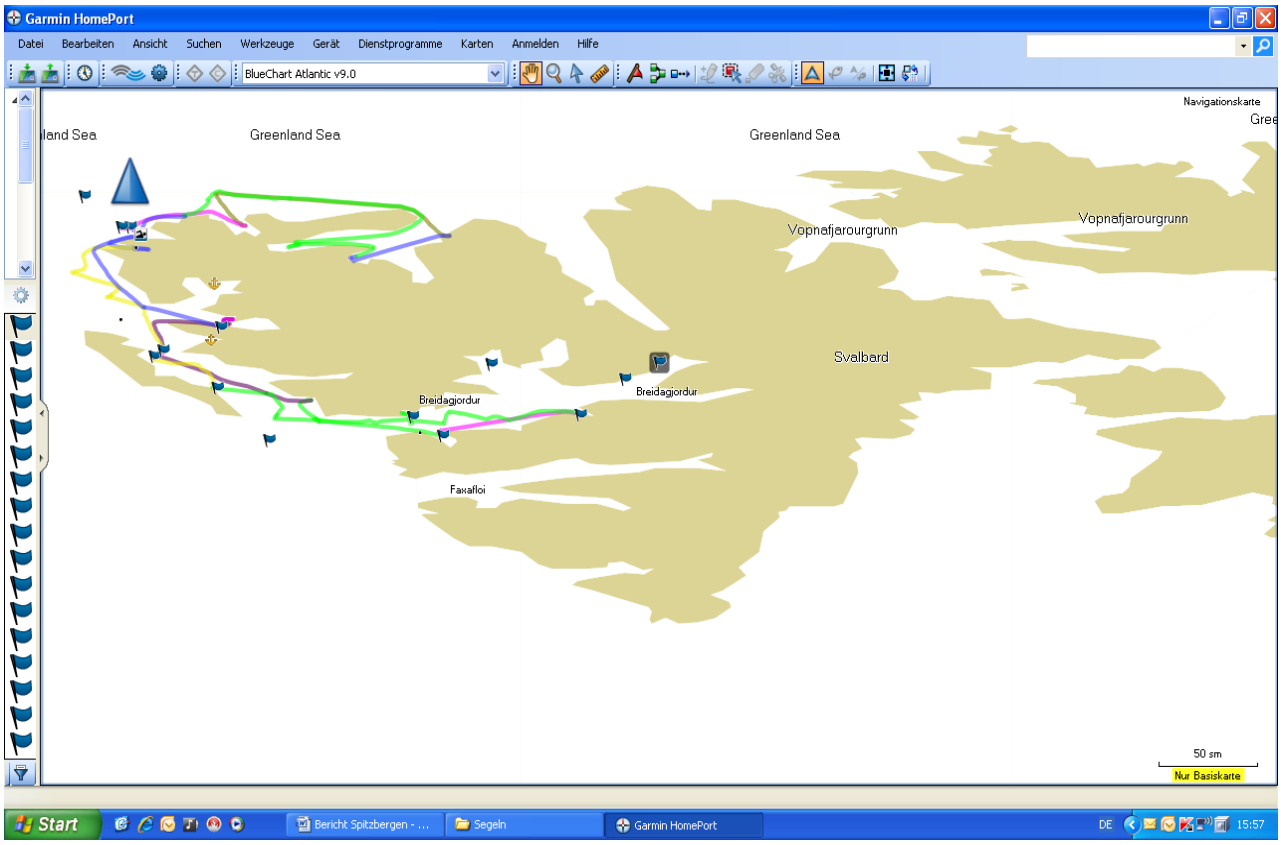
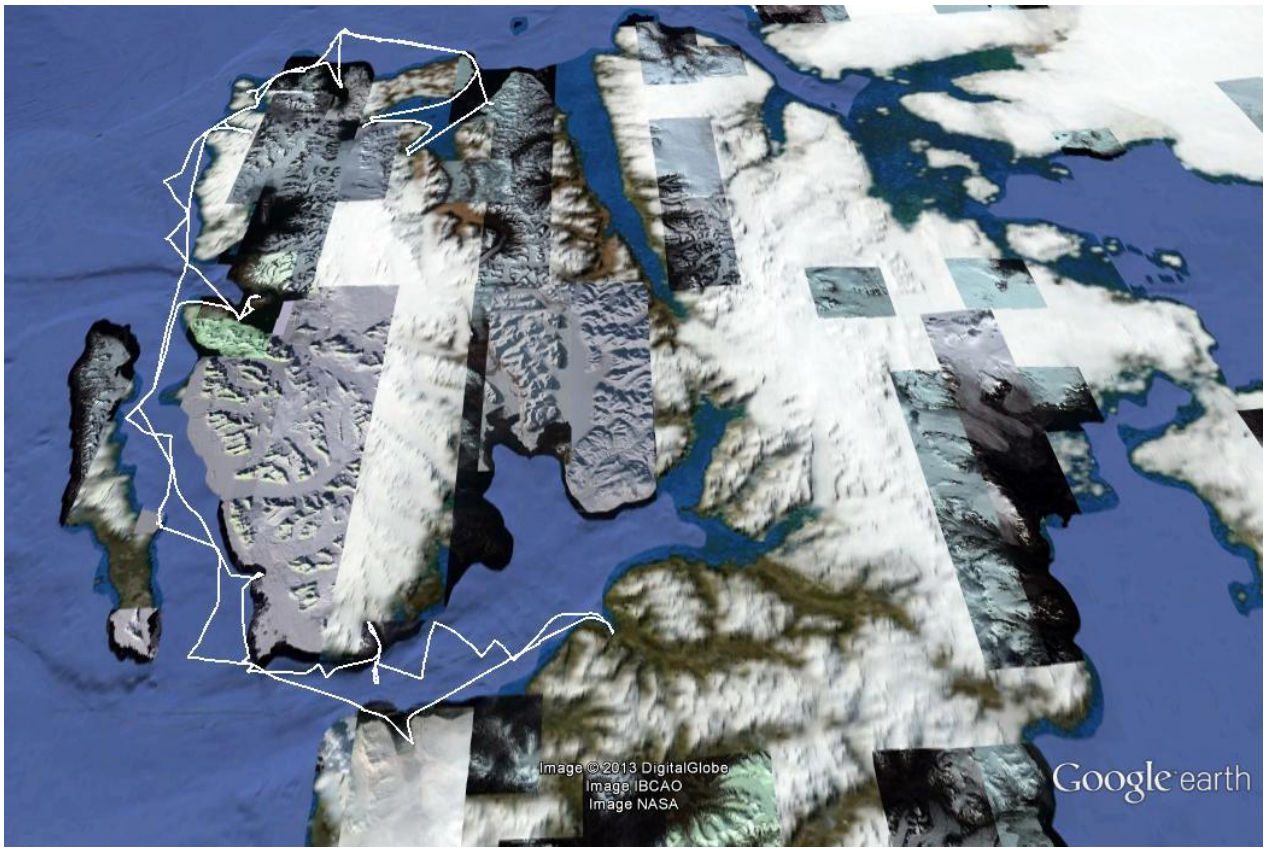
Herzlich Dank,
an meine tolle verlässliche Crew, es war sicherlich für jeden ein außergewöhnlicher und spannender Törn besonders für unsere 2 Nichtsegler.
Besonderer Dank gebührt unsere Navigator und Kommunikations Beauftragten Werner Luschnig der über Satellitentelefon unsere Homepage (http://werneroffshore.wordpress.com/) mit neuesten Nachrichten versorgte. Der Folgende Logbuch-Textauszug aus unsere HP stammt von Werner.
Würde mich freuen wenn ich euch auf zukünftigen Nordland Törns (Aleuten, Nordwestpassage, Franz Josefsland..) mir wieder an Board beiseite steht
Euer Sipper
Al

