

Von Polarkreis zu Polarkreis

Im zweiten Teil ihrer Reise müssen Heide und Erich Wilts, schwierige Entscheidungen treffen. Doch sie werden belohnt – mit traumhaftem Segeln und dem Abendessen bei einer lebenden Legende

Einsam im Eis: Die faszinierenden Aufnahmen von der *Freydis* und ihren Abenteuern verdanken die Wilts einem Mitsiegler und seiner Drohne



„Die wilden Szenarien aus Felsen, Eis und Meer sind ungeheuer eindrucksvoll“

Text: Heide Wilts Fotos: Erich Wilts und Crew

Unter Starkwind-Besegelung brausten wir nach Nanortalik und zur kleinen Siedlung Appilattoq am Ostende des Prins Christian Sunds. Diese Passage zur Ostseite Grönlands ist gewissermaßen das kleine Pendant zur südlichen Magellanstraße, wenn auch dem Eis erheblich stärker ausgesetzt. Seine Passage ist weit weniger riskant als die Umrundung von Kap Farvel, das John Davis so nannte, als er im 16. Jahrhundert versuchte, dort mit seinen Schiffen zu landen, aber nicht durch das Eis hindurchkam. Es liegt auf 60° Nord und hat wegen seiner vielen Stürme, dem Packeisgürtel und der zahlreichen Eisberge einen fast noch schlechteren Ruf als das

berühmt-berüchtigte Kap Hoorn im Süden auf 56°. Bei den Rahseglern hieß es jahrhundertlang: Wer ums Kap Hoorn gesegelt ist, darf ein Bein auf den Tisch legen, wer auch um Kap Farvel gesegelt ist, darf beide Beine hochlegen. Dass Kap Farvel weit weniger bekannt ist als Kap Hoorn, liegt daran, dass in früheren Zeiten – der Panamakanal war wegen des vielen Eises keine Alternative (und ist es bis heute nicht) – alle Schiffe, die vom Atlantischen in den Pazifischen Ozean (oder umgekehrt) wollten, wohl oder übel ums Kap Hoorn mussten. Kap Farvel dagegen wurde nur von wenigen Walfängern passiert, die in der Davisstraße und Baffin Bay Wale jagen wollten.

Zwar waren Erich und ich schon ein gutes

Dutzend Male um Kap Hoorn gesegelt, hatten das Kap Farvel auf früheren Reisen aber stets gemieden. Hier war 1959 die speziell für arktische Bedingungen gebaute und als unsinkbar geltende *Hans Hedthoff* nach der Kollision mit einem Eisberg im Orkan untergegangen, keiner überlebte. Es war nach der *Titanic* die zweitgrößte Katastrophe der zivilen Seefahrt. Hier wurde in der Nacht vom 13. auf den 14. Juni 1987 – ein Jahr, nachdem wir das erste Mal nach Grönland gesegelt waren – die deutsche Yacht *Seufel VI* (vom Typ Maramu) vom Packeis eingeschlossen und im Sturm zerquetscht. Skipper Günter Gassner und zwei Mitsegler mussten sich nachts aufs Eis flüchten und konnten in letzter Minute vom Rettungshubschrauber abgehoben werden.

Und hier kenterte am 8. September 2001 im Orkan die hochseetüchtige stählerne *Pagan* – ein Stagsegelschoner vom Typ Damien II – unseres Clubkameraden Reinhard Schmitz durch. Glücklicherweise richtete sich die Yacht nach wenigen Minuten wieder auf, unter Deck herrschte danach zwar ein unbeschreibliches Chaos, doch niemand war zu Schaden gekommen.

Seit acht Wochen beobachteten wir auf den Wetterkarten, wie ein Sturmtief nach dem anderen Kap Farvel passierte. Wir machten uns keine Hoffnung, das Kap einmal aus der Nähe zu sehen. Aber dann kam uns ein günstiges Wetterfenster zu Hilfe – zwar neblig, diesig, feucht, Luft 6°, Wasser 3 bis 4 °C, aber wenig Wind und kaum Eis. Auch unsere unternehmungslustige Crew

war Feuer und Flamme, als wir einen Abstecher zu diesem südlichsten Zipfel Grönlands vorschlugen. Starke Stromkabelungen herrschten am Kap, aber die Umrundung klappte. Glück gehabt!

