

Technik & Motor



So sieht es aus, das europäische Nordmeer. Da muß man durch, wenn man von Island nach Spitzbergen segeln will.

Foto: Wille

Nördlich von Nord: 1000 Meilen Einsamkeit

Start Island, Ziel Spitzbergen. Was dazwischenliegt, kann Segler an ihre Grenzen bringen. Wir schildern, in drei Folgen, einen ungewöhnlichen Törn.

VON WALTER WILLE

Es war schon sehr verdächtig, daß es in Akureyri keine einzige Yacht gab, die dasselbe Ziel hatte. Sonst gibt es immer und überall Yachten, die in die gleiche Richtung wollen oder die gerade daher kommen, wo man selbst hin will. Nicht so in Akureyri am Ende des Eyjafjörður. Dort lag an der Pier für die Berufsschiffahrt überhaupt nur noch eine einzige andere Segelyacht, die im übrigen nicht so unternehmungslustig wirkte wie unsere, und das hing vermutlich damit zusammen, daß Akureyri nicht nur am Ende eines unaussprechlichen Fjords liegt, sondern ziemlich nah am Ende der Welt: im Norden Islands, an der dem Nordpol zugewandten Seite.

Für die Reisegruppe Arktis, zwei Frauen und fünf Männer mit ordentlich Segelerfahrung, war es gleichwohl der südlichste Punkt der Reise. Der Ausgangspunkt. Es war Hochsommer, im Prinzip. Angesichts des Schnees auf schroffen Bergen ringsherum, dicker Schichten bleierner Wolken und des kühlen Windes hätte man sich damit zufriedengeben können, 50 Meilen hinauszusegeln bis an den Polarkreis, dann schnell wieder in Deckung zu gehen und die Hände an den Ofen zu halten. Später hätte man

zu Hause stolz erzählen können, man sei „zum Polarkreis gesegelt“, was nur wenige tun, und daß es in Island Leute gibt, die bei zehn Grad in Sandalen herumlaufen. Aber nein, die Crew wollte ja das ganz Besondere. Sie wollte nördlicher als Nord.

Zwischen Akureyri und dem Ziel Spitzbergen liegen 1000 Seemeilen Einsamkeit. Nordmeer und Grönlandsee mit nur einem einzigen Klumpen Land mittendrin: Jan Mayen, eine Vulkaninsel ohne Hafen, auf der es nichts gibt außer einer norwegischen Funk- und Wetterstation, die aus der Luft versorgt wird. Dafür gibt es häufig Nebel oder Sturm. Von der „Teufelsinsel des Eismeer“ spricht Andreas Umbreit in seinem Reiseführer „Spitzbergen“ (Conrad Stein Verlag). Einladend klingt das nicht, aber besser so etwas wie Jan Mayen als gar keine Insel für einen Zwischenstopp auf einer Reise, auf der es keinen Ausgang gibt und kein Zurück.

Constantin Claviez, der Eigner und Skipper der „Charisma“ („Erfüllen Sie sich Ihre kühnsten Seglerträume“), kündigt seinen Chartergästen an, dieser Törn werde „Expeditionscharakter“ haben. In Akureyri wird die 13-Meter-Yacht mit Proviant vollgestopft, der Supermarkt liefert mit dem Gabelstapler 450 Flaschen Wasser, die unter Bodenbrettern und Matratzen, in Schränken und Schappas verschwinden. Eierkartons landen unterm Toilettenwaschbecken, Äpfel, Möhren und Schokoriegel hinter Sofapolstern. Kulinarisch hat die Crew das große Los gezogen: Mitsegler Peter stellt sich als Chef des renommierten Restaurants und Hotels „Nepomuk“

in Bamberg vor, übernimmt freiwillig die Pantry und somit die zweitwichtigste Position an Bord. Zum Anschmecken gibt es, noch unter Hafenbedingungen, Gulasch mit Weinsoße.

