdem wird in dieser Zeit sehr sorgfältig navigiert: jeder ist froh, mal ein paar Minuten unter Deck verbringen zu können. Auch der Gasverbrauch ist in diesen Tagen vermutlich deutlich höher als sonst: Tee und eine Tasse heiße Suppe sind die einzigen Möglichkeiten, die Wache an Deck zu überstehen.

Der Wind hat zugelegt und da er gerade günstig aus nördlichen Richtungen kommt, beschließt der Skipper, dass erst einmal Strecke nach Süden gutgemacht wird. Ein Abstecher in die Inselwelt des Nord-Ost-Landes fällt damit flach. Schade, auf der Karte waren hier jeden Menge Inseln, Buchten und viele "weisse Flecke" verzeichnet. Wir sind schon ein paar Tage unterwegs. Der letzte Landgang war kurz hinter Virgohamna. Seit dem sind wir ununterbrochen auf See. Der Wachrhythmus spielt sich so



langsam ein, gleichzeitig wird es aber auch mal wieder Zeit für eine Ankerbucht. Die Wachen ziehen sich hin: von den Gletschern weht ein eisiger Wind, wenn man an Deck steht und die Stunden bis zur Wachablösung zählt, gleicht der Blick unter Deck seelischer Folter: Werner und Rolf haben den Ofen mal wieder angeheizt und sitzen mit "T-Shirt und kurzen Hosen" davor. Mit dem imaginären Weinglas wird sich zugeprostet, die Gedanken schweifen zu Südseestränden oder einem Glas Rum. An Deck ist es kalt, so dass die Lippen fast am metallenen Thermosbecher anfrieren um gleich darauf von einem heißen Schluck Tee wieder aufgetaut zu werden. Endlich mal wieder ausschlafen, das hat

die ganze Crew nötig! Die nächste Ankerbucht ist Langeøya, am Ende der Hindeloopenstraße. Die Bucht hat zwar steinigen Ankergrund und ist außerdem bis dicht ans Ufer sehr tief, aber da sie gut geschützt liegt, fällt der Anker. Außerdem liegt das Ufer voller Treibholz: frisch aus Sibirien und genügend Nachschub für unseren Ofen!



Ich schlafe unruhig, im Halbschlaf bemerke ich, das sich Wellenbewegung und Wind irgendwie verändert haben, da wirft uns Wolfgang auch schon aus der warmen Koje: der Wind hat gedreht und steht aufländig. Wir setzen im Dingi an Land über um noch rasch etwas Holz zu sägen. Ein großer Sack voller Holz reicht immer nur für ein paar Tage. Während wir sägen und Holzhacken, frischt der Wind auf und als wir ablegen wollen steht schon eine recht hohe Welle direkt auf den Kiesstrand. Das

Ablegen mit voll beladenem Dingi gestaltet sich zu einer feuchten Angelegenheit: abstoßen und paddeln, bis Wolfgang den Außenborder gestartet hat, dabei immer darauf achten, das wir nicht querschlagen. Die ein oder andere Welle befeuchtet das frisch geschlagene Holz noch etwas mit Seewasser, aber schließlich gelangen wir doch sicher wieder auf die PAGAN. Über Nacht hat es außerdem geschneit, die Berge ringsum sind mit einer schönen weißen Haube versehen unser "Hausberg" wir spontan Fujijama getauft.

Von der Langøya aus geht es direkt auf den Freemansund zu. Unterwegs gibt es nicht viel zu sehen und Ankerbuchten sind recht sparsam verteilt. Wenn sie denn existieren, dann bieten sie bei dem momentanen herrschenden Windrichtungen keinen Schutz. Das Einlaufen in des Freemansund paßt genau. Die Gezeiten sind gerade günstig, so dass wir ohne Probleme durch die enge Straße zwische der Barentsoya und Edgeoya hindurch kommen. Jedenfalls bis zum Ende des Sundes: Rolf und Werner wähen sich schon am Ziel und wecken schon mal den Skipper. Leider ist der Strom inzwischen gekippt, so dass es doch noch ihre ganze Wache dauert, bis wir unsere Ankerbucht am ende des



Sundes erreicht haben.

