



# *Nur noch ein Schritt bis zum Pol*

Segeln in der Arktis mit der Brigantia



*Hellmuth Moll*

# Nur noch ein Schritt bis zum Pol

## Segeln in der Arktis mit der Brigantia

### Vorbereitung

Nach einem Segeltörn im Jahr 2004 von Tromsø durch die Vesteralen und die Lofoten geht mir der Norden Norwegens nicht mehr aus dem Kopf. Die Faszination dieser Landschaft lässt mich nicht mehr los. Da muss ich wieder hin. Jetzt ist es soweit. Die Crew ist komplett. Sie besteht aus Eike Breetsch, Uwe Manz, Dagmar Moll, Norbert Niethammer, Michal Schumann und Klaus Unger. Spitzbergen liegt ab.

Nach Spitzbergen fährt man nicht einfach so hin. Eine umfangreiche Planungsphase beginnt bereits lange vor dem Törn. Wer nach Spitzbergen reisen will braucht dazu eine Genehmigung. Die wird vom Sysselemanden, dem dortigen Gouverneur nach gründlicher Prüfung erteilt (oder auch nicht). Da tauchen auch schon die ersten Schwierigkeiten auf. Wer die sog. Area 10 (eine Zone um den Istfjorden in dem auch der Hauptort Longyearbyen liegt) verlassen will, muss bewaffnet sein. Und zwar nicht nur mit einer Pistole, sondern mit einem großkalibrigen Gewehr. Eisbären verstehen nun mal keinen Spaß. Das Risiko auf einen Eisbären zu treffen ist zwar äußerst gering, aber wenn es dann doch passiert, kann einem das Gewehr das Leben retten. Na ja, ist eben kein ganz normaler Segeltörn. Das hat schon was von einer Expedition. Aber woher ein Gewehr bekommen? Keiner in der Crew hat einen Waffenschein. Das muss irgendwie geregelt werden. Wir wollen ja auch was vom Land sehen, nicht nur dran vorbeisegeln. Ein Anruf beim Spitzbergen Spezialisten Andreas Umbreit hilft auch nicht unbedingt weiter. Sein Spitzbergenhandbuch ist eine gute und ausführliche Vorbereitung auf die Inseln im Eis. Aber er warnt auch. Selbst ein ankerndes Schiff ist vor Eisbären nicht sicher. Ein ausgewachsener Eisbär hat mit einer Freibordhöhe von 1,5m überhaupt kein Problem. Da kommt der locker rauf.

Im Februar 2010 bekomme ich eine Mail von einem Rolf Stange. Er sucht eine Mitfahrgelegenheit von der Bäreninsel nach Longyearbyen. Wer ist denn das? Rolf Stange? Nie gehört. Ein Anhalter in der Arktis?

Die Fragen sind bald geklärt. Rolf Stange ist ein exzellenter Kenner Spitzbergens. Er hat mehrere Bücher über die Arktis geschrieben und veröffentlicht auf seiner Homepage [www.spitzbergen.de](http://www.spitzbergen.de) viele hilfreiche Informationen und tolle Fotos. Er will sich im Juni auf der unbewohnten Bäreninsel absetzen lassen um die Insel zu Fuß zu erkunden und dort zu fotografieren und möchte Anfang Juli zurück nach Longyearbyen. Jetzt sucht er eine Möglichkeit, wieder nach Spitzbergen zurück zu kommen. Vom Sysselemanden hat er erfahren, dass wir in der Zeit vorbei kommen. Deshalb hat er mich gefragt, ob ich ihn mitnehme. Nach dem o.k. des Vorstands vereinbare ich mit ihm, dass wir ihn abholen und er als Gegenleistung für uns auf Spitzbergen als Guide tätig wird. Aber wie sollen wir ihn auf der Bäreninsel finden? Wir vereinbaren einige Buchten an der Ost- und Westseite der Insel, die sowohl für uns von See als auch für ihn von Land aus erreichbar sind. Einen Tag vor unserer Ankunft werde ich ihn über das Satellitentelefon informieren, ob ich in Abhängigkeit vom Wetter die Ost- oder Westküste anlaufen werde. Er braucht dann von der einen zur anderen Seite 8 Std.