Der Wichtigste an Bord legt, als abgeräumt und gespült ist, zur Crewbesprechung ein Sammelsurium von Seekarten auf den Messtisch: deutsche, norwegische, britische. Claviez, Hamburger mit der Erfahrung von annähernd 100 000 Seemeilen, der angenehmen Ausstrahlung von Ruhe und Kompetenz, trägt T-Shirt, wenn andere schon die zweite Fleece-Schicht anlegen. Für die Navigation nutzt er natürlich längst Radar und GPS, hat sogar zwei unabhängig voneinander arbeitende GPS-Systeme an Bord, verzichtet indes auf elektronische Seekarten, weil die Papiervariante ihm übersichtlicher erscheint und weil ein angemessener großer Bildschirm die Dimensionen der Navi-Ecke seiner 1980 gebauten Swan sprengen würde. Fünf bis sechs Seemeilen in der Stunde sind mit der schwerbeladenen Yacht zu kalkulieren. Die Crew hat ein ordentliches Zeitpolster und beschließt, es langsam angehen zu lassen. Vor dem 300-Seemeilen-Sprung (gut 550 Kilometer) nach Jan Mayen sollen die kleinen Inseln Hrisey, noch im Fjord gelegen, und Grímsey, 40 Meilen draußen, direkt am Polarkreis, angelaufen werden. Alle außer dem Skipper, der seine Yacht mit wechselnden Mannschaften in Etappen von Hamburg nach Island überführt hat, kommen direkt aus dem Büroalltag und müssen sich erst einmal aneinander gewöhnen. Und an das verschärfte Camping.

Es geht beengt zu. Zwei rollen ihre Schlafsäcke in der Achterkabine aus, zwei richten sich in der spitz zulaufenden Vorderkabine ein, zwei bekommen die schmalen Lotsenköje oben an den Bordwänden im Salon zugewiesen. Der Skipper begnügt sich mit einem Platz auf dem Sofa. Kleidung wird mit Plastiktüten vor Nässe in Sicherheit gebracht. Ein größerer Teil davon wird alsbald auch beim Schlafen am Körper bleiben, denn die „Charisma“ segelt von ziemlich kalt nach richtig kalt.

Nach vier Tagen befindet sich die Gruppe immer noch in ziemlich kalt, hat gerade mal Grímsey erreicht und 57 Seemeilen auf der Logge, was nicht sehr glorreich ist. Aber vernünftig: Die Barographenkurve legt einen bedächtigsten Sturzflug hin, ein Sturm-

Im „Arctic Pilot“, Handbuch für das Seegebiet, lesen wir: mittlere Lufttemperatur im Hochsommer 6 Grad um Jan Mayen und 2 Grad um Spitzbergen. Wassertemperatur 4 beziehungsweise -2 Grad.



Keiner außer uns: Schon in Hrisey ist die „Charisma“ allein. Aber es scheint mal die Sonne.

tief mit Kern über den Westmänner-Inseln zieht durch. Die „Charisma“-Crew macht es den Fischern nach, bleibt im Hafen und nutzt die Zeit, um sich einer Peinlichkeit erster Ordnung zuzuwenden: Das vordere Pumpklo blockiert, der Fäkalientank ist verstopft. Jemand hat zuviel Papier benutzt, und keiner will's gewesen sein. Nach Stunden vergeblichen Stocherns wird die Hilfe des stärksten der 10 Bewohner Grímseys in Anspruch genommen, Sigurður Ingi Bjarnason. Der Inselmechaniker, Hüne von Gestalt, zerlegt den WC-Raum, packt sich den Tank mit Inhalt, schleppt ihn auf die Mole und spült ihn aus, wobei sich selbst die Möwen abwenden. Der Bamberger Peter kocht sich derweil weiter in Form. Hähnchenschinken an Gemüse und Reis.