Kurs Süd und viel Wind

Am westlichen Ende des Freemannsundes ankern wir in der wunderschönen Sundbukta. Im Westen am Horizont werden die Berge der Hauptinsel Spitzbergen in sanft Pastellfarben getaucht. Uwe wähnt sich daheim in der Schweiz. Die Sonne scheint, das Wasser ist nicht zu kalt, und läßt es sich ein Teil der Crew nicht nehmen, eine Freiluft-Dusche bzw. ein kurzes Bad zu nehmen. Rolf wie immer mit Kamera in der Hand, er war zumindest dabei, wenn auch nicht im Wasser. Werner wird es vermutlich nicht glauben, aber ein ordentlicher Gletscherbach auf Island ist noch kälter und auch darin kann man baden.

An Land machen wir eine Ausflug zu einem Süßwassersee der nicht weit entfernt auf einer kleinen Hochebene liegt. Der Weg dorthin ist trotz einer Höhe von vielleicht 20 Metern über dem Meeresspiegel mit alten Walknochen und Muscheln gesäumt. Die Vermutungen reichen von Stürmen, die das Meeresgetier hier hinauf befördert haben bis zu Walfängern, die nichts besseres zu tun haben, als ihre Beute einen halbem Kilometer weit ins Landesinnere zu ziehen, um ihm hier hoch über dem



Wasserspiegeln zu flensen. Auch Möwen werden verdächtigt, die Muscheln zwecks knacken der Schale hier abgeworfen zu haben(ich möchte die Möwe sehen, die das auf einem weichen, mit Moos bewachsenem Stückchen Land tut...). Das Stichwort "Landhebung" stößt auf Ablehnung der Mehrheit der Crew. Am ende des Törns, finde ich in einem Buch im Museum von Longyearbyn die Bestätigung dieser Theorie: gerade das Gebiet der Edgeøya hat sich im Lauf der Jahrhunderte stark gehoben, so dass ehemalige Uferbereich (die sog. Strandwälle) jetzt weit im Landesinnere liegen und die Kochen von gestrandeten Walen einige Meter über dem heutigen Meeresspiegel und weit im Landesinneren liegen.



Die Crew ist wie immer Fußfaul und so ziehe ich alleine noch etwas durch die Gegend und genieße die Einsamkeit: mit Zelt und Rucksack könnte ich jetzt einfach loswandern und die Wildnis erleben, aber unten in der Bucht wartet die PAGAN.



Bei blauem Himmel und leichtem Wind verlassen wir die Sundbukta mit südlichem Kurs. Der Wind ist genau richtig, um den knallgelben Spi auszupacken. Gemächlich ziehen wir mit der großen gelben Blase am Bug der Sonne entgegen. Vor dem Wind läßt es sich bei diesem Wetter wunderbar in der an Deck aufgetuchten Fock auf dem Vorschiff faulenzeln. Als Uwe und ich die Wache übernehmen, ist es mit der Spisegelei bald vorbei. Es briest mächtig auf und schon bald ist der Spie gegen Fock und Großsegel getauscht. Mit Westkurs steuern wir genau auf die Küste von Spitzbergen zu, das noch vor kurzem so glatte Wasser ist schon mächtig in Bewegung gekommen, der Himmel ist zugezogen und an der Pinne muß man sich kräftig gegen den Ruderdruck stemmen, um die PAGAN auf Kurs zu halten. Der Wind nimmt immer mehr zu, so dass die Entscheidung in der



Agardhbukta Schutz zu suchen nicht schwer fällt. Die Bucht ist flach, bis zum Ufer ist es nicht allzu weit, aber trotzdem fauchen die Böen kräftig von den Bergen und Gletschern des Nordenskjöldlandes. Der Wind ist ablandig, das Wasser flach und wir haben reichlich Ankerkette draußen. Insgesamt verfügt die PAGAN über 80 Meter Kette, das beruhigt bei so einem Wind. Trotzdem kracht es von Zeit zu Zeit im Ankergeschirr, wenn der Anker ein kurzes Stück Slipt, um sich gleich darauf wieder im Grund zu verkrallen. Am Deck werden die

Segeln alle nochmals fest gezurrt, das Dingi wird gegen spontane Flugeinlagen gesichert. Die kurzen Wellen, die sich in der Bucht aufgebaut haben, brechen schon lange, der Schaum legt sich in Streifen auf das Wasser und der Windmesser steht längere Zeit weit jenseits der 30kn Marke. Unter Deck ist es gemütlich, der Ofen bollert, der Anker hält und außerdem gilt es Heides Geburtstag zu feiern. Laß es

draußen nur stürmen...

