

Logbuch Spitzbergen

31. Mai - 04. August 2013

Teil 3, Tromsø - Peirsonhamna/Svalbard

Tag 29, Freitag, 28. Juni

Hafentag Tromsø

Nach der wunderschönen aber endlos langen Dampferfahrt von gestern bereiten wir uns heute auf die Überfahrt nach Svalbard vor. Das beginnt mit dem Wäschewaschen: Im Revierführer steht, Waschmaschinen und Trockner gibt's im Hafen! Na prima, wo? Weder entdecken wir Duschen und Toiletten, noch Waschmaschinen und Trockner. Ich rufe im Hafembüro an, "... das können sie gegen kleines Geld alles im Hotel an der Ecke erledigen". Im Hotel an der Ecke gibt es weder Waschmaschine noch Trockner, aber "... für 75 NOK (= 10,30 €) können sie bei uns duschen. Wo sie ihre Wäsche waschen können, weiß ich auch nicht".



Im Touristenbüro weiß man das besser: "Auf dem Campingplatz auf der anderen Fjordseite können sie waschen. Mit der Buslinie 20 kommen sie hin", werden wir in deutscher Sprache informiert. Gut, dann erledigen wir zunächst einmal gemeinsam den Einkauf, dann schnappen sich Sylvia & Sabine eine Taxe und fahren zum Campingplatz. Vier Stunden später kehren sie entnervt und mit halbtrockener Wäsche zurück - immerhin. Der Washtag hat uns umgerechnet 43 € und 2 x vier Stunden gekostet. R² haben zwischenzeitlich das Babystag und die Sturmfock angeschlagen, eine Toilettendichtung

ausgetauscht, eine widerspenstige Ruderdolle am Schlauchboot erneuert, notwendiger Kleinkram halt. Eigentlich schade, weil wir dadurch von Tromsø nur wenig mitbekommen.



Am späten Nachmittag dann der Hammer: Ein Holländer, der mit seiner Aluketch "Mae West" ebenfalls rüber nach Svalbard will, berichtet von einer deutlichen Wetterverschlechterung. Woher? Gribfiles! Ich wieder mit dem Rechner los. Diesmal logge ich mich in der "Kaffebøne" mit dem Passwort "kaffe2go" ein. Und tatsächlich, die bisher eher schwachwindige Vorher-

sage spitzt sich für den kommenden Dienstag kräftig zu - 40 Knoten Wind (= Bft. 8) sind auch für die "Feluka" zu viel. Die Crew hat darauf natürlich keinen Bock. Aber bis Dienstag oder gar Mittwoch hier warten? Wir können nichts anderes tun, besser in einer lebhaften Stadt, als in einem langweiligen Fischereihafen.



Am Abend gehen wir norwegisch Essen, wenigstens einmal. Sündhaft teuer, aber so was von wohlschmeckend, dass es ein wirkliches Vergnügen ist. Wir gönnen uns dieses Ritual, bevor wir während der Überfahrt vier oder fünf Tage an Bord kochen müssen. Die telefonisch reservierten Plätze sind denn auch tatsächlich noch frei, als wir leicht verspätet ankommen.



Der beinahe mitternächtliche Blick auf die Kathedrale, in die das Mittsommerlicht die Glaskunst besonders erstrahlen lässt - leider wollte man uns Heiden am Vorabend nicht mehr rein lassen.

Tag 30, Samstag, 29. Juni

Tromsø - Bjørnøya 655 sm

Das größte Interesse gilt heute natürlich dem Wetterbericht. Also vor dem Frühstück rüber in die "Kaffebøne" und die Gribfiles runterladen. Gibt's doch nicht, das Sturmtief ist weg. Unglaublich, wie weg geblasen! Wir schauen uns die Animation einmal, zweimal und ein drittes Mal an, kein Starkwind, kein Sturm, weder am Dienstag noch während der rund 655 sm Überfahrt. Können wir los? Abwarten, Ralph holt sich von den Kollegen der Seenotrettung als Abgleich das norwegische Wetter, aber die bestätigen die Gribfiles, ihr könnt fahren!

Nun alles in Ruhe, auf ein paar Stunden kommt es jetzt auch nicht mehr an. Ein paar Reste werden noch eingekauft, der Skipper schickt seine Crew unter die Dusche (das klappt an Bord ganz prima), bevor wir Wasser bunkern, danach rüber zur Tanke und um 1500 schiebt uns der Gezeitenstrom den Fjord seewärts. Wir haben wieder herrliches Wetter, während es in Hannover bei 12° eher regnerisch ist. Ein norwegischer Segler erzählt mir soeben, dass sie schon lange nicht mehr so konstant schönes Wetter hatten. Da haben wir natürlich richtig Glück und wir ahnen es ja schon, das bedeutet wie immer Dampferfahrt.



Norwegen will sich offenbar stimmungsvoll von uns verabschieden und während der letzten 40 Meilen durch die Fjorde noch einmal alles geben. Wir geben auch alles. Jeder telefoniert nochmal mit "Zuhause", um sich zumindest für die paar Tage ohne Netz zu verabschieden. Von Tromsø sind sie damals alle losgefahren, die Polarforscher, Abenteurer und die, die den Nordpol als erste erreichen wollten. Mit dem Schlitten sind sie von Spitzbergen los, mit dem Ballon und mit Flugzeugen. Alle sind sie hier lang und jetzt haben sie auch uns in ihrem Kielwasser.



Wir erleben die schon beschriebene Mischung aus Gardasee, Vierwaldstätter- und/oder Bodensee, nur Wein wächst hier nicht und der Flieder und die Lupinen blühen gerade. Die Crew sitzt im T-Shirt im Cockpit und denkt an das regnerische Wetter zuhause, das über die Telefongespräche gebeamt wird. Maschinenfahrt, Maschinenfahrt, Maschinenfahrt. Das können wir doch nicht 655 sm lang machen. Nein, können wir nicht. Nachdem wir 40 Meilen im Kielwasser haben entscheiden wir uns, die Nacht im letzten Außenposten der Zivilisation, in Torsvåg zu bleiben und morgen früh abzulegen.



So machen wir das und damit verlängert sich der Abschied um die nächste taghelle Nacht. Um 2200 sind wir nach 46 sm (1.431) fest im Fischereihafen von Torsvåg. So richtig froh ist niemand darüber, aber immerhin gibt es noch einmal ein Anlegebier.

Tag 31, Sonntag, 30. Juni

Torsvåg - Bjørnøya 313 sm

Um 0730 legen wir in Torsvåg ab, kein Wind, Maschinenfahrt. Nur eine ganz leichte, laaange Dünung erinnert daran, dass wir auf dem Atlantik sind und wiegt mich ein wenig zurück in meine Fahrzeit vom Moses bis zum Matrosen bei der DDG Hansa in Bremen. Vielleicht liest ja Wolle aus Celle mit oder sogar mein ehemaliger Ausbildungsoffizier Fritz Hölscher? Ach und wenn ich schon dabei bin. Danke für die Wünsche für einen guten Wind von Martin, Peter & Frank. Den Wind könnten wir jetzt gut gebrauchen, aber wünschen kann man sich bekanntlich viel. Grüße auch an Uli, der inzwischen auf der Schäre Nr. 5453 angekommen ist.

Zu Deiner Frage Peter, "... kann man im "Sommer" bis Tromsø auch mit einer Ø815 Plasteschüssel reisen?"

Kann man sogar im Winter, Peter, der Golfstrom sorgt dafür, dass hier alle Gewässer eisfrei bleiben. Eine gute und sparsame Maschine sollte die Yacht ebenfalls an Bord haben. Wir sind ja immer wieder mit holländischen, deutschen und natürlich norwegischen Seglern in Kontakt. Auffällig ist, dass die Crews die nach Svalbard wollen, allesamt mit Aluyachten unterwegs sind, die Plasteschüsseln gehen meist bis Bergen, einige bis zum Nordkapp und dann retour. Übrigens kann man sogar hier oben "Plasteschüsseln" chartern.



Der Blick zurück auf die norwegische Küste

Zwischenzeitlich haben wir bei 10 Knoten Wind aus SW die Segel gesetzt und sind eine halbe Stunde mit 4 Knoten gesegelt, jetzt läuft leider der Jockel wieder. In der Ferne unterhält uns ein Schweinswal und die immer wieder mal auftauchenden Papageientaucher halten sich peinlich genau an die 50 m Fluchtdistanz. Kommste dichter dran, tauchen die ab. Um 1105 die erste Walsichtung oder war es ein riesiger Delfin, vielleicht ein Orca? Ich kann's gar nicht glauben.



Um 1130 noch eine Sichtung, aber diesmal liegt die Videokamera griffbereit und ich kann eine kurze Sequenz einfangen. Der Bewegungsablauf dieser Sichtung gleicht der von vorhin.

Wir rätseln und tippen auf einen Zwergwal, die werden so um die 6 - 9 m lang, das könnte passen. Jetzt sind die Sinne geschärft und endlich können die Segel die Maschine ablösen, die Dampferfahrt hat ein Ende.

Auf der Karte nennt man diesen Abschnitt des Atlantiks, Norwegische See. Ich hab keine Ahnung, wo das Eismeer beginnt, hier kann es jedenfalls nicht sein. Wir haben 10 - 12°, die Sonne vertreibt mehr und mehr die leichte Bewölkung und der Luftdruck ist ohnehin seit Tagen konstant. Vom Wind könnten wir zwar etwas mehr gebrauchen, aber man ist ja schon über 6 Knoten Fahrt richtig dankbar.