Raue Schönheit

Statt von Kap Farvel den schnellen und direkten Weg nach Island zu nehmen, entschieden wir uns für die Route entlang der grönländischen Ostküste nach Norden – für einen Umweg, der noch dazu riskanter und schwieriger zu segeln war. Aus etlichen Fjorden strömten gewaltige Massen Gletschereis, und selbst jetzt, in den Sommermonaten, trieb mehrjähriges Packeis mit dem kalten Ostgrönlandstrom aus dem Nordpolarmeer nach Süden. Das erforderte stundenlan-

ges, konzentriertes Rudergehen von uns. Manchmal mussten wir die Packeis- und Gletschereisfelder auch weiträumig umfahren, bis wieder freies Wasser vor uns lag. Gute Ankerplätze waren rar, Nebel und Regen häufig. Doch das Segeln an der rauen, vergletscherten Küste mit über 3.000 Meter hohen Bergen belohnte uns reichlich für alle Strapazen. Die wilden Szenarien aus Felsen, Eis, Meer, Nebelschwaden und Nebelbögen (eine Art farbloser Regenbögen, die entstehen, wenn das Sonnenlicht auf Nebelwände trifft) sind ungeheuer eindrucksvoll. Sie faszinierten uns beide noch genauso wie vor 30 Jahren, als wir mit unserer alten *Freydis* zum Scoresbysund segelten – und auch unsere Mitsegler waren begeistert.

Während an der Westküste Grönlands



Die kleine Stadt Sisimiut an der Westküste Grönlands, etwa 50 Kilometer nördlich des Polarkreises und auf halbem Weg zwischen Nuuk und der Diskobucht

Vorbereitung ist alles. Trotzdem: Ein Plan B oder sogar C muss immer her

Von Null auf Hunderte Meter: die beeindruckende Bergkulisse im Hamburger Sund in Westgrönland



Die traumhaften Eindrücke müssen festgehalten werden. Die Mitsegler nutzen das Dinghy für eine kleine Fotosafari (oben)



Bei Reparaturen am Schiff müssen alle mit anpacken (li.). Unter Deck werden die frisch gefangenen Fische zubereitet (re.)

zahlreiche kleine Ortschaften liegen, leben an der 1.400 Seemeilen langen Ostküste nur 3.500 Bewohner (von insgesamt knapp 60.000 in Grönland). Sie verteilen sich auf zwei Siedlungen: Scoresbysund auf 70°30' Nord, am Eingang des gleichnamigen, größten Fjords der Erde hatten wir 1986, von Island aus besucht. Und Tasiilaq auf 65°45', dicht unterhalb des Polarkreises, in einer der wenigen gletscherfreien Zonen. Von dort planten wir diesmal den Abprung in umgekehrter Richtung nach Island.

Das Klima im Osten Grönlands ist kälter und lebensfeindlicher als im Westen. Ganz auf uns selbst gestellt, müssen wir den Widrigkeiten der Natur mit unserer kleinen

Segelyacht trotzen. Bei guter Sicht an der Küste hochzusegeln, macht Spaß, aber mitten in Eisfeldern plötzlich von Nebel überrascht zu werden, ist schon dramatisch. Nie kann man sicher sein, bei Helligkeit noch eine sturm- und eissichere Ankerbucht zu erreichen. Immer muss man einen Plan B oder gar C parat haben. Aber gerade diese Unwägbarkeiten üben eine große Anziehung auf uns aus.

Am 19. August steuerten wir auf die Kiataq-Halbinsel mit dem 700 Meter hohen kegelförmigen Kiataq zu – einem markanten Berg, der aussieht wie ein in der Mitte durchgebrochener Vulkan, in dessen Schlot sich erstarrte Lava über den Gipfel wölbt. Im

Handbuch hatten wir von einem geschützten Ankerplatz an seinem Fuß gelesen. Vor dem Festland stauten sich die Eismassen und zwangen uns wieder mal zu einer elenden Slalomfahrt. Am Ende dann die Belohnung: Plötzlich öffnete sich vor uns ein ruhiger und fast eisfreier Kratersee am Fuß des Berges – ein wunderbarer Ankerplatz im Osten der großen Nansen-Bucht, von der aus der berühmte Polarforscher am 11. August 1888 den Aufstieg zum Inlandeis gewagt hatte.