Genauso schnell, wie der Sturm gekommen ist, läßt er am nächsten Tag auch wieder nach. Irgendwann nach dem Frühstück setzen wir Segel und verlassen die Bucht mit Kurs Süd. Ziel ist das Südkapp Spitzbergens, das es aufgrund der vielen Untiefen und der Strömung weiträumig zu umsegeln gilt. Die Wachen ziehen sich wieder einmal in die Länge, die See des abgeflauten Sturms hat sich noch nicht beruhigt und ist außerdem noch von einer kurzen Kreuzsee überlagert, so dass an Deck Schwerstarbeit an der Pinne gefragt ist, während die Freiwache unter Deck in der Koje Achterbahn fährt. Nur Fliegen ist schöner... In ständiger Sichtweite der Küste geht es vorbei an zerklüfteten Bergen und imposanten Gletschern immer

weiter nach Süden. Hier bietet die Küste gerade bei dem vorherrschenden Winden kaum eine geschützte Ankerbucht. Einige Wachen später ist es geschafft: das Südkap liegt Steuerbord querab und wir können langsam wieder in Richtung Nordwest steuern. Als Etappenziel wir der Hornsund angepeilt. Der Wind könnte wieder einmal ein paar Knoten frischer Wehen, die PAGAN ist kein Schiff, das bei Leichtwind das Rennen anfängt. Um sie auf über 6 kn Fahrt zu bringen, braucht es schon einen Wind, der Skipper von leichten GFK-



Schiffen schon längst zum Reffen gezwungen hätte. Ans Reffen müssen wir hier nicht denken: unter Maschine stampfen wir gegen die alte See in Richtung Norden und laufen mit der langsam hinter dem Bergen verschwindenden Sonne in die Bucht vor der Polnischen Polarstation am Eingang des Hornsundes ein. Gut geschützt finden wir in einer mit vielen Untiefen gespickten Bucht ein noch etwas schaukeliges Plätzchen. Die Polarstation ist schon längst im dunklen Schatten der Berge verschwunden, währen auf der gegenüberliegenden Fjordseite die Gipfel der Berge in ein sanftes orange getaucht werden. Müde sinken alle in die Kojen. Um das Schiff herum schwimmen viele Eisbrocken, die beim Schmelzen die Eingeschlossenen Gasbläschen freigeben und die Crew so mit einem leisen Blubbern und Knistern in den Schlaf begleiten.



Die Nacht war für einen Teil der Crew etwas schaukelig, ich selbst habe geschlafen wie ein Murmeltier. Bei schönstem Wetter gehen Wolfgang und Uwe im Dingi auf Großwildjagd: der Wasservorrat wird langsam knapp und so wird kurzerhand in einiger Entfernung zum Schiff eine Eisscholle mit dem Lasso eingefangen und zum Schiff geschleppt. Mit dem Eispickel werden einige Brocken abgeschlagen und landen auf dem Ofen in den größten Töpfen und Schüsseln die auf der PAGAN zu finden sind. Das Eis auf dem Ofen ist noch nicht vollständig geschmolzen, als die PAGAN von hunderten handlicher Eisbrocken umschwommen wird: bequem und ohne Dingi ließen sich jetzt gut portionierte Eisstückchen aus dem Wasser angeln, ohne erst mühsam ein großen Eisberg abschleppen zu müssen... Für Trinkwasser ist gesorgt, und so denken wir so langsam auch daran, unseren Hunger nach festem Boden unter den Füßen zu stillen. Auf der anderen Seite der Bucht lockt der Hansbreen mit seiner mächtigen Abbruchkante. Die Fahrt im Dingi dauert fast eine halbe Stunden: wieder einmal haben wir die Entfernung hoffnungslos unterschätzt. Am Fuße der Abbruchkante ist bei

