Der Weg ist das Ziel

Spitzbergen

Im Januar erhielt ich eine Mail von einem Segelkameraden aus den Niederlanden mit der Frage, ob ich mit ihm zur Hinlopenstraße segeln wolle. Google verrät mir, dass dieses Ziel zwischen Spitzbergen und dem Nordaustlandet liegt; also in der Arktis. Zwischen der friesischen Nordseeküste und der auch Svalbård genannten Insel liegen etwa 2000 Seemeilen. Wir müssen die gesamte Nordsee, dann den Nordatlantik und bis hinauf an die Barentssee segeln. Die Temperaturen werden von ca 20 ° C im Süden auf 5 ° C im Norden sinken, dazu viel Wind und Nebel. Nach langem Zögern sage ich zu und bereite mich intensiv auf diesen Höhepunkt meines Seglerlebens vor.

Tristesse auf der Nordsee

Zu der für mich wichtigsten Literatur über Spitzbergen gehört ein Reisebericht von Fridtjof Nansen, der 1912 das Archipel mit seinem Zweimastschoner Veslemøy erforschte. Der erst 1920 erschienene Reisebericht ist trotz des Klimawandels noch immer sehr aktuell in seiner Beschreibung der Natur, der Wind-, Strom- sowie Eisverhältnisse. Dieses Buch weckte nicht nur meine Neugierde, es machte mich vor allem demütig vor den Strapazen, die mit einer Reise auf einer 11 Meter Segelyacht in die Arktis verbunden sind. Unser Schiff ist aus Stahl gebaut, hat eine 40 PS Maschine und ist ein Koopmanns Entwurf, der ein großes Sicherheitspotential für Reisen auf hoher See besitzt.

Am Donnerstag, den 03. Juni legen wir in Makkum ab und übernachten vor der langen Reise nach Peterhaed an der schottischen Ostküste in Vlieland. Ausgeruht geht es am folgenden Tag los. Der Wind kommt mit 4 bis 5 Beaufort (Bft) aus östlichen Richtungen und frischt am Freitag zeitweise auf 7 Bft auf. Was der Wetterbericht uns vorenthält ist das nächtliche Unwetter auf der südlichen Nordsee, das in den Niederlanden Bäume entwurzelt, Dächer von den Häusern weht und Keller überflutet. Sechs Stunden dauert dieses Inferno mit ständig wechselnden stürmischen Winden, Hagelschauern und mächtigen Blitzen, die für Sekunden die Nacht zum Tag machen. Nach 84 Stunden erreichen wir das 400 Seemeilen entfernte Ziel, füllen unsere leeren Mägen und fallen übermüdet in die Kojen. Der erste Teil einer Reise von der friesischen Küste in den Norden ist begleitet von starkem Schiffsverkehr, der bei viel Wind zu meidenden Dogger Bank, Bohrinseln und der Fischerei. Hat eine Yacht das hinter sich, kann die Crew erst einmal durchatmen und die grobe Schönheit der rauen Nordsee genießen.

Whisky-Probe in Wick (Old Pulteney)

Über das 80 sm entfernte Wick segeln wir weiter direkt nach Lerwick, der Hauptstadt der Shetland Inseln. Diese 120 Seemeilen legen wir in 23 Stunden zurück, wobei uns teilweise ein starker Wind aus Südost bei grober See Rumpfgeschwindigkeit beschert. Wir bleiben 2 Tage und ich treffe mich mit Freunden aus der Zeit meines Aufenthalts in Lerwick mit meiner Jacht Jovel im Jahr 2016. Zander zeigt mir stolz sein neues Fischerboot, Fear Not, das er mit Tommy renoviert hat. Interessant, Fear Not habe ich vor drei Jahren in Burravoe, einem anderen Hafen auf Shetland in einem ganz anderen Farbenkleid vor einem atemberaubenden Sonnenuntergang fotografiert.

