

Sonderdruck aus DIE YACHT 4/73

Verlag Delius, Klasing + Co, Bielefeld und Berlin

Die Fahrt der „Walroß“ nach Spitzbergen
Auf den Spuren von Barents und Amundsen

Am 12. Januar wurde in Kiel der Schlimbach-Preis des Jahres 1972 an das Vereinsschiff des Akademischen Segler-Vereins, Berlin, verliehen. Hiermit wurde eine seemännische Leistung geehrt, die auch in ihrer Zielsetzung besonders hervorgehoben zu werden verdient. Der Bericht des Skippers der „Walroß II“ vermittelt Einblick in eine faszinierende Welt.

Die Fahrt der »Walroß«
nach Spitzbergen

Auf den Spuren von Barents und Amundsen

Ekhart Hahn

Eisgebirge, hohe schneebedeckte Spitzen, unterbrochen von einzelnen schwarzen Felsen, Kegel über Kegel, Felsen über Felsen getürmt, das sind die vorherrschenden Formen Spitzbergens zur Sommerzeit. Nähert man sich bei klarem Wetter der Küste, so heben sich von den schneefreien Abhängen die gewaltigen Eismassen ab, die alle Täler füllen. Die Berge sind im allgemeinen nicht sehr hoch. Desto schroffer wirken einzelne Spitzen wie der Hornsund-Berg. Die Berge erscheinen in weiterer Entfernung bläulich-grau. Diese Farbe wird von dem Weiß der Gletscher unterbrochen, dem ein grünlicher Schein beigemischt ist. Kommt man näher, so zeigen sich unterhalb der Berghänge mächtige Steinböschungen. Nicht selten sind sie 400 bis 500 m hoch und sehr steil. Ihr eintöniges Grau ist nur in den Vogelbergen mit Grün be-

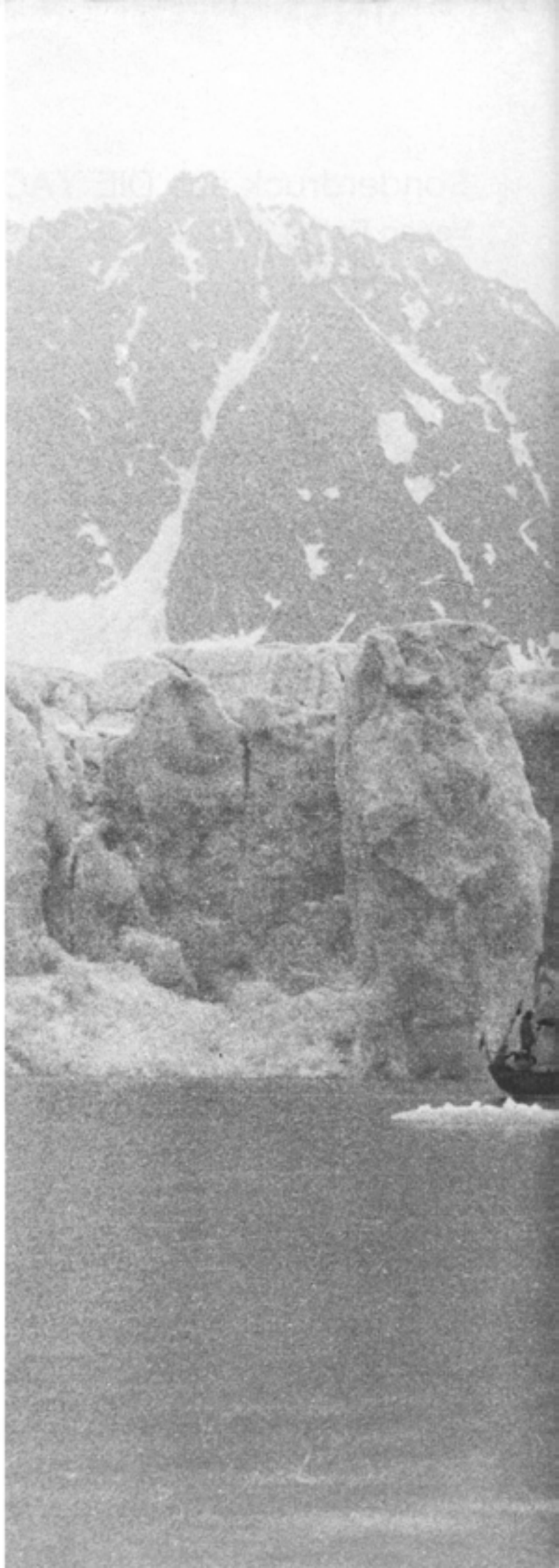
wachsen. Unten liegen sie einem flachen Vorland auf, das sich an einzelnen Stellen zwischen Berg und Meer 10 km weit hinzieht.

Das Aussehen des Landes ist eigenartig. Scharfe, unklare Spitzen erheben sich aus den Flächen von Schnee und Eis. Fast alle Täler sind mit Gletschern gefüllt. Das Land ist im ganzen nicht so weiß, wie man vermutet, denn viele Berge sind so steil, daß der Schnee daran nicht haftet.

Kalt und ungemütlich ist es, als wir Ende Mai Cuxhaven verlassen. In dichter Folge ziehen Tiefs über uns hinweg. Die Temperaturen liegen sel-

Die „Walroß“ im
Magdalenenfjord vorm
Waggonway-Gletscher.

In besonders eisfreien
Sommern brechen hier bei
Ebbe mehr oder weniger
große Stücke ab





ten über zehn Grad Celsius. Die Sonne bekommen wir während der ersten zwei Wochen kaum zu sehen. Aber wir haben Wasser unter dem Kiel und die klare Luft der See über uns. Befreit atmen wir auf, die anstrengenden letzten Wochen der Vorbereitungen liegen hinter uns.

Wie wichtig es war, sich schon lange vor Beginn der Reise seelisch und körperlich auf die besonderen Bedingungen wie Kälte, Feuchtigkeit und schweres Wetter vorzubereiten, zeigt sich an Werner, der erst fünf Tage vor Reisebeginn für einen anderen eingesprungen ist. Der erste Teil der Reise macht ihm schwer zu schaffen. Aber als nach zwei Wochen Wasser, Sturm und Kälte die Lofoten aus Nebel und tiefhängenden Wolken auftauchen, verwirft er den Gedanken, uns alleine weitersegeln zu lassen.

Es ist eine spannende Ansteuerung. Die Sicht beträgt weniger als eine halbe Meile, die Standlinien unseres nicht einwandfrei funktionierenden Funkpeilers sind nur grob, der Standort nicht sehr sicher. Dann klart es auf. Unter langsam aufsteigenden, dicken Wolken werden die kargen Felsen und steilen Hänge der Lofoten sichtbar, am Fuß vereinzelte Fischersiedlungen, weiter oben noch Schneefelder. Später dringt die Sonne durch und bringt fast sommerliche Wärme.

Svolvär, unser erster Hafen, kommt in Sicht. Unter den Duschen des Hotels werden wir wieder zu Menschen — und dann auf zum Dorfplatz!