Einige Daten:

Flug: MUC 1620 OSL 1815 – OSL 1955 LYR 2345
Boot: Delphia 47
Name: Artic Light
Seetage: 14
Seemeilen: 559
Segel:247
Motor: 312
Diesel:330 Liter (verbraucht)
Wärmster Tag: +10°C
Kältester Tag: +2°C
Kälteste Windchilltemp.: -4,9°C letzter Tag Einfahrt nach Longyerbean

Unsere Route:





LOGBUCHAUSZUG DER ARTIC LIGHT

DIE CREW-TAUERN , DER YACHTCLUB PÖERTSCHACH UND DIE RETTUNGSHUNDESTAFFEL IN SVALBARD

Wir fliegen am 25.7. nach Spitzbergen, diesmal ist Albert Schett aus Kaprun unser Skipper. Wir werden ab 27.7. von Longyearbyen aus an der Westküste entlang nach Norden bis zum 80. Breitengrad segeln.

Wir freuen uns schon auf Gletscherfjorde, Wale, Robben, Papageientaucher und Walrosse, die Wildnis ohne Zivilisation. Die einzige Verbindung wird ein Satellitentelefon/Modem mit sagenhaften 9.6 kbit/s sein. Falls möglich werden wir von nun an täglich bis zum 10.8. aktuell über unsere Erlebnisse auf dieser Webpage berichten. Wegen der niedrigen Datenrate können wir von unterwegs keine Bilder hineinstellen. Werner Luschnig als Berichterstatter vor Ort, und Reiner Luschnig als Editor von zu Hause.