Bevor wir Lerwick verlassen, bestehe ich auf einige Änderungen in der Bordroutine – wir sind beide erfahrene Einhandsegler und jeder hat natürlich seine eingeschliffenen Arbeitsweisen. Deshalb war uns klar, dass solche Diskussionen aufkommen würden. Aber während der Wache schläft man nicht, Seekarten sind keine Untertassen und wenn das Essen auf Langfahrt regelmäßig nicht den Weg durch Magen und Darm den Körper verlässt, muss es nicht in der Spüle landen und dort bleiben. Besserung wird vereinbart! Es geht also mit Kurs 050° in Richtung der norwegischen Küste. Unser Ziel heißt zunächst Ålesund, südlich von Trondheim gelegen. Einziges Hindernis ist ein riesiges Ölfeld mit schottischen und norwegischen Plattformen, darunter auch das berühmte Brent. Fast 12 Stunden segeln wir zwischen den Bohrinseln hindurch und ich bin froh, als das maritime Industriegebiet endlich hinter uns liegt. Die Distanz beträgt am Ende der Überfahrt ca 300 Seemeilen, gesegelt bei südwest- bis südöstlichen Winden mit Windstärken zwischen 4 – 6 Bft und einer teilweise groben See. Besonders das Kap um Stadlandet müssen wir weiträumig umfahren, der südöstliche Wind wird hier bis auf 8 Bft beschleunigt. Am Ende machen wir in einem kleinen Hafen etwas nördlich von Ålesund, namens Bud, fest. Hier können wir frisches Gemüse und Obst bunkern und auch duschen. Von hier an ist die Versorgung in den Häfen eher unzureichend. Selbst in Tromsö finde ich nur mit großem Wohlwollen eines Hotelmanagers eine Mitarbeiterdusche. Deshalb geht Ganzkörperwäsche nur noch spartanisch an Bord. Auch für Textilien gibt es keine Sonderbehandlung, deren Trocknung viel Aufmerksamkeit fordert.

Der Nordatlantik mit seinen 3-4 Meter hohen Wellen

Die Temperaturen lagen zum Beginn der Reise am Tage bei durchschnittlich

22° C und in der Nacht bei 14° C. Auf den Shetland Inseln betrugen sie dann nur noch 16° C bzw. 10° C. Jetzt liegen sie bei unkomfortablen 12 Grad am Tag. bzw 10° C. Der Temperaturänderung begegnen wir mit Funktionswäsche, Stiefeln, Handschuhen und dicker Mütze. Durch den Edoyfjord und der Trondheimsleia geht es nach einer kurzen Ankernacht zu den 330 sm entfernten Lofoten.

Im Nordern wird das Seglervolk internationaler

Der Wind dreht von Nordost über Südost nach Südwest bis Süd wobei wir anfangs eine leichte Brise vorfanden, die dann auf Starkwind mit Wellenhöhen von 4 – 6 Metern zunimmt. Im abflauenden Wind haben wir dann 4 Stunden Dauerregen und kurz vor unserem Ziel Nebel. Es war also eine anstrengende Reise, die nach einer Dauer von 50 Stunden gegen Mittag im Nusfjord endete. Erst in diesem wunderschönen alten Fischereihafen merken wir, wie sehr Müdigkeit und Hunger in den vergangenen zwei Tagen unsere Begleiter waren. Nach einer Nacht und einem Hafenbummel am folgenden Tag geht es weiter Richtung Tromsö. Eine für mich unsichtbare Leine zieht unser Schiff unaufhaltsam nach Norden. Vom Nusfjord bis zu diesem großen letzten Hafen vor Spitzbergen sind es etwa 200 sm. Wir wählen den kürzesten Weg über den Tjeldsund mit einer Übernachtung in Lødingen. Auf dem Weg dorthin queren wir den Vestfjord in dem sich die schroffe Natur der Lofoten in seinem meist dunkelgrauen Mantel zeigt und an das düstere Mordor erinnert, dass von J.R.R.Tolkien erschaffene Reich der Orks. Weiter geht es vorbei an Harstad nach Engenes, einem kleinen Fischereihafen an der Nordspitze der Insel Andørja. Wir sind nun in den Vesterålen und die Landschaft sieht mit seinen satten grünen Hängen und den schneebedeckten Gipfeln aus wie das von den Hobbits bewohnte Auenland in Mittelerde. Die Etappe vom Nusfjord bis Tromsö konnten wir bei einer frischen Brise aus Südwest zum größten Teil unter Segel bewältigen. Dadurch haben sich mir viele schöne Bilder einer beeindruckenden Natur eingeprägt, die selbst schon Ziel eines längeren Aufenthalts sein könnte.

