

Arktis Reise 1986

Arktis Reise, Etappe V mit der FREYDIS II vom 30.08.-10.10.1986



Reisebericht

Erich Wilts hatte ich über eine Anzeige in der „Yacht“ kennen gelernt. Für den Sommer 1985 suchte ich noch eine Mitsegelgelegenheit, doch damals war schon alles besetzt und Erich fragte mich, ob ich Interesse daran hätte, mit der „Freydis“ im darauf folgenden Jahr nach Grönland zu segeln. Das war natürlich eine Sache, die ich gerne mitmachen

wollte. Die interessanteste Etappe: Island – Ostgrönland – Jan Mayen – Spitzbergen – Bäreninsel – Tromsø, passte sogar am besten in die Semesterferien. Ein Probetörn fand im November 1985 auf der Nordsee anlässlich des Trans Ocean Treffens in Cuxhaven statt und Erich sagte mir daraufhin die Teilnahme an „meiner“ Etappe zu. In der Woche nach Pfingsten war ich vier Tage in Leer, um an der „Freydis“ zu arbeiten und für die Reise auszurüsten. Während für mich das Studium noch lief, begann für die „Freydis“ bereits Anfang Juni die Nordatlantikumrundung. Leer – Englischer Kanal – Spanien – Portugal – Azoren – Neufundland – Südwestgrönland – Island, das waren die Stationen der Reise, bevor ich in Reykjavik zustieg.

Für mich begann die Reise an einem Freitagmorgen auf dem Hamburger Flughafen mit rund 36 kg Gepäck. Mit 9 kg Handgepäck hatte ich immer noch 7 kg „Übergewicht“, aber das wurde zum Glück nicht berechnet. 09:25 Uhr ab Hamburg, eine Stunde später in Amsterdam, ein paar Stunden Pause, mittags wieder Amsterdam ab und gut drei Stunden später um 14:15 Uhr Ortszeit auf Island gelandet. Nach der Busfahrt vom internationalen Flughafen Keflavik nach Reykjavik ging ich zuerst in mein Hotel, um das Gepäck abzuladen, aber der zweite Weg führte mich natürlich gleich in den Hafen. Schon vom weitem sah ich die „Freydis“ im Hafenbecken hin und her fahren. Folkmar, der zweite Skipper, und Heide Wilts, Eignerin, standen am Kai und machten Photo- und Filmaufnahmen mit der „Gorch Fock“ im Hintergrund. Die „Freydis“ war bereits am vorigen Tag im Morgengrauen eingelaufen und hatte damit auch die zeitlich engste Etappe von Neufundland über Südwestgrönland nach Island fahrplanmäßig hinter sich gebracht. Abends gegen 20:00 Uhr lief auch die „Laga“, das zweite Schiff für den Rest der Reise, in Reykjavik ein. Die Ankunft wurde natürlich ausgiebig gefeiert, denn bis jetzt lief das Unternehmen fast besser, als wir es uns vorgestellt hatten.

Am Samstag hatten Erich, Heide, Folkmar und ich uns ein Auto gemietet. Um 07:30 Uhr holten sie mich am Hotel ab und von Reykjavik aus fuhren wir zunächst SW-wärts in Richtung Selfoss. Die Landschaft ist auf dem ersten Stück etwa so zerklüftet, wie ein frisch gepflühtes Feld, aber überall wachsen Moose und niedrige Gräser. Sobald die Strasse etwas anstieg, fuhren wir bereits wie im dicksten Nebel durch die tief hängenden Wolken. Unser erstes Ziel waren die heißen Quellen nahe dem „Großen Geysir“. Leider ist diese Quelle nicht oder nur noch sehr unregelmäßig tätig, aber wir konnten wenigstens den „Strokkur“ beobachten. Eine kleinere Quelle, die alle 5-10 Minuten eine 10-20 m hohe Wassersäule empor schleudert. Im Hotel „Geysir“ ganz in der Nähe gab Erich Kaffee und Kuchen aus und hinterher badeten wir im Swimming Pool des Hotels, der bei einer Lufttemperatur von 12 Grad C von einer heißen Quelle auf fast 40 Grad C angewärmt wurde. Nächstes Ziel war der „Gulfoss“, der als Islands schönster Wasserfall gilt. In drei Stufen stürzt er 32 m hinab in eine 2.5 km lange und bis zu 70 m tiefe Schlucht. Leider konnten wir nicht sehen, wie er „in der Nachmittagssonne ein besonders schönes Bild bietet“ (so unser Reiseführer), denn hier fing es für den Rest des Tages zu regnen an. Weil

das Wetter so schlecht war, durften wir auch noch gleich einen platten Hinterreifen auswechseln, aber zum Glück war das Reserverad in Ordnung und hielt auch bis zurück nach Reykjavik. Das letzte Ziel des heutigen Tages war das Thingvellir, das historische Zentrum Islands. In der gewaltigen Schlucht tagte viele Jahrhunderte lang das Althingi, das älteste Parlament der Welt (genau von 930 – 1798). Da es immer noch fürchterlich regnete verlegte Erich ein paar Absperrsteine, damit wir mit dem Auto näher an die Gedenkstätte heranfahren konnten. Die zweite Absperrung, eine mit Schloss gesicherte Kette, konnten wir leider nicht auseinander montieren und so mussten wir für die letzten hundert Meter doch in den strömenden Regen hinaus. Zum Glück hatten wir im Auto eine leistungsfähige Heizung, die uns auf der Rückfahrt nach Reykjavik wieder trocknete. Abends ging ich im Restaurant meines Hotels essen. Die Preise waren gesalzen, und da ich nicht gerade ein Steak für umgerechnet DM 55,- bestellen wollte, probierte ich ein Wal-Steak nach Art des Hauses. Auf den Geschmack war ich sehr gespannt und war überrascht, dass es genauso schmeckte wie ein Stück Rindfleisch. Serviert wurde es mit Pilzen in einer dunklen Sauce, dazu knackiges, kurz gegartes Gemüse und Kartoffeln mit einer dünnen Käsekruste – ausgezeichnet!

Am Sonntagmorgen nach dem Frühstück ging es dann mit Sack und Pack mit dem Taxi zum Schiff. Dem Fahrer zeigte ich auf dem Stadtplan wohin ich wollte, dennoch fuhr er aus eine völlig unerfindlichen Grund in die entgegen gesetzte Richtung bis ich in anhielt und erklärte, er müsste doch wohl umdrehen. Danach fand er den Liegeplatz der „Freydis“ relativ problemlos. An Bord begannen Heide, Bruno und ich eine große Umräumaktion. Unter der Doppelkoje auf der Backbordseite werden die gesamten Proviantvorräte gestaut, während unter der Steuerbordkoje Konserven für die jeweils laufende Etappe gestaut werden. Einige Kilo Dosen mussten also von der einen auf die andere Seite umgeräumt und sortiert werden und vier Körbe voller Dosen, die uns die „Laga“ aus Deutschland mitgebracht hatte, mussten neu verstaut werden. Damit waren wir einige Stunden beschäftigt.

Über Mittag machten wir einen Rundgang durch Reykjavik und nachmittags gingen wir zur „Gorch Fock“ hinüber, um vom Bordmeteorologen einen aktuellen Wetterbericht zu bekommen. Folkmar sprach einen Matrosen an, um uns zum Wachoffizier bringen zu lassen. Dieser engagierte sogleich einen Läufer, der seinerseits, unterwegs von vielen wichtigen Ärmelstreifen aufgehalten, auch tatsächlich den wachhabenden Offizier heranschaffte. Korvettenkapitän Hering begrüßte uns freundlich und lud uns auch gleich in die Offiziersmesse zum Kaffee ein, als er hörte, dass wir weiter nach Grönland und Spitzbergen segeln wollten. Bei der Gelegenheit lernten wir auch den neuen Kommandanten der „Gorch Fock“, Kapitän zur See Immo von Schnurbein kennen. Anschließend machten wir einen Rundgang. Die Wohnräume des Kommandanten waren, verglichen mit gleich großen modernen Handelsschiffen, ungewöhnlich geräumig. Schlafraum, riesiges Badezimmer, großer Arbeits- und Wohnraum, angeschlossen an

einen kleinen Konferenzraum. Weiter sahen wir das Kartenhaus mit riesigen, alten „kugelsicheren“ Navigationsgeräten, den kleinen Maschinenraum mit 800 PS Flautenschieber und den Hilfsmaschinenraum mit vier Dieselgeneratorsätzen.

Heide hatte dem Kommandanten ein Buch über die Antarktis-Reise der „Freydis“ mitgebracht, auf seinem Besuch bei uns an Bord brachte Kommandant von Schnurbein ein schönes Buch über die „Gorch Fock“ mit. Bei einem Glas Sherry taute der etwas militärisch-heroisch klingende Kapitän etwas auf und wir kamen noch nett ins Schnacken. Er erklärte uns, wie verschiedene Manöver mit einem solchen Großsegler gefahren werden (z.B. Wende, Halse, Backwende), dass 800 PS eigentlich etwas wenig für das Schiff sind und dass er versucht, möglichst viele Manöver unter Segeln zu machen. Man macht sich oft keine richtige Vorstellung von der Manövrierfähigkeit solcher Segler. Die „Gorch Fock“ benötigt z.B. mehr als eine Minute, um den Kurs um 10 Grad zu ändern. Für ein Ankermanöver unter Segeln benötigt man rund zwei Kabellängen zum drehen bis in den Wind, und weitere zwei Kabel bis das Schiff steht. An der Kreuz verliert man bei einer Halse etwa zwei Meilen Höhe, bei einer Backwende nur eine halbe Meile, und bei einer Wende noch weniger.

Einen Wetterbericht hatten wir bei unserem Besuch leider noch nicht bekommen, aber wir sollten am nächsten Morgen noch mal vorbei kommen, dann hätte der Bordmeteorologe ein Wetter gemacht. Mit einem Bild der „Freydis“ und einem Gruß der Crew verewigten wir uns zum Abschied sogar noch im Gästebuch der „Gorch Fock“. Der Wetterbericht am Montagmorgen versprach uns Gegenwind, der aber am folgenden Tag schon wieder auf W-SW zurückdrehen sollte. Unser Auslaufen wurde von daher auf Dienstagfrüh verschoben. Vormittags verließ die „Gorch Fock“ Reykjavik. Das Ablegemanöver war etwas kompliziert, da sie noch am Steuerbord Buganker hing, der etwa 150 m weit in Lee im Hafenbecken lag. Nur noch an der Achterspring hängend ließen sie sich nach Lee ins Hafenbecken treiben, ließen sobald möglich den Backbord Anker fallen und fierten Backbord Ankerkette und Spring so lange, bis das Schiff so zum Steuerbord Anker stand, dass er hoch geholt werden konnte. Danach ging der Backbord Anker wieder hoch, die Spring wurde los geworfen und die „Gorch Fock“ konnte auslaufen.