Der nächste Tag bringt harte Arbeit. Neben kleinen Überholungsarbeiten wird der Ofen montiert, Kohle gebunkert und das ganze Schiff noch einmal gründlich durchgecheckt. Zwei Tage später geht es weiter. Durch den Oyhellesund und Raftsund, mit Abstecher in den Trollfjord nach Melbu. Von dort telefonieren wir mit der Wetterstation Tromsø: Großwetterlage und Eisberichte sind günstig. Wir verlassen die Vesteralen mit Kurs europäisches Nordmeer. Unser großes Abenteuer beginnt.

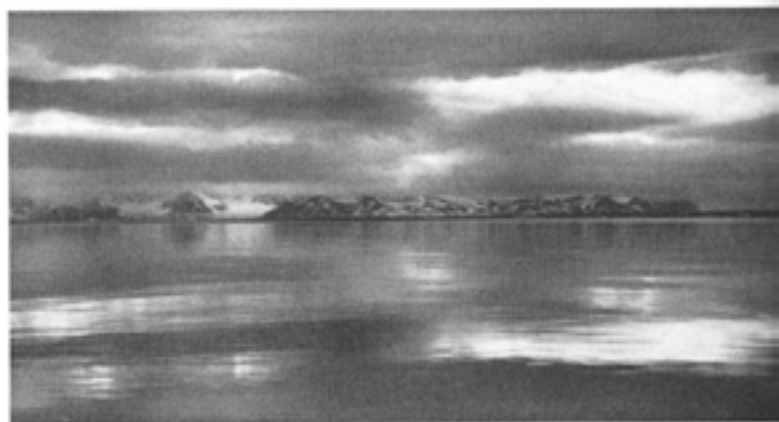
Schon am zweiten Tag bekommen wir einen Eindruck dessen, was uns bevorsteht. Bei schwerem Wetter, vier bis sechs Grad Lufttemperatur und häufig über Deck kommenden Seen müssen wir mit klammen Fingern über 20 Stunden am zerrissenen Großsegel nähen.

Das wechselhafte Wetter der nächsten Zeit wird durch

Im Trollfjord auf den Lofoten. Nach zwei Wochen das erste Bad



Unser Ausflug in den Möllerfjord. Der Mann im Mast weist den Weg durch die Kalbeisfelder



Die Nordspitze Spitzbergens auf etwa 80 Grad nördlicher Breite. Von hier aus sind es noch 600 Meilen bis zum Nordpol

In einer steil ins Wasser abfallenden Felswand des Trollfjords hinterließen wir unsere Visitenkarte neben denen anderer Schiffe



festliegende Tiefs im Gebiet Island, Jan Meyen sowie einem sich ständig verstärkenden Hoch über Sibirien bestimmt. Wir liegen dazwischen.

Je weiter wir nach Norden kommen, desto gefesselter sind wir von der Dynamik und Vielfalt des Himmels. Ständiger Wechsel von Bewölkung, Windstärke und Windrichtung, plötzlich auftauchender Nebel, transparente, dünne Wolken, die sich ganz plötzlich zu drohender Schwärze zusammenziehen. Doch das erwartete Unwetter kommt selten. So schnell es sich zusammenbraut löst es sich auch wieder auf. Einmal beobachten wir eine Halo-Erscheinung.

In etwa 60 Meilen Abstand passieren wir die Bären-Insel. Wir nehmen Funkkontakt mit

Windstärke zu erwarten. Wir spüren deutlich die lange, hohe Dünung eines wahrscheinlich über Jan Meyen liegenden Sturmtiefs. Es ist eisig kalt. Das Reffen und Segel wechseln auf dem Vorschiff dauert länger als gewohnt. Die Finger sind klamm, das Gesicht schmerzt vor Kälte. Erst eine Stunde nach Mitternacht knallt bei tagheller Nacht der Sektorkorken zu Ehren Adams. Der Versuch, den Sekt in Gläsern zu würdigen, wird uns durch eine von achtern einsteigende See versalzen.

Bei Annäherung: Eisdrift und Klippen

Die den norwegischen Fangleuten seit langer Zeit bekannte, oft Eis mitführende Strö-

men. Um den Gefahren der Treibeisfelder am Sörkap und Hornsund aus dem Wege zu gehen, haben wir Kurs weiter westlich abgesetzt. Die Wassertemperatur ist während der Nacht auf zweieinhalb Grad Celsius gefallen. Eigentlich müßte Prins Karls Forland längst in Sicht sein. Gegen Mittag klart es weiter auf. Noch immer nichts zu sehen. Die Mittagsbreite bestätigt uns, daß wir über das angesteuerte Kap bereits hinaus sind. Wir ändern Kurs genau nach Osten und messen halbstündlich die Wassertemperatur. Sie steigt schnell auf über vier Grad an. Nach wenigen Stunden kommt die Küste in Sicht. Wie kam es zu dieser Westversetzung von fast 20 Meilen? Wir finden keine Erklärung, sollten ähnliches aber noch häufiger erleben. Wir waren bis dicht an das von Grönland bis hierher reichende Eis versetzt worden.

Die Eis- und Schneeküste Spitzbergens liegt vor uns! Immer deutlicher erkennen wir die gewaltigen, ins Meer abfallenden Gletscher. Der Anblick ist überwältigend und befreiend. Und doch kommen wir uns auf unserem elf Meter langen Boot in diesem Moment etwas vermessenen vor. Beim Einlaufen in den Kongsfjord passieren wir die ersten Eisberge. Kurz nachdem wir in Ny Alesund an der vom Eisgang demolierten Pier festgemacht haben, strandet ein Eisberg nur 50 Meter von uns entfernt.

Der Kongsfjord ist erst vor zwei Wochen schiffbar geworden. Nach zwei Postschiffen sind wir das dritte Schiff in diesem Jahr. Stauende Männer der Forschungsstation finden sich ein und begrüßen uns herzlich. Wir werden zum Baden in die Messe eingeladen und anschließend zum gemeinsamen Essen mit den etwa 40 hier lebenden Menschen. Sie gehören ausschließlich zum norwegischen Polarinstitut oder der ESRO-Satellitenstation. Die Krankenschwester ist die einzige Frau.

Ny Alesund ist die nördlichste Siedlung der Welt. Sie liegt am 79. Breitengrad und hat eine berühmte Tradition in der Polarforschung. Von hier starteten Amundsen und Nobile ihre Nordpolexpeditionen; viele weitere folgten.

Treibeis ab 78 Grad Nord

Auf Treibeis in größerer oder geringerer Menge wird

Als der Skipper der „Walroß II“ vom ASV Berlin im November in Cuxhaven vom Verein „Trans Ocean“ für seine Reise nach Spitzbergen die Trans-Ocean-Medaille verliehen bekam, galten er und seine Crew unter Eingeweihten als potentielle Anwärter auf den Schlimbach-Preis. Und so entschloß sich die Schlimbach-Kommission dieses Jahr, nicht die längste oder eine materiell geförderte Reise — der seemannische Einsatz wird nicht angezweifelt — zu ehren, sondern eine Reise, die in jeder Hinsicht bemerkenswert war. Neben dem außergewöhnlichen Reiseziel Spitzbergen zählt bei der Crew der „Walroß“ auch der ideale Einsatz, die schwierige Planung und Vorbereitung und nicht zuletzt die aufwendige Umrüstung und Überholung der schon betagten Stahl-yacht für dieses Unternehmen, wofür dann auch 1500 Arbeitsstunden aufzuwenden waren. Wir meinen, unter diesen Gesichtspunkten ist die Entscheidung der Schlimbach-Kommission zu begrüßen.