Wir fragten uns, warum Nansen und seine Kameraden gerade hier aufstiegen und wie es ihnen wohl gelungen war, den der Küste vorgelagerten Packeisgürtel zu überwinden. Tatsächlich hatten sie sich in Landnähe

von einem Robbenfänger mit zwei leichten Booten absetzen lassen, mit denen sie die kurze Strecke übers Eis zum Ufer zurücklegen wollten. Doch was ihnen zunächst so einfach erschien, wurde zu einer dreieinhalb Wochen langen, lebensgefährlichen Irrfahrt. Erst am 10. August fanden sie eine Lücke im Eis und erreichten, eher zufällig, in der später nach ihrem Anführer genannten Bucht das Festland, wo sie endlich mit ihrer eigentlichen Inlandeis-Überquerung beginnen konnten. Sie dauerte 42 Tage. Unsere Münchner Freunde, die 100 Jahre nach Nansen das Inlandeis auf seinen Spuren überquerten, hatten es da erheblich einfacher: Sie ließen sich mit dem Helikopter in der besagten Bucht absetzen.

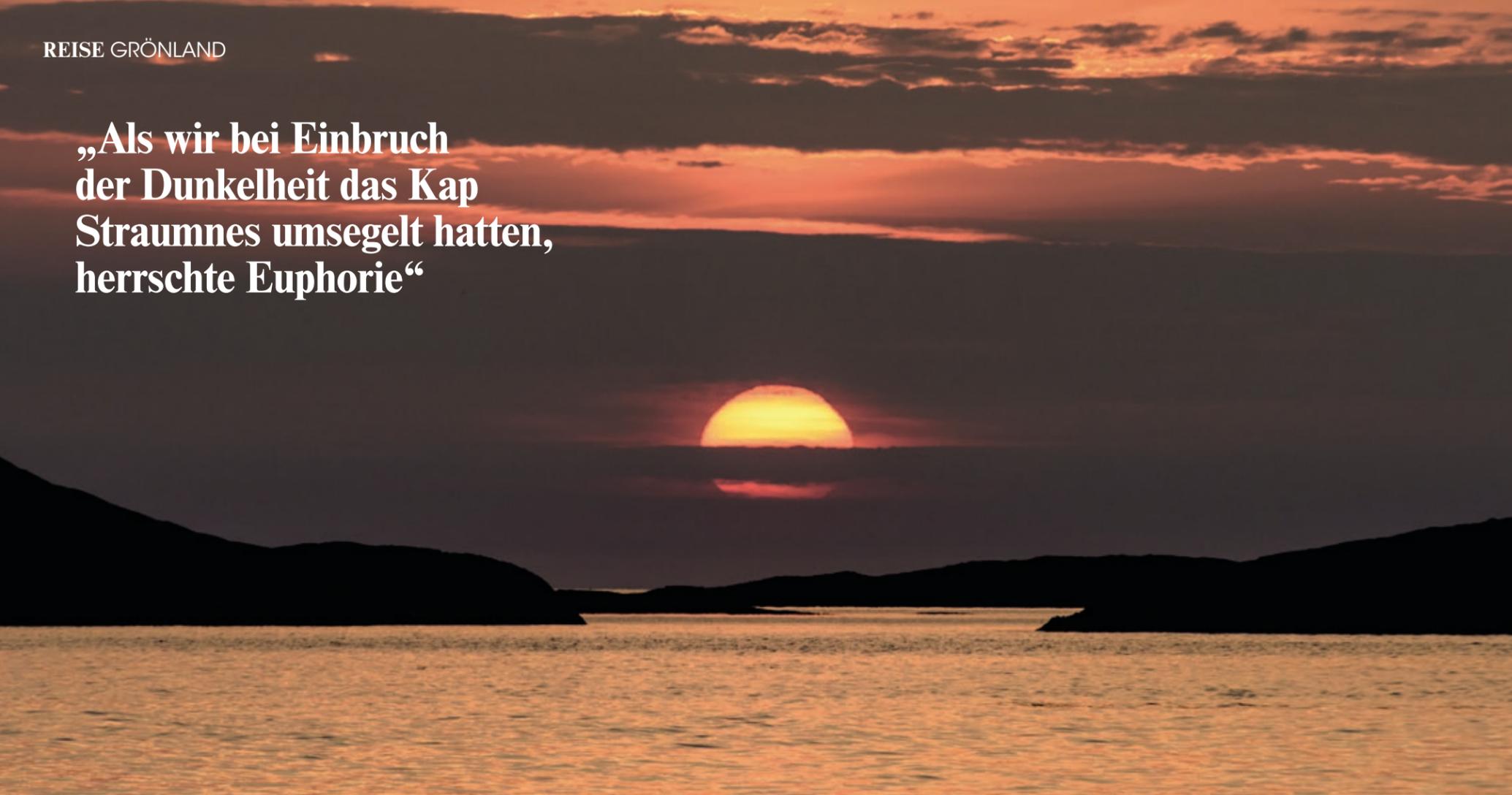
Das Inlandeis überquerten sie – tatsächlich unter ähnlichen Bedingungen wie Nansen – in nur 32 Tagen.