Hochseesegler kennen die Gedanken des Zweifels und des Zorns. Sie kommen während einer frierend durchstandenen Wache an Deck,

nach einer Kopfnuß in der im See-gang herumtobenden Kabine. Es geht im Kern immer um die Frage, warum man sich das nun wieder antut. Nach jedem Törn, wenn er wieder warm und ausgeschlafen ist und die Erinnerungen an die Strapazen verblassen, meint der Segler die Zweifel für immer überwunden zu haben. Aber unter bestimmten Umständen kommen sie wieder. Zwar hat sich am Abend des fünften Tags das Tief mit Böen um 50 Knoten in den Wanten ausgeheult, aber es hinterläßt eine chaotische See. Kaum ist der schützende Hafen von Grímsey mit dem zum Abschied ganz rührend winkenden Sigurður Ingi Bjarnason verlassen, sind sie wieder da, die Zweifel.

Bei Starkwind aus Nord bis Nordwest kämpft sich die „Charisma“ mit ihrer kleinsten Genua und dem dritten Reff im Groß hinaus in das große Grau. Mit einem Mal ist alles anders. Der Speiseplan wechselt abrupt von köstlichen Bambergereien auf Müsliriegel, Apfel, Tee. Wenn überhaupt. Der Magen will nicht mehr. Peter kocht nicht mehr. Die Sonne, wenn sie sich mal blicken läßt, wärmt nicht mehr. Es gibt keine Nacht mehr. Das immergleiche trübe Licht des hohen Nordens gibt keinen Hinweis auf die Stunde, zwölf Uhr in der Nacht könnte auch zwölf Uhr mittags sein. Keine Schiffe, keine anderen Yachten, keiner außer uns. Immer der gleiche Nordostkurs, Wachablösung im Vier-Stunden-Rhythmus, Freiwache in der Koje, gelegentliches Ein- und Ausreifen und einmal ein Stück Treibholz an Steuerbord – die drei Tage bis Jan Mayen erscheinen wie eine Ewigkeit.

Nächste Woche:

Jan Mayen und Kurs Spitzbergen
Übernächste Seite: Die Yacht „Charisma“



Land in Sicht: Es ist die Insel Jan Mayen. Freundlich ist der Empfang nicht.



Nördlich von Nord: Schultersieg für den Beerenberg

„Charisma“ steuert mit ihrer Crew, zwei Frauen und fünf Männern, auf dem Weg von Island nach Spitzbergen die Insel Jan Mayen an. Zweiter von drei Teilen unseres Berichts über den dreiwöchigen Segeltörn im Nordmeer.

VON WALTER WILLE

Der Planet in einer frühen Phase seiner Entwicklung, als Menschen noch nicht vorgesehen sind – so wirkt Jan Mayen. Gletscherbedeckt, einschüchternd, kahl, von der Brandung angefressen. Von 0 auf 2277 Meter Höhe baut sich vor dem Bug der alles überragende Beerenberg auf. Der arktische Vulkan, auf 71 Grad Nord aus der Tiefe des Meeres über die Wasseroberfläche hinausgewachsen, wütet, als „Charisma“ sich nähert. Heftige Fallwinde stürzen schroff, von Wolkenketten umhüllte Schutthän-

ge hinab, es regnet seitwärts. Gischt schlägt in die Gesichter.

Gegen 40 Knoten starke Böen und hackende Welle stampft das 13-Meter-Boot auf die Guinea-bucht zu, den angestrebten Ankerplatz an der Südwestseite der 56 Kilometer langen, 16 Kilometer schmalen Insel. Tagelang hatte man sich das bißchen Land im Nordmeer herbeigewünscht, um die einzige Möglichkeit zu einer Pause zu nutzen, doch nun kommen Zweifel: Hier ankern? Unter solchen Umständen in einer „Bucht“, die diese Bezeichnung als weiter Schwung in der Küstenlinie eigentlich nicht verdient? Sechs von sieben an Bord können sich das nicht vorstellen, der siebte, Skipper Constantin Claviez, läßt, am achten Tag der Reise um drei Uhr in der taghellen Nacht, eine halbe Seemeile vor Land auf zwölf Meter Wassertiefe den Anker fallen. Alles staunt über seine Ruhe und Routiniertheit und sein Vertrauen in das Schiff.

