

DER EVEREST DES SEGELNS

*Kein anderer Seeweg ist so schwer zu bezwingen wie die berühmte Nordwestpassage. Selbst Langfahrt-Ikone **JIMMY CORNELL** scheiterte 2014 noch am allzu hartnäckigen Eis. Nun hat er es erneut gewagt*



A large, jagged iceberg floats in the ocean. The iceberg has a prominent, steep, and somewhat vertical face on its right side, which appears to be a calving edge. The ice is a pale, milky blue color, with some darker, more crystalline sections visible. The ocean is a dark, choppy grey. The sky is overcast with soft, grey clouds. The overall mood is cold and desolate.

**Kalte Welt. „Aventura IV“ vor der
gewaltigen Abbruchkante eines
Gletschers an der Küste Grönlands**

Mithilfe langer Eisstangen bahnen sich die Segler ihren Weg durchs Schollenlabyrinth



Roald Amundsen war der Erste. Von 1903 bis 1906 nahm er mit dem zum Expeditionsschiff umgebauten Fischkutter „Gjoa“ Kurs aufs Nordmeer. Entlang der Küste Nordkanadas und durch das Gewirr der Kanäle und Sunde zwischen den vorgelagerten Inseln stieß er vor in die Beaufortsee und schließlich ins Beringmeer. Nach zwei Wintern im Eis erreichte er Nome in Alaska. 300 Jahre lang hatten die Seefahrer der Alten Welt nach dieser Nordwestpassage gesucht. Der Norweger hatte sie gefunden.

Seither konnten lediglich 89 Segelboote Amundsens Kielwasser folgen. Im Vergleich bedeutet das: Auf zwölf Bergsteiger, die den Mount Everest erklommen haben, kommt bis heute gerade mal ein Segler, der die Nordwestpassage durchfahren hat. Trotz aller Fortschritte in Sachen Bootsdesign, Technologie oder Navigationsausrüstung sind die Herausforderungen für den, der in arktische Breiten vordringen will, im Grunde genommen die gleichen wie vor hundert Jahren.

Gut, der Klimawandel, dessen Auswirkungen in der Arktis offensichtlicher als irgendwo anders zutage treten, hat dazu bei-

getragen, die Durchquerung ein wenig unkomplizierter zu machen. Eine Erfolgsgarantie gibt es indes nicht. Letzten Sommer musste ich selbst erleben, dass – ganz egal wie gut man vorbereitet ist – Mutter Natur stets das letzte Wort hat.

Im Vergleich mit meinen früheren Törns in die Polarregionen stellt einen die Nordwestpassage vor völlig andere Aufgaben. So hing bislang der Erfolg meiner Reisen, ob in die Antarktis oder nach Spitzbergen, überwiegend von der Erfahrung des Skippers und der Crew ab sowie von der Eignung des

Schiffs. Jetzt hingegen kam ein völlig anderer Faktor hinzu, der sich jeglicher Kontrolle entzieht: das Eis!

Nur während des sehr kurzen arktischen Sommers von etwa Mitte Juli bis Ende August gibt es den Weg frei – wenn überhaupt. Die entscheidende Stelle ist der Peel Sound. Das ist quasi der Ausgang für die aus dem Westen kommenden Segler beziehungsweise das Einfallstor zur Nordwestpassage für diejenigen, die sich von Osten her nähern.

Dieses Nadelöhr war in den Sommern 2013 und 2014 komplett vom Eis versperrt. Einige wenige Boote schafften es zwar, die Engstelle zu umfahren, indem sie eine Abkürzung durch die Bellotstraße nahmen. So auch im letzten Jahr, als vier westwärts fahrende Boote durchkamen. Bis in den Pazifik gelangte anschließend aber keines mehr.

Auch ich lag 2014 mit meiner Crew und der „Aventura“ am Osteingang zur Passage viele Wochen lang in Warteposition. Als uns die Zeit immer mehr davonlief, gab ich auf. Die Aussicht auf eine zehnmonatige Gefangenschaft in Kälte und Dunkelheit ließ mich umplanen. Das Beispiel Amundsens und der vielen Arktisforscher vor ihm, die nach der Nordwestpassage gesucht hatten, haben

**KEINE ERFOLGS-
GARANTIE. DAS
LETZTE WORT
HAT HIER
MUTTER NATUR**



Jimmy Cornell, 75, am Steuer seiner Yacht. Die Wind- und Wetterbedingungen im Nordmeer waren mitunter ziemlich rau



Die vierköpfige Crew der „Aventura“ in Fort Ross, einem alten Handelsstützpunkt der Hudson's Bay Company an der Bellotstraße

mich gelehrt, dass Herausforderungen dazu da sind, bewältigt zu werden. Mehr noch aber, dass der Erfolg einer jeden Expedition nicht nur von guter Vorbereitung abhängt, sondern auch von Ausdauer.