Zum Glück für uns begann das Packeisfeld nun erst weiter nördlich. Eisberge und Trümmereis gab es jedoch massenhaft, und das zwang uns immer wieder zu ausgedehnten Umwegen und auch zum Aufsuchen sicherer Ankerplätze für die Nacht. Im August werden die Tage kürzer, am Abend kommt regelmäßig Nebel auf. Auf See war es zu gefährlich für uns: Jede Kollision mit einem der Growler, die schon am Tag schwer zu erkennen sind, konnte auch für ein solides Boot wie die *Freydis* das Ende bedeuten.

Doch wir erreichten unbeschadet unser

ostgrönländisches Ziel, Tasiilaq auf der Insel Ammassalik. Höhepunkt war zweifellos die Begegnung mit einer lebenden Legende: Robert Peroni. Er hatte nicht nur anspruchsvollste internationale Expeditionen durch Wüsten und Polarregionen geleitet, sondern auch im Alleingang die Erstdurchquerung des grönländischen Inlandeises an seiner breitesten Stelle bewältigt. Bereits vor 30 Jahren hatten wir von ihm gehört und seine Bücher gelesen. Nun lebt der Extremsportler, Archäologe und Mediziner in Tasiilaq, wo er das Hotel „The Red House“ betreibt und damit den Einheimischen zu einer Arbeit und zu einer Perspektive verhilft. Dieses „Rote Haus“ samt seiner Dependancen war nun rappellvoll.

„Als wir bei Einbruch der Dunkelheit das Kap Straumnes umsegelt hatten, herrschte Euphorie“



Nicht nur Eisberge, sondern auch die rauen Felsen, die sich unter Wasser weiter erstrecken, machen das Revier navigations-anspruchsvoll

Zum Aufwärmen trifft sich die Crew in gemütlicher Runde im Salon

BÜCHER VON HEIDE WILTS



ESKAPADE

Die Nordwestpassage – eines der letzten Abenteuer. Heide und Erich Wilts sind bereits Mitte Siebzig, als sie es wagen: die Fahrt von Japan, über die Aleuten und Alaska durch die Beringstraße bis nach Grönland. Orte voller Geschichten gescheiterter Seeleute, von James Cook bis John Franklin, Legenden der Seefahrt. Und eine grandiose Natur, die aber jeden unerbittlich herausfordert. Eskapade ist der abschließende Band von Heide Wilts' Arktis-Trilogie („Alaska – Japan“, „K.O. – und noch mal gepackt!“ sowie „Eskapade“). Parimare Verlag, 24,80 €

K.O. - UND NOCHMAL GEPACKT

Nach dem schmerzlichen Verlust ihrer Freydis II in der Tsunami-Katastrophe bei Fukushima 2011 geben die Wilts nicht auf. Ein Jahr später geht es mit der neuen Freydis III wieder auf Fahrt – mit dem Ziel, ihre Reise von dem Ort ihres Unglücks an fortzusetzen. Als Einstieg wählen sie die Barfußroute. Dann liegt der weit anspruchsvollere Abschnitt vor ihnen: von Australien nach Japan. Eine wagemutige Segelreise voller Höhen und Tiefen, die mit einem Besuch des Wracks der alten Freydis ihr vorläufiges Ende findet. Ostfriesland Verlag, 24,80 €



Gäste waren Outdoor-Freaks aus vielen Ländern, die von hier aus Bergwanderungen und Fahrten in den fantastischen Sermilik-Fjord unternahmen. Weil am Abend kein Tisch mehr frei war, ließ der Hausherr kurzerhand für uns in seiner kleinen Privatbibliothek aufdecken, und weil Einheimische fürs Essen sorgten, gab es Walfleisch zum Risotto. Wir sind Greenpeace-Mitglieder und gegen das Töten aussterbender Wale, aber diesmal war Ablehnung nicht angebracht. Und so verbrachten wir einen interessanten und fröhlichen Abend bei und mit Robert Peroni.