*Ein Gewehr hat er auch dabei. Damit ist unser Waffenproblem gelöst und wir haben die Möglichkeit, an Land schöne Touren zu machen.*

### **Der Törn**

*Der Samstag beginnt in Tromsø mit Schiffsübernahme und Verproviantierung. Nachmittags wird die Vorbereitung für 2 Std unterbrochen. Deutschland spielt bei der WM gegen Argentinien. So viel Zeit muss sein. Die Moby Dick III läuft ein. Sie hat Rolf Stange auf der Bäreninsel abgesetzt.*

*Die Wetterprognose ist nicht optimal. Zwei von drei Wettermodellen sagen, dass wir zwischen Bäreninsel und Spitzbergen 8 Bft aus NE bekommen. Das wäre sehr unbequem. Aber wir gehen es an. Rolf Stange auf der Bäreninsel wird informiert, dass wir kommen.*

*Auslaufen am Sonntag 03:00 bei null Wind. Wir motoren durch die Sunde nördlich von Tromsø. Um 09:00 passieren wir Torsvag und erreichen offenes Wasser. Jetzt sind wir im Polarmeer. Die Sonne scheint und es ist mit 10°C relativ warm. So wird es nicht bleiben. Wir erwarten*

*Wassertemperaturen zwischen 0 und 3°C. Die Luft kühlt sich bis auf null Grad ab. Das fühlt sich bei Wind ziemlich kalt an. Jeder hat sich entsprechend vorbereitet. Vier Lagen Funktionskleidung sind das mindeste. Oben drauf das Ölzeug und dann die Rettungsweste. Auf der ganzen Reise gilt die Regel, wer an Deck geht hat Rettungsweste an, wer das Cockpit verlässt ist angeschnallt. Diese Sicherheitsmaßnahme muss sein. Wer über Bord fällt, hätte bei den Temperaturen nur wenige Minuten Überlebenszeit. Wir erfahren, dass zuhause das Thermometer über 30°C gestiegen ist. Na ja, wir machen das hier ja freiwillig. Allen war im Vorfeld klar, was auf uns zukommen kann.*

*Unser erstes Ziel ist die Bäreninsel. Sie liegt etwa auf halbem Weg zwischen dem Nordkap und Spitzbergen. Dort wartet Rolf Stange auf uns. Er ist dort jetzt seit einer Woche zu Fuß unterwegs. Wir erwarten, am Dienstag da zu sein. Den ganzen Sonntag haben wir keinen Wind. Der Volvo treibt die Brigantia mit 8 kn durch das eiskalte Wasser. Erst am Montag früh kommt Wind auf. Endlich können wir segeln. Ein großes Küstenwachschiff legt sich neben uns und fragt über Funk, wohin wir fahren. Nach einem netten Gespräch verabschiedet er sich und wünscht uns gute Fahrt. Der Wind legt immer mehr zu. 5-6 in Böen 7 aus Ost. Nur mit Kutterfock laufen wir 7kn. Wir sind früher an der Bäreninsel als geplant. Über Iridium stimme ich eine Bucht im Südwesten der Insel mit Rolf ab, wo wir ihn aufnehmen wollen. Wir ankern mit 200m Abstand zum Ufer zwischen den unzähligen Steinen. Mittlerweile weht es mit 8 Bft. Der Regen wird über das Deck gepeitscht. Wer aus dem Schutz des Deckshauser heraus muss, bekommt eine Vorstellung des Windchill. Die 5° Außentemperatur fühlen sich bei dem Wind wie -15°C an. Wir haben keine Chance, an Land zu kommen. Wir sehen Rolf am Ufer stehen, aber wir müssen den Versuch abrechnen, ihn hier zu übernehmen. Wir vereinbaren eine neue Stelle wenige Meilen weiter nördlich. Er muss nun zur Efluglvika Bucht gehen und wir motoren bei 6-7 Bft. Der zweite Versuch. Wir laufen in die Bucht ein und ankern. Es weht nach wie vor mit 6-7. Der Regen kommt immer noch waagerecht. Keine Chance, mit dem Schlauchboot die 300m zum Strand zu überwinden. Es ist 02:00 und wir beschließen, ein paar Stunden zu warten, in der Hoffnung, dass der Wind abflaut. Ein paar Stunden Schlaf tun uns gut. Rolf hat sich an Land unter einem Felsvorsprung verkrochen. Um 06:00 hat der Wind immer noch nicht abgeflaut. Es ist kalt. Die Lage ist nicht nur für uns ungemütlich. Vor allem Rolf berichtet über Funk von seiner nicht gerade komfortablen Situation. Der Wetterbericht macht uns auch keine Hoffnung auf Besserung. Bis zum Abend soll der Wind auf Süd drehen. Dann kann ich das Schiff hier nicht mehr halten. Bei 6-7 Bft aus Süd ist kein Ankerplatz an der Westküste mehr sicher. Wir müssten dann weg. Wir müssten ihn notfalls auf der unbewohnten Insel zurück lassen. Er*

hat zwar noch Verpflegung für ein paar Tage, aber auch eine Hubschrauberbergung von Spitzbergen aus ist bei dem Wetter kaum möglich. Wir beschließen, auch diesen Versuch abubrechen. Wohl oder übel muss Rolf mit seinem schweren Gepäck den langen Marsch zur Telvika Bucht im Nordwesten der Insel auf sich nehmen. Dieser dritte Versuch muss unbedingt klappen. Wir müssen ihn von der Insel holen.