Bei uns an Bord war immer noch große Räumerei, denn heute Nacht war Rüdiger gekommen und räumte seine Sachen ein, außerdem wollte Heide ja eine Woche auf Island umherfahren und war auch noch am packen. Mittags waren Heide, Rüdiger, Bruno und Folkmar ins Freibad gefahren um ein letztes Mal zu duschen. Musto war unterwegs, eine Gasflasche füllen zu lassen. Danach lenzten wir Beide die Bilgen und nachmittags absolvierten wir zusammen mit Carol den letzten Großeinkauf in Reykjavik. Außerdem konnten wir noch – ganz wichtig – im Fischereibedarf spottbillig gefütterte, wasserdichte Handschuhe ergattern. Ein abendlicher Besuch beim meteorologischen Institut war

äußerst erfolgreich. Für die Strecke bis Husavik mussten wir zwar mit Starkwind rechnen, aber die Eislage im Scoresbysund und auf Spitzbergen war zurzeit optimal. Erst seit 14 Tagen war die grönländische Küste treibeisfrei. Genauere Informationen über Scoresbysund würden wir am nächsten Wochenende telefonisch in Reykjavik erfragen können.

Am Dienstagmorgen ging es dann endlich los. Folkmar und Rüdiger würden die Wache von 04:00 bis 08:00 Uhr gehen, Carol und Bruno von 08:00 bis 12:00 Uhr, und Musto und ich von 12:00 bis 16:00 Uhr, und so weiter. Morgens waren zwar nur 5.5 Grad C Lufttemperatur, aber strahlend blauer Himmel, ausgezeichnete Sicht und Wind aus NE. Erster Ansteuerungspunkt war der über 60 sm entfernte Snaefelsjökull, ein erloschener Vulkan mit schneebedecktem Gipfel. Manchem ist dieser Vulkan vielleicht bekannt durch den Roman von Jules Verne „Reise zum Mittelpunkt der Erde“. Während des Nachmittags drehte der Wind über NW auf SSW und nahm auf 6 Beaufort zu, sodass wir mit 8 kn Fahrt an der isländischen Westküste entlang nach Norden rauschten.

Nachts begann es zu regnen, aber wir machten weiterhin gute Fahrt und konnten bei dem geringen Abstand zur Küste die gewaltigen Berge der Nordwestfjorde bewundern, als es wieder hell wurde. Steile, hohe und kahle Felsen, manchmal mit etwas Moos oder Gräsern bewachsen, das aus der Entfernung grün schimmernd wunderbar mit dem rotbraunen Gestein der Felsen harmoniert. Die meisten Gipfel verschwanden in den tief hängenden Wolken und manchmal wurden die schneebedeckten Hänge sogar von der Sonne beschienen. Folkmar jedenfalls ließ sich einen solch seltenen Sonnenstrahl nicht entgehen und stürzte, nur mit Badehose bekleidet direkt aus dem Schlafsack ins Cockpit, um Photos zu machen. Abends rundeten wir Kap Nord und konnten somit schon fast Kurs auf Husavik nehmen. Kap Nord heißt übrigens auch Horn – vielleicht ein neuer Buchtitel: „Weit im Süden liegt (Kap) Horn“?

Im Laufe der zweiten Nacht drehte der Wind auf NW, aber das war uns egal – wir hatten die NW-Ecke Islands ja schon hinter uns. Bevor wieder Bewölkung aufzog konnten wir unser erstes Nordlicht beobachten und im Morgengrauen entdeckten wir nördlich von Leuchtturm Skagata den ersten gestrandeten Eisberg dieser Etappe. Nachmittags drehte der Wind weiter auf NNW und frischte auf 7-8 auf, der Regen verwandelte sich in Graupel und Hagel, die Temperaturen sanken auf 3 Grad C. Vor Husavik schließlich drehten wir in schweren Sturmböen bei, um Fender und Leinen zum Einlaufen klarzulegen und eine halbe Stunde später belegten wir die letzten Festmacher, während uns der Schnee um die Ohren fetzte.

Folkmar war über das Wetter ganz begeistert, ich dagegen hatte mit Schnee eigentlich erst in Spitzbergen gerechnet. Nun ja... Nach Kaffee und Kuchen und einigen heißen Getränken, mit denen wir unsere erste überstandene Feuertaufe feierten, gingen wir ins

Freibad. Eine tolle Atmosphäre, über einem bleigrauer Himmel und Schneegestöber und man sitzt bis zum Hals in fast 40 Grad C warmen Wasser einer heißen Quelle.



Hafen von Husavik im Schneeschauer

Mit der „Laga“ hatten wir seit Kap Nord keinen Funkkontakt über UKW mehr herstellen können, also mussten sie mindestens 30 sm von uns entfernt gewesen sein. Etwas überrascht waren wir dann aber doch, als sie erst am Freitagmorgen fast sechzehn Stunden nach uns in Husavik einliefen. Bei uns an Bord waren noch etliche Dinge zu erledigen. Folkmar und Musto bauten in den Kühlwasserkreislauf der Hauptmaschine, die bei Motorfahrt die Heizkörper mit Warmwasser versorgt, eine Umwälzpumpe ein und installierten den neuen Diesellofen im Salon. Bruno und ich stauten die Segel und die Leinen in der Segellast neu. Wasser- und Dieseltanks wurden vollgefüllt und ein kleiner Einkauf im Supermarkt erledigt. Carol, Rüdiger und ich kauften einen Stapel Postkarten und telefonierten mit zu Hause.

Abends besuchte uns ein einheimisches Ehepaar an Bord. Mathias stammt aus Deutschland und hatte uns beim Einbau des Ofens geholfen, Jane ist Schottin und beide leben seit vier Jahren hier in Husavik. So erfuhren wir noch einige interessante Dinge über Island. Die Lebenshaltungskosten seien auf Island zwar sehr hoch, aber auch der Lebensstandard sei überdurchschnittlich. Führerschein, eigenes Auto, Video-Recorder, etc. seien für 18-jährige normal. Etwa 230.000 Menschen leben auf Island, davon rund 100.000 in Reykjavik. Auch hier auf Island zieht es die Menschen immer mehr in Richtung Großstadt, die zahlreichen Dörfer schrumpfen immer weiter. Husavik hat im Moment 2.300 Einwohner. Die Bevölkerung lebt vom Fischfang oder von der Wollindustrie. In Reykjavik allerdings seien die meisten Menschen in der Verwaltung beschäftigt. Die Sommerferien sind für alle Isländer sehr lang: Arbeiter haben im Sommer fünf Wochen lang frei, Schüler von Juni bis August und Studenten sogar von Mai bis Oktober. „Es gibt auf Island drei Gründe dafür, Lehrer zu werden: Juni, Juli, August!“ Auch auf Island sind Vulkanausbrüche nicht an der Tagesordnung, sondern noch etwas Besonderes. Vor zwei Jahren brach in der Nähe von Husavik ein Vulkan aus. Nachts waren die Wolken von der über 40 km entfernten rot glühenden Lava beleuchtet worden. Fließende Lava soll sich etwa so anhören, wie ein Wasserfall. Ein paar Tage nach dem

Ausbruch kann man bereits auf der Lava spazieren gehen. Die oberen 20-30 cm sind dann bereits erkaltet, aber durch Schrumpfspalten kann man noch das rot glühende Gestein sehen.

Spät in der Nacht kam ein völlig gestresster Skipper Erich nach einer Woche Arbeit in Düsseldorf und Heide nach einer viertägigen Autotour durch Island wieder an Bord, Rüdiger zog wieder an Land und somit war die Crew wieder komplett.

Für den Samstag hatten wir gemeinsam mit der „Laga“-Crew einen PKW und einen Kleinbus gemietet, mit dem wir zum Myvatten See fahren wollten. Unser neuer Bekannter Mathias hatte angeboten, für uns einen Tag lang den Fremdenführer zu spielen. Kurz vor Mittag machten wir uns auf den Weg. Zuerst fuhren wir zu den heißen Quellen am Myvatten. Die aufsteigenden weißen Rauchsäulen waren schon von weitem zu sehen und der Hang des Berges, an dessen Fuß die Quellen liegen, hatte die charakteristische gelbliche Färbung des Schwefeldampfes. Beeindruckend waren auch die zahlreichen kleinen Schlammlöcher, die in der Nähe der Quellen zu finden waren. Als nächstes führte Mathias uns zum Ort der jüngsten Vulkaneruption, knapp zwei Jahre alt. Die Lava dieses Ausbruches war noch tiefschwarz und völlig unbewachsen. Erst 10-15 Jahre nach einem Ausbruch beginnen die ersten Moose auf der erstarrten Lava zu wachsen. Der Höhepunkt des heutigen Ausfluges war ein Bad in einer heißen Quelle im Inneren einer Grotte. Über zwei Leitern gelangt man auf den Boden einer etwa zehn bis fünfzehn Meter breiten Felsspalte. Durch quer neben- und übereinander liegende Felsblöcke ist diese Spalte teilweise überdacht, und darunter befindet sich eine fast 20 m lange Grotte mit kristallklarem, zwei bis drei Meter tiefem, ungefähr 35 Grad C warmen Wasser. Zugang hat man durch schmale, hohe Löcher zwischen den Felsblöcken, durch die die Grotte schummerig beleuchtet wird. Die Planscherei im warmen Wasser in der bizarren Umgebung machte jedenfalls irren Spaß. Zum Abendessen hatten unsere neuen Bekannten Mathias und Jane die Crew der „Freydis“ eingeladen. Bei Pizza, Salat und Quarkspeise mit Blaubeeren lernten wir die Beiden noch ein wenig besser kennen.

Den ganzen Sonntagvormittag wurde die „Freydis“ seeklar gemacht, Fender und Außenhaut gereinigt, Segel angeschlagen, Blöcke angebaut, Schoten eingeschoren, etc. Folkmar telefonierte mit dem meteorologischen Institut in Reykjavik: grünes Licht zum Auslaufen, Scoresbysund war im Moment eisfrei. Gegen Mittag liefen „Freydis“ und „Laga“ aus und begannen bei NNW 5 in Richtung Scoresbysund aufzukreuzen. Vor der Küste sahen wir den zweiten Eisberg der Reise. Die Wacheinteilung hatten wir etwas geändert. Erich, Bruno und Heide hatten von 08:00 bis 12:00 Uhr Wache, Musto und Carol von 12:00 bis 16:00 Uhr, und Folkmar und ich von 04:00 bis 08:00 Uhr. Nach gut vier Stunden Segeln drehten wir bei, um auf die „Laga“ zu warten, die bereits wieder neun Meilen achteraus gelegen hatte. Die drei Skipper hatten sich darauf geeinigt, bis Spitzbergen nach Möglichkeit in Sichtweite voneinander zu segeln. Abends bekamen wir

die große Flaute und mit schlagenden Segeln trieben wir knapp südlich des Polarkreises und warteten auf Wind.

Der kam mit dem Sonnenaufgang am Montagmorgen aus SSW wieder und Folkmar und ich setzten den knallroten Spinacker der „Freydis“. 06:45 Uhr die Überquerung des Polarkreises, auf die Folkmar und ich mit einem Glas Milch anstießen. Strahlend blauer Himmel, schneebedeckte Berge achteraus, sechs bis sieben Knoten Fahrt, was wollten wir mehr? Gegen Mittag kurzzeitig Flaute bei 6 Grad C Luft- und 5 Grad C Wassertemperatur, danach NNW 4-5 mit Nebel. Den Rest des Tages verbrachten wir damit, unsere Segelfläche den zwischen 3 und 7 Windstärken wechselnden Winden anzupassen. Die Windrichtung änderte sich leider nicht sondern blieb bei NNW, d.h. direkt von vorne. Da die „Freydis“ ungefähr so gut kreuzt wie die „Kuh“ (fast möchte ich sagen: noch schlimmer), waren unsere Fortschritte in Richtung Norden recht bescheiden. Erichs Wache war abends so mit Segelwechseln beschäftigt, dass wir gegen 23:00 Uhr beinahe auf Kolbeinsey gestrandet wären, einem Felsen 38 sm NNW-lich von Grimsey, der nur 8 m aus dem Wasser ragt, 70 m lang und nicht befeuert ist. In drei Kabellängen Abstand passierten wir zum Glück auf der reinen Seite, auf der anderen Seite hätten wir in diesem Abstand schon Bekanntschaft mit Unterwasserfelsen gemacht...