Bei der Durchsicht des Materials der „Walroß“-Crew stießen wir auf eine Fülle fast abenteuerlich zu nennender Fakten aus dem Seegebiet um und über Spitzbergen. Das auf der „Walroß“ benutzte, vom ehemaligen Reichs-Marine-Amt im Jahre 1916 herausgegebene Spitzbergen-Handbuch (eine spätere Ausgabe existiert nicht) fand sich auch — verstaubt — in unserem Archiv, und beim Studium dieses Buches wird klar, daß sein Inhalt nicht Ergebnisse moderner Vermessungsmethoden waren und sein konnten, sondern daß man die Erfahrungen alter Walfänger, Bärenjäger und sogar die Ergebnisse von Expeditionen auswerten mußte, die hier vor rund 300 Jahren zwangsläufig überwinterten.

Um nun dem Leser von der faszinierenden Unwirklichkeit dieses nördlichsten menschlichen Stützpunktes an der Packeisgrenze und den rauen Lebensbedingungen einen Eindruck zu geben, haben wir entsprechenden Teilen des „Walroß“-Berichtes Zitate aus dem Spitzbergen-Handbuch 1916 in Kurziv vorangestellt. Soweit das Handbuch selbst zitiert, sind die Quellen in Fußnoten angegeben.

Hans Sack

der dortigen Radiostation auf und lassen uns den neuesten Wetter- und Eisbericht geben. Das sibirisch-skandinavische Hoch reicht inzwischen mit einem Keil bis nach Spitzbergen. Entsprechend günstig sind Wetter- und Eisverhältnisse.

Zwei Tage später bekommen wir kräftig eins auf die Mütze. In der Nacht zum 21. Juni, Adams Geburtstag, brist es bis sieben Beaufort auf. Die See ist höher als nach der

mung aus der Wybe-Jans-See um das Süd-Kap herum nach Norden wird überall bestätigt. Auf sie ist bei Annäherung scharf zu achten . . .

. . . Zwischen dem Süd-Kap und dem Horn-Sund ist die Küste unrein durch vorgelagerte Klippen. Man soll mindestens 10 sm Abstand halten, wenn man an der Küste entlang steuert, und auf Stromversetzung und Eis gut achten.

Die Sicht verschlechtert sich, je näher wir Spitzbergen kom-



Die mit blauweißem Eis überzogenen Gebeine eines Walfängers

Kalbeis im Möllerfjord. Eis dieser Größe treibt meist mit Wind und Oberflächenströmung



man, etwa vom 73. Breitengrade an nordwärts, zu allen Jahreszeiten zu rechnen haben. Es wird in den Fjorden und an den Küsten der Inseln häufiger sein als auf offener See.

Wenn in sehr günstigen Eissommern die Fjorde an der Westküste des Westlandes von Spitzbergen ganz eisfrei sind, brechen mit jeder Ebbe Stücke von den Gletschern ab, die bei Windstille mit der Gezeitenströmung hin und her treiben. Sind diese Abbröckelungen auch keine Eisberge im eigentlichen Sinne des Wortes, so werden sie doch groß genug, um an Bord ankernder Schiffe zur Vorsicht zu mahnen . . . Nebel sind zwischen losem Eis am häufigsten. An der Grenze des festen Eises ist das Wetter meistens klar. Aufklarendes Wetter und sinkende Lufttemperaturen zeigen oft die Nähe des festen Eises an. Die See bricht am Eis derart, daß man im Treib- und Packeis schlichtes Wasser hat. Andererseits bewegt der Seegang große, vereinzelt Eisfelder, die oft schnell zerbrechen.

. . . durch die Wahrnehmungen der Polarforscher ist festgestellt, daß große Eisflächen stets mit dem Winde treiben. Je größer ein Eisfeld oder eine Eisscholle ist, desto sicherer wird dies der Fall sein.

Eisberge können, ihres großen Tiefgangs wegen, mit einer Tiefenströmung gegen Oberflächenstrom und Wind treiben.

Mit revierkundigen Stationsangehörigen segeln wir am nächsten Tag in den noch stark vereisten Möllerfjord. Die gewaltigen Gletscher haben mehrere hundert Meter lange und bis zu 50 Meter hohe Abbruchkanten. Das Segeln zwischen Treibeis und Eisbergen erfordert große Aufmerksamkeit. Ein Fallreep, das bis in den Topp des Mastes führt, bewährt sich sehr. Von hier bestimmen wir in kritischen Situationen unseren Kurs durch das von Strom und Wind ständig in Bewegung gehaltene Eis.

Jens Angar gibt uns wichtige Hinweise für unsere spätere Fahrt zur Nordwest- und Nordküste. Erst auf der Bären-Insel erfahren wir, daß er nicht nur ein hervorragender Kenner Spitzbergens und der Arktis ist, sondern auch schon am Südpol war.

Bevor es weiter nach Norden geht, machen wir noch eine ausgiebige Skiwanderung in die Umgebung von Ny Ålesund. Bordarzt Hannes muß inzwischen auf der Erste-

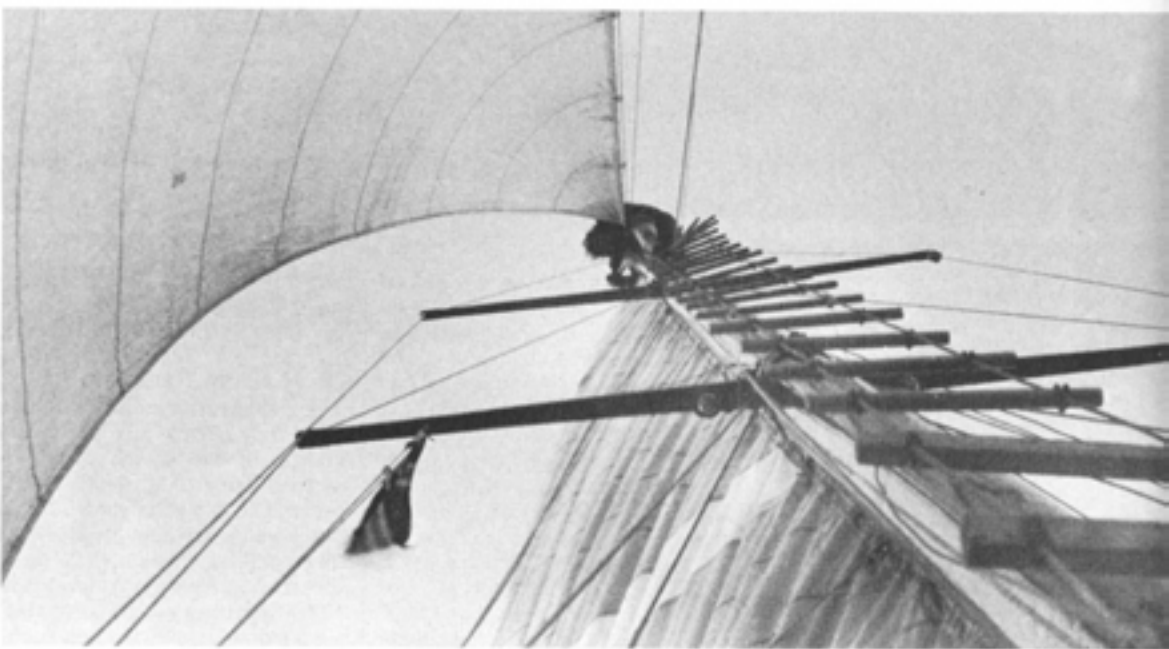


Die Mannschaft der „Walroß“ vor einer Trapperhütte am Krossfjord

Gletschereis für einen Irish Whisky „on the rocks“



Die Mastleiter leistete wertvolle Dienste in Eisgebieten



Hilfe-Station, dem ehemaligen Haus Amundsens, einen schon blaugrünen Furunkel an Adams linker Gesäßhälfte operieren. Um eine längere stationäre Behandlung kommen wir zum Glück herum.