N78.13 E15.36 IN LONGYEARBYEN ANGEKOMMEN

Donnerstag kurz vor Mitternacht sind wir in Longyearbyen gelandet, dann gabs Pläne schmieden in der Radisson Blu Hotel Bar, bis 2 Uhr früh, taghell aber leider keine Sonne.Freitag Vormittag sind wir gleich nach dem Frühstück in das Svalbard Museum, und das Luftfahrtmuseum.Es gab ja zwischen 1896 und 1928 sehr aufregende Geschichten, wie der Nordpol aus der Luft von Spitzbergen aus erreicht werden kann.Bei einem Spaziergang Richtung Adventdalen haben wir brütende Seeschwalben entdeckt, die auch gleich Christine von oben angegriffen haben.

Zum Glück waren wir vorgewarnt, und Christine hat einfach Ihren Stock in die Höhe gehalten, das verhindert ganz offensichtlich die Angriffsmöglichkeit. Dann haben wir gesehen dass da alle einen Stock für diesen Zweck dabei haben.

Inzwischen haben wir auch die Genehmigung vom Sysselman, dass wir ein paar sonst verbotene Stellen anlanden dürfen, insbesondere Virgohamnen, von wo es einige Ballon und Luftschiffexpeditionsversuche Richtung Nordpol gegeben hat.

Abends haben wir uns im Restaurant "Huset"angemeldet, scheint interessant zu werden… (siehe auf http://www.huset.com/en)

LONGYEARBYEN, 27.7., 13.00 UHR

Das 6-gängige Menu im Huset gestern Abend war eine Wucht, angeblich ist das der beste Weinkeller in ganz Skandinavien…

Jetzt scheint die Sonne und es hat 11 Grad. Heute haben sich noch alle in den Sportgeschäften mit polarer Kleidung eingedeckt (besonders warme Unterwäsche, Pelzhauben, Goretex Handschuhe). Heute nachmittag werden wir uns mit Lebensmittel für 2 Wochen eindecken, die Einkaufsliste sieht gewaltig aus, z.B. 200 Eier, 220 L Wasser. Das Boot können wir um 16.OO beziehen.

Um etwa 19.00 werden wir auslaufen, da ein schöner 2-3er Wind aus SW weht. und wir wollen gleich die "Nacht" durchfahren, bei Sonnenschein sollte das ok sein 😀. Morgen wollen wir dann bei Poolepynten anlegen, da befindet sich eine Walrosskolonie.

Dieses Mail kommt noch vom Hotelnetz, ab nun können wir nur mehr über Satellit senden.

SONNTAG, 28.7., 11.00CET, N78°15MIN E013°46MIN

Das Bunkern der Lebensmittel war gestern eine logistische Herausforderung, jeder Platz an Bord ist genutzt…

Gestern sind wir um 21.20 Uhr von Longyearbyen ausgelaufen, bei bewölktem Wetter gab es Westwind mit Bft 4-5.
Wir haben dann im Isfjorden Richtung Westen aufgekreuzt. Auf der Höhe Barentsburg um etwa 0330 hat der Schlitten der Selbstwendefock blockiert und war nicht mehr gängig zu machen. Wir sind darufhin in die Bucht Tryyghamna eingelaufen und sind dort direkt
vor der Gletscherzunge vor Anker gegangen

Dann haben wir die Fock auf normale Schotenbelegung umgebaut, dazu mussten wir aber das Spifall aus dem Mast holen,
weil die Selbstwendefock ja nur eine Schot hat, und das Spifall nun als 2. Fockschot herhalten muss.
Um 0500 haben wir uns dann schlafen gelegt. Vormittag hat dann ein leichter Nieselregen bei etwa 5 Grad C eingesetzt.
Nach 1000 gab es dann den ersten Frühstücks Cappucino, worin Rudi wirklich ein Meister ist.

Die Wettervorhersage per SMS von Wetterwelt in Kiel klappt gut, demnach geht der Nieselregen gleich nach mittag zu Ende,
und wir können bei SSW 2-3 mit raumen Wind an der Westküste nach Norden segeln.

MONTAG, 29.7., 09.45 CET, N78°27MIN E011°51MIN

6 Grad C, bewölkt mit leichtem Sprühregen, Sicht etwa 1 nm,
8kn Wind aus SO

Gestern haben wir uns bis 1330 Zeit zum Auslaufen aus der Bucht Trygghamna gegeben, erst nachdem der Regen aufgehört hatte.
Bei SO 3-4 konnten wir mit achterlichen Wind durch Abkreuzen Richtung Poolepynten segeln, wo wir um 22.10 vor Anker gegangen sind.
Nachmittags ist wieder ein Sprühregen teilweise mit Nebel aufgetreten,
die Sicht hat sich zwischen 2 – 3 nm und 100m bewegt.

