



„Expedition Eis“: Im vergangenen Jahr nahm Extremskipper Harald Paul mit seiner Ehefrau Silvia wieder Kurs auf den hohen Norden. „Die Bäreninsel, Spitzbergen und darüber hinaus“, lautete der Plan. Es wurde ein Törn bis an die Grenzen des Möglichen ...

80° Nord

Das hat uns gerade noch gefehlt! Mitten im Seegebiet Folla nördlich von Trondheim, also auf halbem Wege die norwegische Küste hinauf, setzt plötzlich trotz halbvollem Tank ohne jede Vorwarnung unser Diesel aus!

Dabei hat er schon knappe 4000 Betriebsstunden auf dem Buckel und alle Kinderkrankheiten längst überstanden. Ein Blick auf den Tiefenmesser beruhigt mich etwas: 150 m unter dem Kiel der „Gypsy Life“. Viel Abdrift können wir uns aber trotzdem nicht erlauben. Wenigstens das Wetter ist uns in dieser Notsituation einmal gnädig, mit Sonnenschein, kaum Wind und wenig Seegang.

Silvia hält Ausschau nach plötzlich auftauchenden Schiffen, während ich mich auf Fehlersuche „in den Keller“ begeben. Im Blaumann tauche ich in den Maschinenraum ab, kontrolliere die Bilge, die Sichtgläser der Dieselfilter und die Schlauchverschraubungen.

Vielleicht ist Luft in die Leitungen gelangt? Nichts. Zweite Kontrolle, wieder nichts. Die Küste, zuvor nur ein schmaler Strich, kommt näher. Jetzt zeigt das Echolot nur noch 60 m, und je flacher es wird, desto größer wird auch die Gefahr von gefährlichen Klippen unter der Wasseroberfläche. Also raus mit dem Anker, für diese Tiefe haben wir genug Kette.



Unter der Polarsonne –
doch der Eindruck
täuscht: So strahlend
wie an diesem Tag im
Krossfjord im Nord-
westen Spitzbergens
zeigte sich der nordische
Sommer nur selten.



Kalte Momente (v.l.n.r.):
auf der Überfahrt zur
Bäreninsel, einsames
Walross im Packeis vor der
Nordküste Spitzbergens,
der Krossfjord im Nord-
westen der Insel, Delfine
in der Barentssee.

Lange warten wir auf den richtigen Zeitpunkt für die Überfahrt

Schneetreiben im Hoch-
sommer: „Gypsy Life“
an ihrem letzten Anker-
platz vor dem Angriff auf
den 80. Breitengrad,
einem kleinen, unwirt-
lichen Fjord an der Nord-
westspitze Spitzbergens.



Nun wird alles auseinandergenommen und gereinigt, die Filter gewechselt. Die helle nordische Nacht wird durchgearbeitet – und am nächsten Morgen startet der Motor wieder einwandfrei! Doch echte Ruhe will sich bei mir nicht einstellen, da ich die Ursache nicht finden konnte. Und ein längerer Testlauf bestätigt die Befürchtungen: Statt 3000 Umdrehungen bei Volllast schafft der Yanmar nur 1800! Also wieder rein in den Blaumann, ran an Turbolader und Einspritzdüsen.

Langsam verfestigt sich der Verdacht, dass das Problem gar nicht bei unserem treuen Yanmar-Diesel liegt, sondern im Kraftstoff selbst. In den Kunststoffkanistern, die oben auf dem Dach festgelascht sind, hat sich eine braune, klebrige Masse am Boden festgesetzt. Spätere Laboruntersuchungen werden zeigen, dass es sich um Dieselbakterien handelt.

Die Telefone glühen: Bei Yanmar werden alle Hebel in Bewegung gesetzt, sogar ein vierköpfiges Spezialistenteam zusammengestellt. Das Ergebnis: Eine neue Verteilereinspritzpumpe muss her! In sieben Tagen macht das Teil die weite Reise von Japan nach Norwegen; eine Messuhr, die zum Einbau der Pumpe benötigt wird, wartet schon einen Hafen weiter in Tromsø auf uns. Neue Einspritzdüsen werden direkt nach Spitzbergen geschickt. Aufatmen an Bord – unsere Expedition findet kein vorzeitiges Ende. Unser Dank gilt allen Helfern!