Grüne Landschaft in den Vesterålen

In Tromsö haben wir eine Verabredung mit Frederik, einem Svalbård-Kenner, der im vergangenen Jahr mit seiner Yacht Spitzbergen umrunden konnte und damit die Hinlopenstraße in seinem Kielwasser hat. Nicht vielen Seglern ist das vergönnt, ist diese Passage doch überwiegend voller Treibeis. In diesem Jahr sieht es ebenfalls nicht gut aus, der Norden ist auch im Juli noch nicht passierbar. Frederik kommt aus Frankreich und liebt gutes Essen und dazu passenden Wein – es gibt frisch gefangene Forellen mit guten Kartoffeln

und Salat à l‘Andreas. Wir haben viel gelacht an diesem sehr geselligen Abend.

Unser Abendessen in Tromsö, norwegische Forelle – das Fleisch ist lachsartig rot

Mit gefüllten Wasser- und Dieseltanks geht es weiter zu dem 40 sm entfernten Torsvåg, einem Fischereihafen auf der Insel Vannereidvann an der Küste Norwegens. Es ist die letzte Möglichkeit zur Übernachtung vor der Überfahrt nach Spitzbergen, das jetzt noch 440 sm entfernt im Norden liegt. Das Wetter ist auf der Fahrt nach Torsvåg mit heftigen Regenschauern und Böen bis 8 Bft extrem schlecht. Die Temperatur fällt auf 4 °C und ich denke mir, das ist das Training für die bevorstehende lange Reise. Am kommenden Tag sagt der Wetterbericht Ost bis Nordost voraus, der in den kommenden 3 Tagen mit 4, zunehmend 7 Bft angekündigt ist. Wir diskutieren lange, ob wir ablegen. Am Ende einigen wir uns darauf, einen Zwischenstopp im Sorhavn auf der Bäreninsel einzulegen. Das sind nur 240 sm und wir wollen die 7 Bft hier abwettern. Der Weg nach Norden führt entlang des letzten Ausläufers des Golfstroms, der sich im Norden Spitzbergens in den Arktischen Strom verliert um seinen steten Kreislauf von Nord nach Süd und zurück nach Nord wieder aufzunehmen. Das relativ warme Wasser grenzt an die Barentssee, die durch das Eis der Arktis deutlich niedrigere Temperaturen aufweist. Dadurch herrscht in diesen Gewässern sehr häufig starker Nebel, den auch der Wind nicht vertreibt. Am frühen Nachmittag des 30.06. legen wir bei mäßiger Brise aus West, guter Sicht und 8 ° C ab. Um Mitternacht dreht der Wind auf Ost und frischt langsam auf, die Temperatur beträgt in der Nacht 4 ° C. Ab 09:00 Uhr dreht der Wind auf Nordost und die Temperatur steigt auf 10 ° C. Wir sind jetzt 24 Stunden auf dem Nordmeer, die Sicht ist immer noch gut. Die Wellenhöhe ist mit 3 Metern moderat, insbesondere, weil die Dünung sehr lang ist. Das Schiff zieht mit seinem Gewicht von etwa 10 Tonnen wie eine schwangere Seekuh durchs Wasser. Mit unserem ersten Etmal von 125 sm sind wir deshalb sehr zufrieden. Dennoch esse ich relativ wenig. Mein Magen schaltet bei Langfahrt auf dem Atlantik intuitiv zwei Gänge herunter. Dem Skipper geht es weniger gut. Die Seekrankheit hat ihn wieder voll im Griff, was leider auch bedeutet, dass seine Wache eher nicht stattfindet. Um 24:00 Uhr des zweiten Tages auf See kommt dichter Nebel auf und die Temperatur fällt auf klirrende –3 ° C. Wir sind jetzt an der Grenze zur Barentssee.

Wellenberge schaukeln uns durch

Da wir nun bei einer steifen Brise aus Nordost am Wind segeln, versagt der Dieselofen uns schon seit Stunden seinen Dienst. Der Wind bläst die Flamme durch den Kamin einfach aus.