Mit vielen guten Ratschlägen und Informationen versehen brechen wir auf, nachdem wir mit der Radiostation noch einen Warndienst bei Wetterumschlag vereinbart haben.

An den Gräbern der Walfischfänger

Sehenswert ist in der Magdalenen-Bai vor allem die Gräber-Halbinsel, wo in Kämpfen früherer Jahrhunderte erschlagene Walfischfänger von ihren Genossen zwischen den Felsen bestattet worden sind. Der harte Winterfrost Spitzbergs hat diese Felsengräber gesprengt, Gebeine und Särge liegen offen zutage. Ferner sind sehenswert der Adams-, der Gully- und der mächtige Waggonway-Gletscher, dessen Besteigung nicht allzu schwer ist, und der Hängende Gletscher . . .

. . . Zorgdrager, Ende des 17. und Anfang des 18. Jahrhunderts Kommandeur holländischer Spitzbergenfänger, besuchte viele Baien Spitzbergs. Er befragte viele alte Spitzbergenfahrer über die Vorgänge vor seiner Zeit und gibt an, daß es in der Zeit, als die Wale in oder dicht vor den Baien Spitzbergs erlegt wurden, fast an allen Baien und Fjorden Trankochereien gab. Er schreibt*):

Solchergemach ist die erste Fischerei sehr vorteilhaftig und für die Rheders einträglich gewesen; und zwar um so viel desto mehr, weil dazumal die Schiffe bei weitem nicht so viel Gefahr liefen, als jetzo in der Eis-Fischerei. Denn man richtete mit der ganzen Flotte, wenn eine Öffnung gefunden wurde, oder sobald das Eis vor den Baien treibend war, seinen Lauf gerade nach dem Wall hin und wendete sich, an die Rhede zu liegen, jede Nation nach ihrem eigenen und auserlesenen Platz, allwo man seine Kocheereien und Packhäuser hatte.

. . . Die Friesen und Harlin-

ger hatten gleichfalls ihre Trankocherei an der Süd-Bai, bei dem Todten-Manns-Eiland, noch bis jetzo die Harlinger Kocheerei genannt. Alle diese Kocheereien und Packhäuser längs der Fläche von Smeerenburg machten gleichsam eine halbe kleine Stadt, oder Dorf aus, welches derohalber nicht uneigentlich nach der Nahrung das Dorf Smeerenburg geheissen wurde. Wieviel der Tran-Kocheereien und Packhäuser insgesamt allda gewesen, habe ich nicht deutlich abnehmen können. Gegenwärtig sind noch die Fundamente von 8 oder 10 Trankessel, außer denen von den Packhäusern unterschiedlich zu sehen.

Im Magdalenenfjord und im Smeerenburgfjord treffen wir auf die Spuren der alten Walfänger. Sie waren nach Barents die eigentlichen Entdecker Spitzbergs und seine Plünderer. Ihre große Zeit war zu Beginn des 17. Jahrhunderts. Mehr als 15 000 Menschen jährlich wurden damals für die beiden eisfreien Monate hierher verschifft. In weniger als 30 Jahren war fast der gesamte Wal- und Walroßbestand des europäischen Nordmeeres ausgerottet. Er hat sich bis heute nicht erholt. Zu Tausenden wurden sie abgeschlachtet. Seitdem hat es nur noch wenige Menschen hierher gezogen. Viel Spaß bereiten uns die ausführlichen Berichte dieser Zeit im deutschen Seehandbuch, dessen neueste Ausgabe vom ehemaligen Reichs-Marine-Amt aus dem Jahre 1916 stammt. Auch wichtige Segelanweisungen finden wir darin, beispielsweise auf Seite 197: „Der Gezeitenstrom läuft bei dickem Wetter im Sörgatt so schnell, daß man besser tut zu backen und zu füllen, als zu kreuzen.“

In Björnham, einer Bucht am Sörgatt, ankern wir vor einer verlassenen Trapperhütte. Viel interessantes Gerät liegt herum. Als letzte scheint hier eine russische Expedition im Jahre 1970 kampiert zu haben. Reste von im Fels verankerten Spills und einige riesige Walwirbel erinnern an die Walfängerzeit. Plötzlich verfinstert sich der Himmel und ein Sturm zieht auf. In Böen messen wir Windgeschwindigkeiten von über 40 Knoten. Der Anker hält nicht. Wir stecken nach und nach unsere gesamte Kette. Trotzdem treiben wir auf die Klippen zu. Erst nach Ausbringen des zweiten Ankers können wir unsere Position halten.

Die Seekarten sind nicht sehr genau, was große Vor-

sicht gebietet. Trotzdem laufen wir im Svenskegatt auf ein Riff. Die Seekarte verzeichnet an dieser Stelle 4,5 Meter Wassertiefe. Nach 20 Minuten sind wir wieder frei.

. . . kann auch 8 Meilen weiter östlich liegen

Die Moffen-Insel, etwa 12 sm nördlich von Grey-Huk gelegen, eine etwa 2 sm lange und breite Insel, nicht über 1,8 m hoch, wurde am 25. Juli 1773 von den Offizieren der „Carcass“ besucht. Kapitän Lutwidge beschreibt sie wie folgt: Die Insel hat runde Form bei 2 sm Durchmesser mit einem flachen See in der Mitte. Dieser See war bis auf 18 bis 24 m vom Land zugefroren. Die ganze Insel ist mit Kies und kleinen Steinen bedeckt, ohne irgendwelche Gewächse. Sie liegt nur einige Fuß über dem Meer. Das einzige Stück gefundene Treibholzes war etwa 5½ m lang und so stark wie der Besanmast des Schiffes; es war über den Strandwall geworfen und lag an einem Abhang an dem See . . .

. . . Kapitän Rüdiger, der Führer des deutschen Fischdampfers der Lerner-Expedition 1898, gibt an: Die Moffen-Insel macht den Eindruck eines Atolls der Südsee; ein niedriger Landkranz um eine Lagune gelagert. Diese Lagune öffnet sich nach NNW, wie auch schon Kapitän Koldewey erwähnt hat. Der Eingang ist nur für Boote gut fahrbar, da nur eine geringe Breite bei von mäßiger Dünung bewegtem Meer brandungsfrei erscheint. Die Insel ist regellos aufgeschüttetes Steingeröll, nur 2 bis 3 m über dem Meer, ein gesuchter Brutplatz der Eiderente und deshalb sehr geschätzt von den norwegischen Fangleuten.