Um 1715 haben wir die Höhe des Nordkapps erreicht und sind damit in Europa ziemlich einsame Spitze. Diesen Zeitpunkt habe ich allerdings verschlafen, weil ich ab 2000 die Wache bis 0000 gehe. Später hatte ich mir fest vorgenommen endlich mal die Mitternachtssonne zu fotografieren, aber ab 2200 kündigt sich Nebel an, der sich wie eine Walze von Backbord heranschleicht. 40 Minuten später stecken wir drin im "lichten" Nebel, die Sicht beträgt ca. 300 m, die Dreifarbenlaterne im Masttopp brennt - das Foto ist übrigens von 2240! Die Nebeldecke ist anfangs vielleicht 20 - 30 m hoch. AIS und Radar sind jetzt natürlich ein Segen - das nächste Fahrzeug registrieren wir in 16 sm Entfernung. Um Mitternacht werde ich abgelöst.

Tag 32, Montag, 01. Juli

Torsvåg - Bjørnøya sm

Um 0500 lösen Sabine & der Chronist Ralph ab. Der Nebel war während der "Hundewache" für vier Stunden gewichen, deckt uns aber jetzt wieder zu. Zwar nicht so fest wie anfangs, mal blitzt sogar die Sonne durch, aber dann fällt der Vorhang wieder. Der Wind hat von NW auf E gedreht, schwächelt zwischendurch immer wieder, sodass wir sowas wie ein Motorsegler geworden sind. Während unserer Wache betreten wieder die Außenbordskameraden die Szene, und wie:



Schulen von bis zu 20 Delfinen sichten wir in einem Abstand von 5 - 500 m. Die Delfine sind bestimmt 6 m lang. Einige springen, drehen dabei Pirouetten andere ziehen langsam weiter.

Es ist als würden wir durch eine riesige Gruppe fahren und ich bedauere, dass wir zu diesem Zeitpunkt unter Maschine unterwegs sind.



Die Fotos habe ich aus dem Videomaterial geschnitten und, wie man sieht, etwas nach bearbeitet. Ich bin total begeistert, dass meine Panasonic 909 auch auf 300 m noch halbwegs verwertbare Bilder liefert. Danach beginnt unsere Freiwache und wir verschwinden in der Koje. Leider war damit auch die Sichtungsphase zu Ende, aber Sylvia und Ralph haben sich an den Videosequenzen natürlich ebenso erfreut.

Die Gribfiles sind inzwischen zwei Tage alt und passen zumindest noch auf die heutige Wettersituation, aber wie geht es weiter? Über AIS suchen wir ein Fahrzeug, das uns in der Nähe passiert.

Sylvia ruft die norwegische "Atlantik Guardian", wohl ein Fischereiaufsichtsboot, über Funk. Die Seeleute sind ausgesprochen freundlich: "Morgen bleibt der Wind noch aus E - ESE, aber am Mittwoch dreht er auf West und kommt mit 20 - 25 Knoten. Have a good trip". Den haben wir leider nicht - wir stochern weiterhin im Nebel, ab Mittag nun endlich wieder unter Segeln.



Kalt ist es immer noch nicht, die Temperatur liegt um die 10°. Ich trage zwar lange Funktionsunterwäsche drunter, ansonsten nichts Besonderes. Der Nebel liegt in einer dünnen Schicht über dem Wasser, die 23 m hohe Mastspitze, hat wahrscheinlich einen Sonnenbrand. Spaß macht so ein Tag nicht wirklich. Eigentlich sind alle am lesen oder schlafen. Spür' ich da etwa Langeweile? Nö, ich freue mich immer wieder über die laaange atlantische Dünung, die inzwischen 2 m hoch daherkommt und trotzdem merkt man sie kaum. Die Wellenkämme liegen bestimmt 150 - 200 m auseinander. Es geht ganz weich bergauf und wieder bergab, seit dem Auslaufen in Torsvåg rauf und wieder runter. Eine leichte Windsee bildet sich inzwischen aus E und da der Wind nicht konstant weht, schlagen manchmal die Segel. Ab 1800 nimmt der Wind wieder zu, wir kommen richtig in Fahrt und bis Bjørnøya sind es jetzt noch rund 50 sm.

Wenig später lichtet sich der Nebel zur nächsten Delfinshow und diesmal sind Sylvia und Ralph live dabei. Fünf oder sechs Delfine tummeln sich kurzzeitig um die Yacht (Foto nächste Seite) und sind bald darauf im Kielwasser verschwunden. Danach wird gegessen und gegen 2000 kommt bereits Bjørnøya in Sicht. Die Felsengipfel im Süden der Insel sind bis 411 m hoch. Die klare polare Luft sorgt für eine unglaubliche Fernsicht. Auf Bjørnøya wollen wir nur ein paar Schlafstunden und einen Angelstopp einlegen, danach weiter nach Svalbard.



Die Stunden bis Mitternacht sind unsere Wache. Der Ostwind legt leicht zu, klettert auf angenehme 13 - 15 Knoten. Bei Halbwind macht die "Feluka" sagenhafte 9 - 9,5 Knoten ... und dann sind 21 Tonnen in Bewegung, wir sind viel zu früh da, unglaublich.

Tag 33, Dienstag, 02. Juli

Torsvåg - Bjørnøya sm

Stimmt, um 0200 werde ich vom schlagen der Segel wach, dann sind wir wohl gleich in der Ankerbucht. Schnell in die Klamotten und raus an Deck - auch das zu früh ... oder gerade noch rechtzeitig. Wir passieren soeben die Südspitze von Bjørnøya (Foto unten) und die sieht nicht gerade einladend aus. Alle, die Bjørnøya angesteuert haben, berichten von der Nebelinsel und schreiben, dass man von der Insel eigentlich kaum etwas mitbekommt. Die meisten Svalbardfahrer lassen die Insel deshalb weit an Steuerbord. Wir haben Bjørnøya jetzt an Backbord und bekommen immerhin den Teil zwischen 0 - 50 Höhenmeter zu sehen.





Was dieser Frachter aus den 1980er Jahren hier vor Anker sucht, erschließt sich uns nicht. Was macht die "Frio Archangelsk" hier? Das Schiff ist nahezu leer, lediglich etwas Decksladung ist zu sehen. Der Name Archangelsk lässt auf einen Russen schließen, die Flagge am Heck konnten wir nicht identifizieren und der Heimathafen Basseterre hat mit Russland vermutlich nichts zu tun. Könnt ihr das herausfinden?

Ein paar Tage später liefern Tim, Frank und Martin, vielen Dank:



Die Frio fährt unter der Flagge von Saint Kitts and Nevis. Der Heimathafen Basseterre ist die Hauptstadt dieser Inselföderation auf den kleinen Antillen. Gebaut wurde das Schiff im Jahr 1993 in der Ukraine, Eigner ist die Arctic Shipping aus St. Petersburg, Russland. Bis zum Jahr 2010 war der Name des Schiffes "Frio Nikolayev".

Letzter bekannter Hafen: HELSINGBORG in Schweden.



Wenig später steuern wir den bei Südost geschützteren Küstenbereich an der Wetterstation an der Inselnordseite an. Eine handvoll Norweger soll hier noch arbeiten. Mit dem Schiff können die nicht gebracht werden, den Crewwechsel erledigt der Hubschrauber. Neben dem Frachter überrascht uns eine norwegische Segelyacht, die hier ebenfalls vor Anker liegt. Kaum fällt um 0630 nach 313 sm (1.744) der Anker auf 10 m Tiefe, überrascht uns die hochmotivierte Sylvia schon vor dem Frühstück mit frischem Dorsch - die Kerle werden immer schwerer.



Damit nicht genug, motiviert das Angelfieber nun auch andere Crewmitglieder. Ralph, der international anerkannte Brat- und Filetiermeister gibt eindeutige Fangquoten aus. Einen filetiere ich noch und dann ist Schluss. Sabine will nun ebenfalls ihre "Unschuld" verlieren, den ersten Fisch ihres Lebens angeln ... und ins Jenseits befördern (Foto unten). Wie das hier so ist, beißen die Dorsche schon, bevor die Angel überhaupt den Grund erreicht. Nur wie bekomme ich den raus, fragt Sabine? Da müssen Sylvia und der Chronist ordentlich mit zupacken und dann ist es geschafft. Herzlichen Glückwunsch. Sylvia überschreitet dann zwar die Fangquote um 25%, aber Frauen dürfen sich bei unserem Skipper wohl alles erlauben ...

Nun weckt das, nennen wir es mal effektive Angeln, das allergrößte Interesse auf der norwegischen Yacht und Rune wird von seiner Crew beauftragt, das Geheimnis deutscher Angelkunst zu ergründen. Also kommt Rune mit dem Schlauchboot längsseits, wird an Bord willkommen geheißen und mit einer Angel bewaffnet. Ratzfatz hat Rune gleich zwei kapitale Dorsche am Haken, nachdem er von Bord der "Artic Light" (Delphia 47) auch schon an Rücktritt vom Angeln gedacht haben soll - wie wir wissen haben solche Ankündigungen in der Regel eine ausgesprochen kurze Halbwertszeit.