Aus mehreren Berichten weiß ich, dass die Telvika Bucht sehr guten Schutz bieten soll. Auch Arved Fuchs war bei seiner Polarexpedition schon hier und hat bei Oststurm einen ruhigen Ankerplatz gefunden. Wir laufen in die Bucht ein und sind erleichtert. Nur noch E 4. Hier muss es gehen. Der Anker hält sofort und das Schlauchboot wird vorbereitet. Als Rolf in der Bucht eintrifft, können wir

ihn problemlos abholen. Es ist geschafft. Im dritten Versuch ist es gelungen, ihn an Bord zu nehmen.



Nach einer freudigen Begrüßung gehen wir gleich anker auf mit direktem Kurs auf Spitzbergen. Der Wind nimmt wieder zu. Bei E 6-7 wird es ungemütlich. Mit Kutterfock können wir unseren geplanten Kurs gerade noch fahren. Bis Spitzbergen bleibt es so. Nur ergänzt durch zeitweiligen Nebel, dass man die Hand vor Augen kaum sieht. Über den Regen reden wir schon nicht mehr; nur wenn er in Eisregen übergeht ist er noch was

Besonderes. Die See ist ruppig und kalt. Arktisch eben. Am Mittwoch um die Mittagszeit kommt Spitzbergen in Sicht. Entlang der Westküste geht es immer weiter nach Norden. Der letzten Eismeldungen sind erfreulich. Vor der Südspitze sind nur noch dicht unter Land einzelne Treibeisfelder die aus dem Hornsund getrieben werden. Wir halten deshalb guten Abstand von der



Küste. Es dauert noch Stunden, bis wir in die Abdeckung kommen, wo der Schwell nachlässt. Wir steuern eine kleine Bucht am Eingang des Bellsunds an. Um 04:30 fällt der Anker im Recherchefford. Er ist ein wunderschön ruhiges Plätzchen, wo wir uns von den Strapazen der letzten Tage erholen. Wir sind da. Wahrhaftig, wir sind in Spitzbergen.

Nachdem wir uns ausgeschlafen haben, machen wir das Schlauchboot klar und gehen für eine erste Tour an

Land. Rolf erweist sich als exzellenter Kenner der Arktis. Seine Vorträge sind spannend. Keine Frage bleibt unbeantwortet. Von Flora und Fauna über die Geologie bis zur Geschichte Spitzbergens kann er uns alle Fakten und Zusammenhänge erklären. An unserem Landeplatz liegt eine verlassene Asbestgrube. Etwas weiter finden wir ein Skelett und noch weiter das Fell einer Robbe. Das sind



offenbar die Reste einer Eisbärenmahlzeit. Dann ein verfallenes Grab eines Trappers. Vögel, Rentiere und Pflanzen die es schaffen in dieser unwirtlichen Natur zu überleben. Das Ziel der Wanderung ist der Recherchegletscher mit einer Eisfront von beeindruckender Breite und Höhe.

Um 16:30 gehen wir anker auf mit dem Ziel Longyearbyen. Der Hauptort Spitzbergens mit dem Sitz des Gouverneurs. Dort werden zunächst die Formalitäten erledigt, dann füllen wir

unsere Diesel- und Wasservorräte auf. Anschließend geht es weiter. Wir fahren in den Billefjorden einem Seitenarm des Isfjordes. Dort wollen wir in der Skansbukta ankern. Auch hier machen wir eine Wanderung am Strand unter der fachkundigen Leitung von Rolf Stange. Wieder eine verlassene



Miene. Diesmal wurde nach Gips gesucht. Die Reste der Minenbahn mit Schienen und Werkzeugen liegen herum, als ob gestern noch gearbeitet worden wäre. Auch dieser alte Schrott steht unter Schutz und darf nicht verändert oder gar mitgenommen werden. Die Arbeiten wurden Anfang des letzten Jahrhunderts bald wieder eingestellt, als man festgestellt hatte, dass statt Gips nicht verwendbares Anhydrit gefördert wurde.