Den ganzen Dienstag lang bis zum Nachmittag Flaute von vorne oder gar kein Wind. Die Stimmung war entsprechend, stieg aber wieder steil nach oben als kurz vor 16:00 Uhr Wind aus WNW aufkam. Bei strahlend blauem Himmel, Musik von Heinz Rühmann und Hans Albers im Cockpit und frischen Pfannkuchen konnten wir Scoresbysund anliegen und begannen mit Vollzeugsbesegelung endlich wieder zu marschieren.

Die „Laga“ hatte sich in den beiden Flauten unter Maschine von uns abgesetzt, aber wir hatten alle zwei Stunden Kontakt über UKW gehabt und wussten, wo sie standen. Ihren Vorsprung von ursprünglich 35 sm hatten wir am Mittwochmittag bereits wieder auf 17 sm verkleinert und ließen die „Freydis“ laufen, was sie konnte. Etwa 30 sm vor der grönländischen Küste wurde es wieder neblig und von Zeit zu Zeit mussten wir Eisschollen, Growlern oder sogar einem kleinen Eisberg ausweichen. Abends riss dicht vor der Küste der Nebel auf (Luft 2 Grad C, Wasser 1 Grad C). Backbord voraus Kap Brewster, vor dessen Ufern auf einem 180 m Flach zahlreiche große Eisberge gestrandet waren und das halb von Nebelschwaden verdeckt wurde. Steuerbord voraus Kap Tobin, schneebedeckte, flachere Hänge, die im eigenen Schatten nach dem Sonnenuntergang kaum noch zu sehen waren. Schließlich recht voraus der über 20 sm breite Scoresbysund mit mindestens 30 großen Eisbergen, über denen sich ein farbenfroher Sonnenuntergang in den tief stehenden Wolken spiegelte. Da wir in Scoresbysund wenigstens noch im letzten Büchsenlicht einlaufen wollten, setzten wir noch den Blister, ließen uns dann aber doch von der Kellergenua schieben, als der Wind ganz wegblieb. Mindestens drei Meilen waren wir noch von der Siedlung entfernt, als wir von zwei PS-starken Motorbooten mit

mehreren Jugendlichen besetzt in Empfang genommen wurden. Der Haken war kaum im Grund, da stand auch schon einer von ihnen an Deck und wollte ein Bier.



FREYDIS und LAGA vor Scoresbysund

Am Donnerstag schliefen wir erst mal aus, machten dann das Pustedingi klar und fuhren an Land. In Scoresbysund leben rund 500 Menschen, davon 50 Dänen. Auf den Felsen, auf denen die bunten Holzhäuser der Einwohner stehen, wächst fast nichts außer den zahlreichen privaten Müllbergen und es macht bereits vom Wasser her einen äußerst kargen Eindruck. Die erste Schreckensmeldung kam beim Einklarieren von der dänischen Verwaltung. Am folgenden Tag würde es Geld geben und man könnte nicht für unsere Sicherheit garantieren, wenn das ganze Dorf alkoholisiert sei. Besonders gefährlich sei eine Gang von Jugendlichen, die im völlig betrunkenen Zustand den Supermarkt um DKr 25.000,- erleichtert hätten und erst gestern versucht hatten, den Polizisten des Dorfes zu erschießen. Das erleichterte die Frage nach der Dauer unseres Aufenthaltes ungemein!

Der Vertreter des Hafenkapitäns machte mit uns einen Rundgang durch das Dorf. Tanklager, Schule, Kirche, Supermarkt. Er arrangierte für beide Crews eine Duschgelegenheit und fuhr mit einigen von uns zur Funkstation, damit wir mit der Heimat telefonieren konnten. Telefongespräche gehen von hier über Satellit nach Dänemark, dann weiter nach Deutschland. Von Mitarbeitern der Funkstation wurde uns bestätigt, dass wir außergewöhnliches Glück mit dem Wetter hätten. Eine Woche eher hätte man hier Schneesturm und Temperaturen bis -7 Grad C gehabt. Brrrr...

Bei dieser Gelegenheit erfuhren wir auch etwas über die Hintergründe des Mordversuchs am Polizisten. Anscheinend war dieser Herr ein äußerst arrogantes Gemüt, der die Eskimos als Tiere bezeichnete. Ein Eskimomädchen, das er in die Ausnüchterungszelle schaffen wollte, hatte er zum Transport gefesselt und geknebelt und sie war dann in der Zelle am Erbrochenen erstickt. Bei einer solchen Vorgeschichte schien uns ein Mordversuch durchaus nachvollziehbar...

Abends besuchte uns ein dänisches Lehrerehepaar mit ihren beiden Kindern. Heide und Erich hatten deren Adresse von einer Lehrerin bekommen, die sie auf der vorangegangenen Etappe im Prins Christian Sund kennen gelernt hatten. Besonders für

ihn war das Leben hier so gut wie Ferien. Man könnte Fischen, Segeln und Jagen, wann man wollte, man werde gut bezahlt und alles gehe seinen ruhigen Gang. Sie waren allerdings besorgt über die wachsende Aggressivität der jugendlichen Eskimos gegenüber den Dänen, die die besseren und die besser bezahlten Stellen in Grönland nur unter sich aufteilten. Insgesamt könnte man gut mit den Eskimos auskommen, aber sobald die etwas Alkohol getrunken hätten, sei alle Freundschaft vergessen. Nachdem es dunkel geworden war hörten wir, wie an Land wie verrückt herumgeballert wurde. Was würde das erst geben, wenn die erst richtig betrunken sein würden?

Nachts um 02:00 Uhr hatte der Wind plötzlich gedreht und der Anker der „Freydis“ slippte in Böen bis 35 Knoten. Nur im Schlafanzug brauchte zwar niemand an Deck, aber der Anker hielt erst wieder im zweiten Anlauf. Als es hell wurde, war aber schon wieder Flaute. Erich und Heide waren schon früh auf den Beinen, weil sie vor Schulbeginn Eskimokinder filmen wollten. Danach gingen Beide mit Folkmar zur Funkstation, weil sie dort vielleicht einen aktuellen Wetterbericht bekommen konnten. Trotz der momentanen guten Eislage wurde unseren Skippern empfohlen, unseren Aufenthalt hier so kurz wie möglich zu gestalten. Vor einigen Jahren war die „Rundö“ hier vor der grönländischen Küste durch Eispress zerstört worden, weil sich die Segler im eisfreien Scoresbysund zu sicher fühlten und dann nach dem Auslaufen unerwartet vom Packeis eingeschlossen worden waren.

Kurz nach Mittag gingen wir wieder Anker auf. Im Ausgang des Scoresbysundes wollten wir Photo- und Filmaufnahmen mit den beiden Schiffen machen. Auf der „Freydis“ setzten wir dazu den rot-weißen Blister, auf der „Laga“ konnte man sich leider nicht zu einem bunten Vorsegel durchringen. Wir hatten Glück, ganz in der Nähe unseres Kurses war ein riesiger Eisberg gestrandet, vor dem wir mit beiden Schiffen auf und ab segelten. Heide und Folkmar von der „Freydis“, und Uli von der „Laga“ umkreisten uns mit dem Schlauchboot, um Bilder zu machen. Eindrucksvoll war der Eisberg allemal, vielleicht 50 m hoch aus dem Wasser ragend, auf 150 m Wassertiefe gestrandet. Zum größten Teil sah er noch aus wie ein Gletscher, d.h. scharfe Kanten, Risse, Gletscherspalten, aber bis etwa 10 m über dem Wasser war er glatt und rund geschliffen. Dieses Stück war also vorher mal unter Wasser gewesen und war jetzt sichtbar, weil sich der Berg etwas gedreht hatte. Nach den Aufnahmen verschwand die „Laga“ unter Motor schnell wieder am Horizont. Für uns gab es keinen Grund zu motoren und wir fragten uns, wieso wir eigentlich mit zwei Schiffen unterwegs waren. In der Flaute trieben wir an einen zweiten interessanten Eisberg vorbei. Durch diesen lief von oben bis unten ein großer Riss. Erich stand auf dem Vorschiff und hypnotisierte den Berg, er möge doch bitte durchbrechen und dann unter Getöse kentern, aber nichts dergleichen geschah. Als Entschädigung zog der erste Wal dieser Etappe in einiger Entfernung an uns vorbei.

Die Nacht hindurch hatten wir -1 Grad C, Eis an Deck und Flaute, sodass wir am nächsten Morgen immer noch dicht vor der Küste waren. Mit dem Sonnenaufgang setzte sich Wind aus SW durch und Folkmar und ich setzten auf unserer Morgenwache wieder den Spinacker und nahmen Kurs auf Jan Mayen. Ein letzter Blick achteraus auf die großartige Kulisse, die gewaltigen braunen schneebedeckten Berge und Gletscher nördlich von Kap Tobin im Schein der aufgehenden Sonne – Abschied von Grönland. Zum Mittagessen gab es Steaks vom Moschusochsen, die uns das dänische Lehrerehepaar mitgegeben hatte. Nach dem Essen mussten wir den Spinacker bergen, weil unser bisschen Wind auch noch auf E gedreht hatte – wieder genau gegen an.

Nachmittags maßen wir die bisher tiefsten Tagestemperaturen: Luft 1 Grad C, Wasser 0 Grad C. Kalte Füße bekamen wir inzwischen alle, trotz Snowboots, gefütterter Stiefel oder zig paar Socken, in dieser Hinsicht könnte ruhig noch mal etwas erfunden werden. Ansonsten konnte man sich aber warm genug einpacken. Bei mir sah das so aus: Unterhose, T-Shirt, Hemd (damit der Faserpelz am Hals nicht scheuert), Strümpfe und darüber ein Schlafanzug. Diese erste Schicht behielt ich auch zum Schlafen an. Für den Aufenthalt an Deck kam darüber ein Faserpelzoverall, Wollsocken und Faserpelzsocken. Wenn es sehr kalt war noch eine zweite Lage Faserpelz aus Hose und Jacke. Darüber eine weite Cordhose und ein dicker Wollpullover. Als wasserdichtes Überzug dünn gefüttertes Ölzeug, um die Schwitzwasserbildung zu senken. Dick gefüttertes Ölzeug bekommt man lange Zeit nicht wieder trocken, wenn es einmal nass geworden ist. Am Kopf hat sich die Bundeswehrwintermütze bewährt, und die Hände hielten ein oder zwei paar Handschuhe warm.