Derart motiviert steigt er in's Schlauchboot und holt mit der Handangel (Foto) gleich noch einen Außenboardskameraden in's Boot. Petri Heil und gute Reise. Die "Artic Light" macht sich mit einer 7er Crew um 1430 auf Kurs Hornsund auf Spitzbergen. Wir folgen ausgeschlafen um 1515.

Bjørnøya - Svalbard/Hornsund (Bellsund) 270 sm

Bevor wir Ankerauf gehen, informiert sich unsere Funkerin bei der Wetterstation hier auf Bjørnøya über die Wetteraussichten. Die sind zunächst mit 3 - 4 aus Südost im Prinzip gleichbleibend, kündigen in 36 Stunden mit 7 - 8 Bft. aber ein dickes Ende an. Wir sind gespannt und versuchen, so schnell wie möglich den Hornsund auf Svalbard zu erreichen, die rund 140 sm sollten in 24 Stunden zu schaffen sein - wenn oben in der Tagesüberschrift 270 sm steht, so ist das das "Endergebnis", davon ahnen wir beim Ablegen natürlich noch nichts, aber dazu später mehr.

Als der Ankerauf ist, sage ich zu Ralph, "... jetzt haben wir es mit der Navigation leicht, wir folgen einfach den Norwegern". Ralph schaut mich ungläubig an, "... wir folgen den Norwegern? Das ist nicht dein Ernst." Vier Stunden später haben wir, bei eingeschränkter Sicht die Norweger im Kielwasser. Wir sind richtig schnell unterwegs. 4 Bft. aus Ost powern uns mit 8 - 9 Knoten nordwärts (Kurs 336°). Außer unserem Tempo gibt es keine besonderen

Vorkommnisse. Sind wir jetzt eigentlich im Eismeer? Die Frage bleibt unbeantwortet, als ich mich um 2200 mit Sabine in die natürlich taghelle Koje verabschiede. Um 0100 wollen wir Sylvia und Ralph ablösen.

Tag 34, Mittwoch, 03. Juli

In der Vorschiffskoje wird es allerdings ziemlich ungemütlich, die Yacht kränkt sehr stark, an Schlaf ist nicht zu denken. Als unsere Wachvorgänger die Genua bergen und die Sturmfock setzen, ist es kurz vor 0100, das Groß segelt bereits im 2. Reff. Ausgeschlafen? Haben wir überhaupt geschlafen ... allein das Anziehen der Segelklamotten dauert gut 10 Minuten. Wir haben zwar nur 5 Bft., segeln aber hoch am Wind. Die stündlich eingetragene Position markiert unseren Fortschritt auf der Karte, doch irgendwie scheint Svalbard nicht näher zu kommen. Wir messen immer wieder nach und vergleichen mit den Angaben im Revierführer, dort ist die Distanz von Bjørnøya bis zu unserem Ziel, dem Gåshamn im Hornsund mit 153 sm angegeben. Natürlich muss man besonders in den hohen Breiten die Distanzen auf der Seekarte genau auf der Höhe abgreifen, in der man sich bewegt, aber das weiß doch jeder.

Der Wind nimmt zu und kommt jetzt mit 6 Bft. aus Nordost, Ralph geht nicht in die Koje. Es beginnt zu regnen und gelegentlich kommt Spritzwasser über. Ein paar Möwen haben ihren Spaß mit uns und versuchen immer wieder auf dem Radar zu landen. Bei 6 Bft. und weiterhin 8 - 9 Knoten Fahrt wird es ungemütlich, wir schalten den Autopiloten ab und steuern im Wechsel selbst. Wir suchen auf dem AIS nach der "Arctic Light", von der Delphia jedoch keine Spur, selbst bei groß eingestelltem Radius. Was ist denn da los? Ein paar Fischer sind hier noch unterwegs, bei der eingeschränkten Sicht aber optisch nicht auszumachen. Gegen 1100 wird Svalbard erstmals gesichtet. Für kurze Zeit geht das diesige Fenster für einen Moment auf und irgendwo da in den Wolken, das könnte doch Svalbard sein? Vielleicht.



Immer wieder erleben wir kurze Winddreher nach NNO und immer dann baden wir die Reling. Der Chronist hat am Rad gut zu tun, Sabine hat sich auf den Naviplatz zurückgezogen. Fotos oder Videos von draußen? Da knippst oder filmt niemand mehr - auch die Gopro (wasserdichte Videocamera) bleibt in der Kiste. Das gefürchtete Sørkapp, das ist eine kleine Insel an der Südspitze von Svalbard, ändert an der ungemütlichen Fahrt nichts. Vor allen Dingen bei kräftigen Westwinden sollte man sich weit vom Sørkapp frei halten. Hier steigt der Meeresboden von über 1.000 m auf 50 m Wassertiefe. Die Folge, brechende Grundseen.



Gegen 0700 lassen Wind und Regen etwas nach, die Wolken öffnen sich und jetzt sehen wir Spitzbergen wirklich. Willkommen sind wir hier scheinbar nicht, wenige Momente später, legt der Wind wieder zu und kratzt jetzt immer wieder an der sieben. Die Bb-Schot der Sturmfock schamfielt an der Want (für Landratten: Die Schot ist eine Leine und die scheuert an einem "Drahtseil", dass den Mast hält) und droht zu brechen. Wir holen die Schot weiter durch, damit die bruchgefährdete Stelle von der Want frei kommt. Außerdem wird die Stb-Schot auf die Bb-Seite "verlegt", damit wir bei einem Schotbruch mit der Sturmfock weiter segeln können. Der polare Wind, das wissen wir längst, ist ein launiger Geselle und treibt offenbar seinen Schabernack mit uns.

Der Hornsund liegt vor uns, der launige Geselle geht auf 4 Bft. runter. Bei besonderen Wetterlagen driftet hier das Eis von der Ostküste mit der kalten Meeresströmung um das Sørkapp herum nach Norden, aber Eis haben wir zum Glück nicht. Dieses so genannte "Eiskarussell" wird gern von Eisbären genutzt, die dann vom Hornsund den kurzen Rückweg nehmen - kein Seemannsgarn. Als wir nach 180 sm vor dem Hornsund stehen schiebt die kalte Strömung mit drei Knoten nach Norden und schafft ein bizarres Wellenbild. Zwei Seehunde liegen darin auf dem Rücken und halten smalltalk. Der Wind ist beinahe weg und längst ist die Schot der Sturmfock wieder auf der Stb-Seite, zum Gåshamn im Hornsund müssen wir mit Sicherheit aufkreuzen.

Wie aus dem Nichts legt plötzlich der polare Wind los, fegt die kalten Gletscher des Hornsundes runter und meint uns, die "Feluka". "Verschwindet", ist die eindeutige Botschaft, die mit eiskalten 30 - 44 Knoten (bis 9 Bft.) auf uns einprügelt. Schnell baut sich eine rund 2 m hohe Welle auf, "Feluka" legt sich kräftig auf die Backe. Natürlich versuchen wir Höhe zu machen, wir müssen da rein. Plötzlich bricht die lädierte Schot der Sturmfock, das Segel schlägt wie wild und wir versuchen, wenigstens über die Stb-Schot das Segel unter Kontrolle zu bekommen. Ich hole die Schot durch ... und habe schnell das Ende in der Hand - die vielen Schläge haben den Palstek gelöst, die Windex ist weg, so was habe ich noch nicht erlebt. Die Gischt fliegt waagerecht, der Wind orgelt, das Segel knattert und Ralph kriecht nach vorne, um die Fock zu bergen. Ich stehe am Ruder und versuche, die Wellen so zu erwischen, dass wir kein Wasser machen. Das kann nicht gut gehen.

Ralph löst das Fall und krallt sich in die Stagreiter. Zentimeter für Zentimeter kommt die Fock, während er immer wieder im Vollwaschgang untertaucht. Mich wundert, dass die Schwimmweste nicht aufgeht. Mit eiskalten Fingern lascht er irgendwie die Fock, krabbelt zurück und dann kommen erst einmal Handtücher um die kalten Hände. So kommen wir hier nicht rein, sind wir uns einig, wir müssen aus der Düse raus. Mit dem gerefften Groß, versuche ich die Yacht langsam über den 2 sm breiten Sund zu steuern. Der polare Wind will uns wirklich rausschmeißen, zieht das nächste Register und hetzt wütende Böen auf die "Feluka", die ohne Fock richtig Druck auf dem Ruder hat und dann ist es wieder passiert. Ich merke es sofort, die Schubstange ist gebrochen, das Ruder dreht buchstäblich durch, "Feluka" ist steuerlos und sofort Spielball der eiskalten Elemente.

"Pan Pan, Pan Pan, Pan Pan, wir brauchen Schlepphilfe", könnten wir jetzt funken, aber wie soll uns jetzt ein Hubschrauber helfen, der frühestens in zwei Stunden hier sein könnte? Die Strömung schiebt uns weiterhin mit drei Knoten nordwärts, die steile Felsküste kommt näher. Ralph montiert die Notpinne, aber die 21 Tonnen schwere Yacht kannste allein damit nicht steuern. Wir scheren von der Pinne zu jeder Seite ein Steuerseil auf die elektrischen Winschen und müssen uns jetzt abstimmen, wessen Seite die "Pinne" holt oder fiert. Bei dem Sturm und der Welle haben wir keine Zeit für einen langen Lernprozess und werden prompt mit einer Patenthalse bestraft. Krachend schlägt das Groß auf die andere Seite, zum Glück ohne Schaden anzurichten, aber die Yacht luvt wieder an. Wir stehen vor dem Hornsund, es ist 1115, lächele, es könnte schlimmer kommen ...