Ebbe ein schmales Stückchen Kiesstrand direkt zu Füßen des Gletschers begehbar. Ein Imposanter Anblick! Und außerdem ein perfektes Anschauungsobjekt, was die Gletscherkunde angeht: hier kann man direkt beobachten, wie der Gletscher über den Untergrund schleift und hobelt. Der untere Bereich ist waagrecht geschichtet und mit Geschiebe vermengt. Darüber, scharf abgegrenzt, liegt das saubere Eis, in dem sich die mehr oder weniger senkrechten Verwerfungen durch die Spaltenbildung abzeichnen. Am Rande des Gletscher steigen wir in das Tal hinauf, anfangs ist der Gletscher ohne Bergausrüstung begehbar, doch als wir an "bodenlose" Spalten kommen, zwingt uns die Vernunft zur Umkehr.

Wieder zurück an Bord bekommen wir über Funk eine Einladung der Polnischen Polarstation: Kaffee und Kuchen, mit anschließender Stationsbesichtigung. Der Empfang ist herzlich, in der Station wimmelt es von jungen Studenten, die hier in den Sommermonaten einmal dem Uni-Alltag entfliehen können und die Gelegenheit bekommen, in der Arktis zu forschen. Welch ein Kontrast zu dem hochtechnisierten Forscherdorf Ny Ålesund!





Der Nächste Tag beginnt wieder einmal mit strahlendem Sonnenschein. Genau das Richtige Wetter um tiefer in den Hornsund vorzudringen. Mitten auf dem Fjord stören wir eine Eisbären, der gerade dabei ist auf einer Eisscholle sein Mittagssmahl zu zerfleischen. Er fühlt sich etwas gestört durch uns, und durch den Schwell gleitet auch seine Robbe ins Wasser. Das stört dem Eisbären aber überhaupt nicht: als wir vorbei sind, schwimmt er im großen Bogen wieder zu seiner Scholle zurück und wirft die

im Wasser treibende Beute in einen hohen Bogen zurück auf das Eis. Schon ist der Tisch wieder gedeckt.

Am Ende des Hornsundes verbreitert sich der Fjord zu einer fast runden Bucht. Von allen Seiten kalben Gletscher aus dem Landesinneren direkt ins Wasser. Mit der PAGAN tasten wir uns durch das dichte Eis bis direkt an die Abbruchkante vor. Ein berauschender Anblick! Tief zerfurchte Kathedralen aus Eis ragen bis in den Himmel. Im Wasser trieben Eisbergen, die in allen Schattierungen von Weiß bis Blau schimmern. Es ist Windstill und die Berge und Gletscher spiegeln sich im Wasser. Einfach traumhaft! Wir drehen ein paar Runden im Eis. Die absolute Reizüberflutung. So viele Eindrücke kann man auf einmal gar nicht erfassen.

Auf dem Weg in unsere Ankerbucht dann noch die Krönung: nicht nur ein weiterer Eisbär hält sich zum Fotoshooting bereit, nein es gibt sogar eine Eisbären Mutter mit zwei kleinen Cremefarbenen "Kuschel-Eisbären" im Schlepptau mitten auf einem Eisberg. Wir lassen die PAGAN treiben und obwohl wir noch weit entfernt sind, fühlt sich die Mutti schon so gestört, das sie mit ihrem Nachwuchs ins Wasser flüchtet.