Nachdem wir „Aventura“ erst in die Karibik und dann durch den Panamakanal in den Nordpazifik überführt haben, beschliesse ich daher, einen zweiten Anlauf zu wagen. Diesmal von Westen aus mit Start Anfang Juli in Dutch Harbor auf den Aleuten.

An einem kalten, diesigen Tag passiert „Aventura“ die Beringstraße, die Nordamerika und Asien voneinander trennt. Bald darauf erreichen wir den nördlichen Polarkreis, der die Erde auf 66° 33' 27" Nord umspannt. Wir sind nun in der Tschuktschensee, Teil des Nordpolarmeeres, und da die jüngsten Eiskarten zeigen, dass das Gebiet südlich von Point Barrow frei zu sein scheint, segeln wir glücklich weiter. Unwissend, was da bald schon kommen soll.

Als ich tags darauf gegen Mitternacht meine Wache übernehme, bemerke ich, dass die Lufttemperatur unvermittelt auf Null Grad Celsius gefallen ist und die →



€ 39,90 [D] • ISBN 978-3-667-10058-0



€ 49,90 [D] • ISBN 978-3-667-10088-7



€ 39,90 [D] • ISBN 978-3-667-10069-6

Gemacht für extreme
Reviere: Cornells
„Aventura IV“, eine
Garcia 45 Exploration



WEHE, DAS EIS ERWISCHT RUDERBLÄTTER ODER GAR DEN PROPELLER

Wassertemperatur auf vier Grad. Eis! Ich spurte ins Cockpit und nehme durch die Nebelschwaden hindurch bedrohliche graue Eisblöcke nur wenige Bootslängen entfernt wahr. Ich alarmiere die Crew, wir bergen die Segel und beginnen, nach einem Weg aus dem frostigen Labyrinth zu suchen.

Erst versuchen wir es Richtung Küste, in der Hoffnung, dass es sich nur um ein kleines Feld handelt, das wir umfahren können. Aber im Gegenteil, das Eis wird noch dichter. Umzukehren ist keine Option, da es hinter uns genauso schlecht aussieht. Binnen Minuten sind wir gefangen, ich schätze die Eiskonzentration auf acht Zehntel.

Ein Zehntel bedeutet verstreutes Eis, mit einer Dichte von bis zu vier Zehnteln kommt ein kleines Boot gerade noch klar. Mehr wird kritisch, selbst für eine Alu- oder Stahlyacht.

Meine Hauptsorge ist, dass um uns herum altes Eis treibt, da die Schollen größer und dicker sind als die, auf die ich im Jahr zuvor in der östlichen Arktis gestoßen bin. Vermutlich sind sie vom Packeisgürtel abgebrochen und mit dem Nordostwind in unsere Richtung getrieben. Neue Eisschollen sind

eher dünn und leicht. Sie können wir mit unseren vier Meter langen Eisstangen beiseiteschieben. Das Eis um uns herum jedoch ist solide, dicht. Es gilt, eine Spalte zu finden, durch die wir „Aventura“ brutal hindurchrammen können. Das ist uns 2014 in einer ähnlichen Lage schon einmal gelungen.

Auch diesmal arbeiten wir uns mühsam voran. Dutzende Male müssen wir die Prozedur wiederholen. Immer wieder geraten wir in Sackgassen, aus denen wir uns mühevoll herausmanövrieren müssen. Am beunruhigendsten ist das Unterwassereis, das sich seitlich der größten Schollen erstreckt und mit bloßem Auge nicht auszumachen ist. Sollte so eine Kante unsere Ruderblätter oder gar den Propeller beschädigen, hätten

wir ein Problem. Als ich versuche, in einem engen Radius umzudrehen, kollidieren wir unvermittelt mit solch einem Unterwassersprung. Das plötzliche Aufstoppen des Bootes reißt mich regelrecht von den Füßen. Aber wir haben Glück und erreichen schließlich nach über acht Stunden freies Wasser.

Spät an demselben Abend passieren wir Point Barrow am nordwestlichsten Ausläufer Alaskas und können endlich Kurs Ost gehen. Das Drama des Vortages ist schnell vergessen, als wir nun im Slalom durch locker verteilte Eisfelder motoren und segeln. Meile um Meile bleibt hinter uns. Doch das ist einmal mehr nicht von Dauer.

Voraus bildet sich ein weiterer, massiver Engpass. Binnen kürzester Zeit nimmt die Eiskonzentration wieder zu. Eine Zeitlang versuchen wir, uns einen Weg hindurchzubahnen. Schließlich bleibt nur eine Alternative: nach Süden ausweichen und im teilweise zwei Meter flachen Küstenwasser segeln.