Die Patenthalse hat unfreiwillig gezeigt, dass wir nicht nur schlecht steuern, sondern vielleicht sogar wenden können. Wir müssen aus der Düse raus, das ist völlig klar und das Segel muss runter, auch klar. Wir retten uns tatsächlich irgendwie aus dem Sund. Jetzt müssen wir eine möglichst langsame Wende "steuern" und dabei das Groß bergen. Je langsamer die Wende, desto besser. Und tatsächlich, irgendwie kriegen wir das Groß auf den Baum; ein Gemeinschaftskraftwerk. Der Volvopenta startet und jetzt ist wieder der Maschinenbauer gefragt, der Teile für eine neue Schubstange "schmiedet". Mit Akkuflex, -schrauber und -bohrer geht Ralph ans Werk, während wir die Yacht halbwegs auf "Kurs" und möglichst ruhig halten. Wir haben uns auf die Leeseite des Sundes manövriert und kämpfen bei langsamster Fahrt mit Wind, Wellen und Strömung. Um es kurz zu machen, die Notreparatur gelingt, "Feluka" ist nach ca. 40 Minuten wieder steuerfähig.

Dieselbe Panne hatten wir schon einmal. Offenbar hat der Hersteller der Ruderanlage die Schubstange zu klein ausgelegt. Klar, dass auch das Ersatzteil zu Bruch geht. Der Vertrieb hat es seit Helgoland leider nicht geschafft, die passende Schubstange zu liefern - ist unterwegs, hieß es! Insofern war hier Improvisationstalent gefragt.

Von solchen Situationen hatte der Chronist bisher nur gelesen oder sich, wie im Februar des Jahres, bei einem Sicherheitstraining darauf vorbereitet. Kann man sich wirklich auf so etwas vorbereiten? Ja, man lernt mit zunehmender Erfahrung ruhig zu bleiben und kreative Lösungen zu entwickeln. Bei einem Bruch der Schubstange ist es wohl ausgesprochen selten, dass man einen Maschinenbauer sowie die entsprechenden Werkzeuge und Ersatzteile an Bord hat. Als wir allerdings ein paar Stunden später die Situation reflektieren, drängt sich der Verdacht auf, dass unser Skipper diese Situation vielleicht sogar selbst inszeniert hat und nun natürlich als strahlender Held dasteht. Ich wäre nie auf diesen Gedanken gekommen, wäre nicht gerade mal wieder die Heizung ausgefallen und, als das Bedürfnis nach Wärme besonders groß war, sich der erfolgreiche Reparatteur besonders großer Zuneigung der beiden Damen erfreuen konnte. Leider kann der Chronist mit so was nicht glänzen, aber meine große Stunde wird schon noch kommen.



Wir stehen immer noch vor dem Hornsund und wollen in den Gåshamn - das ist kein Gästehafen, sondern laut Revierführer, eine geschützte Ankerbucht. Ich muss gestehen, dass mich die wirklich großartige Umgebung nicht die Bohne interessiert. Wir kriechen den Hornsund hinauf, den wütenden norwegischen Wind weiterhin gegen uns. Aber auch mit 44

Knoten kann er uns nicht mehr aufhalten, auch nicht mit Gletschereis, dass hier und da auf seine endliche Reise geht. Beide angeblich "geschützten" Ankerbuchten erweisen sich als absoluter Flopp. Bei dem Ostwind sind wir hier völlig schutzlos und wer ankert schon freiwillig bei Bft. 9 in einer ungeschützten Bucht?



Wir verlassen den Hornsund und gehen auf die Suche nach einem geschützten Ankerplatz. So langsam nehmen wir auch die unglaublich beeindruckende Küste wahr - oben. Natürlich will ich möglichst viel davon mit dem Camcorder einfangen, aber der streikt plötzlich. Die rote Aufnahmelampe blinkt, doch die Videokamera lässt sich weder an- noch ausschalten. Akku raus und wieder rein - keine Funktion. Steckdose, Ladekabel dran - nichts. Was ist los? Feuchtigkeit? Keine Ahnung, für mich die Höchststrafe.



Der nächste "geschützte" Ankerplatz wieder ein Flopp. Bei Ostwind erweisen sich alle ausgewiesenen Ankerplätze als absolut untauglich, wir müssen weiter und sind doch beinahe seit 24 Stunden ohne Schlaf. Weiter geht die Fahrt der müden Crew. Wir werden wohl bis in den Bellsund müssen.



Hier oben auf dem Foto die Einfahrt in den Bellsund. Das Bild auf der nächsten Seite zeigt die Vorbeifahrt an einer alten Forschungsstation. Der Revierführer warnt ausdrücklich vor dem Landgang - Eisbären.



Inzwischen ist es längst Mitternacht. Eisbären haben wir bisher nicht gesehen, außer Vögel gibt es hier überhaupt keine Lebewesen, sieht man von einem Fischdampfer und einem Frachter ab, der hier im Bellsund ankert. Merkwürdig genug, wer soll hier irgendeine Fracht abnehmen ..?



Dann endlich der Ankerplatz Reinholmen, der tatsächlich Schutz bietet. Um 0120 fällt nach 270 sm (Gesamt 2.014) vor der grandiosen Kulisse von vier Gletschern (Foto Vorseite) endlich der Anker ... und hält beim dritten Versuch. Der Ankerschluck ist fällig und vor dieser Kulisse gibt es Glühwein bis zum Abwinken. Danach kannst du super schlafen.

Bellsund - Loneyarbyen 80 sm

Tag 35, Donnerstag, 04. Juli



Die Crew schläft bis in die Puppen, wir frühstücken um 1300 zunächst mit kalten Füßen. Wie bereits angedeutet, ist der Maschinenbauer gerade wieder dabei, die Heizung zu reparieren und in den Niederungen der Backskiste unterwegs - oben.



Um 1500 verlassen wir unseren grandiosen Ankerplatz und besuchen den benachbarten Recherchegletscher - Foto Vorseite und unten.



Der polare Wind gönnt uns offensichtlich eine Ruhepause, wir schleichen unter Segeln aus dem Bellsund. Nach den gestrigen Erfahrungen stecken wir kein konkretes Ziel - wir nehmen einfach nur Kurs auf Longyearbyen im Isfjord und ankern irgendwo auf halbem Weg. Es regnet und die schroffen Gipfel haben sich in den Wolken verkrochen. Die Sicht ist anfangs mäßig, später siehste überhaupt nichts mehr - Nebel. Da hier so gut wie keine Fahrzeuge unterwegs sind, wird mir eine Auszeit genehmigt, damit ich das Logbuch weiter schreiben kann, gestern ist ja so viel passiert.



Als Dankeschön zeige ich euch hier mal wieder ein Foto der ausgeschlafenen Glühweincrew - ohne den Chronisten. Die Stimmung jedenfalls ist gut, als wir uns auf den Weg machen. Außer dass wir der "Costa Romantica" beim Funken mit dem Lotsen lauschen wirklich keine besonderen Vorkommnisse. Mein Kopfkino macht das Wetter schöner als es ist, "wenigstens regnet es nicht".



Wie auf dem Foto sieht es die ganze Zeit aus. Wie sie sehen, sehen sie nichts - außer Nebel. Wir fragen uns, wie die Kreuzfahrer das mit ihren Passagieren regeln. Martina & Bernd kommen ja nächstes Jahr mit "Mein Schiff 1" hierher. Wie essen das Bernd, wenn ihr von Spitzbergen nichts seht? Kohle zurück?

Sicher habt ihr dann nicht unsere Probleme, weil es auf Kreuzfahrern von alles und jedem ein Backup gibt, wie z.B. von der elektronischen Seekarte. Als wir nämlich unsere Ankerbucht ansteuern, wird die plötzlich zum weißen Fleck auf der Navionicscard. Die Tiefenlinien und Seezeichen lösen sich einfach auf und verschwinden. Natürlich können wir Navigation auch mit der Hand, es sind ja alle Papierseekarten an Bord, aber als die "weißen Flecke" auf der

elektronischen Seekarte immer größer werden und wir dabei zusehen müssen, wie sich die Navionicscard immer mehr selbst zerstört, sind wir ratlos. Zum Glück kommt Michael Übermorgen mit dem Flieger als 5. Crewmitglied, sodass wir bei ihm per Satellitentelefon eine neue Card ordern. Wir sind gespannt, ob die Card selbst oder der Plotter für diesen Blackout sorgen.