Das pendelt, stampft, krängt und reißt wie besessen an dem Geschirr. Jan Mayen gibt sich alle Mühe, den Fremdkörper wieder loszuwerden. Doch das Eisen hält im dunklen Lavasand. Claviez bringt zur Entlastung der Ankerleine per Stopperstek eine Opferleine an; bis zum Ankeraufgehen ein paar Stunden später wird sie sich tatsächlich am Bugbeschlag durchgeschuert haben. Die Crew trinkt pflichtgemäß ein Ankerbier, wobei der Schaum waagrecht aus den Gläsern weht, verkriecht sich unter Deck, um während der unruhigsten Nacht, die man sich vorstellen kann, ein wenig zu verschlafen. Der Ankeralarm des GPS-Systems erlaubt zumindest einen halbwegs brauchbaren Schlaf, trotz des Wantegejaules, trotz des Zitterns tief im Mark der gesamten Bootstruktur, des permanenten Knallens der



Lagebericht: Viel zu sehen gibt es vorerst nicht, aber das soll sich ändern. Gut sechs Knoten Fabrt, Spitzbergen kommt näher.

Fotos Constantin Claviez

wie eine Gitarrensaiten gespannten Ankertrosse. Ein paar Stunden später soll der Versuch eines Landgangs an der Ostseite der Insel gestartet werden, um die norwegische Besatzung von „Olonkin City“, der kleinen Wetter- und Funkstation auf Jan Mayen, zu besuchen. Nicht zuletzt wegen der Hoffnung auf eine Dusche. Denn mittlerweile riecht es etwas an Bord.

Daraus wird nichts. Die Lage beruhigt sich kaum, Olonkin City, zwischendurch in Sichtweite, bleibt unerreichbar. In der aufgewühlten See würde das Schlauchboot beim Versuch des Anlandens Purzelbäume schlagen. Stundenlang sucht die „Charisma“ vergeblich nach Schutz an der Küste, um einen besseren Zeitpunkt abzuspielen, ein haasträubendes Windchaos mit Fallböen und ausgeprägten

Kapeffekten sorgt jedoch für unberechenbare Verhältnisse. Von den steilen Flanken des Beerenbergs rasen Orkanböen herab, daß die See schäumt und die Gischt wirbelnd in die Höhe steigt. Zwischendurch plötzlich Flaute, als hätte jemand die Tür zugeschlagen. „Tanzboden des Teufels“, notiert der sonst eher nüchtern buchführende Skipper im Logbuch. Alles am Anschlag: die Nadel des bis 50 Knoten rei-

chenden Windmessers, das Steuerad, die Nerven. Zweimal wird die nur unter gereiftem Vorsegel dahinjagende Yacht fast platt aufs Wasser gedrückt und dreht ohne Ruderwirkung in den Wind. Klarer Schultersieg für den Beerenberg.

Die Crew gibt auf, zieht ohne Landgang Richtung Spitzbergen ab, Kurs Nordost. 600 Seemeilen verbleiben bis zur Mündung des Isfjords, des in dieser Zeit eisfreien Eisfjords auf 78° N und 12° E.

In diesem Bericht war bis jetzt nicht von Vergnügen die Rede. Zu unrecht. Es geht schließlich um Urlaub, wenn auch mit „Expeditionscharakter“. Mitten in der Nacht bei berausender Helligkeit dick verhummt am Ruder einer Segelyacht zu stehen, die mit sechseinhalb Knoten das Nordmeer pflügt, das ist hinreißend. Dazu das Spiel der Wolken, der frische Atem der Weite, die Befreiung vom Alltäglichen, die Erfahrung von Zusammenhalt und funktionierender Seemannschaft und überdies die Aussicht auf die arktische Wildnis Spitzbergens, das bis auf wenige kleine Ortschaften – Longyearbyen mit dem Flughafen, Barentsburg, Ny Ålesund – praktisch unbesiedelt ist.