Viel Welle, wenig Schlaf: rund um die Bäreninsel

Tage später liegen wir in Torsvaag, einem kleinen Fischereihafen etwa 60 sm nördlich von Tromsø, und warten auf einen günstigen Zeitpunkt für die Überfahrt nach Bjørnøya, der



Auf Leben und Tod: Walfknochen vor einer aufgegebenen Walfangstation bei Kap Toskana im Süden Spitzbergens (l.). Junge Eismöwe im Nistplatz (r.)

Bäreninsel. Die sich ständig drehenden Winde machen mir Sorgen, weil die Barentssee so ständig unter wechselnden Strömungen leidet und nie zur Ruhe kommt. Jedoch beobachten wir, dass es zum Abend hin regelmäßig etwas ruhiger wird. Mein Plan deshalb: Zwei ganze Tage werden wir für die gut 260 sm benötigen. Tagsüber wird „gearbeitet“, nachts dann bei sanfteren Bedingungen „ausgeruht“. Jetzt brauchen wir nur noch etwas Glück!

Gerade als wir am Morgen auslaufen wollen, kommt allerdings eine ziemlich gebeutelte französische Segelyacht in den Hafen. Das Paar an Bord ist am

Ende seiner Kräfte: Auf halbem Weg nach Bjørnøya mussten die beiden umdrehen, zu unbeständig war der Wind, zu rau die See. Mir macht derweil eine andere Sache viel mehr Sorgen: Mein rechter Fuß ist sehr stark

Eingekeilt auf dem Boden zwischen Sitzecke und Steuerstand

geschwollen und rot-bläulich verfärbt. Habe ich mir eine Ader verletzt? Langes Sitzen am Steuerstand wird so nicht gerade angenehmer. Wir legen ab, obwohl das Thermometer auf



Erhabene Augenblicke: feuriger Himmel vor der Nordküste der Bäreninsel (gr. Bild), gemeinsam mit der königlichen Yacht „Norge“ im Norden Norwegens unterwegs (o.) und im Schein der Mitternachtssonne vor den Lofoten (u.).

2° C fällt und Nebel aufzieht. Mit 4-5 Beaufort bläst es aus Nordost. Als wir aus der Landabschirmung der letzten kahlen Schären heraus sind, geraten wir schnell in den Schwell der offenen See. Immer wieder holt das Schiff mächtig über, wird von Steuerbord nach Backbord geworfen. Doch unser erhebliches Zusatzgewicht dämpft die Bewegungen.

Deswegen ist es auch nicht die Wellenhöhe, die die Überfahrt zur Schwerarbeit macht, sondern die kurze Frequenz zwischen den Kämmen. Gute 4 kn Fahrt sind im Durchschnitt drin, mehr nicht. Immer wieder schlägt der Krängungsanzeiger

wild aus. Auf dem Boden zwischen Sitzecke und Steuerstand eingekeilt, versucht jeweils der, der nicht am Steuer sitzt, ein bisschen Ruhe zu bekommen. Auch an Essen ist kaum zu denken, ein paar kalte Bissen zwischendurch müssen reichen.

Endlich dann, nach 51 harten Stunden, kommt Land in Sicht: Es ist die graue, unwirtliche Felsküste von Bjørnøya. Da der Wind auf Nordwest gedreht hat, wählen wir den Weg an der Ostküste hinauf. Gut geschützt in einer flachen Bucht, finden wir dort vor Anker endlich den wohlverdienten Schlaf.

In den nächsten Tagen tasten wir uns langsam nach Norden,

bis uns der Wind mit 5-6 Beaufort vor der Nordküste wieder voll trifft. Eine ungewöhnlich harte und steile See baut sich hier auf, und unser Schiff muss wieder ganze Arbeit leisten. Tiefe Wellentäler und peitschende Kämmen machen eine kurze Strecke von nur 15 sm zum echten Horrortrip!