Am Sonntagmittag war die MY „Laga“ bereits 60 sm vor uns. Es gibt eben doch zwei Arten von Wassersportlern, Segler und Motorbootfahrer! Und bei wenig Wind hat die eine Art Wassersportler eben einen Geschwindigkeitsnachteil. „Wir kommen langsam voran, wir kommen trotzdem voran ...“, diesen Song hatten wir zwar „Laga“-Lied genannt, aber inzwischen hatten sich die Verhältnisse ja umgekehrt. Flaute, Flaute, Flaute – wenn wir schnell waren, fuhren wir drei Knoten. Nach Sonnenuntergang war der Wind mal wieder völlig weggeblieben. Graue, ölige See mit alter Dünung aus NW, völlig bedeckter grauer Himmel und teilweise ein dünner, hellblauer Streifen am Horizont, als Widerschein der blauen See unter einem weit entfernten Wolkenloch. Über 100 Möwen paddelten um das Schiff herum und warteten geduldig auf Abfälle.

Heute Morgen sahen wir den ersten Wal aus nächster Nähe. Ein über zehn Meter langer Finnwal umkreiste die „Freydis“ ein paar Mal und erschreckte unsere Möwen mit seiner Atemfontäne. Kurz vor Mittag stellten wir fest, dass wir in der Flaute auch noch drei Meilen zurückgetrieben waren. Als Trostpflasterchen machte uns Carol ein leckeres Glühweinchen zum zweiten Frühstück. Abends, nach 22 Stunden totaler Flaute, kam endlich wieder etwas Wind auf und wir machten uns mit drei Knoten Fahrt wieder auf die

Kreuz nach Jan Mayen. Im Laufe des Dienstags drehte der Wind zwar auf Nord, wesentlich schneller wurden wir aber auch nicht. Unsere Geduld wurde noch einmal erheblich belastet, als wir am Spätnachmittag schon wieder für vier Stunden in der Flaute trieben. Endlich! Am Mittwochmorgen um 05:00 Uhr hatten wir Jan Mayen erreicht und drehten vor der Küste bei, um bei Helligkeit die Guinea-Bucht ansteuern zu können. 288 sm in 110 Stunden (kein Kommentar).

Jan Mayen ist vulkanischen Ursprungs und besteht im Wesentlichen aus zwei Bergen, dem Rudolftop im Südwesten und dem 2.277 m hohen Beerenberg im Nordosten. Zwischen den beiden Bergen befindet sich eine flache Landbrücke mit zwei Lagunen. Zu Beginn des 18. Jahrhunderts hatte man in Norwegen zum Tode Verurteilten die Alternative angeboten, entweder Hinrichtung oder Überwintern auf Jan Mayen. Nachdem diese armen Teufel Jan Mayen das erste Mal gesehen hatten, soll sich ein Großteil der Verurteilten lieber für die Hinrichtung entschlossen haben ...



Der Beerenberg auf Jan Mayen

Einen gar so schlimmen Eindruck hatten wir aber nicht von der Insel. Die Ufer der Guinea Bucht bestehen aus junger Lava, die noch kaum bewachsen ist. Die Berge sind dicht mit grünem Moos bewachsen und etwa ab der Wolkengrenze lag Schnee. Wir bildeten zwei Gruppen. Die eine fuhr mit dem Pustedingi an Land, während die andere Gruppe so lange mit der „Freydis“ Kreise in der Bucht fuhr. Wir hatten auflandigen Wind und wollten nicht erst ankern. Das Wetter war inzwischen so, wie man es sich auf Jan Mayen vorstellt: Nebel, gute Sicht, Nieselregen, Sonne, Schneeschauer, aufgelockerte Bewölkung – man brauchte nur fünf Minuten zu warten, dann hatte man anderes Wetter. Wieder einmal mehr erstaunlich, auf welchen unwirtlichen Flecken dieser Erde sich Leben durchsetzt, wie langsam aber sicher die Lavafelder von Moosen in Besitz genommen werden und schließlich eine ganze Insel begrünt wird. Nach ein paar Stunden hatten wir alle einen Fuß auf Jan Mayen gesetzt und wir konnten mit gutem Gewissen Kurs auf Spitzbergen nehmen. Entlang der wolkenverhangenen Küste ging es gen Norden und am Nachmittag hatten wir das große Glück, einen grandiosen Blick auf den schneeweiß geschmückten Beerenberg in strahlendem Sonnenschein zu erwischen. Wenn man bedenkt, dass viele Reisende von Jan Mayen nur die unteren Meter bis zur Wolkengrenze zu sehen

bekommen haben, dass es sogar Segelreisen gegeben hat, die Jan Mayen im Nebel nicht gefunden haben, hatten wir offensichtlich Riesenglück gehabt.

Während der Nacht hatten wir relativ wenig Wind, sodass Folkmar und ich am nächsten Morgen im Lichte eines bunt schillernden Sonnenaufganges einen letzten Blick auf Jan Mayen werfen konnten. Vermutlich hatten wir uns schon gut an die Kälte gewöhnt. Wir alle meinten nämlich, es sei erheblich wärmer geworden – bei 2 Grad C Luft- und 4 Grad C Wassertemperatur. Als es hell wurde kam Wind aus SSE auf. Abends drehte der Wind zwar auf W, aber auch bei dieser Windrichtung hatten wir mit der konstanten Stärke von 5-6 Beaufort den ganzen Donnerstag über eine schnelle Rutsche in Richtung Spitzbergen.

„Die Stürme sind auch nicht mehr das, was sie mal waren!“, meinte Erich, als wir am Freitagmittag mal wieder in der Flaute trieben. Rollwinkel von bis zu 30 Grad zu jeder Seite und langsam aber sicher beginnender Zeitmangel machten es uns auch nicht gerade einfacher, die Nerven zu behalten und nicht zu motoren. Erich und Folkmar befanden, sie könnten sich nach acht Tagen mal wieder waschen und gingen beide mit einem Topf heißen Wasser bewaffnet splitterfasernackt aufs Vorschiff (bei 6 Grad C Lufttemperatur). Photos waren leider untersagt worden – Erich meinte, die Eisberge im Hintergrund würden fehlen. In der abendlichen Flaute flammte eine hitzige Diskussion über Motorbenutzung auf. Erich, Folkmar und ich wollten versuchen, bis Spitzbergen zu segeln. Der Rest der Crew hatte inzwischen keinen Nerv mehr, in der Flaute zu warten, und forderte die Skipper auf, unter Maschine weiterzufahren. Bruno: „Wir hören einfach auf abzubacken“, und Heide: „Und ich hör einfach auf zu kochen!“ Darauf Musto, unser mit Abstand stärkster Esser: „Da triffst Du aber den Falschen!!!“

Die Nacht zum Samstag hindurch ließen wir uns aber noch in der Flaute durchschütteln. Um die Stimmung etwas zu heben, stand Heide um 04:00 Uhr auf und begann Brötchen zu backen. Überhaupt hatte das leichte Wetter der letzten Wochen den Vorteil, dass Heide uns mit den tollsten Leckereien verwöhnen konnte. Zum Beispiel gab es Rollbraten, Moschusochsensteak, Pfannkuchen, Pfeffersteak, Risibisi oder Nudelauflauf zum Mittagessen, hinterher meistens Pudding mit Früchten, nachmittags oft Kuchen und abends meist aufgewärmte Reste vom Mittag oder eine leckere Suppe. „Und es vergingen Tage und Wochen, und die Zeit schien still zu stehen“, meinte Erich, als wir mittags immer noch in der Flaute dümpelten. „Und zu Weihnachten wendeten sie ihre Hemden von innen nach außen und wuschen sich mit einer viertel Tasse heißen Wassers“, ergänzte Bruno unsere Situationsbeschreibung – er las gerade in einem Buch über die Entdeckung der Arktis.

Gegen 03:00 Uhr am Sonntagmorgen kam endlich wieder Wind auf. Wir waren nicht gerade vom Glück verfolgt, denn bereits zwei Stunden später hatten wir 7-8 Beaufort direkt von vorne und krachten gegen die schnell gröber werdende See in Richtung Spitzbergen. Unter Deck während der Freiwache war es interessant. Wenn gerade eine

See über die durchsichtige Salonluke wusch, und die „Freydis“ stark nach Lee überholte, so dass die Fenster im Backdeck unter Wasser waren, konnte man sich gut vorstellen, wie man in einem Aquarium wohnt. Nachmittags nahm der Wind etwas ab, schnellte in den Schnee- und Hagelschauern immer wieder auf 8 Beaufort hoch. Während der Schneeschauern sammelte sich an den Deckshausfenstern so viel Schnee, dass man gar nicht mehr nach draußen sehen konnte. Ab und zu ging aber eine See übers Deck und wischte die Scheiben wieder frei. Und dazu sang Hans Albers von der Kassette schöne Seemannslieder! Temperaturen nach einem Schneeschauer: -2 Grad C Luft-, aber noch 3 Grad C Wassertemperatur.

Der Wind blieb auch in der Nacht zum Montag bei 7 Beaufort und drehte ganz, ganz langsam zurück. An der Reeling, den Segeln und am Großmast bildete sich langsam Eis. Gegen Mittag endlich konnten wir Spitzbergen wieder anliegen. Manchmal im Sonnenschein, manchmal im Schneegestöber, prügelten wir die „Freydis“ bei NW 8 durch die Seen. Allmählich wurde es feucht unter Deck, in der Achterkammer wuchsen die Eiszapfen von der Decke – wir wollten endlich in den nächsten Hafen und das Schiff in eine Sauna verwandeln! Da es „nur“ noch 190 sm bis Ny Alesund waren, wurden feuchte Klamotten schon mal mit lockeren Sprüchen kommentiert: „Denk doch mal an Tristan Jones, der konnte sich nur in einer Stellung in seinen Schlafsack legen, damit das Eis in seinem Bettzeug nicht schmolz.“

Nachts weiterhin 8 Beaufort mit gelegentlichen Schnee-Sturm-Schauern. Am Dienstagmorgen machte Folkmar den ersten Rundgang mit Gummihammer, um Deck, Spieren, stehendes und laufendes Gut von einer teilweise zentimeterdicken Eisschicht zu befreien. In Böen bis 50 Knoten wechselten wir auf die Sturmfock und das dritte Reff im Groß. Dabei zeigte sich, auf welche Details hier geachtet werden muss: die Feder, die die Großsegelrutscher stoppt, war festgefroren; Winskurbeln gingen wegen Vereisung nicht mehr in die Winsch; und innen laufende Fallen blockieren durch Eis an den Fallaustritten. Mittags Diskussion der beiden Skipper über die weitere Vorgehensweise. Erich wollte, dass mit Motorunterstützung der Bellsund angelaufen werden sollte. Den könnten wir heute Abend erreicht haben und im Landschutz die Wetterentwicklung abwarten. Trotz des Sturmes zog der Barograph nämlich Linealstriche und wir konnten nicht voraussagen, ob es endlich abflauen, oder sogar noch zunehmen würde. Folkmar wollte bei dem Wetter nicht auf eine Leeküste zulaufen, sondern wollte weitersegeln oder ggf. bei noch mehr Wind weit vor der Küste beidrehen.