Die Crew ist inzwischen so ziemlich außer Rand und Band, weil die ewige Helligkeit die innere Uhr verstellt. Besonders bei Nebel ist es egal, ob es 1000 oder 2200 Uhr ist. Es ist immer gleich hell. Eben wollten wir noch hinter Kap Linné ankern, dann essen und schlafen. Eben, das war um 2300 Uhr und der Anker hat auch beim dritten Einrucken nicht gehalten. Da auch diese Bucht nicht wirklich Schutz bietet sind wir weiter, wollten zunächst in den Grønfjord, haben uns dann entschieden gleich nach Longyearbyen, das ist die "Hauptstadt" von Spitzbergen, weiter zu fahren. Dann kommen wir eben morgens gegen 0400 an und schlafen so lange wie heute. Du merkst es einfach nicht mehr, bist völlig aus dem Tag-und Nachtrhythmus, es ist nicht zu fassen.

Tag 36, Freitag, 05. Juli

Wir passieren Barentsburg (Foto unten), eine russische Kohlemiene. 800 russische Bergleute arbeiten hier für wirklich wenig Kohle. Spitzbergen gehört eben nicht Norwegen, es steht nur unter norwegischer Verwaltung.



Der Nebel hat sich inzwischen ein wenig gelichtet, aber gute Sicht ist was anderes. Gleich hinter Barentsburg kommt wieder mal lecker Fisch auf den Tisch, selbst gefangener Dorsch, frisch aus der Tiefkühltruhe, Uhrzeit 0200! Wir motoren durch eine taghelle Nebelnacht und hangeln uns mit der Papierseekarte durch den stärker werdenden Regen langsam in den Hafen von Longyearbyen. Um 0400 machen wir nach 80 sm (Gesamt 2.094) in der "Hauptstadt" fest.

Rune, der norwegische Angler von der 47er Delphia "Arctic Light", liegt ebenfalls hier - mit vom Sturm arg gebeutelter Fock. Von der französischen Hallberg Rassy 48, neben der wir ins Päckchen gehen, erfahren wir später, dass sie einen Brandschaden hat. Der Kabelbaum ist verkokelt, die Crew wartet auf Ersatzteile, aber das interessiert uns jetzt nicht mehr, ab in die Koje.



Viel zu "früh" laute Geräusche von der Seeseite. Wir haben "über Nacht" einen neuen Nachbarn an unserer Steuerbordseite, den Kreuzfahrer "Crown Princess" (Vorseite), aber das ist uns egal, jetzt schlafen wir erst einmal aus ...

Hafentag Loneyearbyen

Tag 36, Samstag, 06. Juli



Der Blick vom Steg auf Longyearbyen

... Frühstück gibt's um 1300. Ralph und Sylvia klariern beim Sysselfmann ein (richtigerweise war es eine Sysselfrau) und kommen mit einem Gewehr wieder. Die Spielregeln auf Svalbard verlangen, dass man beim Landgang (natürlich nicht in Longyearbyen) ein Gewehr zum Schutz gegen Eisbären dabei hat. Wer als Segler ausdrücklich nicht an Land gehen und auf ein Gewehr verzichten will, sollte nicht vergessen, wie schnell man wegen einer Havarie, wie z.B. ein Motorschaden, unverhofft doch an Land muss und dann schutzlos wäre. Wir haben also ab jetzt eine Knarre an Bord, die wir bei der Rückreise wieder abgeben müssen - das ganze Procedere hier zu erklären, würde zu weit führen. So viel dennoch: Viele Papiere müssen vor der Reise und jetzt beim Sysselfmann eingereicht und abgesegnet werden.



Landgang: Auf dem Weg in den Hauptort von Svalbard begegnet man u.a. 1.500 Schneemobilen. Safaris mit Touristen gehören zu einem der attraktivsten Angebote auf der Insel. Wie wir oben sehen, sind auch bei den Safaris Gewehre mit dabei. Wer's immer noch nicht weiß, hier leben rund 3.000 streng geschützte Eisbären.



Weiter in den Ort, von Stadt kann man wirklich nicht sprechen. Wie man sieht, gibt es auf Svalbard keine Bäume und außer Moosen und Gräsern keine größere Vegetation. Die durchweg neuen, bunten Häuser sind allesamt mit Holz verkleidet - merkwürdig, wo hier nicht ein Baum wächst.



Longyearbyen hat dennoch eine lange Geschichte, die insbesondere mit dem Kohlebergbau verknüpft ist. Aktuell sind hier nur noch zwei Gruben in Betrieb. Die norwegische Mine bei Svea und eben die russische in Barentsburg. Aber auch der Tourismus hat hier schon eine lange Tradition. In der Einkaufsmeile (Foto unten) drängen sich die Touristen und shoppen. Soeben sprach hier noch alles englisch, weil die Passagiere der "Crown Princess" für vier Stunden Landgang hatten. Seitdem die "Albatross" fest gemacht hat wird überwiegend deutsch gesprochen und es macht manchmal richtig Spaß, den englischen Sprachversuchen unserer Landsleute zu lauschen. Damit das auch klar ist, wir empfinden uns nicht als bessere Touristen, wir haben hier einfach nur mehr Zeit. Wenn die "Kreuzfahrer" für vier Stunden losgelassen werden ist ordentlich Betrieb in der kleinen Einkaufsmeile, sind die weg, schließen die meisten Läden. Nur der Lebensmittelladen hat längere Öffnungszeiten.



Es ist nicht wirklich schön hier in Longyearbyen und das Umfeld erinnert eher an ein Bergcamp. Insbesondere die Touris sind natürlich alle bergsportlich verkleidet. Man trägt Fjell Råven, The North Face und Jack Wolfskin, dazu grobstolliges Schuhwerk - was anderes siehste hier nicht. Longyearbyen ist außerdem so was wie Helgoland, hier kannst Du zoll- und steuerfrei einkaufen. Einige Produkte sind deutlich preiswerter als auf dem Festland, die meisten aufgrund der Transportkosten sogar teurer.



Am Abend werden wir von Sylvia ins "Kroa" eingeladen. Die zaubern unerwartet eine hervorragende Pizza auf den Teller - für unsere Verhältnisse sogar erschwinglich - vielen Dank. Auf dem Rückweg klingelt das Handy, Michael ist dran: "Ich bin schon gelandet, die Maschine ist eine Stunde früher losgeflogen." "Geh' schon mal an Bord, Bier steht im Kühlschrank", so die Dienstanweisung vom Skipper.

Wir freuen uns über Michael und natürlich auch über die lang erwarteten Ersatzteile. Endlich kommt die richtige Schubstange für die Ruderanlage, die neue Windex, ein FI-Schalter und die Navionicscard "Norwegen incl. Svalbard" - die alte will ja nicht mehr. Aber zunächst machen Geschichten aus den Logbüchern und ein paar Neuigkeiten aus Deutschland an Bord die Runde. Michael möchte am liebsten gleich ablegen, aber die Crew geht heute gegen 0000 in die Koje, um wieder in einen zeitgemäßen Rhythmus zu kommen.

Loneyarbyen - Trygghamna 29 sm

Tag 37, Sonntag, 07. Juli



Wie schon am Ankunftstag, liegt heute wieder ein Kreuzfahrer neben uns, sodass wir den durch die langen Vorleinen abgeriegelten Gästesteg nicht verlassen können. Es kann ohnehin nicht sofort losgehen, zunächst tauscht Ralph die "improvisierte" Schubstange gegen die Neue, FI-Schalter werden verbaut und wenig später montiere ich die neue Windex (Foto oben), sodass wir die Segelstellung wieder besser kontrollieren können. Oh ja, wennde 23 m hoch geliftet wirst, biste natürlich auch ein kleiner Held. Schlägt jetzt endlich meine große Stunde? Immerhin lichten mich einige Kreuzfahrer ab, sogar eine Videokamera verlangt "action" und natürlich wird dieser Moment auch bordseitig fest gehalten.

Als großer Flop erweist sich leider die Navionicscard, die sich nicht selbst zerstört hat, wie vorher geschrieben, sondern jenseits des 78. Breitengrades einfach nicht mehr liefert. Woran mag das liegen? Die Satellitenabdeckung ist doch weiterhin gegeben, das GPS läuft weiter und die Berufsschiffahrt bezieht sich auf dieselben Satelliten. Wir haben bei Fritz Poelzl gelesen, dass sie ab dem 80° Breitengrad dieselben Probleme hatten, aber der 80° ist noch weit. Vielleicht waren die mit dem Konkurrenzprodukt C-Map unterwegs? Okay, es gibt Schlimmeres, aber wie kann man Produkte so promoten, als könnte man damit hier oben so sicher wie auf der Ostsee navigieren. Navigation ist, wenn man trotzdem ankommt, sollte Navionics auf seine Karte schreiben. Fair wäre es, die würden ausdrücklich darauf aufmerksam machen, dann wird man nicht so kalt erwischt.

Um 1720 gehen wir an die Tanke. 400 Liter Diesel werden nachgetankt und noch einmal wird Frischwasser gebunkert, sogar ein zusätzlicher Kanister wird befüllt. Danach wird abgelegt und wir nehmen Kurs auf Trygghamna, das sind nur 30 Meilen und damit behalten wir halbwegs unseren wieder gewonnenen Rhythmus.



Um 1830 haben wir Longyearbyen im Kielwasser



Zwei neue Errungenschaften sind inzwischen an Bord. Die Eine heißt Michael (links), die Zweite ist ein Thermometer. Wir messen 5° Luft- und 2° Wassertemperatur. Kalt war es auch wirklich noch nicht - außer bei viel Wind natürlich gefühlt. Inzwischen trage ich lang drunter und oben drei Schichten. Der Daunenschlafsack hat bisher völlig ausgereicht. Dennoch fühlt es sich kühler an als es ist. Vermutlich fällt das Quecksilber schon im Kopf um ein paar Grad, weil wir denken, in arktischen Gewässern muss es einfach kalt sein.