Etwa eine Woche trotzen wir den wechselnden Winden und dem chronischen Schlafmangel, dann dreht es endlich auf Südost – und wir haben die achterliche Brise, die wir für den nächsten langen Schlag benötigen, die 180 sm nach Spitzbergen. Unser Ziel: Der Hornsund, eine weite, verwin-

kelte Bucht an der Südwestküste des Archipels.

Eisbären und Touristen: auf Spitzbergen

Doch eine Schreckensmeldung begleitet uns: Von einem Segler haben wir erfahren, dass erst vor wenigen Tagen eben dort eine Handvoll Segelyachten vom Packeis eingeschlossen worden sei und nur ein herbeigerufener Eisbrecher aus Longyearbyen das Schlimmste verhindern konnte!

Bei unserer Ankunft dort ist davon zum Glück nichts mehr zu sehen, nur einige blaue Brocken Gletschereis treiben auf der weiten Oberfläche des



Erster Landfall: Während die Smelne 1100 im Hornsund im Südwesten Spitzbergens vor Anker liegt, geht es mit dem Schlauchboot an Land. Das Gewehr zur Eisbär-Abwehr ist immer dabei.

Hornsunds. Bald rasselt der Anker in die Tiefe – wie wir uns auf den Landgang freuen!

Doch als wir schon bereit im Schlauchboot sitzen und gerade ablegen wollen, halten wir inne. Auf dem steinigen Strand tritt ein Eisbär hin und her und hebt immer wieder die Schnauze witternd in unsere Richtung. Wir warten mit unserem Ausflug, bis er wieder abgezogen ist.

Aber auch sonst empfängt uns Spitzbergen wenig gastfreundlich: Von Südost jagt der Wind mit bis zu 9 Beaufort in unseren Unterschlupf, immer wieder müssen wir verlegen und aufpassen, dass uns das Eis nicht einkesselt. Die wenigen Stunden ohne Wind nutze ich, um der polnischen Polarstation einen Besuch abzustatten, die den Gletscher hier dreidimensional vermisst. Die Meinung der Forscher ist einhellig: Um 40 m schrumpft die Gletscherzunge pro Jahr, ein klares Anzeichen der globalen Erwärmung.

Zusätzlich zum Klimawandel droht dem sensiblen Ökosys-

„EXPEDITION EIS“

Auf Nordkurs In sieben Monaten legte die „Gypsy Life“, ein speziell umgebauter und ausgerüsteter Stahlverdränger vom Typ Smelne 1100, in 1100 Betriebsstunden etwa 5800 sm zurück. Für das Skipper-

paar Harald und Silvia Paul war es nicht der erste Törn nach Spitzbergen: Schon 2002 sorgten die beiden für Schlagzeilen, als sie die Insel mit einer nur 7,10 m langen Nidelv 24 ansteuerten (siehe BOOTE 6/2004).



Der Törn auf DVD Diese ganze außergewöhnliche Reise der „Gypsy Life“ gibt es auch als spannende DVD von Harald Paul: DVD-Video, 80 min. Laufzeit, Bonusmaterial, 24,90 €. Bezugsquelle: www.bereitvideofilm.de



Witternd hebt der Eisbär die Schnauze in unsere Richtung

tem Spitzbergens aber noch Gefahr von ganz anderer Seite: Der Tourismus ist explodiert. Seit unserem letzten Besuch hier hat sich der Schiffsverkehr verzehnfacht, ganze Flotillen von schweren Schlauchbooten bringen Scharen von Kreuzfahrtpassagieren von ihren ankernden Schiffen an Land.

Der für das Auge kaum wahrzunehmende Schaden ist gewaltig: Durch die Tritte wird der empfindliche Oberboden derart verdichtet, dass die fei-

KARTE: HEINZ HUCHTMANN



Wegpunkte (v.l.n.r.): bei Kap Lindesnes ganz zu Beginn des Abenteuers in Südnorwegen, der Dieselfilter muss gereinigt werden und „Gypsy Life“ an der Pier von Torsvaag, vor der Überfahrt zur Bäreninsel.

nen Wurzeln der Pflanzen kein Wasser mehr aufnehmen können und der ohnehin schon spärliche Bewuchs abstirbt.