Die Entscheidung fiel dann doch zu Gunsten des Bellsundes. Mit Maschinenunterstützung konnten wir die Höhe auch gut laufen und nachmittags kamen die ersten schneebedeckten Berge Spitzbergens in Sicht. Im letzten Licht liefen wir bei langsam abnehmendem Wind in die Bucht östlich von Kap Martin ein und bemerkten dort die einsame Ankerlaterne einer anderen Yacht: die „Laga“! Die Widersehensfreude

war natürlich groß und das zufällige Treffen wurde gleich mit ein paar Glas Sherry begossen. Die „Laga“ war schon seit Sonntag hier auf Spitzbergen. Sie hatten auch relativ viel gesegelt, aber in den Flauten auch konsequent motort. Daher hatten sie auch genügend Zeit gehabt, der Station auf Jan Mayen einen Besuch abzustatten. Dort hatte man sie sehr freundlich empfangen und sogar eine Inselrundfahrt mit Jeeps organisiert. Uns hatte man auch angekündigt, aber wir dachten ja, es sei verboten Jan Mayen anzulaufen. Jedenfalls waren wir mächtig neidisch und selbst ich war mir meiner „nur Segeln“-Philosophie nicht mehr ganz so sicher.

Am Mittwochmorgen ging es gemeinsam mit der „Laga“ schon früh weiter. Im Prinzip wollten wir weiter segeln, ließen aber dann und wann die Maschine mitlaufen, um auf 5-6 Knoten Fahrt zu kommen. Entlang der schneebedeckten Berge des Nordenskjöld Landes segelten wir bei strahlendem Sonnenschein nach Norden in Richtung Forlandsund. Morgens beim Segelsetzen hatten wir rund eine Stunde lang zu tun, die festgefrorenen innen laufenden Smeerreps der drei Reffs gängig zu machen. Wenn es mal schnell gehen soll mit Reffen hier, kann man sicherlich nicht erst stundenlang Tauwerk mit heißen Wasser auftauen!

Nach zwei Stunden fiel der Motor aus, weil sich ein Filter dicht gesetzt hatte. Während der Reparatur sah es im Salon niedlich aus: zwei etwa 1 x 1 m große Bretter der Maschinenraumabdeckung an die Back gelehnt, auf dem Fußboden zwei große rostige halbausgeleerte Werkzeugkästen, am Ofen vier Paar Stiefel zum trocknen, Polster der Backbordkoje und der Lotsenkoje zum Trocknen hochgestellt, Carols Schlafsack zum trocken ausgebreitet, und die Rückenlehne der Backbordkoje hochgeklappt (das war Normalzustand) für Stauraum von fünf großen Körben mit Dutzenden von Handbüchern, Gebrauchsanweisungen und persönlicher Ausrüstung von Bruno und mir auf und unter der Rückenlehne. Über allem schwebte ein permanenter Diesel- und Abgasgestank aus dem Maschinenraum.



Schiffsvereisung auf dem Weg nach Norden

An Deck war es eisig kalt (-4 Grad C) und spiegelblank, an der Reeling wuchsen nach Lee geneigte Eiszapfen und das Schwitzwasser an der Innenseite der Luken war gefroren, obwohl wir die Heizung zum Trocknen laufen hatten. „Wie kalt ist es draußen?“,

beantwortete Erich mit: „Es ist arschkalt!“ Nachmittags telefonierten Folkmar und Carol über Svalbard Radio mit zu Hause. Ich wollte nach 12 Tagen Schweigen auch mal wieder von mir hören lassen, aber leider war nachmittags niemand zu Hause. Abends hatte ich mehr Glück, konnte meiner Mutter (im voraus) zum Geburtstag gratulieren und meinen Eltern von unseren nächsten Zielen berichten. Abends ankerten wir gemeinsam mit der „Laga“ in der Eydenbukta auf der Ostseite des Forlandsundes. Auf dem völlig vereisten Vordeck posierten wir für ein schönes Crew-Photo, bevor wir mit der „Laga“-Crew unsere letzten Glühwein Vorräte lenzten.

Interessant war die Diskussion über Motorbenutzung mit Meinhard von der „Laga“. Meinhard war der Meinung, er habe einen Törn mit festen Reisezielen gebucht, die bei Flaute eben mit Motor erzwungen werden müssten, während ich ja am liebsten überhaupt keinen Motor benutze. Zwei Welten trafen aufeinander! Vermutlich hatte jeder den anderen für verrückt gehalten, jedenfalls keine Gemeinsamkeiten in Bezug auf den Sinn einer „Segelreise“.

Die letzten von uns waren spät in die Koje gekommen und hatten Nachts die Lufttemperatur gemessen: -7 Grad C. Am Donnerstagmorgen gingen wir wieder um 07:00 Uhr Anker auf. Wir hatten leichten NW-Wind, sodass wir nur das gereffte Großsegel als Stützsegel setzten und mit Motor weiter in Richtung Ny Alesund dackelten. Anderthalb Stunden lang enteisten wir mit Hacke, Gummihämmern, Besen und anderen Kratzgeräten wieder einmal stehendes und laufendes Gut und besonders das Deck, auf dem sich schon eine teilweise mehrere Zentimeter dicke Eisschicht gebildet hatte. Auf der Backbord Seite zogen die verschneiten Berge des Prins Karl Vorlandes vorbei, auf der Steuerbord Seite die braunen, noch nicht verschneiten Berge und die zahlreichen kalbenden Gletscher des Oskar II Landes. Nach zwei Stunden Fahrt wuchsen schon längst wieder Eiszapfen an der Reeling und auch das Deck war bereits wieder eine Eisbahn. Kurz vor Mittag kam die Sonne zögernd hinter einigen Wolken hervor und unsere Photographen stürzten an Deck, um Bilder von den schneebedeckten Bergen zu machen. Während Heide's Filmaufnahmen mussten wir die Fahrt aus dem Schiff nehmen, so dass die „Laga“ Zeit hatte, einen Abstecher vor den großen Gletscher in der Hornbäkbukta zu machen. Wir liefen den direkten Kurs zur Barre im Vorlandsund und konnten das 17 m Schiff vor der riesigen Eiswand kaum ausmachen. Mit Sextant ermittelten wir eine Höhe der Abbruchkante über Wasser von 50-70 m!

An der Barre erlebten wir das erste Mal die Genauigkeit der Seekarten hier oben. Wo eigentlich Wasser hätte sein sollen, erstreckte sich über anderthalb Meilen ein trocken gefallenes Riff. Mit Hilfe von Echolot und an Hand der Wasserfärbung mogelten wir uns am Rand des Flachs entlang. Beim ersten Versuch nach Norden durchzukommen hatten wir eine leichte Grundberührung, die aber dank des Ballastschwertes (klappt hoch bei Grundberührung) kein Problem war. Im zweiten Anlauf hatten wir die Rinne zu fassen

und konnten die Barre problemlos passieren. Kurz nach Sonnenuntergang bogen wir nach Osten in den Kongsfjord ein. Es war nicht unser Tag heute, bei sechs Meter Wassertiefe rumpelten wir an der Huk mit dem Schwert über den vermutlich einzigen Stein weit und breit hinweg, aber das kannten wir heute ja bereits.

Um 19:40 Uhr schließlich erreichten wir Ny Alesund, die nördlichste Siedlung der Erde. Von hier aus sind es nur noch 1.230 km zum Nordpol. Nach dem Abendessen waren Heide, Erich und Folkmar zu Besuch auf einem Trawler, der hier wegen Maschinenschaden eingelaufen war und uns gegenüber lag. Der Kapitän schätzte die momentane Eislage als ausgesprochen schlecht ein. Mit den Nordwinden der letzten Woche sei das Eis bis weit nach Süden vorangekommen, bereits auf 79°40' waren sie am Vortage auf dichte Treibeisfelder gestoßen. Nördlich davon wäre noch ein 30 m breiter eisfreier Streifen, der aber nach Osten hin immer schmaler würde. Mofen und die Hindelopenstraße wären dicht, wir hätten 14 Tage eher kommen sollen...

Am Freitagmorgen hörten wir von einer schönen Vorzeigetemperatur. In der vergangenen Nacht hatte man auf der Station -15 Grad C Lufttemperatur gemessen! Gleich nach dem Aufwachen schwang sich Folkmar wieder in seinen Blaumann. Seit ein paar Tagen war er täglich mehrere Stunden dabei, den verdammten Diesellofen zum Laufen zu bringen. Und bei den ständig fallenden Temperaturen wurde ein funktionierender Ofen jetzt immer wichtiger. Auf der „Laga“ hatten sie gestern Pech gehabt. An der Barre war achtern eine See eingestiegen und hatte durch undichte Bulleyes mehrere Kojen total unter Wasser gesetzt. Lothar und Ortwin hatten daher diese Nacht im „Nordpolhotel“ übernachtet. Normalerweise ist es wohl unmöglich dort ein Bett zu bekommen, aber wie Lothar sagte: „Wenn jemand nein sagt, werden Verhandlungen für mich erst interessant.“ Das ganze Hotel war völlig leer und den beiden war auch die Nutzung von Waschmaschine, Trockner und der Küche angeboten worden. Nach einer kurzen Anlaufzeit gingen wir dort aber alle ein und aus und den ganzen Tag über pilgerten kleinere Gruppen zwischen Hotel und Schiffen hin und her, um zu duschen, Wäsche zu waschen oder nasse Kleidung und Polster zu trocknen.

Wir hatten wieder einmal strahlend blauen Himmel und waren natürlich auch alle mit unseren Photoapparaten unterwegs. In der Ferne schimmerten die Gletscher türkisweiß, darüber erhoben sich die schneebedeckten Berge und davor trieb jede Menge Eisschollen und Growler, die vom Nordwind im Inneren des Fjordes festgehalten wurden. Für die ganze Reise hatte ich fünf Filme dabei, mit denen ich bis jetzt prima hingekommen war. Hier musste ich aber richtig aufpassen, nicht zu viele Bilder zu machen. Die Landschaft war so atemberaubend und änderte mit der wechselnden Beleuchtung von Stunde zu Stunde ihr Gesicht, so dass man pausenlos hätte fotografieren können. Wie Profils solche Reise dokumentieren zeigte uns Ulli von der „Laga“, von Beruf Fotograf: er hatte 160 Filme dabei.

Nachmittags übernahmen wir Diesel und Wasser. Diesel wurde in 200 l Fässern ans Schiff gebracht und mit einer Handpumpe gefördert. Für das Wasser gab es keine Behälter und man versorgte uns daher aus großen Töpfen und Kannen aus der Kantine, die je etwa 50 l Volumen hatten. Wieder zeigte sich, auf welche Kleinigkeiten hier geachtet werden muss: die bordeigenen Schläuche, mit denen wir das Wasser absaugen wollten, waren beim verstauen nicht ganz leer gewesen und jetzt zugefroren. Abends gingen wir ins „Nordpolhotel“ zum Essen. Lothar und Ortwin stellten die Räumlichkeiten zur Verfügung und Meinhard, Karl und Carol hatten gekocht. Mit sechzehn Mann saßen wir im Kerzenschein an einem langen Tisch. Das Menü begann mit einem Krabbencocktail, es folgte eine Champignoncremesuppe mit geröstetem Brot, als dritter Gang folgte ein pikanter Kartoffelsalat. Hauptgericht war Dorschfilet a la Meinhard, d.h. in einem hervorragenden Bierteig, dazu Erbsen, Bohnen mit Speck und Salzkartoffeln. Als Krönung und zur Feier des Abends hatte Erich danach drei Flaschen Champagner spendiert. Nach dem Essen saßen wir vor dem prasselnden Kamin und die Skipper erläuterten, wie sie sich das restliche Programm vorstellten. Morgen noch einen Tag in Ny Alesund, nachmittags Fahrt zu den Gletschern. Sonntag früh Aufbruch in Richtung Smeerenburg, am nächsten Tag an das Packeis und dann auf den Rückweg. Aus Zeitgründen nur noch zur Bäreninsel, damit wir am Mittwoch oder Donnerstag in Tromsø eintreffen würden.