Der kleine Kreuzfahrer "Hamburg" passiert uns, wir nähern uns Trygghamna und haben, etwas steuerbord voraus, Brandung gesichtet. Also wieder die Position in die Karte und den neuen Kurs bestimmen, der Plotter liefert ja nur noch die Koordinaten. Mehrfach lesen wir die englische und die deutsche Segelanweisung für den "safe harbour" Trygghamna - die Bezeichnung stammt übrigens noch aus Walfängerzeiten. Die drei, vier Meilen in den Fjord sind auch nicht wirklich das Problem, wäre nicht kurz vor dem markierten Ankerplatz (Foto unten) eine Untiefe, die mit 1 m gekennzeichnet ist.



Leider gibt es von Trygghamna keine Detailkarte und die Wassertiefe steigt vor dem Ankerplatz an einer kleinen Stelle von 50 auf 1 m steil an, diese Untiefe muss man passieren. Mit Plotter kein Problem, aber mit der groben Karte geben wir nach ein paar Versuchen auf und ankern neben zwei norwegischen Motoryachten vor dem "safe harbour". So fällt um 2310 nach 29 sm (Gesamt 2.123) der Anker. Ralph will unbedingt noch den Ankergrund mit der Angel erforschen, aber außer einem Seehund, der die Szene argwöhnisch beobachtet, beißt kein Fisch mehr an. Warum auch, es gibt ja eine leckere (selbst geangelte) Fischsuppe.

Trygghamna - Engelsbukta 73 sm

Tag 38, Montag, 08. Juli

Die Vorschiffcrew (Sabine & der Chronist) hat heute verschlafen. Wir frühstücken beinahe noch, als bereits der Anker um 1030 gelichtet wird. Die "Feluka" verlässt den "safe harbour" und als wir die Fjordmündung erreichen beobachten wir eine große Touristengruppe, die mit Schlauchbooten angelandet wird. Wenig später sind wir wieder im Isfjord und motoren ein paar Meilen, gehen dann in den Forlandsund, das ist die Meerenge zwischen der vorgelegerten Insel Prins Karls Forland und Spitzbergen. Obwohl der Sund unendlich breit scheint, werden wir später das Forlandsrevet passieren müssen, eine Barre, die nur eine schmale und 3,90 m tiefe Passage zulässt. Wichtig, hier geht auch der Gezeitenstrom mit max. 4 Knoten durch. Bei Windstille wie heute, kein Problem, aber bei Schlechtwetter und Eisgang ...



Svalbard zieht an Steuerbord (oben) vorbei. Draußen, vor dem langgestreckten Prins Karls Forland (unten), liegt eine Nebelbank und von der Inselfeite her regnet es leicht. Die schroffen, mit Schneeresten bedeckten Felsen hingegen, genießen ein wenig Sonne. Svalbard inszeniert seinen Auftritt als Scherenschnitt. Im Sonnenlicht leuchtet der Schnee noch intensiver und die schwarzen Felsen tragen dunkelschwarz, ein Dorado für Schwarzweiß-fotografen. Eine lange Dünung rollt uns nordwärts.



Gegen 1830 erreichen wir das Forlandsrevet und navigieren, wie das früher auch so war, mit dem GPS: Wir haben zwar keine Seekarte auf dem Plotter, aber wir können uns Wegpunkte setzen und koppeln auf der Seekarte mit. Spannend ist es dennoch, wenn du mit 2,40 m Tiefgang, bei 3,90 m Wassertiefe und Gezeitenstrom über die rund eine Meile lange, schmale

Barre rutschen musst. Mit langsamer Fahrt und leichten Kurskorrekturen sind wir eine halbe Stunde später drüber. Der Nebel, der vor Engelsbukta seine Vorstellung gegeben hat löst sich langsam auf. Nach der letzten Kursänderung haben wir noch 4 Meilen und fahren dicht unter Land. Was ist denn das? Die alte englische Walfängerstation - der Name der Bucht wird nicht von Engel abgeleitet, sondern von englisch; naja, ist ja fast dasselbe. Die Station entpuppt sich beim Näherkommen eher als modernes Miniferienhaus - oder doch nicht? Wir wissen es nicht, es scheint eher eine Wetterstation oder so was. Wal wird von hier aus jedenfalls nicht mehr gefangen. Aber vielleicht Rentiere, die den leicht grünen, steilen Ufersaum beweiden. Die hatten wir noch nicht.



Um 2100 fällt nach 73 sm (Gesamt 2.196) der Anker und jetzt geht die gesamte Crew mit dem Fernglas auf die Pirsch. Dem Chronisten bleibt es vorbehalten, den Chef der Herde mit dem Glas auszumachen ... als kapitalen "Elch". Wo wir schon bei Brehms Tierleben sind: Wieder wird unser Ankermanöver von einem Seehund beobachtet. Die Experten werden mich natürlich korrigieren und von Kegelrobbe sprechen. Bei der Gelegenheit noch eine Korrektur: Die von uns auf dem Weg nach Bjørnøya gesichteten Delfine waren vermutlich Schwertwale. Das entnimmt der Chronist dem von Hurtigruten herausgegebenen Taschenbuch, von Pål Hermansen, Svalbard-Archipel, SPITZBERGEN - keine ISBN. Da ich ja kaum eine Chance habe, so was zu recherchieren wieder mal die Frage an die Logbuchleser. Könnt ihr anhand der Fotos die Meeressäuger identifizieren?



Was uns jetzt noch fehlt sind Eisbären und Walrosse - die soll es gelegentlich sogar in Engelsbukta geben - ach ja und mal wieder Segelwind.

Engelsbukta - Ny-Ålesund 24 sm

Tag 39, Dienstag, 09. Juli

Um 0430 werde ich von der rumpelnden Ankerkette wach. Ralph und Michael nehmen den Anker auf und verholen ein paar Meter weiter. Über Nacht ist ein leicht böiger Wind aufgekommen. Ab 0630 bin ich mit der Ankerwache dran und habe Zeit, mal wieder meiner



Chronistenpflicht nachzukommen. Dazu möchte ich euch die Karte (links) zeigen, die ich in Longyearbyen im Svalbardmuseum aufgenommen habe. Man kann gut erkennen, dass wir uns auf der Höhe von Nordgrönland befinden. Der rote Kreis markiert den Nordpol.

Wenn alles weiterhin gut läuft, werden wir sogar den 80° Breitengrad erreichen, laut aktueller Eiskarte beginnt erst 60 - 80 Meilen nördlich davon die Packeisgrenze.

Von Engelsbukta bis Ny-Ålesund sind es rund 25 sm, wir haben alle Zeit der Welt, als um 1100 der Anker auf geht. Ich mag schon nicht mehr auf die Windsituation eingehen, natürlich weht er uns auf die Nase. Aber etwas anderes schleicht sich langsam ein, Kälte. Regennasse, unangenehme Kälte. Unser neues Haushaltsthermometer zeigt 5° und ich bekomme ernsthafte Zweifel, ob das stimmen kann. Später am Tag landen wir bei 2°. Weit am Horizont sehen wir mal wieder eine Segelyacht, die, wie alles andere auch, in Regen und Nebel verschwindet. Wie so oft reicht die Sicht unter den Wolken vielleicht eine Meile, oberhalb von 30 m ist der Taupunkt unterwegs, Nebel.



Als wir uns Ny-Ålesund nähern (Foto) klart es wenigstens ein bisschen auf, der Regen bleibt.



Erstmals wird ein Anlegemanöver durch einen Eisberg behindert, der sich nahe der Hafeneinfahrt zum Glück nicht von der Stelle rührt. Zeitgleich legt auch noch der "kleine" Kreuzfahrer "Hamburg" an, Hafenkino diesmal von unten nach oben und umgekehrt. Da unsere frischen Brotvorräte nahezu aufgebraucht sind, frage ich ein deutsches Crewmitglied,

"... ob wir armen Segler vielleicht etwas frisches Brot?" "Warte mal", antwortet der Seemann, "bin gleich wieder da". Und dann übergibt uns der freundliche Seemann eine halbe Mülltüte voll mit leckeren Brötchen, die sonst vermutlich in der Fullbrass (für Kreuzworträtselfans: seemännisch für Mülltonne) gelandet wären. Als die später ablegen winken wir noch ein Dankeschön für die Dreitagesration rüber. Zurück in die Gegenwart, in der wir um 1530 nach 24 sm (Gesamt 2.220) festmachen.



Landgang in Ny-Ålesund. Dazu musst du wissen, dass dies ein wahrhaft historischer Ort ist. Hier im Kongsfjorg begann die Bergbautradition auf Spitzbergen bereits 1610, geriet aber bald darauf wieder in Vergessenheit, bis man sich 1916 wieder daran erinnerte und den Bergbau industriell betrieb. Die Lokomotive mit den Loren auf dem Foto oben erinnert an diese "Gründerjahre".



Ny-Ålesund steht aber auch für die Pioniere der Luftfahrt und damit für die Entdeckung des Nordpols. Das Luftschiff "Norge" wurde vor seinem ruhmreichen Flug zum Nordpol an dem Mast im Hintergrund "geparkt".