20 bis 30 Segelyachten je Saison laufen Svalbard, die „kalte Küste“, wie der unter norwegischer Verwaltung stehende Archipel offiziell heißt, an, Tendenz steigend. Die meisten hangeln sich weiter östlich die norwegische Küste bis Tromsø hoch, was den Vorteil hat, daß der Abschnitt übers offene Meer mit der Bäreninsel als Zwischenstation vergleichsweise kurz ist. „Charisma“ macht es auf die harte Tour. Auf ihrer Route ist das Nordmeer sehr einsam.

Nächste Woche: Spitzbergen
Der erste Teil ist am 27. August erschienen.



Vom Winde verweht: Vor Jan Mayen



Wie ein Blick in die Ewigkeit

Auf ihrem Weg von Island nach Spitzbergen hat „Charisma“ mit ihrer Crew aus sieben Seglern im Nordmeer die Insel Jan Mayen hinter sich gelassen. Einige hundert von mehr als 1000 Seemeilen stehen noch bevor. Letzter Teil der Reisebeschreibung „Nördlich von Nord“.

VON WALTER WILLE

Seit fast zwei Wochen gilt: Keiner außer uns. Die Yacht hat alle Rettungsmittel an Bord, einschließlich einer Epirb-Boje, die Rettungsdiensten über Satellit die eigene Position senden kann. In der gewaltigen Einsamkeit des hohen Nordens

kommt man dennoch ins Grübeln, was in einem Notfall wäre, wie lange es wohl dauern würde, bis Retter einträfen, und ob es dann noch etwas zu retten gäbe. Nebel kommt und geht, immer, wenn man denkt, es müßte endlich etwas wärmer werden, fällt die Temperatur noch ein



bisfischen. Lange Thermounterwäsche, zwei Zwischenlagen aus Fleece und Polartec, Hochsee-Ölzeug, Wintermütze, Kapuze, Handschuhe, Überziehhandschuhe, Seestiefel mit den dicksten Strümpfen, die der Markt hergibt – das ist knapp ausreichend bei wenig mehr als 0 Grad Luft- und Wassertemperatur.

Es gibt Tage mit nur 2 bis 3 Windstärken – wunderbar. Dann faucht es wieder. Mit dem Ende der Wache, wenn die Ablösung den Kopf aus dem Niedergang steckt, führt der Weg ohne große Worte und hygienische Umständlichkeiten direkt in den Schlafsack. Feuchte Socken werden zum Trocknen mit hineingenommen. An der Bordwand rauscht, gurgelt, schmatzt das Meer, Segel schlagen, Beschläge klappern, Winden jammern, Holzeinbauten ächzen, Staugut klumpert. Der Körper schwappt in der Koje, der mühsame Gang zum Pump-WC wird strategisch mit einem Wechsel verknüpft, fürs Anlegen der kompletten Montur einschließlich Rettungsweste und Sicherungsleine ist fast eine halbe Stunde einzuplanen, wenn das Yacht-Interieur auf Kante steht.

Echte Schräglage ist, wenn der Strahl des Wasserhahns das Becken nicht mehr trifft, wenn man mit einem Fuß auf dem Boden und mit dem anderen auf der Seitenwand steht. Die Naßzelle macht ihrem Namen alle Ehre. Zeitweise macht sich das Nordmeer über das Boot her, als hätte es lange darauf gewartet, daß endlich einmal jemand vorbeikommt. Gegenan bei steifem, böigem Wind um Stärke 7 und vor allem eine rätselhaft unorthodoxe See setzen den Rudergängern zu. Die Wellen laufen kreuz und quer, eine hebt die Yacht an, und die nächste versetzt ihr eine Breitseite. Die 13-Meter-Swan zeigt mit dem Bug zum Himmel, um im nächsten Moment mit Getöse abzustürzen.