Was man in der Nacht auf dem Rückweg zu den Schiffen bereits im Dunkeln ahnte, konnten wir am Sonntagmorgen bei Helligkeit bewundern. Der ganze Fjord war bei der Flaute voller Eisschollen und Growler und hatte eine dünne geschlossene Eisdecke. Weit und breit keine Bewegung, majestätische Stille, ein eindrucksvolles Bild. Heide hatte sich auf der Station nach Eisbären erkundigt, aber dort vermutete man, dass wir mit unseren Booten zu auffällig wären, um dicht genug heranzukommen. Auf Spitzbergen werden jährlich immer noch fünf bis zehn Eisbären erschossen, weil sie Menschen angreifen. Ein Jäger erzählte, er würde sich nicht weiter als eine Meile von der Station entfernen, wenn er unbewaffnet wäre.



Showsegeln mit der FREYDIS vor Ny Aalesund

Morgens hatten wir wieder gemeinsam im „Nordpolhotel“ gefrühstückt und danach sauber gemacht. Mittags gingen wir zusammen mit der „Laga“ auf Fotosafari im Fjordinneren. Auf der „Freydis“ zogen wir natürlich gleich wieder Großsegel und Blister hoch, damit schöne Bilder unter Segeln gemacht werden konnten. Leider war fast kein Wind, sodass wir die Segel nur kurz zum stehen bekamen und den Rest der Strecke unter Motor fuhren. Je weiter wir ans Ende des Fjords kamen, desto dichter wurde die Eisdecke. Meist war es wohl nur ein halber Zentimeter, aber wenn wir auf ein paar Tage älteres Eis trafen, erreichte es vielleicht Dicken bis drei Zentimeter. Zwischendurch immer wieder dichte Felder Treibeis, durch die wir uns mit Ausguck im Mast durchmogelten.



Auch die Eisbären sind heutzutage schon motorisiert

Auf die nächsten Aufnahmen hatte Erich sich schon lange gefreut. Von einem Kostümverleih hatte er ein Eisbärenfell mit an Bord und Bruno turnte zur Gaudi beider Crews als Eisbär über die Schollen, fiel über Carol her oder fuhr im Schlauchboot, geschmückt mit rotem Schal, um die „Freydis“ herum. Erich steuerte selbst, fotografierte aber ständig dabei, so dass wir uns der „Laga“ manchmal etwas unkontrolliert dicht näherten und einmal sogar frontal auf einen Growler aufbrummten.

Beeindruckend aber immer wieder die Formen- und besonders die Farbenvielfalt des Eises. Schneeweiß, türkisfarben, teilweise sogar tiefgrün schimmernd in der Sonne und eine kalte bläuliche Farbe im Schatten. An den Gletschern war kein vernünftiges Fotolicht mehr, so dass wir leider nicht dicht vor solch eine riesige Eiswand fuhren, aber auch so war die Fahrt durch das Eis ein unvergessliches Erlebnis. Auf dem Rückweg konnten wir uns ganz dicht einer Robbe nähern, die sich auf einer Eisscholle räkelte. Mit ganz langsamer Fahrt waren wir nur noch eine halbe Schiffslänge entfernt, als sie unter Wasser verschwand. Nachdem wir die Scholle passiert hatten tauchte sie wieder auf und blickte uns neugierig hinterher.

Abends hatten wir besuch von zwei Deutschen in „unserem Hotel“. Beide sind Journalisten, haben gerade einen Bildband über Grönland veröffentlicht und waren hier seit Anfang August von Longyearbyen aus mit zwei Kajaks unterwegs. Seit einigen Tagen waren sie hier im Kongsfjord. Heute hätten sie schon fast rot geschossen, weil sie mit

ihren leichten Booten beinahe im Eis stecken geblieben wären. Von den Leuten in Ny Alesund waren die beiden ausgesprochen unfreundlich empfangen worden. Vor ein paar Tagen hätten sie in einer Hütte etwas weiter Fjord einwärts übernachtet und waren von einigen betrunkenen Norwegern mit Waffengewalt (!) mitten in der Nacht in den Schnee gejagt worden. Nachdem die beiden sich in ihr Zelt verkrochen hatten, veranstalteten die Norweger ein Zielschießen in der Nähe des Zertes und den Beiden flogen die Querschläger um die Ohren. In Ny Alesund selbst ließ man sie erst im Hotel übernachten, nachdem Lothar sich für die eingesetzt hatte. Dass diese Tour von der norwegischen Regierung unterstützt wurde und auch alle offiziellen Stellen hier auf Spitzbergen informiert waren, ließ den Kommandanten hier anscheinend kalt. Er war nur besorgt, ob er auch sein Geld bekommen würde. Eine in dieser lebensfeindlichen Umgebung absolut indiskutable Einstellung.

Am Sonntagmorgen verließen wir um 05.00 Uhr Ny Alesund. Die ersten zweieinhalb Meilen brach sich Eisbrecher „Freydis“ den Weg durch eine geschlossene Eisdecke von rund einem Zentimeter Dicke. Die „Laga“ folgte uns im eisfreien Kielwasser. Manchmal hatten sich mehrere Eisschichten übereinander geschoben, dann ging es etwas langsamer, und einmal mussten wir durch ein größeres Feld aneinander gefrorener Schollen von vielleicht zehn Zentimeter Dicke. Auch wenn diese Schollen recht brüchig waren, das war kurz vorm Steckenbleiben. Bei der Fahrt durch das Eis hatte das Schiff auch gar keine Bugwelle mehr, sondern nur noch einen kleinen Bart aus wegspritzenden, höchstens würfelgroßen, Eisstücken.



„Tre Kroner“ im ersten Morgenlicht

Im ersten Morgenrot hatten wir noch einen schönen Blick auf die „Tre Kroner“ als Abschied vom Kongsfjord. Im freien Wasser bot sich uns außerdem noch ein wunderschöner Blick auf die verschneiten Berge des Prins Karls Forlandes. Im Vordergrund das blaue Wasser und am Horizont ein hellgrauer Streifen, der in ein zartes Rosa, Orange, Gelb, Grün und schließlich den hellblauen Himmel überging. Nach einigen Meilen fuhren wir durch ein großes Feld von Pfannkucheneis. Das sind einzelne, relativ kleine Schollen, die am Rand etwas hochgebördelt sind und so ähnlich aussehen, wie Pfannkuchen. Im Gegenlicht der aufgehenden Sonne leuchtete der gebördelte Rand

gelborange und man hatte den Eindruck, als würden Tausende von Bernsteinketten auf dem Wasser schwimmen.

Folkmar und ich waren uns einig, dass wir bestimmt noch einmal hierher kommen würden. Dann müsste man aber mehr Zeit mitbringen, um auch noch andere Fjorde anlaufen zu können, aber man sollte nicht versäumen hierher zu reisen, wenn Schnee liegt. Wir hatten (wieder) NNE Wind und motorten an der Küste des Haakon VII Landes weiter nach Norden. Um die Spritzwasservereisung möglichst gering zu halten, blieben wir dicht unter der Küste. Mittags verdunkelten Wolken die Szenerie, es wurde stark dunstig und vereinzelt wehten ein paar Schneeflocken durch die Gegend. Nachmittags bogen wir bei schlechter Sicht in das Danskegatt ein, zwischen der Amsterdam- und der Dänemarkinsel hindurch führt diese Durchfahrt in den Smeerenburgfjord. Die Siedlung Smeerenburg war dereinst die größte Walfangstation des Eismeeres. In der Saison hielten sich hier bis zu 15.000 (!) Menschen auf und halfen fleißig mit, die Wale auszurotten.

Im Gatt wurde die Sicht etwas besser, aber wir hatten immer noch leichten Schneefall, der sich wie ein Schleier vor die Berge der Vasahalvöja legte. Durch ein Wolkenloch lugte die Sonne über die tief hängenden Schneewolken und tauchte die Landschaft in ein eigenartig milchiges Licht. Vor Smeerenburg hatten wir unseren nördlichsten Ankerplatz auf $79^{\circ}44' \text{ N } 10^{\circ}58' \text{ E}$ erreicht. Wir machten die Pustedingis für Photo- und Filmaufnahmen der beiden Schiffe klar, dann gingen wir mit den beiden Crews an Land. Am Ufer konnten wir auf ein paar kleine, knapp über Wasser liegenden Steine steigen, von dort ging es senkrecht eine gut einen Meter hohe Schneewehe hoch, dann waren wir an Land. In der Nähe der Bake und noch ein Stück weiter nördlich fanden wir noch Reste der Trankochereien, Fundamente von Häusern und eine alte Schubkarre, die mit einem Schild als historisches Denkmal gekennzeichnet war. Von einer kleinen Anhöhe sahen wir auf die finstere See im Norden, über der eine dunkelgraue Schneewolke schwebte. Hier war die Welt zu Ende, danach kam nur noch das Packeis und der Nordpol.

Um 05:00 Uhr hieß es Anker auf zum letzten Teilstück. Die Berge des Smeerenburgfjordes sahen heute ganz anders aus als gestern. Die Sicht war klar, aber nur 50 m über dem Wasser schob sich eine schwarze Schneewolke in den Fjord hinein. Auf See hatten wir Nebel, konnten aber noch weit genug sehen, um bei Marschfahrt etwaigem Eis ausweichen zu können. Man konnte fast zusehen, wie das Thermometer von -5 Grad C auf -10 Grad C absackte, als wir uns dem Eis näherten. Gleichzeitig, als Dieter von der „Laga“ über UKW berichtete, was er auf dem Radar ausgemacht hatte, rief Folkmar aus dem Cockpit hinunter: „Packedis! Packedis! Wir sind da!“ Um 07:08 Uhr waren wir bereits auf $79^{\circ}50' \text{ N } 10^{\circ}15' \text{ E}$ auf einen breiten Treibeisgürtel gestoßen. Der Eisgürtel erstreckte sich von WSW nach ENE, war zwischen 100 m und 200 m breit und bestand aus recht großen, meterdicken Schollen. Nördlich des Eisgürtels war freies Wasser, aber wenn die Sicht kurzzeitig etwas besser wurde, konnte man dahinter weiteres Eis erkennen. In

diesen Gürtel wollten wir zwar hinein – das war möglich und ungefährlich, weil wir keinen Wind und Seegang hatten – aber noch weiter im Nebel bis zur festen Polkappe vorzudringen war uns zu gefährlich.