Der Norweger Amundsen, dem hier natürlich ein Gedenkstein gewidmet ist, der Italiener Nobile und der amerikanische Millionärserbe Ellsworth überflogen mit ihrer Crew am 12. Mai 1926 von hier aus erstmals den Nordpol. Über die vielen gescheiterten Versuche, ob über das Eis oder in der Luft kannst du dich besser an anderer Stelle informieren.

Als wir vor Amundsens Denkmal stehen, schnappt Sabine ein Gespräch auf, von dem sie an Bord berichtet: Vor drei Tagen hat sich ein Eisbär bis an die Häuser vorgewagt. Der Augenzeuge konnte sich in eine geöffnete Hütte "retten" - aus diesem Grund stehen in Ny-Ålesund immer alle Türen offen.



Heute beschäftigt man sich in Ny-Ålesund mit der Zukunft. 10 Nationen betreiben hier Polarforschung, darunter Indien und China. Wir finden auch einen Ableger des Alfred Wegener Instituts (AWI) und einen kleinen Schuppen, den ein paar Witzbolde Austria zugeordnet haben.

Für die Touristen der "Hamburg" und auch für uns steht das nördlichste Postamt der Welt natürlich an erster Stelle. Schon an Bord haben wir Ansichtskarten mit dem Stempel der "Feluka" vorbereitet, die Briefmarke mit den Eisbären drauf geklebt, jetzt

kommt auch noch der Stempel von diesem freundlichen Postbeamten (rechts) dazu, der geduldig die lange Schlange vor seinem Schalter abfertigt. Jeder möchte natürlich ein Foto und der junge Mann erledigt seine job fabelhaft. Den job würde ich auch gern mal für ein paar Tage übernehmen, aber wir müssen ja immer weiter.



Als großer Flop erweist sich ein im Hafenfürer angekündigter Laden. Außer Svalbard-Tshirts und Dingen, die kein Mensch braucht, hätten wir vielleicht die nicht vorhandenen Coca-Cola-Vorräte ergänzen können. Zu holen gibt es hier absolut nichts, immerhin decken sich die Kreuzfahrer ordentlich ein.

Von einem Chronisten erwarten die Leser möglichst aktuelle Informationen. Das ist nicht immer leicht, zumal es in Ny-Ålesund kein Handynetzt gibt - für wen auch. Irgendein Forschernetz anzapfen klappt leider auch nicht. Ich gehe ins Gebäude der Hafverwaltung. Im Treppenhaus muss ich an einem Riesenposter mit einer attraktiven Frau vorbei, die sich mit ihrer äußerst sparsamen Bekleidung für was anderes als die hohen Breiten angezogen hat. Die beiden freundlichen Dschunxx von der Hafmeisterei erkennen mich vom Anlegen wieder, schnell bekomme ich ein Kabel und bin für kurze Zeit mal wieder im Netz. Glück gehabt.



Viel Zeit habe ich nicht, also zuerst die Gribfiles downloaden, dann fahre ich auf www.ralfuka.de das Logbuch hoch und schnell noch ein Blick auf die mails. Leider kann ich nur über das Netz in meine mails und sie auch nicht speichern, deshalb ein schnelles Dankeschön für die Grüße von Mark aus Dortmund, Uli aus Schweden, Tim aus Wien, Martin aus Hannover und an unsere Haushüter aus der heimatlichen Dammstraße. Herzlichen Dank und Glückwunsch an Kerstin & Jörg für das Logbuch von Bord der "Kalami Star". Schön, dass ihr euren ersten eigenen Törn schon so gut gesegelt seid und beinahe alles geklappt hat - ein bisschen Hafenkino ist immer.

Ny-Ålesund - Møllerhamna (Magdalenefjord) 32 sm

Tag 40, Mittwoch, 10. Juli

Über Nacht haben wir belgische Nachbarn bekommen und die japanischen Forscher sind längst bei der Arbeit, als wir um 1015 bei trockenem Wetter ablegen. Der Eisberg in der Hafeneinfahrt hat sich freundlicherweise vor die Schwimmstege verholt, wir haben freie Fahrt. Da uns die Gribfiles 5 - 10 Knoten aus Nord versprechen, steht uns wohl wieder ein Maschinentag bevor. Unser Ziel ist der Magdalenefjord, der Gletscher dort ist ein must see! Das geht aber nur 35 sm "außen rum", über den Atlantik. Die Zeit in den geschützten norwegischen Fjorden ist lange vorbei.

Außen rum kommt uns der Wind mit 5 - 6 Bft. aus NNW entgegen. Wir müssten lange Kreuzschläge hinlegen und würden elendig lange bis in den Magdalenefjord brauchen, also zieht Plan B: Wir erforschen den Krossfjorden, Kursänderung 90°. Inzwischen ist auch Arved Fuchs' Buch, Der Weg in die weiße Welt, Delius Klasing, ISBN 978-3-7688-1849-0, mit an Bord und Michael erinnert sich an eine Buchpassage aus dem Krossfjorden, in der Arved Fuchs auf die Lloydhütte hinweist: "... es ist die schon fast berühmte Lloydhütte. Der Norddeutsche Lloyd, eine Reederei, die später in die Hapag-Lloyd Reederei eingegangen ist, hat diese Hütte bereits in den zwanziger Jahren errichtet, damals wohl mehr in Hinblick auf eine Schutzhütte, heute wird sie eher als Touristenattraktion erhalten".

Und noch etwas gibt es für uns zu entdecken: "Etwa einen Kilometer von der Hütte entfernt liegt ein großer, weithin sichtbarer Felsbrocken, den irgendein Gletscher vor Urzeiten einmal dort abgelegt haben muss. Der englische Bergsteiger und Seefahrer H. W. Tilman war mit seinem Lotsenkutter "Baroque" 1974 nach Spitzbergen gesegelt und hatte u.a. auch in dieser Bucht geankert. (...) Als wir um den Felsbrocken herum gehen, bin ich überrascht. In großen Lettern, als sei es erst im vergangenen Jahr drauf gemalt, steht dort zu lesen: Baroque 1974".

Bis zum Møllerhamna sind es beinahe 15 sm, aber das klingt doch zu verlockend. Zunächst passieren uns in der Ferne die "Franzosen" mit ihrer 42er Ovni, denen wir seit dem Svar-tisenfjord immer wieder mal begegnen. Die Einfahrt in den Møllerfjorden. Kurz darauf kommt ein schnelles Schlauchboot auf uns zu. Welche Forscher sind das denn? Ralph nimmt ein wenig Fahrt raus, als Zeichen, dass sie längsseits gehen können. Zwei ausgesprochen hübsche und freundliche Norwegerinnen fragen nach, ob alles okay ist, ob wir heute Abend in Ny-Ålesund festmachen und wünschen uns eine gute Reise. In großen Lettern steht auf ihrem Boot "Sysselemanden". Klar, auch in der größten Einsamkeit wird man wahrgenommen und das ist auch gut so.



Das Wetter klart immer weiter auf und ich muss gestehen, bei Sonnenschein und guter Sicht wird das menschenfeindliche Land immer interessanter. Die schroffen Berge werden noch steiler und fallen immer senkrechter ins Wasser. Um uns herum zähle ich mehr als 10

Gletscher, das Wasser grün und dabei glasklar. Kleine Eisberge ziehen vorbei und ganz weit voraus, bereits mit dem Fernglas auszumachen, die "fast berühmte Lloydhütte".



Um 1540 fällt nach 32 sm (Gesamt 2.252) auf 8 m Wassertiefe im Møllerhamna der Anker. Im zweiten Versuch hält der dann auch. Statt Ankerbier switchen wir heute auf Kaffee und Kuchen. Danach machen wir das Schlauchboot klar, klettern in die Überlebensanzüge, die Knarre kommt an Bord, Signalmunition, das Nebelhorn und dann bringt uns das Schlauchboot an Land.



Eisbären sind nicht in Sicht, als wir Dschunxx uns für die "kleine Expedition" aus den Überlebensanzügen schälen. Ralph will wenigstens einmal die Knarre ausprobieren und zielt auf eine gefüllte Plastikflasche. Wir sind sicher, dass er die auch getroffen hat, weil das brennend heiße Projektil die Flasche beim Durchschuss sofort wieder verschweißt hat.

Wir sind sehr vorsichtig. Ralph hat die Knarre, Michael die Fanfare (Eisbären mögen keinen Lärm) und ich Signalmunition. Ein abgestuftes Programm, sollte uns ein Eisbär zu nahe kommen.

Wir gehen über Geröll, immer wieder kleine Pfützen und leicht angetauten, lehmigen Boden. Ein paar Gräser kämpfen hier ums Überleben, Köttel von Hasen (?) ansonsten keine Spuren.



Dann doch. Wie bei Arved Fuchs beschrieben, finden wir den "Baroquestein", den der Bergsteiger und Seefahrer H. W. Tilman 1974 hier hinterlassen hat. Immer wieder schauen wir uns aufmerksam um, nicht ängstlich, aber vorsichtig. Dann Spuren ... von einem Ren, ein Bär kann das nicht gewesen sein, außerdem sind die bereits älter. Wir blicken zurück auf unsere Yacht, die ganz klein im Gegenlicht unterhalb eines Gletschers zu sehen ist. Die Mädels passen gut auf.