Dadurch werden die Wachen wirklich sehr hart. Ich ziehe mich in der Freiwache schon gar nicht mehr aus und lege mich mit Stiefeln und allem auf die Koje, immer bereit für einen Einsatz an Deck, denn hin und wieder erbricht sich regelrecht ein Wellenkamm bei jetzt grober See über das Schiff und wir schauen nach, ob noch alles an seinem Ort ist. Das Essen reduziert sich für mich unter diesen Bedingungen auf warme Milch mit Müsli und Honig. Ein Stopp auf der Bäreninsel fällt leider aus, da dichter Nebel uns davon abhält. Also geht es weiter ohne richtigen Schlaf und Essen. Der Wind flaut kurzzeitig ab um dann auf 6 - 7 Bft zuzulegen. Auf der Position φ 76°42,0‘ N und λ 015° 23,5‘ E werfe ich meine Flaschenpost in den Golfstrom.

Bisher, 2022, habe ich leider keine Antwort bekommen

Das ist der Höhepunkt dieser Überfahrt und ich denke lange darüber nach, wer mir so alles schreiben könnte. Vielleicht ein Kind aus dem warmen Florida? Gleichzeitig sehen wir die arktische Küste, die sich majestätisch im leichten Nebel zeigt. Ein Growler grüßt das Schiff mit der Mahnung, ordentlich Ausguck zu halten, denn er wird nicht der Einzige bleiben, dem wir begegnen. Nach 75 Stunden und 447 sm fällt der Anker auf φ 76° 59,8‘ N und λ 014° 57,5‘ E in der Bucht Donøhamna, die im Osten von Gletschern und im Westen von niedrigen vorgelagerten Inseln umgeben ist. Das Grollen der abbrechenden Eisberge an den Gletscherkanten wiegt uns nach einem guten Essen und einem mehr als verdienten Whisky in einen tiefen Schlaf. Der endet jäh mit einem Ankeralarm um 04:00 Uhr morgens. Die Ursache ist der mit 8 Bft aus Ost wehende Wind in Verbindung mit dem schlechten Ankergrund, der mit Kelp überzogen ist. Im Schlafanzug bringen wir einen zweiten Anker aus. Danach liegen wir fest auf unserer Position und ich mit Wärmeflasche in der Koje. Mit den Worten von Fridtjof Nansen über das Juli Wetter im Gedächtnis schlafe ich langsam ein:“ *Gegen morgen ging wieder ein heftiger Wind. Aber jetzt hat er endlich etwas nachgelassen. Schnee- und Schlackerwetter, Land und See in dichtes Schneegestöber gehüllt. Alles Öde! Nur die blauen und schmutzig grauen Eiswände und Gletscherflächen in nächster Nähe grinsen uns durch das Schneetreiben an. Das also ist der Juli!*“.

Nach der ersten Ankernacht vor Spitzbergen bestaunen wir die einzigartige Landschaft

Am kommenden Tag betreten wir mit einer vom Skipper aus dem Hut gezauberten Schrotflinte und einer Signalpistole bewaffnet andächtig arktischen Boden. Unter den harten nordpolaren Witterungsbedingungen gelingt das Überleben nur wenigen Pflanzen. Der Permafrost blockiert eine tiefe Verwurzelung. Zudem fließt das Schmelzwasser im Frühling nicht ab,

wodurch die Flora in übersäuertem Medium lebt. Dennoch erstrahlt die Insel in einer grünen und roten Vegetation, in der Roter Steinbrech und Silberwurz dominieren. Auch der kleinste Baum der Welt, die Zwergbirke, versteckt sich hier mit einer Höhe von nur 2,5 cm unter dem Grün. Dazwischen brüten Eiderenten, Dickschnabellummen und Küstenseeschwalben.