FREYDIS an der Eisgrenze auf 79°50' Nord

Mit der „Freydis“ fuhren wir durch eine Rinne in den Eisgürtel hinein. Es war kein Problem mit langsamer Fahrt voraus in Lücken zwischen zwei Schollen hinein zufahren und diese auseinander zu schieben. Erst jetzt im Eisgürtel bemerkten wir an den auf- und ab Bewegungen des Eises, dass eine lange Dünung lief – es war, als würde der Atem des Eismeeres sichtbar. Auf einer zweiten Fahrt holten wir den Großteil der „Laga“-Crew zu uns hinüber und fuhren noch mal ins Eis. Die meisten waren überrascht, wie eindrucksvoll der Eisgürtel „von innen“ war. Dieter wollte mit der „Laga“ nicht zwischen die Schollen und vom Anblick „von draußen“ war die Crew enttäuscht gewesen, so dass wir einige erst aus der Koje holen mussten. An einer großen Scholle legten wir an, verließen die „Freydis“ und prosteten uns auf dem Eis zu. Der nördlichste Punkt der Reise war erreicht. Heide war etwas enttäuscht, dass wir die 80° N nicht erreicht hatten, aber Folkmar meinte, man müsste das Erreichte nur richtig darstellen. Wir hatten eben so kaltes Wetter gehabt, dass wir schon auf 79°50' N vom Eis gebremst worden waren!

In Spitzbergens Gewässern hatten wir viel motort. „Ziel erreicht, ab jetzt wird wieder konsequent gesegelt“, meinte Erich, als wir die Eisgrenze wieder verließen. Kurze Zeit lief der Motor noch mit, weil wir keinen Wind hatten, aber mittags zogen wir den Blister hoch und machten uns mit fünf Knoten auf den Weg nach Süden. Nachmittags wurde der Wind wieder weniger und abends trieben wir knapp nördlich des Kongsfjordes – man höre und staune – in der Flaute. Aber so hatten wir noch etwas von den spitzen felsigen Bergen und riesigen Gletschern des Haakon VII Landes, die wir am Vortage zum größten Teil nur im Dunst gesehen hatte.

Kurz nach Mitternacht man Südwind auf, mit dem die Temperaturen wieder knapp über den Gefrierpunkt stiegen. Das war zwar einerseits angenehm, hatte aber andererseits zur Folge, dass das Eis an der Innenseite der Salonluke und meine darunter liegende Faserpelzhose durchnässte. Den ganzen Tag lang pendelte der Wind um Süd hin und her und wir segelten vor dem Prins Karls Forland auf und ab. Manche Segler nennen diese

Beschäftigung auch „Kreuzen“, aber dafür war der Luvgewinn bei uns etwas zu gering. Nach dem Abendessen im Schneesturm Wechsel auf die Sturmfock und das dritte Reff, dann in die Koje, die sich durch einige neue Leckagen fast in ein Wasserbett verwandelt hatte.

In der Nacht zum Mittwoch bekamen wir nach einer kurzen Flaute einen kräftigen Nordwind, der uns endlich weiter nach Süden brachte. Während meiner Morgenwache begleiteten uns für etwa 20 Minuten eine Schule Tümmler. Die flinken Tiere hatten sichtlich Spaß daran, in der Bugwelle ihres dickbauchigen grünen Bruders zu spielen. Die „Freydis“ rauschte die Wellen hinunter und das Schwert brummte bei der hohen Fahrt. „Das haben wir jetzt aber auch mal verdient, drei bis fünf Tage nur die Wellenlima schneller und langsamer laufen hören!“, meinte Erich. Jetzt, wo wir uns Spitzbergens Südkap näherten, rückte der alte Geheimniskrämer damit heraus, dass er im Alleingang doch noch nach Hopen Island wollte. Mit dem Nordwind war es wieder etwas kälter geworden (-3 Grad C) und der Schnee blieb wieder an Deck liegen. „Ski und Rodel gut“, kommentierte Dieter von der „Laga“. Wir hatten wieder alle zwei Stunden Funkkontakt gepflegt, bis die Entfernung zwischen den Schiffen am Abend wieder zu groß wurde, weil die „Laga“ direkt in Richtung Bäreninsel segelte.

In der Nacht zum Donnerstag bekamen wir mal wieder einen zwischen die Zähne. NE 9, schwere Böen bis 55 Knoten, dazu -5 Grad C Lufttemperatur und entsprechende Schiffsvereisung. Der direkte Kurs nach Hopen war 78°, auf der Karte fuhren wir aber nur 120° und so gaben wir dem Wind bis 08:00 Uhr eine Chance, entweder abzunehmen oder zurück zu drehen. Die Windrichtung blieb, die Windstärke war eher auf 9-10 zunehmend und wir fielen mit Kurs auf die Bäreninsel ab. Das Leben an Bord erstarb bei dem Wetter. Die Freiwache verschwand sofort in die Koje, versuchte sich dort so festzukeilen, dass die Klamotten trocken blieben und verschwand bis auf die Nasenspitze im wärmenden Schlafsack. Nach vier Stunden wache, davon zwei Stunden am Ruder, wusste man, was man getan hatte. Die ersten Minuten unter Deck saß man fast apathisch da, bis Hände und Füße langsam wieder auftauten.



Die Küste der Bäreninsel

Um 02:00 Uhr am Freitagmorgen standen wir kurz vor der Nordküste der Bäreninsel und drehten bei, um bei Helligkeit einen Ankerplatz aufsuchen zu können. Über UKW erkundigten wir uns bei Björnöja Radio nach der „Laga“, aber dort hatte man nichts gehört und wir vermuteten, dass sie mit dem günstigen N-Wind direkt nach Tromsø gesegelt waren. Es war immer noch eisig kalt und die dunkelbraune Steilküste, an der teilweise Schnee klebte und riesige Eiszapfen hingen, bot einen unheimlichen Anblick im NE-Sturm. Oben auf der Steilküste ein paar einsame Lichter der Station und der Funkmasten und im Hintergrund die hohen, schneebedeckten Berge der südlichen Hälfte der Bäreninsel. Einen geschützten Ankerplatz fanden wir in der Lunckevika. Vor Anker kämpften wir zuerst einmal wieder mit dem Diesellofen (leider erfolglos) und versuchten dann, über Björnöja Radio, Vardö Radio und Svalbard Radio ein Telefongespräch nach Deutschland zu Stande zu bringen (leider auch erfolglos). An Land konnten wir auch nicht, da die einzige Stelle, an der wir eventuell hätten landen können, von der Flut überspült war. Die Stimmung war sozusagen auf dem Nullpunkt.

Doch dann brachten wir den Ofen doch noch zum laufen und konnten die nassen Sachen trocknen, wir bekamen eine Verbindung mit Norddeich Radio und starteten eine richtige Telefonorgie. Folkmar telefonierte mit Herrn Bellmer von Trans Ocean, Erich mit seiner Sekretärin und mit der „Yacht“, Carol mit einer Arbeitskollegin und ich mit meinen Eltern. Gerade hatte ich berichtet, dass an Bord alles in Ordnung sei und wir pünktlich in Tromsø eintreffen würden, da wäre die Reise hier beinahe zu Ende gewesen. Feuer an Bord! Der Regelbehälter des Diesellofens war übergelaufen und der umherschwappende Diesel hatte sich unter dem Ofen entzündet. Zum Glück hatte Bruno das Malheur sofort bemerkt, und zum Glück war Folkmar geistesgegenwärtig und kaltblütig genug, den Brand mit dem Feuerlöscher zu stoppen. Hätte das Feuer wirklich auf das ganze Schiff übergegriffen, wäre die einzige Chance wohl gewesen: ein Walki-Talki schnappen, ab in die Rettungsinsel und warten, bis das patrouillierende Coast Guard Schiff sieben verkohlte Gesichter eingesammelt hätte...

Kurz bevor es zu dunkel zum fotografieren wurde, machten sich Erich und Folkmar doch noch mit dem Pustedingi auf dem Weg zum Ufer. Das Landemanöver war wohl immer noch riskant, aber nicht mehr unmöglich wie am Vormittag, und sicherheitshalber hatten beide ihre Taucheranzüge an. An Land hatten wir schon beim Einlaufen eine Hütte bemerkt, die von zwei Ornithologen bewohnt war. Die Beiden meinten, ein Marsch zur Funkstation würde etwa 4-5 Stunden dauern. Man könnte die Station schon von weitem sehen, aber der Weg sei speziell auf dem letzten Stück sehr beschwerlich. Wir wollten zwar gerne versuchen, die Station zu besuchen, aber erstens würde diese Expedition mindestens elf Stunden dauern – damit hätten wir im Tageslicht keine Zeitreserve gehabt, und zweitens konnten wir das Schiff bei der unsicheren Wetterlage nicht so lange unbewacht lassen. Damit wir hier noch ungeschoren herauskommen sollten, wenn der Wind auf NW drehen sollte, gingen wir die Nacht hindurch Ankerwache. Es war fast völlig

dunkel, ein paar Wolkenlöcher, durch die man Sterne und Nordlicht sehen konnte, und dann die Brandung, die von den umliegenden Felsen zurück dröhnte – eine unheimliche Kulisse, um auf eine Wetterverschlechterung zu warten.

Am nächsten Morgen wollten wir noch einmal probieren an Land zu kommen. Der Wind war weniger geworden, hatte aber auf N gedreht und so hatten wir noch immer reichlich Schwell in der Bucht. Folkmar, Carol und Heide waren die erste Gruppe, die übersetzen wollte. Die See vor dem Landeplatz war relativ ruhig, bis plötzlich einige Brecher dicht hintereinander von achtern kamen. Heide: „Ich habe mich nur noch geduckt und an den Carol geklammert, wie ein kleines Äffchen. Und dann habe ich Folkmars Gesicht gesehen, und er hat geschrien, sie bricht, Sie bricht, SIE BRICHT!“ Links und rechts vom Dingi der Schaum des Brechers, und bevor der nächste kam drehte Folkmar den Bug blitzschnell nach Luv und war in Rekordzeit wieder an der „Freydis“. Landgang war also abgesagt, denn bei –5 Grad C Lufttemperatur hatte niemand Lust auf ein eisiges Vollbad vor der felsigen Legerwallküste.

Bei sonnigem, aber kaltem Wetter gingen wir Anker auf und machten uns an die letzten 300 sm bis Tromsø. Wir hatten nur wenig Wind, aber wir hatten ja noch jede Menge Zeit, und es war auch mal ganz angenehm, bei leichtem achterlichen Wind mit etwas Musik im Cockpit zu sitzen und zu steuern. Abends dümpelten wir mal wieder in der Flaute. Unter Deck war derweil große Fete. Es begann mit einem Essen, das Carol zubereitet hatte. Maiskolben, Champignoncremesuppe, flambierte Crepes mit Birnen und Fruchtcocktail mit Rum verfeinert. Bei einigen weiteren hochprozentigen Getränken und Musik aus den 50er und 60er Jahren wurden bei Heide und Erich Erinnerungen an ihre Jugendzeit wach. Nachdem Folkmar für den „harten Kern“ den Rest Nudeln aufgebraten hatte, wechselten wir zur Musik der 70er und 80er Jahre. Heide war bereits in der Koje und wir durften die Musik wieder etwas lauter drehen. Nach einem gescheiterten Versuch mit einer Gin-Fruchtcocktailsaft-Mischung (seit zwei Wochen hatten wir weder Bier noch Säfte mehr zum trinken) spendierte Erich eine Flasche Champagner. Erich: „Auf die letzte Flaute der Reise!“ Carol: „Scheiß auf Flaute! Ist jedenfalls gemütlich so!“ Dazu Musik aus der Rocky-Horror-Picture-Show. Bei der zweiten Flasche Champagner wurden wir schon lustiger, auch wenn mir zwei halbvolle Gläser in die Koje kippten. „Also sprach Zarathustra...“ dröhnte durchs Schiff, als wir die dritte Flasche köpften und irgendwann folgte noch die vierte Flasche. Summa summarum hatten Erich, Carol, Bruno und ich je eine Flasche Schampus intus und waren daher zum Wachwechsel um Mitternacht ausgesprochen angeheitert.