Wo ist die Lloydhütte? Wir gehen wieder näher ans Ufer und nach 300 m liegt die orange (nicht rote) Hütte vor uns.



Neben der Tür die Aufschrift "Lloydhotel". Vorsichtig schieben wir den dicken Holzriegel an die Seite, die Tür öffnet zu einer Art Vorraum, in dem Brennholz gelagert wird. Die Tür in den Hüttenraum ist nicht verriegelt.

Ein kleiner Tisch, eine Bank, ein Hocker, drei Personen können hier Platz nehmen. Rechts die Apotheke, tatsächlich mit Medikamenten befüllt, daneben das "Gipfelbuch". Die letzte Eintragung ist ... von gestern! War etwa einer der deutschen Kreuzfahrer hier? Die "Europa" ist ja vor uns aus Ny-Ålesund raus und die "Hamburg" ebenfalls vor uns weg. Egal, Michael findet Kerzen und Streichhölzer und trägt Grüße von der "Feluka" ein.



Unglaublich, hier könnten wir tatsächlich unsere Lebensmittelvorräte auffrischen, die Hütte ist mit allem ausgerüstet, um ein paar Tage überleben zu können. Sogar ein Pfund Erdnüsse liegt obenauf, zwei Flaschen Schnaps und diverse Speisekarten der MS "Europa" vom 11.7.11, zum Feuer anzünden.



Deutsche Passagierdampfer haben sich hier mit ihren Namensschil-

dern verewigt, aber auch deutsche Kriegsschiffe, haben ihre Spuren hinterlassen. Spitzbergen war wegen der Kohlevorkommen im 2. Weltkrieg ein hart umkämpftes Territorium. Die Lloydhütte ist beinahe ein maritimes deutsches Museum im Møllerhamna mit Blick auf den beeindruckenden Kollerfjorden. Zwischendurch eine Kontrollrunde um die Hütte, das Gelände weiterhin eisbärenfrei!

Langsam treten wir den Rückweg an. Diesmal halten wir uns an den Ufersaum. Es ist Niedrigwasser und die Küste gibt einigen Zivilisationsmüll frei. Plastikflaschen, viele dicke Rundhölzer, wie man sie für den Hafenaufbau verwendet, Netze aus der Fischerei ... und darin verwickelt das Gehörn eines Rens. Das Skelett des Kopfes ist zu sehen, das Gebiss, sogar Fellreste. Es gehört nicht viel Fantasie dazu, sich vorzustellen, dass das "verwickelte" Ren hier verendet oder buchstäblich einem Eisbären ins Netz gegangen ist. 100 m weiter die Hälfte eines Rentiergeweihs vor meinen Füßen. Der Chronist überlegt eine Weile, ob er die Schaufel mitnehmen darf und gibt sich schließlich die Erlaubnis. "Das ist ja keine historisch wertvolle Hinterlassenschaft, sondern Teil des natürlichen Kreislaufs", rechtfertigt sich mein Untermir. Was ich damit zuhause anfangen will, weiß ich selber noch nicht, es ist wohl der Sammeltrieb, auf den der Chronist eigentlich nicht mehr reinfallen wollte.



Bis zum Schlauchboot passiert nichts aufregendes mehr. Als wir zur "Feluka" übersetzen werden wir wieder einmal von unserem Freund, dem Seehund, beobachtet. In jeder Ankerbucht auf Spitzbergen war die Robbe dabei - mindestens eine. Dass diese possierlichen Außenbordskameraden das Leib- und Magengericht der Eisbären sind, mag ich mir nicht so gern vorstellen.



Zurück an Bord wird das Ankerbier nachgeholt. Wir haben herrlichsten Sonnenschein, ca. 6° und freuen

uns über die gelungene Expedition zur Lloydhütte. Der Chronist meint, dass nicht erreichte Ziele manchmal zu gelungenen Umwegen führen - den Magdalenefjord können wir auch morgen noch ansteuern. Die wunderbare Stimmung an Bord findet am Abend ihren Höhepunkt, als Sabine die Crew wie aus dem Nichts in Schunkelstimmung versetzt. Nicht alle gehen "voll" mit, weil sie die Schunkelshanties für

kulturell wenig bedeutsam halten. Vom Hansi Hinterseer der Küste ist abfällig die Rede, was Sabine trotzdem nicht vom vollen Körpereinsatz abhalten kann. Der durch geschunkelte Chronist wird trotzdem gut schlafen.

Møllerhamna - Peirsonhamna (Magdalenefjord) 35 sm

Tag 41, Donnerstag, 11. Juli

Schon früh pfeift der Wind die Gletscher runter - aus Nordost. Wie sich der Wind auf Kurs Magdalenefjord gestalten wird, weiß der Himmel, hier wird er jedenfalls abgelenkt. Es ist bedeckt, nur in der Ferne scheint die Sonne. Wir haben um die 8° und damit meine ich natürlich plus! Um 1030 geht der Anker auf, wir segeln nur mit dem Groß seewärts, Routine.



Zeit für mich, Zeit für's Logbuch. Wasser, bzw. Trinkwasser ist hier an Bord ein wichtiges Thema, denn seit Longyearbyen haben wir keine Möglichkeit, Trinkwasser zu bunkern. Wir müssen also 10 Tage lang, zu fünft, mit 400 Litern auskommen. Incl. Kochen und Abwasch sind das 8 Liter pro Person und Tag. Das ist wirklich nicht viel und damit sind uns einige Entscheidungen abgenommen: Duschen und Haare waschen ist tabu, die tägliche Körperpflege reduziert sich auf das Kerngeschäft, zumal wir auch nur nach Maschinenfahrt für ein

paar Stunden warmes Wasser haben. Nach inzwischen fünf Tagen ohne Dusche gibt es an Bord noch keine gerümpften Nasen. Sicher liegt es auch daran, dass wir an Bord keine körperlichen Höchstleistungen vollbringen, sondern eher "Sitzsport" betreiben. Die niedrigen Temperaturen tragen ebenfalls dazu bei, schwitzen tut hier niemand und eine Luxusreise ist was anderes. Wasser zum Trinken kommt aus den gekauften Wasserflaschen, das Kaffee- und Teewasser wird abgekocht.



Als wir den Krossfjord verlassen und die offene See erreichen, zeigt sich die "wahre" Windrichtung. Nichts hat sich seit gestern verändert, immer noch kommt der Wind mit 5 Bft. aus NNW - stärker als die Gribfiles angekündigt haben. Wieder entscheiden wir, dass wir nicht 35 sm gegenan bolzen werden. Nach den positiven Erfahrungen mit der Lloydhütte suchen wir jetzt einen geschützten Ankerplatz im Kongsfjord gegenüber Ny-Ålesund. Hier gibt es eine kleine Bucht namens Peirsonhamna/London. Dort kann man "... Überreste eine Marmorsteinruchs finden, der hier in den 1920er Jahren von einem Engländer betrieben wurde, bis man feststellte, dass der Marmor nach einer gewissen Zeit brüchig wurde; neben einem Teil des Maschinenparks sind einige historische Monumente erhalten." Aus John Armitage, Mark Brackenbury, Revierführer Norwegen, Pietsch Verlag 1999, ISBN 3-613-50316-6 (der Revierführer ist vergriffen und wird auch nicht mehr aufgelegt).



Aber so weit sind wir noch nicht, zunächst laufen wir vor dem Wind ab und dabei gelangen so wunderbare Aufnahmen wie oben. Später wird es ungemütlicher, der Himmel bezieht sich schnell, es beginnt leicht zu regnen. Die schnellen Wetterwechsel sind typisch für Spitzbergen. Wir passieren Ny-Ålesund (unten), hier waren wir Vorgestern.



Mein lieber Scholli, im Kongsfjord sind einige Eisberge unterwegs, Grund genug einen sichereren Ankerplatz zu suchen. In der Seekarte wird der Peirsonhamna ohnehin nicht empfohlen, also ankern wir schließlich ca. eine Meile weiter östlich. Unterwegs haben wir ein kleines Jubiläum ganz vergessen, die 2.000. Seemeile liegt längst im Kielwasser, als um 1640, nach 35 sm (Gesamt 2.287), der Anker fällt. Und weil es so ungemütlich ist, hat niemand mehr wirklich Lust auf eine Landpartie. Morgen vielleicht noch? In jedem Fall wollen wir morgen den 3. und letzten Versuch starten, den Magdalenefjord doch noch zu erreichen. Gelingt das nicht, treten wir langsam die Rückreise an.

Also noch ein Blick auf die drei Tage alten Gribfiles: Demnach wird der Wind morgen wohl schwachwindig ausfallen. Vielleicht haben wir ja Glück und kommen doch noch zum Magdalenefjord und damit auch zum 80. Breitengrad oder sogar darüber hinaus. Das Naturschutzreservat Mofen, da sind die Walrösser zuhause, werden wir mit Sicherheit nicht mehr erreichen, da wir in einer Woche wieder in Longyearbyen sein müssen.

Fortsetzung: Teil 4, Peirsonhamna - Longyearbyen/Svalbard

Die Fortsetzung und alle anderen Spitzbergen Logbücher findeste hier:

<http://www.ralfuka.de/logbuch/logbuch-2013/111-3105-3107-logbuecher-spitzbergen>