Nach einer ruhigen Nacht vor Anker wollen wir aufbrechen um nach

Pyramiden, einer verlassenen russischen Bergarbeitersiedlung zu segeln. Beim Ankermanöver zieht sich ein Crewmitglied eine Verletzung am Daumen zu. Wir entscheiden, zurück nach Longyearbyen zu fahren und dort ins Krankenhaus zu gehen. Von unterwegs wird das Krankenhaus informiert und der Transport organisiert. Wir brauchen 3 Stunden, dann sind wir da und alles geht ganz schnell.



Die Wunde wird versorgt und anschließend gehen wir auf den Schreck erst mal eine Pizza essen. Abends laufen wir wieder aus und steuern unser ursprüngliches Ziel Pyramiden wieder an. Bei der Einfahrt werden schon die verfallenen Anlagen sichtbar. Die russische Bergarbeitersiedlung hatte einstmal über 800 Bewohner. 1998 wurde der Betrieb eingestellt. Jetzt leben noch 8 Menschen in der geisterhaft anmutenden Anlage. Der Holzsteg ist teilweise verfallen. Wir suchen uns die beste Stelle direkt neben der

verrosteten Verladeanlage aus und gehen längsseits. Einer der Russen begrüßt uns und erklärt uns, dass die Bar geöffnet hat. Skurril; eine verfallende Industrieanlage, 8 Einwohner und eine geöffnete Bar, für 8 Segler. Wir versprechen, am nächsten Tag vorbei zu kommen. Am anderen Morgen machen wir uns auf zur „Stadtbesichtigung“. Zum Abschluss des Rundgangs gehen wir in die Bar. Die Köchin macht uns Suppe und Tee. Wir lassen uns erzählen welche Aufgaben die 8 Bewohner haben. Neben der Betreuung von gelegentlichen Besuchern ist die eigentliche Aufgabe, die Anlage zu demontieren. So ist es zumindest die Forderung Norwegens. Aber bei den Ausmaßen der Anlagen und dem Personaleinsatz kann das noch Jahrzehnte dauern.

Um 12:00 legen wir ab. Wir fahren zum gegenüber liegenden Nordenskiöldbreen. Ein gigantischer Gletscher mit einer mehr als eine Meile breiten Abbruchkante. Hier erreichen wir den nördlichsten Punkt unserer Reise.  $78^{\circ}40'N$ ,  $16^{\circ}50'E$ .



Von hier aus sind es noch 680 sm zum Nordpol. Der nördlichste Punkt, den ein GfS Schiff jemals erreicht hat. Der Anblick ist grandios. Obwohl wir noch fast eine halbe Meile von der Eisfront entfernt sind, wirkt der Gletscher wie eine riesige Wand. Näher können wir nicht ran. Es schwimmen zu viele kleine Eisberge herum. Leider ist die Sonne von Wolken verdeckt, aber wir bringen trotzdem das Schlauchboot aus um das ultimative Foto mit unserer Brigantia vor dem Gletscher zu schießen. Ein wahrlich historischer Augenblick in der 40 jährigen Geschichte der GfS.

Zurück nach Süden durch den Billefjord fahren wir ohne Wind nur mit Maschine. Der wenige Wind macht uns Hoffnung, dass wir doch noch im Tempelfjorden ankern können. In den letzten Tagen



hatte es hier immer sehr viel Wind, was ein ankern in der offenen Bucht unmöglich machte. Heute sieht es gut aus. Mit Blick auf drei Gletscher gehen wir in der Bjonahamna Bucht vor Anker. Bei einem Abendspaziergang an Land erläutert uns Rolf den geologischen Ursprung der wellenartigen Kiesaufschüttung die wir besteigen. Durch das Zurückziehen der mehrere hundert Meter dicken Eisschicht der eiszeitlichen Gletscher hebt sich das Land und hat in den letzten 8000 Jahren die Höhe von 30m erreicht auf der wir jetzt stehen (Foto Norbert Niethammer).

Montag 12.07.2010. Heute geht es zurück nach Longyearbyen. Wir fahren mit Maschine da kein Windhauch zu spüren ist. In Tromsø sieht es zurzeit ganz anders aus. Über Skandinavien liegt ein Hoch das reihenweise Tiefs nach Nordnorwegen schiebt. Das sieht für unsere Rückfahrt nicht gut aus. Da werden wir im zweiten Teil heftigen Wind bekommen. 6-8 aus SW. Das macht keinen Spaß wenn man nach Süden will. Von unserem Meteorologischen Berater habe ich Informationen angefordert um zu entscheiden, wann der beste Abfahrtszeitpunkt ist. Seine Empfehlung ist wie vermutet: „Zwei Tage warten um im Norden die Schwachwindzone und dann im Süden der Starkwindzone auszuweichen“. Das trifft sich gut. Wir wollen noch in den Forlandsund fahren. Dort sind mit großer Sicherheit Walrosse zu beobachten.