Beim Ansteuern der Insel Moffen überqueren wir den 80. Breitengrad. Wir sind jetzt weniger als 600 Meilen vom Pol entfernt. Auf dem neuesten deutschen Spitzbergen-Übersegler steht neben Moffen die Bemerkung „kann auch 8 Seemeilen weiter östlich liegen“. Wir haben einige Mühe, diese nur etwa zwei Meter hohe Insel zu finden. Eine große Hilfe ist uns unser selbstgebastelter Doppelwinkelmesser.

Moffen ist bedeckt von riesigen Knochenfeldern aus der Walfängerzeit. Zu Tausenden brüten Eiderenten und Möwen. Ein Rentier läuft verloren umher. Es hat wohl den Anschluß an die schmelzende Eisdecke verpaßt.

Die Packeisgrenze ist erreicht

Der Eisblink ist ein leuchtend heller Streifen, der über dem Eis an der Kimm sichtbar ist. Er scheint durch Strahlenbrechung zu entstehen.

Unter günstigen Umständen kann man sich auf 30 Seemeilen Abstand von der Eisgrenze nach dem Eisblink ein vollständiges Bild von der Lage und Ausdehnung des Eises machen. Aber nicht nur auf die Ausdehnung, sondern auch auf die Art des Eises kann der erfahrene Beobachter aus dem Eisblink schließen. Feldeis gibt den leuchtendsten Blink mit einem Anflug von Gelb. Der Blink von Packeis ist rein weiß, der von Baieis grünlich. Der Blink von schneebedecktem Land ist noch gelber im Ton als der von Feldeis.

Wir segeln weiter nach Nord-Aust-Land, vorbei an der Mossel-Halbinsel. Schon bald sinken Luft- und Wassertemperatur auf 0,5 Grad Celsius. Dann in der Hinlopenstraße plötzlich Eisblink. Wenig später ist die Packeisgrenze erreicht. Von Süden kommend zieht sie sich durch die Hinlopenstraße und schwenkt nach Nordwesten. Hier geht es endgültig nicht weiter. Bleierne, drückende Ruhe, kein Windzug, keine Bewegung, nichts, was an Leben erinnert. Der vorher klare Himmel hat sich eingetrübt. Die Sonne steht genau im Norden. Durch die Wolken schimmern düstere, verfremdete Farben, die sich in Eis und Wasser spiegeln. Eine bedrohliche, dämonische Welt, in der wir eigentlich nichts zu suchen haben. Tot, unwirtlich und menschenfeindlich. Wir kehren um. Wieder erleben wir die unglaubliche Wandlungsfähigkeit des arktischen Himmels. Schon nach wenigen Stunden klart es auf. Das Bedrohliche weicht, das Unwirtliche und Menschenfeindliche dieser Landschaft bleibt.

Wir laufen Mushamn im Woodfjord an, einen romantischen, kleinen Naturhafen mit einer nur 20 Meter breiten Einfahrt. Auf einer Wanderung in die Umgebung werden wir von Vögeln, deren Brutstätten wir uns unwissentlich nähern, angegriffen. Mit Stöcken wehren wir uns gegen die spuckenden und kreischenden Angreifer. Es sind Polar-Seeschwalben. Sie bauen keine Nester, sondern legen ihre Eier ohne Schutz in die Geröllhalden der Gletschermoränen. Abends wärmen wir uns am Lagerfeuer. Treibholz aus

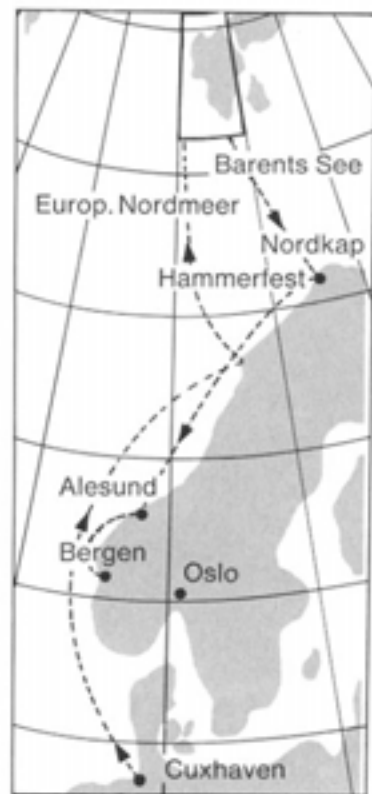
*) „Cornelius Gysbertsz Zorgdragers alte und neue Grönländische Fischerei und Walfischfang, mit einer kurzen historischen Beschreibung von Grönland, Island, Spitzbergen, Nova Zembla, Jan Mayen-Eiland, der Straße Davis u. a., ausgefertigt durch Abraham Moubach.“ Aus dem Holländischen übersetzt. Leipzig, bei Peter Conrad Monath, 1723.



den sibirischen Wäldern liegt reichlich herum.

Während die Crew schlafen gegangen ist und ich mir noch etwas die Umgebung ansehe, brist der Wind kräftig auf. Als ich zurückkomme, sehe ich einen vorher ruhig liegenden Eisberg auf die enge Einfahrt zutreiben. Eilig verlassen wir Mushamn. Wenig später strandet der Eisberg dort und versperrt die Durchfahrt. Es kann Tage dauern, bis er sie wieder freigibt.

Letzte Station an der Nordküste ist Biskayerhuken. Das Wetter ist weiterhin gut. An die Kälte haben wir uns gewöhnt. Wir genießen die herrlich klare Luft. Die Sonne scheint Tag und Nacht mit fast gleicher Intensität. Mit der fehlenden Dunkelheit gibt



Die Kurse der „Walroß“ nach und um Spitzbergen. Der Seekartenausschnitt ist ein Teil der DHI-Seekarte D 115 M. Um Distanzen und Flächen nicht allzusehr zu verzerren, wurde für die kleine Übersichtskarte die gnomonische Kartenprojektion gewählt

es auch keinen festgelegten Tagesrhythmus und kaum Müdigkeit. Die Zeit ist zum Schlafen zu schade. Jeder erkundet die Umgebung auf seine Weise. Hannes und ich steigen mit Seil und Eispickel auf einen benachbarten Gletscher. Eine Schutzhütte von einer Expedition der Universität Cambridge finden wir von Eisbären aufgebrochen

und ziemlich zerwühlt vor. Wir reparieren notdürftig und vernageln Fenster und Türen.

Um die Amsterdamsel herum, durch den Prins-Karls-Forland-Sund segeln wir in den Isfjord und nach Longye-arbyen. Hier machen wir einen offiziellen Abschiedsbesuch beim Sysselmann, dem Vertreter der norwegischen Regierung auf Spitzbergen.

Wir rüsten zur Rückreise. Ein Besuch bei den Russen in Barentsburg muß wegen schlechten Wetters gestrichen werden.

Spitzbergen bleibt achteraus

Der Spitzbergen-Polarstrom fließt entlang der Südostküste von Spitzbergen und Edge-Insel nach Südwesten, rundet das Süd-Kap und fließt sodann entlang der Westküste nach Norden.