Der Hornsund ist das absolute Highlight! Von den vielen Eindrücken

verwirrt, währen wir fast noch an der Ankerbucht vorbeigefahren, die wir als Plätzchen für die Nacht ausgesucht haben. Schnell wird scharf Ruder gelegt und am Ende der Bucht rasselt die Ankerkette in der Stille der Wildnis von Spitzbergens. Was für ein Tag! In der Nacht wache ich auf. Es schabt und kratzt mal wieder am Rumpf. Ein Blick durch das Bullauge an meiner Koje zeigt warum: die PAGAN liegt mitten in einem Spiegel aus blankem Eis! Ich ziehe mir notdürftig ein paar Klamotten an und bewundere Das Schauspiel an Deck. Die Ganze Bucht in mit einer dünnen, vielleicht 3-5 Millimeter dicken Eisschicht überzogen. Durch einem leichten Windhauch und vielleicht auch noch etwas Strömung wird das Eisfeld in die Bucht herein gedrückt, bis die PAGAN im Weg liegt und das Eis mit



dem Bug und der Ankerkette zerteilt. Durch das Schmelzwasser der vielen Gletscher ist das Seewasser hier so verdünnt bzw. über das Salzwasser geschichtet, das es in der klaren Nacht gefriert. Der Sommer auf Spitzbergen geht langsam vorüber...



Der Nächste Tag bringt zum ersten Mal auf dieser Reise leichten Regen. Die typischen tiefen Wolken und das trübe Schmuddelwetter nehmen dem Hornsund die Größe und Erhabenheit vom Vortag. Welch ein Kontrast! Der Wind weht nicht gerade kräftig, aber es reicht zum Segeln. Werner und Rolf haben Wache, ETA für das nächste Etappenziel ist +20 Stunden. Ich lege mich in die Koje und suche eine Mütze voll Schlaf. Als ich Aufwache, ist mal wieder Achterbahn angesagt. Das Schiff setzt hart in die Wellen ein,

dazwischen immer mal wieder ein Moment, in dem man schwerelos über der Koje schwebt. Durch das Bullauge taucht immer mal wieder Land auf. Land? An Backbord? Die Küste müßte doch an Steuerbord liegen? Wir laufen also schon wieder in eine Bucht ein? Bald klärt sich alles auf: draußen ist mal wieder mächtig was los. Der Wind hat Sturmstärke erreicht und kommt genau von vorne. Daraufhin hat Wolfgang entschieden, erst einmal wieder zurück in den Hornsund zu laufen und in einer der Buchten des Fjordes Schutz zu suchen. So ist es denn auch. Genau gegenüber der Polarstation werfen wir Anker und stecken zur Abwechslung auch mal wieder reichlich Kette. Mit einem ruhigen Tag vor Anker wird es allerdings nichts. Der Sturm flaut immer weiter ab, bis er sich fast ganz gelegt hat. Allerdings nur, um kurz darauf genau aus der entgegengesetzten Richtung wieder mächtig zuzulegen. Jetzt sitzen wir bei auflandigen Wind wunderbar auf dem Präsentierteller! Also Ölzeug an und Anker auf gehen. Selbiger hat sich tief im dichten Kelp verfangen, was für die Ankerwisch allerdings kein allzu großes Problem darstellt. Bevor er allerdings an Deck Platz findet, muß erst einmal Tonnenweise Kelp vom Anker runter, was angesichts der Reißfestigkeit dieses Teufelszeug und der Kälte keine ganz einfache Angelegenheit ist. Wolfgang dampft schon langsam in Richtung des Nördliche Fjordufers, als Uwe und ich immer noch auf dem Vorschiff mit dem Gemüse kämpfen.

Das Barometer hat seine rasante Talfahrt beendet und beginnt rasant zu steigen, als wir zum zweiten mal vor der Polnischen Polarstation den Anker werfen. Die Untiefen in der Bucht sind diesmal durch die Brandung an den versteckten Felsklötzen deutlich auszumachen. Die Nacht wird wohl mal wieder etwas unruhiger.

Zurück in die Zivilisation

Ein trüber Tag, als wir im zweiten Anlauf den Hornsund verlassen. Die Dünung, die der Sturm aufgebaut hat, steht immer noch recht hoch. Wir verbringen eine nasse, kalte Wache bei Nieselregen. Selbiger fängt kurz nach Wachbeginn an und hört pünktlich 5 Minuten vor ende der Wache auf. Na toll! Dafür begleiten uns ein paar mal Wale. Wir sind uns nicht sicher, ob es sich um Orcas handelt, die schwarzweiße Färbung spricht dafür, die kleine Finne auf dem Rücken spricht dagegen. Wir motoren bei 0 Bft. gegen die Dünung. Super Kurs, denn dadurch steht mal voll im Rauch des ständig brennenden Ofens. Naja, durch räuchern, soll man ja angeblich desinfizieren können: vielleicht werden dadurch ja die Auswirkungen der sehr Niederfrequenten Duschereignisse etwas abgemildert.