Unter solchen Umständen wird wenig gesprochen, ist eine Reise auch nicht dazu angetan, zu sich selbst zu finden. Die Gedanken kreisen um die einfachen Fragen: Soll ich mir die Mühe machen, nach einer Banane zu suchen? Warum ist das Toilettenpapier schon wieder durchnäßt? Wie haben das die frühen Entdecker ohne Vitamintabletten geschafft? Warum frieren die Möwen nicht? Der gro-



An der Westküste Spitzbergens: Wenn sich der Wolkenvorhang hebt, zeigt sich ein Land von dramatischer Schönheit. „Wir haben uns das ehrlich ersegelt.“

Foto: Wille

ße Trost: Jede Stunde bringt einen rund sechs Seemeilen voran.

Das Wunder des Segelns besteht darin, daß mit einem Mal alles wieder gut ist. Als am 13. Tag am Horizont spitze Berge auftauchen, verziehen sich die Wolken, und es zeigt sich, daß es noch einen Himmel gibt, der nicht grau, und eine See, die nicht feindselig ist. Wale ziehen vorbei, Gesichter hellen sich auf und werden gewa-

schen, Rasierer und Zahnbürsten hervorgekramt. Peter kocht wieder. Die Crew hat noch eine volle Woche zur Erkundung der bizarren, bezaubernden Berg- und Gletscherwelt an der Westseite Spitzbergens bis an den 80. Breitengrad.

Weitere 350 Seemeilen kommen zusammen, zumeist unter Motor wegen Flaute oder ungünstigem Wind genau von vorn. Oft sieht

man Spitzbergen ohne Bergspitzen, zwischen tiefen Wolkenvorhängen und grauschimmerndem Meer ein schmaler Streifen Land aus schroffen, faltigen Hängen und mächtigen Gletscherströmen. Auflockerungen erzeugen Lichtspiele von ergreifender Dramatik. „Charisma“ passiert die Gletscherallee des Forlandsunds, stößt in den Kongsfjorden vor bis an die Abbruchkante des Königsgletschers,

ankert in der feierlichen Ruhe des Krossfjords, tastet sich vorsichtig durch das Eisfeld vor dem mächtigen, fünf Kilometer breiten und unablässig kalbenden Gletscher Lillihökbreen. Gelegentlich trifft sie auf Kreuzfahrtschiffe mit freundlich winkenden Menschen an der Reling. In solchen Momenten fühlt sich die Crew wie der Bergsteiger auf dem Gipfel, der die Nordwand bezwungen hat,

während andere mit der Gondel hinaufgefahren sind. Dann sagt Constantin, der Skipper, zum Trost: „Wir haben uns das ehrlich ersegelt.“

Ganz allein gleitet „Charisma“ in den von 1000 Meter hohen Bergen gesäumten Magdalenefjorden und schiebt sich behutsam durch das Treibeis bis auf einen Sicherheitsabstand an die vielleicht 20 Meter hohe zerklüftete Abbruchkante des Waggonwaybreen heran. Ein schaurig kalter Hauch strömt vom Gletscher entgegen, das Wasser schimmert in einem intensiven Türkis. Polternd stürzen neue, Tausende Jahre alte Brocken hinein. Man hat das Gefühl, einen Blick in die Ewigkeit zu tun. Ringsherum knackt und knistert es in die Stille, die allmählich schmelzenden Eisbrocken wälzen sich, treiben als Skulpturen jeglicher Größe und Formen. Die Crew fischt sich ein Stück heraus, zerkleinert es mit der Winschkurbel, holt eine sorgfältig aufbewahrte Flasche und sieben Gläser an Deck, kühlt den Scotch mit uraltm Eis und genießt andächtig. Oh ja, es hat sich gelohnt.

Die bisherigen Folgen sind erschienen am 27. August und 3. September. Informationen zu Charisma-Charter im Internet: www.charisma4sea.de



Am Ende des langen Wegs: „Charisma“ im Magdalenefjorden



Fast 80 Grad Nord: Gletschereis des Waggonwaybreen kühlt den Scotch