Nach Berichten der norwegischen Fangleute treibt das Eis mitunter mit großer Geschwindigkeit aus der Wybe-Jans-See um das Süd-Kap herum. Es soll vorgekommen sein, daß norwegische Fangschiffe unter der Walfischbai in der Wybe-Jans-See in 77 1/2° Breite von Eis eingeschlossen wurden und mit diesem südlich, dann um das Süd-Kap herum nördlich trieben und unter den Dänen-Inseln in 79 1/2° Breite erst wieder freikamen. Sie hatten also einen Weg von etwa 300 Seemeilen im Eise gemacht.

Im kalten Wasser des Spitzbergen-Polarstromes treffen wir am Sörkap noch einmal auf große Packeisfelder. Dann verschwinden die spitzen, eisbedeckten Berge im Dunst. Ein überwältigendes Erlebnis liegt hinter uns. Erst nach unserer Rückkehr, beim Studium der Eiskarten des DHI, wird uns klar, welche glückliche Bedingungen wir angetroffen hatten. Zwei Wochen nachdem wir Spitzbergen verlassen hatten, lag nach einem Wetterumschwung die gesamte Nordküste wieder in dichtem Eis.

Endlich empfangen wir am Abend des 5. Juli einen Wetterbericht des deutschen Forschungsschiffes „Meteor“. Die „Meteor“ sollte zu der Zeit, in der wir uns im Seegebiet um Spitzbergen aufhielten, in der Barentssee operieren. Durch Terminverschiebungen auf beiden Seiten war dies leider das einzige Mal, daß wir einen der vereinbarten täglichen Wetterberichte empfangen konnten.

Wir steuern die Bären-Insel an, eines der nebelreichsten Gebiete der Erde. Drei Tage lang beträgt die Sicht nicht

mehr als 50 bis 100 Meter. Wir nähern uns nach Lotreihen und den Flugrichtungen der Möwen und Lummen. Erst als die Steilküste knapp 100 Meter vor uns in Sicht kommt, nehmen wir Funkkontakt mit der Wetter- und Radiostation auf. Ein Boot kommt uns entgegen und führt uns zu einem sicheren Ankerplatz. Wir erleben einen ausgelassenen Abend mit den Männern der Station, die kaum glauben können, daß wir mit einem so kleinen Boot hierher gekommen sind und sogar an der Nordküste Spitzbergens waren.

Deviationskontrollen sind zwecklos

Da man, von Süden kommend, den Schiffsort in der Regel sehr schnell in geographischer Breite verändert, und da alsdann die Richtkraft der Kompaßnadel mit der Breite stark abnimmt, muß der örtlichen Ablenkung der Kompaße durch das im Schiff befindliche Eisen ganz besondere Sorgfalt gewidmet werden.

Zu beachten ist auch, daß zwischen 20° und 30° O-Lg. die westliche Mißweisung in östliche übergeht...

...Dunér und Nordenskiöld geben an*): „Starkmagnetische Gesteine, die in verschiedenen Teilen Spitzbergens in ungeheuren Massen vorkommen, machen diese Gegend ganz ungeeignet zu magnetischen Beobachtungen, so besonders in der Hinlopen-Straße, im Eis-Fjord und in der Wybe-Jans-See. An den Küsten dieser Gewässer findet man überall große Massen stark magnetischen Hyperits, abwechselnd mit Kalk- und Sandstein. Magnetische Beobachtungen in diesen Teilen sind daher von geringem Wert für das Studium des Erdmagnetismus.“

Von Heuglin gibt an**): „Der reiche Gehalt an Eisenoxyd-Oxydul macht den Hyperit in hohem Grad magnetisch, weshalb es in Gegenden, wo derselbe auftritt, fast unmöglich wird, Arbeiten mittels der Azimut-Busssole auszuführen, so wenig als Beobachtungen über den Erdmagnetismus. Die lokale Inklination und Deklination in der Nähe dieses Gestein wird

*) „Mémoire zu der schwedischen Karte von Spitzbergen von N. Dunér und A. Nordenskiöld.“ Ergänzungsheft Nr. 16 zu „Petermanns Geographischen Mitteilungen“, 1865.

***) „Beiträge zur Fauna, Flora und Geologie von Spitzbergen und Nowaja-Semlja“ von M. Th. von Heuglin. Braunschweig 1874.

eine so gewaltige, daß die Magnetnadel zuweilen gar nicht zu schwingen vermag.“

Wie weit sich die Wirkungen dieser Störungen seawärts ausdehnen, ist nicht bekannt. Man darf die Möglichkeit einer Störung der Kompaße an Bord nicht unbeachtet lassen.

„Jederzeit nochmal“ – Skipper und Steuer-mann der „Walroß“ über ihren Törn

YACHT: Herr Hahn, Sie leiteten als Skipper dieses Abenteuer im Eis. Hatten Sie während des Törns manchmal Angst?

HAHN: Als der Kompaß zu rotieren anfing und ein treibender Eisberg uns den Rückweg aus einer Bucht zu versperren drohte, war uns schon mal etwas mulmig. Aber echte Angst? Nein, haben wir nie gehabt.

YACHT: Ihre Mannschaft auch nicht?

HAHN: Nein, niemand.

YACHT: Gab es auch einmal so etwas wie eine Meuterei an Bord, erschien nicht manchmal die ungewisse Weiterfahrt zu riskant?

HAHN: Natürlich stand das Stimmungsbarometer nicht immer auf Hoch. Aber bei den grundsätzlichen Entscheidungen unterwegs waren wir uns alle einig.

YACHT: Vorausgesetzt, Sie bekämen ein entsprechend ausgerüstetes Schiff: Würden Sie den Törn noch einmal wiederholen, auch wenn Ihr ganzer Jahresurlaub dabei draufgeht?

HAHN: Jederzeit. Die Eindrücke waren faszinierend. Ich glaube, jeder von uns würde sofort wieder mitmachen.

YACHT: Und wenn Sie die Wahl hätten: Gen Norden oder in den sonnigen Süden?

HAHN: Nach Norden.

YACHT: Nun hatten Sie ein großes Schiff und eine starke Crew. Nehmen wir einmal an, der Eigner eines Vierteltonners käme auf die Idee, es Ihnen nachzuma-

kommen mit der Bevölkerung in recht guten Kontakt. Von Tag zu Tag fällt uns der Abschied schwerer. Es hilft alles nichts, wir müssen weiter. Bei sommerlicher Wärme segeln wir durch das Innenfahrwasser gen Süden.

Aus unserem Smut ist ein Chief Steward geworden; der

Würden Sie ihm davon abraten, ins Eismeer zu segeln?

HAHN: Wenn er die notwendige Erfahrung besitzt und sich und sein Schiff gut vorbereitet hat, würde ich sogar zuraten. Die Gefahr einer Grundberührung ist bei den unsicheren Seekarten noch recht groß, wie wir selbst feststellen mußten, und da kann man ein kleines Schiff viel leichter wieder flottbekommen.

YACHT: Bleibt aber das Problem der Kälte. Mitten im Sommer hatten Sie da oben Wintertemperaturen.