Das Einlaufen in die nächste Bucht bekomme ich mit einem Wachen und einem schlafenden Auge in der Koje mit. Ein Eisbär auf der Landzunge, hinter der wir Anker geworfen haben lockt mich dann allerdings doch nochmals in die kühle "Nacht" hinaus. Uwe ist davon überzeugt, das der Eisbär an Land eine Robbe geschlagen hat: "Die ist noch ein Stück gerobbt!" Der Landgang am nächsten Tag bestätigt das leider nicht: lediglich eine Stahlkugel liegt am Strand. Daran hatte der Bär sicherlich kein Interesse... Die Spuren, die Meister Pelz im feuchten Sand hinterlassen hat, lassen mindestens auf Schuhgröße 60 zurück schließen!

Am nächsten Morgen brechen wir zu einer kurzen Tour gerade um die Ecke zur Calypso Bucht auf. Vor "Siedlung" fällt der Anker und wir machen uns bei inzwischen wieder recht kräftigem Wind auf zu

unserem nächsten Landgang. Das der Wind inzwischen wieder mit 25kn bläst und wir außerdem noch reichlich Zeit für die letzte Strecke bis nach Longyearbyn haben, beschließen wir, die Nacht wieder in der klein Bucht vom Vortag zu verbringen.

Außerdem lockt dort noch ein Gletscher, der auf eine Begehung wartet... Diesmal sind wir etwas besser ausgerüstet, neben Pickel und einer Schot gehören ein paar Steighilfen zu unserer Ausrüstung. Die Steighilfen bieten wir großzügig Heide an, die mit diesen Stahlkrallen unter den Füßen wie eine junge Gazelle über das Eis hüpfet. Der Rest der Crew tastet sich mit mehr oder weniger sicherem Gang über das rutschige Terrain nach oben. Die Schmelzwasserbäche habe imposante Mäander in das Eis geschmolzen. In einer ansonsten eher unansehnlich grauen Gletscheroberfläche sind tief ins blaue Eis eingeschnittene Wildwasserbäche zu finden. Für uns ist hier Mangels der richtigen Ausrüstung leider wieder



Endstation. Der Abstieg hat es natürlich wieder in sich! Hoch ist ja bekanntlich immer leichter als runter! So auch hier... keine sehr tolle Vorstellung, beim Abstieg: ein Fehltritt und man segelt ohne Halt hunderte von Metern über den rauhen Gletscher bis auf die Endmoräne. Kalt ist auf dem Rückweg jedenfalls niemanden, als wir sicher wieder vom Gletscher herunter sind!



Die restlichen paar Meilen zurück bis nach Longyearbyn ziehen sich. Die steilen Wellen bescheren der Freiwache unter Deck noch ein letztes Mal ganz besondere Gefühle der Schwerelosigkeit, wenn die PAGAN sich gegenan über die Wellen voran quält. Ein letzter farbenprächtiger Sonnenuntergang, dann laufen wir mitten in der Nacht in Longyearbyn ein. Zum ersten mal seit Ny Ålesund rasselt kein Anker in das Nordmeer, wir liegen wieder am Steg nur ein paar Schritte entfernt vom Hafengebäude mit den Annehmlichkeiten der Zivilisation. Noch ein letztes mal mache ich mich am nächsten Tag auf zum "Landgang". Bei wunderschönem Wetter besteige ich den Hausberg von Longyearbyn, schon auf dem Rückweg



zieht sich der Himmel zu und bringt für die nächsten Tage trübes Regenwetter. Die Sonne sehen wir erst wieder, als das Flugzeug zurück nach Deutschland durch die tief hängenden Wolken bricht und uns alle wieder in Richtung Süden fliegt. Das letzte was wir von Spitzbergen sehen, sind ein paar Bergspitzen, die von Wolken und Gletschern umflossen langsam am Horizont verschwinden.