Wir holen also das Schwert auf und verringern damit den Tiefgang unserer Aluyacht auf 1,20 Meter. Die Strategie geht auf, wir kommen dank Westwind zügig voran. Der um den Pol ostwärts setzende Strom schiebt zusätzlich.

Für unseren ersten Landfall in Kanada wählen wir Herschel Island. Der Flecken hat eine faszinierende Geschichte. Die einst geschäftige Walfängerstation ist wie in einer Art Zeitkapsel aufbewahrt worden und nun Teil des Qikiqtaruk Territorial Park. Als die Walfänger im späten 19. Jahrhundert hier ankamen, wimmelte es in den Gewässern ringsum nur so von Grönland- und Belugawalen. Das 1893 errichtete Gebäude der Pacific Steam Whaling Company wurde in ein Museum umgewandelt. Die anglikanische Kirche hingegen ist inzwischen ein geschützter Nistplatz für einheimische Vögel.

Außer zwei Rangern lebt eine Gruppe von Wissenschaftlern auf Herschel Island. Sie führen Forschungsprojekte durch, die thematisch vom Abbau des Permafrostbodens und dem daraus resultierenden Entweichen von Kohlendioxid in die Atmosphäre reichen bis hin zur Begrünung der Arktis und den möglichen Auswirkungen des Klimawandels auf die Tier- und Pflanzenwelt.

Nachdem wir die westliche Arktis und ihre Eisfelder viel früher in der Saison durchquert haben als erwartet, können wir es fortan entspannter angehen. Zumal die Eissituation in der östlichen Arktis noch ungünstig ist. Die nächsten Etappenziele sind die Siedlungen Tuktoyaktuk und Ulukhaktok. Ihre



Mit dem Dingi nimmt die Crew einen vorüberziehenden Eisberg in Augenschein: „Da fühlt man sich plötzlich sehr klein“



Neugierig nehmen Einwohner von Gjoa Haven die Segler in Empfang. Besucher, noch dazu solche mit Boot, sind hier extrem selten

Zentren sind typisch für die Region. Die kanadische Regierung hat sie errichtet, um die Bevölkerung ringsum mit medizinischen Einrichtungen, Schulen und Flughäfen zu versorgen. Typisch ist auch die Gastfreund-

schaft, die wir erfahren. Wo wir auch anlanden, stets werden wir herzlich empfangen.

In Tuktoyaktuk begrüßt uns Bürgermeister Darral Nasogaluake. Er berichtet uns, wie sehr sich die traditionelle Lebensweise der Einheimischen bereits durch den Klimawandel verändert habe. Dass dies ganz offensichtlich eines der großen Themen der Inuit ist, wird uns auch beim Stopp in Ulukhaktok klar.

Dort erzählt ein alter Mann, dass es im Ort so ruhig sei, weil viele Familien zum Jagen und Fischen für die Wintervorräte in ihren Sommerlagern seien. Heutzutage müssten sie die wesentlich weiter entfernt aufschlagen als früher. Er berichtet, dass man heute in der Region Fische, Vögel und Fledermäuse sichten würde, die es hier nie zuvor gab. Und er fügt scherzend hinzu, dass er auch die „Aventura“ auf seine Liste der seltenen Arten setze, da er eine Yacht schon seit Jahren nicht gesehen habe.

Die Tage vergehen, allmählich gibt das Eis die Route nach Cambridge Bay frei. Der Ort ist ein entscheidendes Etappenziel. Hier angekommen muss sich zeigen, ob das Eis auch in der östlichen Arktis aufbrechen und damit endgültig den Weg in den Atlantik freigeben wird. Ein an den Nerven zerrendes Warten beginnt.

Während das Eis das Haupthindernis im westlichen Teil der Passage ist, stellt sich →



Entdecken Sie die neue STURIËR 520 OC / 620 OC

- Wegweisendes Design mit einem neuen Innenausbau von höchster Qualität
- Sicher - Seegängig - Robust - leise - sparsam im Verbrauch - große Reichweite - CE A

STURIËR YACHTS

DER WEG DURCHS EIS

das Stück zwischen Cambridge Bay und Gjoa Haven aus navigatorischer Sicht als am schwierigsten dar. Es ist eine kaum kartierte Region mit vielen Untiefen und weißen Flecken auf den Seekarten.

Auf denen lese ich amüsiert, dass „der magnetische Kompass in dieser Gegend nutzlos ist“. So nah am magnetischen Nordpol benimmt sich der Kompass in der Tat launisch und ist komplett unzuverlässig.

Auch die Warnung „Positionsangaben in der Karte können bis zu fünf Meilen ungenau sein“ ist keine Übertreibung. Einmal geraten wir unversehens in sehr flaches Wasser. Nach genauerer Überprüfung stellen wir fest, dass wir uns offensichtlich sechs Meilen von unserer angenommenen Position entfernt befinden. Erst mithilfe einiger Peilungen können wir unseren wahren Ort ermitteln und müssen uns eingestehen, dass wir gefährlich vom Kurs abgekommen sind.