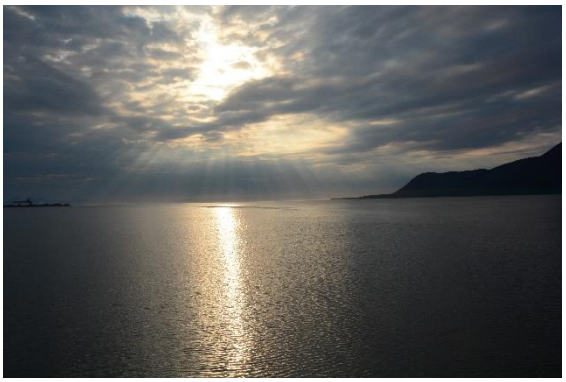
Der Permafrostboden zeigt überall diese kreisrunden Erhebungen

Spitzbergen wurde bereits 1596 von dem niederländischen Seefahrer und Erforscher der Nordostpassage, Kapitän Barents, entdeckt. Barents beschrieb die Insel als karg und von geringem Nutzen. Allerdings bemerkte er den großen Reichtum an Walen, Walrossen und Robben, was dazu führte, dass die Gier nach Profit die Populationen in kurzer Zeit so stark dezimierte, dass sie sich nie wieder davon erholen konnten. In den Jahren 1769 bis 1778 bestand die niederländische Flotte, die hier jagte, aus 14.000 Schiffen, die in dieser Zeit ca. 57.000 Wale fingen. Nachdem die Gewässer dem Menschen alles gegeben hatten, ging es den Füchsen und Eisbären an den Kragen. Es folgten Abenteurer, die den Nordpol als erste erreichen wollten oder denen, wie Mr. Longyear aus den USA, die Bodenschätze Dollarzeichen in die Augen schrieben. Die neue Bedrohung der Natur kommt von den in großer Zahl Spitzbergen ansteuernden Kreuzfahrtriesen und last but not least, die von seriösen Wissenschaftlern und Politikern schon lange nicht mehr angezweifelte Erderwärmung. Schon 1912 hat Fridtjof Nansen in seinem eingangs erwähnten Buch bemerkt: "*Es ist ein ziemlich betrübliches Bild, das diese Geschichte des Walfanges in unserer Zeit von der Art gibt, wie der Mensch mit den Reichtümern der Natur haushält*". Und weiter: „*Und dies alles nur, um Europa Tran zu verschaffen, und noch mehr, um den Damen Fischbein zu verschaffen, damit sie ihren Körper mit Schnürleib und Fischbeinröcken zerstören konnten*". Auf unserem Spaziergang haben wir eine einsame Robbe gesehen, obwohl die flachen Strände hier voll von diesen Tieren sein müssten. Nur ein Minkwal zog sehr schnell vor unserem Bug vorbei. Aber in Barentsburg, unserem Hafen, den wir nach einer Horror-Nacht unter Segeln bei 9 Bft erreichen, sehe ich um 04:00 Uhr morgens in der Stadt eine Familie Polarfüchse, die sich mit der Zeit langsam an mich gewöhnen.

Polarfüchse, einst stark bejagt und fast ausgerottet

Dabei sind einige putzige Bilder von diesen kleinen Kerlchen entstanden, die im Sommer ein graubraunes und im Winter das früher so begehrte weiße Fell haben. Nach meiner morgendlichen Fotosafari legen wir mit dem Ziel Longyearbyen, der Hauptstadt

Svalbårds, ab. Es geht vorbei an atemberaubenden Felsformationen im Isfjord, die zeigen, welche Naturgewalten an der Entstehung dieser Inselwelt beteiligt waren. Geologen finden hier viele verschiedene Gesteinsarten, die von Kohle über Sediment bis Granit reichen. So unglaublich das klingt, aber Spitzbergen ist tatsächlich in den letzten 600 Millionen Jahren etwa 15000 km vom Süd- bis annähernd zum Nordpol gewandert. 1912 war die Wissenschaft sich noch nicht im Klaren darüber, wie es sein konnte, dass in der Arktis Kohle gefunden und im Sedimentgestein Abdrücke von einer Flora zu finden waren, die man sonst nur von Japan oder Südamerika kannte. Fridtjof Nansen verglich in seinem Buch verschiedenste Theorien, die zu seiner Zeit diskutiert wurden, war sich aber sicher, dass „*eine horizontale Verschiebung der geographischen Breite der Länder in Verbindung mit Schwankungen der Wärmestrahlung der Sonne*“ die Ursache für die Verkohlung waren. Die Kontinentaldrift beschrieb Alfred Wegener erst 1915 und wurde heftig kritisiert, die Theorie der Plattentektonik fand erst 1960 allgemeine Anerkennung in der Wissenschaft.