VOLLMANN: Das war gar nicht so schlimm. Erstens gewöhnt man sich tatsächlich an die Kälte, zweitens hatten wir natürlich entsprechende Bekleidung und sehr warme Marine-Schlafsäcke, in denen man sogar im Pyjama schlafen konnte, und drittens heizten wir bei jeder möglichen Gelegenheit unseren Kohleofen an, der das Schiff gut durchwärmte.

YACHT: Warum nahmen Sie gerade Kohle und nicht etwa eine Petroleum-Heizung?

VOLLMANN: Wir waren der Meinung, daß ein Kohleofen die Kajüte trockener hält, während sich bei Petroleum mehr Feuchtigkeit niederschlägt. Wichtiger für uns war aber, daß der Kohleofen die Wärme noch lange hielt, nachdem das Feuer gelöscht worden war, denn wir konnten nur bei ruhigem Wetter und wenig Lage heizen.

Zwischen der Bären-Insel und Hammerfest treten erneut große Kompaßabweichungen mit Koppelversetzungen bis zu 20 Meilen pro Tag auf. Deviationskontrollen bringen uns nicht weiter, da keine Gesetzmäßigkeiten zu erkennen sind. Manchmal dreht der Kompaß ohne ersichtlichen Grund um volle 360 Grad.

Am 10. Juli erreichen wir Hammerfest, berühmt durch seine Fischfabriken, Nordkaptouristen und einen beachtlichen Frauenüberschuß. Wir

Irish Coffee wird auf dem Sonnendeck auf silbernen Tablets serviert. Ein fürstliches Leben angesichts der fantastischen nordnorwegischen Fjordlandschaft.

Im Vestfjord wird es noch einmal rau und ungemütlich mit Süd Sturm von 7 bis 8 Beaufort und Seegang 6 genannt. 48 Stunden kämpfen wir um 50 Meilen. Der Funkpeiler ist inzwischen ganz ausgefallen. Wir müssen bei der schlechten Sicht mit jedem Schlag bis dicht an die klip-

penreiche Küste heransegeln, um einen vagen Standort zu erhalten. Die ungünstige Wetterlage hält noch einige Tage an, dann flaut es ab und klart auf. Fünf Stunden werden wir von einigen hundert Grindwalen begleitet. Ähnlich Tümlern umspielen sie das Schiff, sind aber erheblich größer.

In Bergen erwartet uns bereits ein Teil der ablösenden Crew. Pünktlich am 2. August findet die Übergabe statt. Eine Reise liegt hinter uns, von der wir nicht einmal zu träumen gewagt hätten.

Planung und Vorbereitung der Spitzbergen-Reise mit „Walroß II“

Die Idee zu dieser Reise kam mir 1969 am Nord-West-Kap Island. Ich war auf einem Törn mit der ASV-Yacht „Walroß II“. Bei drei Grad Luft- und Wassertemperatur erlebte ich die vereisten, vergletscherten Felsen des NW-Kaps im Licht der Mitternachtssonne und bekam bei der klaren, kalten Luft einen ersten Eindruck arktischer Verhältnisse. Es war das kälteste Jahr des Jahrhunderts. Große Mengen Treibeis in der Dänemarkstraße sowie ein von Südwesten heranziehendes Sturmtief zwangen uns damals zur Umkehr. Es blieb ein überwältigender Eindruck und der Wunsch, mehr vom Norden und seiner Faszination kennenzulernen.

Es war nicht schwer, auch andere für dieses Ziel zu begeistern. Im Sommer 1971 waren wir bereits vier, die mit großem persönlichen Einsatz an die Verwirklichung dieses Zieles herangingen. Vor allem war es wichtig, die Zustimmung des Vereins zu diesem Unternehmen zu erlangen.

Eine Menge von Schwierigkeiten mußten bei den Vorbereitungen bedacht werden:

- Rauheit des Klimas mit Temperaturen um den Gefrierpunkt,
- Minimum an Komfort, kein WC, Waschen an Deck,
- sehr begrenzter Raum für Crew und Ausrüstung,
- als Heizung ein Kohleofen, der nur bei gutem Wetter verwendbar war,
- geringe Hilfsmöglichkeit von außen im Notfall,
- grundsätzliche Gefahren des Segelns am und im Eis,
- Nebelhäufigkeit (um die

Bären-Insel, eins der nebelreichsten Gebiete der Erde),

- erschwerte Bedingungen für die Navigation (keine Wetterberichte, kein Funkfeuer),
 - keine sehr verlässlichen Seekarten und nicht die gewohnte Ausführlichkeit in den Seehandbüchern,
 - Proviant und Ausrüstung mußten mit verhältnismäßig geringen finanziellen Mitteln beschafft werden.
- Erst im Januar 1972 konnte die Reise als gesichert angesehen werden. Wir starteten am 29. Mai 1972 von Cuxhaven.

Schiff und Ausrüstung

Unser Schiff war die 10,60 Meter lange ASV-Vereinsyacht „Walroß II“. Es ist ein zwar altes, aber dennoch solides Schiff. 1500 Arbeitsstunden mußten wir aufbringen, um „Walroß“ für diese Reise seeklar zu machen. Wir haben die gesamte Elektrik erneuert, das Vorschiff, in dem sich normalerweise zwei Kojen befinden, zu Stauraumzwecken und zur Installation einer Werkbank mit Schraubstock umgebaut, den Navigatorplatz umorganisiert, eine Sprechfunkanlage eingebaut und die Kombüse um den Platz der ehemaligen Hundekojen erweitert. Eine Außenhautplatte mußte erneuert, Bug- und Heckkorb verstärkt werden. Eine weitere Lenzpumpe sowie ein Echolot waren erforderlich, im Rigg wurden Vorkehrungen für eine Mastleiter in den Topp getroffen. Im Salon installierten wir einen alten Kohleofen. Große Sorgfalt wurde dem Motor und dem Bereich des Bootsmannes gewidmet. Wir mußten weitgehend in der Lage sein, Havarien selbst zu beseitigen und entsprechende Materialien, Beschläge und Werkzeuge bei uns haben.

Sicherheitsausrüstung: 1 Rettungsinsel für 6 Personen mit Sonderausrüstung, 6 Spezialschwimmwesten der Bundesmarine, 7 Lifegurte, 2 Rettungsringe mit Blinklicht, 1 automatischer Seenot-Funksender, 2 Eisäxte, 2 Feuerlöscher, diverse Raketen und Handfeuer, Notproviant, umfangreiches Reservematerial und Zusatzwerkzeug zur Beseitigung von Havarien.

Die persönliche Ausrüstung mußte den Ansprüchen des dortigen Klimas gerecht werden. Viel Erprob-

tes konnten wir aus Heeres- und Marinebeständen übernehmen. Sie leisteten uns wertvolle Dienste.

Beim Proviant erwies sich wiederum der beschränkte Stauraum als Hauptschwierigkeit. Auf Spitzbergen gibt es keine Möglichkeit, den Proviant zu ergänzen, und das kontinentale Norwegen ist sehr teuer. Wir mußten also den gesamten Proviant für die zweieinhalb Monate aus Deutschland mitnehmen. Einen Teil der Konserven haben wir mit Hilfe des Instituts für Lebensmitteltechnik selbst hergestellt und eingedost. Etliche Firmen haben uns großzügig unterstützt. Für das sonst sehr beliebte Bier und den Schnaps blieb wenig Platz. Zwei Kisten Bier für zweieinhalb Monate Seereise, das hat es auf „Walroß“ noch nie gegeben!