Erich hatte seine Wache gut rumgekriegt und konnte jetzt in der Koje verschwinden. „Carol, hör auf zu saufen! Es ist Wind draußen, der Musto schuftet da draußen wie ein Besessener, er ruft nach Dir!“, belehrte er die nächste Wache. Schon um 21:00 Uhr hatten wir 8 kn Wind gehabt, aber Erich hatte wohlweislich vermieden, einen Blick nach draußen

zu werfen. Das Wetter war hier oben etwas unstetig. Am Sonntagvormittag hatten wir bereits wieder den nächsten Schneesturm mit SSE 8-9 auf die Nase bekommen. Immerhin stiegen die Temperaturen bei den südlichen Winden regelmäßig über den Gefrierpunkt, so dass wir nicht mehr mit Vereisung zu kämpfen hatten. Bis jetzt hatte ich dank des Scopolamin Pflasters bei keinem Wetter Probleme mit der Seekrankheit gehabt, aber heute war mir schlecht – vielleicht auch eine Nachwirkung der „Orgie“ am vergangenen Abend. Ganz besonders schlimm hatte es Erich erwischt, der bei der Sauferei am Abend vergessen hatte, seine Medikamente zu nehmen. Nachmittags kam nach einer kurzen Flaute der Wind aus Westen wieder. Ängstlich blickten wir jede schwarze Wolke an, ob der Wind bei den 5 Beaufort bleiben oder gleich wieder der nächste Sturm über uns herfallen würde. Mittlerweile wurde es schon so früh dunkel, dass wir bereits um 19:00 Uhr Nordlicht beobachten konnten. Während der ganzen Reise sahen wir nur weißes Nordlicht, obwohl es bunt werden soll, je weiter man nach Norden kommt. Manchmal sah es so aus, wie Unterkanten von riesigen Gardinen, die vom Himmel hingen. Ein anderes Mal war ein breiter Streifen des Himmels mit einem weißen Schleier bedeckt, der in der Mitte wie eine Spirale gedreht war. Immer wieder neue Formen – bei sternklarer Nacht ein beeindruckendes Schauspiel.

Am Montagmorgen drehte der Wind langsam zurück – das nächste Sturmtief war auch schon angesagt. Mustos Brille war im Sturm gestern zertreten worden. Da er durch meine Brille einigermaßen sehen konnte, lieh ich ihm meine schwarze Kassen-Ersatzbrille. Das passte ausgezeichnet zu seinem dunklen Bart und wirkte sehr seriös, Folkmar sprach ihn sofort mit „Herr Generaldirektor“ an. Folkmar und ich waren uns auch schon einig, was wir sogar noch vor der ersten Dusche in Tromsö wollten: einen Liter Milch und einen Becher Joghurt. Bruno guckte ganz entsetzt und meinte, die Crew sollte besser in zwei Gruppen in die Stadt gehen. Und abends hatten wir die Schnauze voll vom Kreuzen. Den ganzen Tag ballerten wir durch die Seen, und dann hatten wir nach 24 Stunden ganze 66 sm in Richtung auf Tromsö gutgemacht, bei 114 sm durchs Wasser!

In der Nacht zum Dienstag begann der Wind endlich wieder rechtzudrehen und wir hofften, bei den 7 Windstärken bald die Ansteuerungstonne von Tromsö anliegen zu können. Am Ende der Morgenwache hatten wir es mal wieder geschafft, volle 8 aus SW, der dritte Sturm seit Spitzbergen. Das Steuern bei dem hohen Seegang war nicht so ganz einfach, manchmal fegte ein Brecher durchs Cockpit. Erich: „Der Bruno hat so 'ne perverse Art sich selbst zu duschen, das will ich jetzt mal photographieren.“ Kurze Zeit später bekamen wir endlich die lang ersehnte Winddrehung auf WNW und nur unter Sturmbesegehung jagte die „Freydis“ jetzt mit neun Knoten halben Winds durch die aufgewühlte See in Richtung norwegische Küste. Auf diesem Kurs spritzte es kaum noch, aber Erich wollte unbedingt noch ein Photo, wie jemand vom Brecher zugedeckt wurde. Erich: „Folkmar, stell dich aufs Deckshausdach und spritz mich mit der Pütz nass!“ Aber

Folkmar meinte, „Mit der Maschine rückwärts, damit der Spinacker steht, da mach ich ja noch mit, aber das hier ist mir zu gestellt.“

Nachmittags liefen wir in die norwegischen Schären ein, die im Dunst der Graupelschauer und der stürmischen, dunklen See bedrohlich und düster aussahen. Als es dunkel wurde, bemerkten wir überall Lichter um uns herum. Leuchtfeuer, andere Schiffe, Häuser, Straßenbeleuchtung, Siedlungen – ein Unterschied zu der Einsamkeit Spitzbergens, der irgendwie beruhigend wirkte. Ein paar Meilen vor Tromsö fing es an, wie verrückt zu schneien. Sichtweite gleich Null. Mit Hilfe des Echolotes tasteten wir uns, immer an der Wand lang, weiter. Erich stand die ganze Zeit als Ausguck auf dem Vorschiff, aber auch der Rudergänger hatte es nicht besonders einfach. Bruno: „Alle 20 Sekunden die Augen zukneifen, damit der Schnee in den Augen schmelzen kann...“ Kurz vor Mitternacht erreichten wir Tromsö und gingen bei der „Laga“ längsseit. Gleich nachdem die Leinen belegt waren, stand schon ein Enterkommando von uns im Deckshaus der „Laga“, um eine Palette Bier zu kapern. Wir saßen in dieser Hinsicht ja schon längere Zeit auf dem Trockenen. Bis auf Meinhard war aber die gesamte Crew an Land, daher lud er uns zum Bier ein. Nachdem wir noch kurz die Erlebnisse der letzten Woche und Wissenswertes über Tromsö ausgetauscht hatten, sanken wir alle todmüde in die Kojen.

Am nächsten Morgen fuhren wir per Taxi in ein Rehabilitationszentrum zum Duschen. Das war uns von der „Laga“ an Stelle des öffentlichen Schwimmbades empfohlen worden. Vorher kamen wir auf der Suche nach Taxis an einem Bäcker vorbei, bei dem ich auch an meine langersehnte Milch kam. Für den Nachmittag war Arbeit an Bord angesagt, weil morgen schon ein Teil der Crew nach Hause fliegen würde. Um Platz zu schaffen packten wir unser Gepäck zusammen und lagerten die Sachen vorübergehend zur „Laga“ aus, denn dort waren mittlerweile auch nur noch Dieter, Helga und Lothar an Bord. Bilgen lenzen, unter Deck sauber machen, den Ofen zum Laufen bringen, das Achterliekbändsel vom Großsegel reparieren und die Wassertanks füllen stand auf dem Programm. An unserem letzten gemeinsamen Abend gingen wir mit der ganzen Crew im „Prelaten“ essen. Als Vorspeise wählten wir alle einen Krabbensalat, als Hauptgericht entweder Schollenfilet oder Entrecote. Obwohl wir insgesamt auch an Bord sehr gut gegessen hatten, irgendwann sind frische Sachen halt zu Ende und dann bleibt Dose eben auch Dose, und so war das Essen ein Genuss, der sogar von der Bordkasse finanziert wurde. Auf dem Rückweg zur „Freydis“ war uns ganz weihnachtlich zu Mute. Seit wir hier waren hatte es ununterbrochen geschneit und wir stapften durch knöcheltiefen Schnee zu den völlig eingeschneiten Schiffen zurück.

Am Donnerstagmorgen verabschiedeten wir uns von Musto, Bruno und Carol, deren Flugzeug gegen 09:00 Uhr ging. Erich und Heide hatten wieder volles Programm und verschwanden schon früh in Richtung Stadt, während Folkmar und ich den Tag etwas geruhsamer angehen ließen. Nachdem wir bei uns etwas aufgeklart hatten gingen wir zur

„Laga“ hinüber und leisteten Helga, Dieter und Lothar beim Frühstück Gesellschaft. Gegen Mittag besuchten wir das Polarmuseum. Wir hatten Glück, ein Angestellter, der früher selbst auf einem Fangschiff dort oben gefahren war, führte uns durch die Räume und konnte uns einige spannenden Geschichten erzählen. Zum Mittagessen waren wir in einer Pizzeria, die Erich uns empfohlen hatte. Ich war so leichtsinnig, mir eine große Pizza zu bestellen und hatte einige Mühe, das riesige Ding von 33 cm Durchmesser zu verdrücken.



Die Ishavskathedrale in Trömsö

Am Freitagvormittag machte ich mich auf den Weg, ein paar Photos in Tromsö zu machen. Die Tage vorher hatte es geschneit und ich hatte mich schon auf einen sonnigen Tag gefreut, weil in der Nacht sternenklarer Himmel gewesen war, aber Pustekuchen, das gleiche Wetter, wie die Tage vorher. Vom Blick von der Brücke über den Tromsösund hatte ich mir mehr versprochen, aber der besuch der Ishavskathedrale auf der anderen Seite hatte sich gelohnt. Dieser eigenwillige Bau, mit der indirekten, freundlichen Beleuchtung im Inneren und den klaren geometrischen Formen hat mir in seiner Schlichtheit gut gefallen. Nachmittags zog ich mit meinem Gepäck ins Hotel, weil ich am Samstag bereits gegen 06:00 Uhr am Flughafen sein musste, unabhängig vom möglichen Remmi-Demmi an Bord früh schlafen gehen und noch mal duschen wollte. Folkmar half mir dabei, meine Reisetasche und die drei Seesäcke zu transportieren und nutzte die günstige Gelegenheit, sich auch noch mal zu waschen.

Um 05:00 Uhr wurde ich am Samstagmorgen von der Rezeption geweckt, noch ohne Frühstück in der ersten Dämmerung bei wolkenlosem Himmel (!) zum Flughafen und nach zwei Stunden Flug fiel ich pünktlich um 09:00 Uhr in Oslo wieder vom Himmel. Dort wurde ich bereits von meinen Eltern erwartet und wir hatten noch anderthalb schöne Tage in Norwegens Hauptstadt vor uns. Sonntagmittag legten wir mit der MS „Kronprinz Harald“ in Oslo ab und am nächsten Morgen waren wir zurück in Kiel.

Ob ich solch eine Reise noch einmal machen würde? Ja, irgendwann sicher! Die landschaftlichen Eindrücke auf Island, die Geysire, Wasserfälle und heißen Quellen, die ersten schneebedeckten Berge in Husavik, die gewaltigen gestrandeten Eisberge und die Stimmung kurz nach Sonnenuntergang im Scoresbysund, der Beerenberg au Jan Mayen

im Sonnenschein, die Landschaft Spitzbergens und als absoluter Höhepunkt das Eis im Kongsfjord, die Fahrt im Eis, die sturmtoste Bäreninsel und schließlich die Rückkehr in die „Zivilisation“ nach Tromsø, diese Eindrücke waren so einmalig, dass ich die „Hohen Breiten“ bestimmt noch einmal besuchen werde.

Uwe