Gjoa Haven ist eine Siedlung, die sicherlich kein Segler auslassen würde. Hier hat Roald Amundsen die ersten beiden Winter seiner erfolgreichen Reise durch dieses anspruchsvolle Seegebiet verbracht. Sein Schiff war das erste, das diesen Ort erreichte, und gab dem Inuitdorf seinen heutigen Namen. Die Überreste der „Gjoa“, ein noch fast vollständig beplanktes Spantengerüst, das in der Bucht aus dem Wasser ragt, wird derzeit auf ein großes Ponton verladen, um anschließend nach Norwegen überführt zu werden.

Wir verleben in Gjoa Haven eine unbeschwertere Zeit. Unser Aufenthalt findet allerdings ein jähes Ende: Die aktuellen Eiskarten zeigen eine plötzliche Verbesserung der Eislage auf den vorausliegenden 300 Meilen. Haben wir die geschafft, ist der Weg zum Atlantik frei! Früher als geplant legt die „Aventura IV“ wieder ab.

Vielleicht, von Ungeduld getrieben, etwas zu früh. Nicht nur starker Gegenwind macht uns zu schaffen. Auch ist immer noch viel Eis in den Kanälen zwischen den Inseln. Dem Ziel einer erfolgreichen Durchquerung zum Greifen nah, scheuen wir jedoch keine Mühen und nehmen beherzt Kurs auf die Bellotstraße und den Peel Sound.

Die Ankunftszeit in der Bellotstraße müssen wir sorgfältig planen. Die 17 Meilen lange Meerenge ist für ihre starken Gezeitenströme berüchtigt und sollte tunlichst nur bei günstigen Bedingungen befahren werden.

Warum es eine bevorzugte Richtung gibt und daher die frühen SEEFAHRER viele Anläufe brauchten, um die Passage zu finden



Binnen 34 Tagen hat die „Aventura IV“ zweimal den Polarkreis übersegelt: zunächst nordwärts in der Beringstraße und dann südwärts im Nordatlantik. Dabei ließ die Yacht seit dem Start in Dutch Harbor auf

den Aleuten 3728 Seemeilen in ihrem Kielwasser. Generell ist die Nordwestpassage in östliche Richtung einfacher zu befahren als in westliche. Denn das Eis schmilzt zunächst im Westteil und gibt dann Stück für

Stück den Weg gen Osten frei. Wer von Grönland aus startet, muss also länger warten, bevor er loskann – und läuft dann Gefahr, im Westteil vom früh einsetzenden Winter eingeholt und im Eis gefangen zu werden.

www.cornellsailing.com

Als wir die östliche Einfahrt erreichen, strömt das Wasser mit bis zu acht Knoten. Wir benötigen gerade einmal anderthalb Stunden für den anschließenden Abschnitt. Zuvor passieren wir – nomen est omen – Zenith Point, den nördlichsten Punkt des amerikanischen Kontinents. Ein schönes Gefühl, zumal ich mit meiner vorherigen „Aventura“ bereits Kap Hoorn am südlichsten Ende Amerikas gerundet hatte.

Die Euphorie darüber, die östliche Arktis erreicht zu haben, wird bald von der Aussicht auf die verbleibenden 1200 Meilen nach Nuuk an Grönlands Westküste getrübt. Wie schon im Vorjahr geraten wir sowohl in starken Wind als auch in ausgeprägte Flaute.

Als zunächst die Küste Kanadas hinter uns bleibt und wir die offene See ansteuern, lassen nicht nur wir uns vom südwärts setzenden Westgrönlandstrom mitziehen. Einer Prozession gleich treiben Eisberge in der See. Eigentlich kein Problem, da sie dank ih-

rer Größe kaum zu übersehen sein dürften. Wäre da nicht pottendichter Nebel, der sich unversehens wie ein schwerer Vorhang herabsenkt. Die Sicht schwindet dramatisch – nur jetzt nicht von einem der stillen glitzernen Giganten gerammt werden!

Auch diese letzte Prüfung bestehen wir unbeschadet. Am 23. August überqueren wir schlussendlich erneut den nördlichen Polarkreis, diesmal mit Kurs Süd. Wir haben es geschafft, wir haben die Nordwestpassage erfolgreich durchfahren!

Als ich später die zurückliegenden Seemeilen addiere, fällt mir auf, dass „Aventura“ seit ihrem Verlassen Cherbourgs an der Küste der Normandie, wo sie im Mai letzten Jahres fertiggestellt und für unter anderem diese Expeditionsfahrt ausgerüstet worden war, nun ziemlich genau 20 000 Seemeilen im Kielwasser hat – eine lange Jungfernfahrt.