Dienstag 13.07.2010. Heute verlässt uns Rolf. Er wird auf die Brigantine „Antigua“ gehen um dort eine Reise um die Nordküste Spitzbergens zu begleiten. Die Tage mit ihm waren äußerst informativ. Ohne ihn wäre es nicht möglich gewesen, so viel über die Arktis zu erfahren.

Vor dem Auslaufen am Nachmittag ist noch ausreichend Zeit für einen Rundgang durch Longyearbyen. Ein seltsamer Ort. 1600 Menschen leben hier. Drei Straßen gibt es. Eine vom Flugplatz zum Ort, eine vom Ort zum alten Bergwerk und eine im Ort selbst. Das sind die einzigen Straßen auf ganz Spitzbergen. Es ist erstaunlich, wie viele Autos trotzdem hier fahren. Mindestens genauso viele Motorschlitten stehen überall vor den Häusern. Eine Kirche, zwei Museen, ein Supermarkt und einige Souvenirläden. Das ist Longyearbyen. Das alte Bergwerk ist längst stillgelegt und die Verladeanlage rostet vor sich hin.

Am Nachmittag laufen wir aus. Wir überqueren den Istfjord bei strahlendem Sonnenschein und gehen am Abend in der Ymerbukta vor einem Gletscher vor Anker. Die ganze Nacht scheint die Sonne über wolkenlosem Himmel. Dass die Sonne nicht untergeht, daran haben wir uns schon gewöhnt, dass man die ganze Nacht einen Sonnenbrand bekommen kann, ist neu. Nur zum Baden ist nicht ganz die richtige Temperatur. Das Wasser hat zwischen 0 und 1°C. Nicht wirklich einladend. Draußen im Fjord ist eine Nebelbank zu sehen. Es nützt nichts; am Morgen gehen wir anker auf und eine Stunde später fahren wir in die Nebelwand. Wir wollen die Walrosse besuchen.

Schon von weitem ist am Strand ein brauner Fleck zu erahnen. Das müssen sie sein. Beim näherkommen wird es Gewissheit. Eine Kolonie von ca. 15 Walrossen. Sie liegen faul am Strand und

dösen vor sich hin. Drei weitere sind im Wasser und beäugen uns neugierig. Langsam tasten wir uns voran. Das Wasser ist tief und so können wir uns bis auf 50m heranschleichen. Sie haben uns



bemerkt, aber lassen sich von uns nicht stören. Die Kameras klicken, die Blicke staunen. Kneif mich mal, wir sind nicht im Zoo, das hier ist die Wildnis Spitzbergens.

Nach einer Stunde drehen wir ab und fahren nach Süden. Für die Nacht laufen wir noch einmal die Recherchebucht an bevor es dann auf den großen Schlag zurück nach Norwegen geht.

Unterwegs werden wir eine halbe Stunde lang von zwei Orcas begleitet. Ein wunderschöner Anblick sind diese

herrlichen Tiere. Der tägliche Wetterbericht verheißt nicht gutes. Beim Nordkap bildet sich ein neues Tief. Gerade wenn wir an der norwegischen Küste ankommen erwarten uns am vierten Tag 7-8 Bft mit Böen bis 10 und das ganze genau gegenan. Ja super; das ist nun wirklich nicht mehr lustig. Jetzt helfen die Wetterkarten die wir täglich per Satellitentelefon bekommen weiter. Das Tief zieht an der Nordküste Norwegens Richtung NE. Wir ändern deshalb unsere Route. Wir halten uns zwei Tage westlich unseres geplanten Kurses. Mit Kursen zwischen 180 und 200° wollen wir das Tief südlich vorbei ziehen lassen um dann auf der Rückseite wieder nach Südosten unseren Zielhafen Torsvag anzusteuern. Das Barometer stürzt ins bodenlose aber unser Plan geht auf. Wir fahren mit dem Wind auf der Rückseite des Tiefs. So bekommen wir anstatt 8 auf die Mütze nur 5 von achtern. Herrliches segeln und der Sturm ist keine 200 sm entfernt. Nach 4 Tagen erreichen wir Torsvag. Wir sind wieder in Norwegen.

Noch zwei Tage herrliches Segeln in den Fjorden um Tromsö, dann endet eine spektakuläre Reise mit 1500 sm voller unvergesslicher Eindrücke.

Hellmuth Moll