Zum Finale noch ein taktischer Umweg

Für die Passage von Tasiilaq, Grönland nach Isafjörður, Island über die Dänemarkstraße hatten wir vorsorglich eine ganze Woche veranschlagt. Also reichlich Zeit für die 360 Meilen – so glaubten wir. Doch dann traf der Sieben-Tages-Wetterbericht von „WetterWelt“ in Kiel ein. Herr Taxwedel, der uns schon in den letzten Jahren mehrfach in kniffligen Situationen beraten hatte, kam nach Analyse der heraufziehenden Sturmtiefs

zu der Einschätzung: „Die für Sonntag bis Dienstag prognostizierte Starkwind-/Sturm-lage ist ein echtes Hindernis für eine gesunde Törnplanung. Alle Optionen sind durchgetestet worden, aber es deutet sich KEINE Möglichkeit an, in den kommenden Tagen ohne E-/NE-Sturm nach Island überzusetzen. Insbesondere ein Törn zum Zielhafen Isafjörður erscheint aus heutiger Sicht fast nicht machbar, denn abschließend steht sehr lange noch starker Nordwind.“

Der Flieger, den unsere Mitsegler von Reykjavík nach Deutschland gebucht hatten, ging aber schon in einer Woche. Was also tun? Wir schlugen das Trysegel und die Hahnepot für unseren Jordan Drogue (Sturm-Reihentreibanker) an und beschlossen, sofort auszuweichen: Mit einem ungewöhnlichen Schlag an der Küste weiter nach Nordosten wollten wir an Höhe gewinnen, in der Hoffnung, dadurch dem anrückenden Sturmtief so weit auszuweichen, dass wir später nicht gegen stürmische Winde aufkreuzen mussten.

In großem Bogen liefen wir an der grönländischen Küste entlang durch massenhaft Gletschereis und Eisberge bis an die Pa-

ckeisgrenze. Dabei überschritten wir den Polarkreis (66°34'N) zum zweiten Mal in diesem Jahr – das erste Mal auf der Westseite Grönlands südlich der Disko-Bucht – und liefen dann bis über den 68. Breitengrad hinaus. Immer dichter wurden die Eisfelder und die Ansammlungen schwimmender und gestrandeter Eisberge, immer schwieriger wurde das Aufspüren sicherer Ankerplätze. Unmittelbar vor dem ersten dichten Packeisfeld verließen wir die Küste und strebten im Bogen über die Dänemarkstraße dem Zielhafen entgegen. Unsere Taktik ging auf, auch wenn ausgerechnet im spannendsten Moment keine Wetterdaten von „WetterWelt“ mehr durchkamen. Bei beginnendem Schwerwetter konnten wir mit drei Reffs im Groß und stark verkleinerter Sturmfock den Kurs auf Isafjörður gerade anliegen. Als wir den Polarkreis zum dritten Mal überschritten, gab die Selbststeueranlage mit lautem Knacken ihren Geist auf. Sämtliche Schrauben, die den Motor im Fundament verankert hatten, waren gebrochen. Weiter gesteuert wurde per Hand – wir hatten prima Mitsegler. Bauchschmerzen bereiteten uns

schließlich noch die in der Karte eingezeichneten Tiderips (Stromschnellen) vor dem Eingang des angesteuerten Fjords, zumal wir Springtide hatten. Doch wir kamen glimpflich davon: Nur ein einziger Brecher lief übers Deckshaus. Als wir bei Einbruch der Dunkelheit das Kap Straumnes umsegelt hatten und in der ersten Bucht vor Anker lagen, herrschte große Euphorie.

Trotz dieser abenteuerlichen Fahrt über die Dänemarkstraße erreichten wir Isafjörður/Island noch beizeiten – direkte Entfernung von Tasiilaq nach Isafjörður: 358 sm, für uns wurden es durch den Umweg 492. Nach weiteren zehn Tagen lag die Freydis winterfest und gut vertäut im Wasser – es gab keinen Lift, der ihre 28 Tonnen an Land heben konnte. Zu unserer Beruhigung hatte uns der freundliche Hafenmeister einen guten Liegeplatz in dem kleinen geschützten Hafenbecken zugewiesen, und versprach, regelmäßig Leinen und Fender zu kontrollieren. Auch wenn es im Winter hier mächtig stürmt und schneit, soll der Hafen – dank eines Golfstrom-Ausläufers – nicht zufrieren. Also alles in Ordnung.