Abschied von Spitzbergen

Gerne wäre ich weiter in den Norden gesegelt, aber meine Reise endet in Longyearbyen. Nach 2200 sm, die wir in knapp 5 Wochen bei überwiegend starken Winden, Kälte, Nässe und teils düsterem Bordalltag gesegelt sind, bin ich zum ersten Mal in meinem Leben des Segelns wirklich müde und freue mich auf meine Terasse in familiärer Umgebung. Mein Ziel, über die Nordsee, den Nord-Atlantik und die Barentssee Spitzbergen mit einer Segelyacht, die mit einer aus 2 Seglern bestehenden Crew bemannt ist, zu meistern, habe ich erreicht. Dabei konnte ich meinen seglerischen Horizont nochmals deutlich erweitern und habe auch meine Grenzen kennen gelernt. Und was kommt danach? Ich finde es heraus.

Weitere Tipps rund um eine Spitzbergen Reise:

Eine Yacht muss schriftlich beim Susselman mit Angabe der Route angemeldet werden. Darauf basierend wird der Umfang der S&R Versicherung festgelegt.

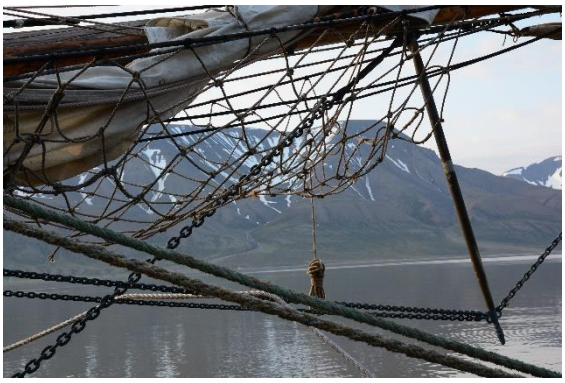
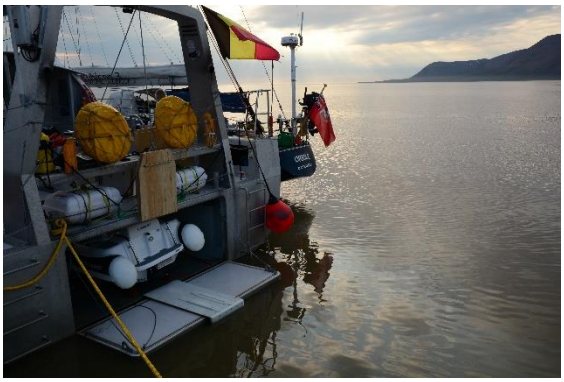
Zum Schutz gegen die Eisbären muss jede Gruppe, die die Insel betritt, eine geeignete Waffe (8 mm Repetiergewehr) mit sich führen. Unter Vorlage eines polizeilichen Führungszeugnisses erteilt der Susselman die Genehmigung. Die Waffe wird in einem Sportgeschäft in Longyearbyen ausgeliehen.

Das Gebäude für Sanitäre Anlagen und Waschmaschinen war geschlossen und sah sehr verwaist aus. In den Hotels sind die Dusch- und Waschmöglichkeiten extrem teuer.

In Longyearbyen gibt es gut sortierte Supermärkte.

Der Flugverkehr zwischen Oslo und Longyearbyen ist regelmäßig.

Weitere interessante Literatur:

Hauke Trinks „*Leben im Eis*“, über eine Überwinterung mit seiner Yacht *Mesuf* in den Jahren 1999 und 2000 und der Bericht *„Eine Frau erlebt die Polarnacht“* der Schweizerin Christiane Ritter, die 1934 mit ihrem Mann und einem Norweger, beides Trapper, im Norden der Insel überwinterte. Beide Bücher werden nicht mehr aufgelegt, sind aber in Antiquariaten erhältlich.

Longyearbyen, Hafenimpressionen