Noch vor sechs Jahren war Spitzbergens Verwaltungszentrum Longyearbyen nach meinem Empfinden eine gemütliche Kleinstadt, die Arbeit am Hafen ging eher entspannt vor sich. Jetzt beherrschen Lkws, Lader und Bagger das Bild, überall wird umgegraben.

Ein hoher Zaun versperrt den Zugang zum Kai, die Ruhe ist weg, der Alltagsstress der restlichen Welt eingekehrt. Auch das liegt an den Touristenströmen, deren Schiffe draußen im Isfjord ankern. Der Verkehr in der Bucht hat so zugenommen, dass sogar wir einen Ankerball setzen müssen.

Schnell bunkern wir etwas Frischkost, holen die neuen Einspritzdüsen für den Yanmar am Flughafen ab und machen uns wieder aus dem Staub.

Eis bis zum Horizont – aber endlich am Ziel!

In kleinen Schritten klettern wir Breitengrad um Breitengrad nach Norden. Im Krossfjord, nahe einer ehemaligen deutschen Wetterstation aus dem Zweiten Weltkrieg, kontrolliert uns ein Polizeiboot, ob wir neben der Registrationskarte auch die vorgeschriebenen Abwehrmittel gegen Eisbären an Bord haben: Gewehr inklusive Blitz- und Knallpa-

tronen. Wir haben alles dabei, und mit vielen guten Ratschlägen und den Informationen der neuesten Eiskarten lassen uns die Gesetzeshüter weiterziehen.

Unser Ziel, 80° Nord, ist jetzt in scheinbar greifbare Nähe gerückt. Doch dann treffen wir bei 79° 56' auf erste größere Packeisfelder weiter südlich als erwartet. Die Dichte nimmt schnell zu, und ein paar Kabellängen südlich unserer „Zielinie“ geht gar nichts mehr.

Aber selbst bis hierher haben wir viel riskiert. Ringsumher dehnt sich eine kalte, weiße Wüste aus – Eis, nichts als Eis. Hin und wieder dröhnen ohrenbetäubendes Krachen und peitschendes Knallen durch den Stahlrumpf, wenn eine Scholle unter dem Bug zerbricht.

Nur einige Minuten können wir uns auf dieser Position halten, denn Wind und Strömung verschieben das Eis blitzschnell und können uns den Rückweg abschneiden. Ich gebe dem Yanmar die Sporen und bugsiere die „Gypsy Life“ durch die letzte Lücke zurück in etwas offeneres Wasser.

Was nun? Haben wir etwa schon verloren? Nun zieht auch noch Nebel auf, aus dem heraus

bald sogar Schnee fällt. Silvias Gesicht spricht Bände, doch als wir uns fast schon darauf geeinigt haben, aufzugeben, reißt plötzlich der Himmel erneut

Bis zum Horizont dehnt sich die kalte, weiße Wüste aus Eis

auf! Jetzt oder nie muss der zweite Versuch stattfinden.

Langsam tasten wir uns an dem großen Treibeisfeld entlang nach Osten, dessen Kante nun tatsächlich leicht nach Norden zurückweicht! Und

dann meldet unser GPS, dass wir es doch noch geschafft haben: „80° 00,00' N“ zeigen die Digitalziffern. Her mit der Kamera für das Beweisfoto! Endlich kann ich die letzten Skeptiker überzeugen, dass auch ein Motorboot von 11,70 m Länge zu einer solchen Tour fähig ist.

Aber wie steht es nun mit der Umrundung Spitzbergens? Nebel und Schneefall halten uns die nächsten acht Tage in einer kleinen Bucht fest. Stetig dreht der Wind um Nord und bringt immer mehr Eis vom polaren Pack zu uns herunter. Zwar sind es nur knapp 80 sm auf Ostkurs bis zur Hinlopenstraße, die uns zurück nach Süden bringen würde. Doch ob die schmale Durchfahrt nicht schon längst vom Eis verriegelt ist, wissen

Prächtiger Fang: Harald Paul mit einer Seeforelle im Sognefjord im Süden Norwegens. Frischer Fisch war willkommen.