Navigatorische Ausrüstung: 1 Grenzwellen-Sprechfunkgerät, 1 Einseitenband-Radio, 1 Funkpeiler, 2 Sextanten, 1 Patentlog, 1 Echolot, 1 Handlot, 1 Handanemometer, 1 Wasserthermometer, 1 Luftthermometer, 1 Hygrometer, 1 Barograph, 1 Mehrfachwinkelmesser.

Bücher und Karten: Alle norwegischen Seekarten von Spitzbergen und der norwegischen Westküste ab Trondheim, teilweise zusätzliche deutsche Seekarten, *Arctic Pilot Vol. II*, das deutsche Spitzbergen-Handbuch 1916 mit den Nachträgen 1926 und 1943, deutsche und englische Literatur über die Arktis.

Die Spitzbergen-Seekarten waren sehr brauchbar bis zur Höhe des Magdalenenfjordes. An der Nordküste ließ die Verlässlichkeit besonders bezüglich der Tiefenangaben nach. Im Svenskegatt sind wir auf einer — nach Karte — 4,5-Meter-Stelle auf Grund gelaufen. Ein 24-Meter-Flach war nicht verzeichnet. Ab Verlegenhaken gab es keine Küstenkarten mehr, sondern nur noch den Spitzbergen-Übersegler. Die Handbücher waren gut und interessant zu lesen, da sie stark auf die Geschichte Spitzbergens eingehen und vielfach Erfahrungen, Notizen und Berichte alter Segelschiffskapitäne direkt zitieren.

Wichtigste Navigationsinstrumente für uns waren: Echolot, Wasserthermometer und Sextant; letzterer sowohl zur astronomischen als auch zur terrestrischen Navigation. Sehr bewährt hat sich im Zusammenhang mit der Messung von Horizontal-

winkeln der selbstkonstruierte Mehrfachwinkelmesser. Der selbstgebaute Einseitenband-Empfänger, der mit dem Funkpeiler gekoppelt war, hat unsere Erwartungen nicht erfüllt, so daß wir auf diese Navigationshilfe häufig verzichten mußten.

Wetterberichte

Mit unserem Bordempfänger konnten wir auf der Hinreise Wetterberichte bis etwa zum 73. Breitengrad empfangen, auf der Rückreise ab Hammerfest. Wir hörten hauptsächlich die Radiostationen Norddeich und Bergen. Angeforderte Wetterberichte empfangen wir über Radio Bären-Insel und Isfjord Radio.

Eine Vereinbarung mit dem deutschen Forschungsschiff „Meteor“, uns in der Barentssee und im Gebiet um Spitzbergen täglich Wetterberichte zu senden, klappte nur begrenzt, da wir auf Grund ungewöhnlicher Wetterbedingungen zu einem anderen Zeitpunkt in dem fraglichen Gebiet waren als die „Meteor“.

Wetterbeobachtungen an Bord

Infolge häufig fehlender Wetterberichte des selten befahrenen Gebietes und der ungewohnten klimatischen Bedingungen mußten wir großen Wert auf eigene Wetterbeobachtungen legen. Im Abstand von vier Stunden wurden im Logbuch folgende Aufzeichnungen zum Wetter zur Zeit der Beobachtung und zum Wetterverlauf der vorangegangenen vier Stunden gemacht: Lufttemperatur, Wassertemperatur, Luftdruck, Luftdruckänderung, Luftfeuchtigkeit, Bedeckungsgrad, Bedeckungsart, Windrichtung und Windstärke. Diese für eine Segelyacht sehr gründlichen Aufzeichnungen waren uns bei der Navigation ein wichtiges Hilfsmittel.

Besatzung

Die Besatzung der „Walroß“ bestand aus fünf Mann. Schiffsführer und Wachführer haben den C-Schein beziehungsweise das Sporthochseeschiffer-Zeugnis. Vier Mann der Besatzung verfügen über Nordsee- und Atlantikerfahrung. Das Schiff wurde mit drei Wachen geführt.

Zwei lesenswerte Bücher:

Segel- theorie und-praxis

C. A. MARCHAJ

Dieses Buch ist für solche Leser geschrieben, die gern wissen wollen, was sich beim Segeln ihres Bootes — sei es ein schnelles Regattaboot oder ein sicherer Tourenkreuzer — eigentlich abspielt in bezug auf die Aerodynamik der Segel und die Bewegungen eines Bootes, in bezug auf Wind und See. Diese drei Gebiete sind in 19 Kapiteln und 48 Unterabschnitten eingehend und geordnet behandelt und geben einen tiefen und ins Einzelne reichenden Einblick in die Probleme des Segelns. Ein Vorzug des Buches liegt darin, daß der Autor sich nicht darauf beschränkt, theoretische Fragen zu untersuchen und zu erörtern, sondern praxisbezogen dabei immer wieder auf den seglerischen Alltag eingeht. So profitiert man von diesem Buch nicht nur durch eine Erweiterung seines Grundwissens, sondern ebenso durch Hinweise und Ratschläge, die sich beim Segeln selbst auswerten lassen.



Mehr kann über dieses inhaltsreiche Buch an dieser Stelle kaum ausgesagt werden. Sie müssen es selbst sehen, ja Sie müssen es gelesen haben, um seinen Wert zu erkennen. Ihre Buchhandlung legt es Ihnen gern vor.

496 Seiten mit 63 Fotos, 282 graphischen Darstellungen und Zeichnungen, Ganzleinen DM 78,—. ISBN 3-7688-0108-X

Segeln auf See

A. GLIKSMAN

Der Autor dieses Buches ist ein bekannter Seesegler und damit ein Mann der Praxis. Auch er befaßt sich im ersten Teil seines Buches mit der sogenannten „Theorie des Segelns“. Sie ist für ihn aber kein Selbstzweck, sondern dient der Erklärung dafür, warum man etwas besser so und nicht anders macht. So ruht auch das Hauptgewicht des Buches auf der praktischen Handhabung von Booten, auf dem Eintrimmen, dem Segeln unter Spinnaker, dem Segeln am Wind und mit raumem Wind, dem Segeln bei verschiedenen Windstärken, dem Einfluß einer Strömung auf den scheinbaren Wind, auf der Einrichtung und Anbringung von Beschlägen — um nur einige Themen zu nennen. Ein großer Abschnitt ist der Navigation auf See nach Landmarken und nach Gestirnen gewidmet, dem Gebrauch des Sextanten, dem Arbeiten in der Seekarte und anderen Fragen der Navigation. Das Buch ist reich bebildert mit Fotos, die mehr



sind als eine schöne Ausschmückung des Textes. Es kann jedem See- und Küstensegler empfohlen werden und jedem anderen, der wissen möchte, was das Segeln auf See so interessant und reizvoll macht.

360 Seiten mit 220 Fotos, 300 Zeichnungen, Rissen und graphischen Darstellungen, Ganzleinen DM 65,—. ISBN 3-7688-0127-6

Zu beziehen durch Ihre Buchhandlung



Verlag Delius, Klasing + Co
Bielefeld Berlin