Mystisches Panorama: Leichte Nebelschwaden schweben über dem spiegelglatten Hornsund im Südwesten Spitzbergens. Auf dem Dach: die verunreinigten Dieselkanister.

wir nicht. Und wenn wir aufbrechen, und hinter uns die „Tür zufällt“? Das Risiko ist zu groß, wir kehren um.

Als wir am Tag darauf an einem sicheren Ankerplatz mit der Besatzung eines Patrouillenbootes beim Kaffee sitzen, hören wir, dass selbst Kreuzfahrtschiffe mit Eisklasse es nicht immer bis 80° Nord schaffen, ganz zu schweigen von einigen anderen „Abenteurern“: Sogar eine Gruppe Paddler ha-

be sich anmelden wollen, erzählt ein Polizist, um mit dem Kajak zum Nordpol zu fahren. Deren Annahme, dass der Weg dorthin aufgrund des Klimawandels längst frei sei, sorgt für Schmunzeln ringsum.

Wie das Wiener Schnitzel doch noch verloren ging

In großen Etappen geht es an der Westküste entlang zurück Richtung Sørkapp, das sich als Sprungbrett für die Überfahrt

nach Grönland bestens eignet. Doch ob das Wetter mitspielt, ist nach den Erfahrungen der vergangenen Wochen zweifelhaft.

Trotz allem studiere ich die Seekarte des Europäischen Nordmeeres: Etwa 530 sm Luftlinie auf westlichem Kurs würden vor uns liegen. Per Satellitentelefon hole ich aus Tromsø den aktuellen Eisbericht ein: Alles sei eisfrei, heißt es. Der Wetterbericht verspricht für die nächsten Tage wechselnde Winde um 3 Beaufort, also machbar.

Bei Smelne, unserer Werft in den entfernten Niederlanden, kündigen wir an, dass wir die Passage in Angriff nehmen wollen. Ob wir noch einen besonderen Wunsch hätten? „Ja“, antworte ich, „ein schönes Wiener Schnitzel bei der Heimkehr!“

Es geht los: Noch einmal werden alle Schrauben vom Mast bis zur Bilge kontrolliert, Diesel- und Ölstände überprüft, Kraftstoffvorrat und

Kontrast: Auch der Heimweg führt wieder über das hochsommerliche Südnorwegen.



„Sind Sie ein Eisbrecher?“, fragt der Mann am Telefon

-verbrauch berechnet, alle Situationen durchgespielt.

Anker auf! Mit großer Bugwelle geht es bei überraschend ruhiger See hinaus in die Weite des Nordmeeres. Obwohl alles reibungslos läuft, überfällt mich um Mitternacht ein mulmiges Gefühl: Schon Anfang August einsetzende Schneefälle, so weit südlich bei Spitzbergen Eis, und da melden die Norweger beste Bedingungen für Grönland?

Die Unruhe wächst. Im „Handbuch für den Nautischen Funkdienst“ finde ich die Nummer des Eisdienstes in Grönland. Der Anruf per Satellitentelefon lässt mich erblassen: 90 % Eisbedeckung im Küstenverlauf bis hinunter zum 73. Breitengrad, südlich davon „Growler“, also gefährliche Eisbrocken, die dicht unter der Wasseroberfläche treiben und schwer auszumachen sind! „Sind Sie ein Eisbrecher?“, fragt der Mann am Telefon.

Eine Neuberechnung der Strecke weiter südlich würde die Fahrtstrecke um die Hälfte verlängern, für die fraglichen Extratage sagt der Seewetterbericht aber 5-7 Beaufort aus Südwest voraus. Wir müssten also genau gegenan.

Das Wiener Schnitzel mag damit vielleicht verspielt sein. Aber unsere „Expedition Eis“ hat ihrem Namen auch ohne den Umweg über Grönland schon genug Ehre gemacht! „Gypsy Life“ wendet ihren Bug wieder der Bäreninsel zu. Es geht heimwärts!

TEXT UND FOTOS:
HARALD PAUL