Poolepynten liegt auf der Insel "Prins Karl Forland", die sich an der Westküsten von Spitzbergen von Süden nach Norden erstreckt.
Kurz nach Mitternacht haben wir die ersten Walrosse gesehen, die prustend und schnaufend an unserem Boot vorbeigeschwommen sind,bevor sie zur Muschelmahlzeit abgetaucht sind. Angeblich fressen sie 50 – 70 kg Muschelfleisch täglich, die restliche Zeit verbringen sie mit Verdauen, wobei sie entsprechende Geräusche und Gerüche abgeben.

Schwimmendes Eis hatten wir bisher nicht gesichtet, das kommt bei dieser Jahreszeit an der Westküste nur selten vor,das kann sich aber bei N-Wind schnell ändern. Und natürlich liegt Eis in den Fjorden mit kalbenden Gletschern, aber dahin kommen wir erst. >>Hier<< sieht man wo sich aktuell die arktische Eisgrenze befindet.

Heute wollen wir weiter nach Norden segeln, die Ankerbucht werden wir uns erst je nach Situation aussuchen.

Das Wetter-SMS von Wetterwelt ist noch nicht eingetroffen

DIENSTAG, 30.7., 12.30 CET, N79°33MIN E011°02MIN

8 Grad C, bedeckt, gute Sicht, kein Wind in der geschützten Ankerbucht.

Nachdem gestern Mittag der Regen aufgehört hat, sind wir mit dem Dingi mit Außenbordmotor in Poolepynten an Land gegangen, und haben uns vorsichtig an die Walross Kolonie bis auf 30m angenäehrt. Einige haben uns unaufgeregt betrachtet, aber uns wohl als für ihr Leben bedeutungslos eingestuft. Für uns war das ein beeindruckendes und unvergessliches Erlebnis.

Um 13.20 sind wir dann losgefahren, hatten wieder raumen SSO 4-5. So ging es rasch bis zu einer kritischen Durchfahrt im Forlandsundet.Diese Strecke ist etwas mehr als 2nm lang und mit gefährlichen Untiefen Übersäht. Auf einem Detailausschnitt in der Seekarte ist mit strichlierter Linie ein gerader Kurs mit min 3m Tiefe eingezeichnet.

Diese Route hatten wir in den GPS Geräten vorprogrammiert, damit war die Durchfahrt trotz geringer Sicht von nur 200m machbar. Bei dieser Sicht wäre keine Peilung möglich gewesen. Das hat uns wieder einmal bewusst gemacht, mit welchen Schwierigkeiten die Seefahrer vor den GPS Geräten hatten. Wir haben 3 unabhängige GPS Geräte an Bord, eines davon unabhängig vom Bordnetz.

Einige Daten zu unserer Yacht: Delphia 47, “Arctic Light”, Winterstandort Tromsoe, 2.3m Kiel, 13t, 14.06m lang, 21.4m Mast, durchgelattetes Grossegel 260l Diesel, 55PS Motor, 500l Wasser, Servicebatterie 400 Ah, 5 Kabinen (Eine davon verwenden wir als Vorratskammer), 2 Webasto Heizungen

Nach der Untiefendurchfahrt hat sich der SO Wind auf 5 – 6, manchmal 7 verstärkt, damit sind wir schnell nach Norden gekommen, und sind dann um 0230 früh im Magdalenenfjorden vor Anker gegangen. Hier liegen wir nun etwa 1nm vor dem kalbenden Waggonwaybreen Gletscher in der Trinityhamn Bucht.

Der Gletscher kalbt mehrmals pro Stunde, und 2 mal haben wir nun schon einen gewaltigen Abbruch mit lautem Getöse miterlebt. Es liegen viel kleine und einige grosse Eisbrocken im Wasser, die sich ganz langsam um unser Schiff herum bewegen, wir haben 2x 5m lange Eisstangen an Bord, mit denen wir die mehrere Tonnen schweren Brocken vom Schiff wegdrücken können.

In dieser Bucht wollen wir heute noch länger bleiben. Soeben sind 2 Ranger mit dem großen Schlauchboot vorbeigekommen, und haben uns einige Tipps gegeben. Sie sind nur 2 Monate hier, und wohnen in einer Hütte hier in der Bucht. Einer von ihnen ist Polizist in Christiansund, der andere ist Biologe. Gleich nach 1600 (Barents hatte Spitzbergen 1596 entdeckt) haben hier englische Walfänger eine Blubberkochstation aufgebaut, diese aber 1623 wieder verlassen.

Der Friedhof wurde aber noch mehrere Jahrzehnte weiter verwendet.

MITTWOCH, 31.7., 12.30 CET, N79°43MIN E010°56MIN

5 Grad C, bedeckt, 2nm Sicht, NO-Wind 3

Die vielen wertvollen Informationen haben wir in den Museen in Longyearbyen und aus Büchern erhalten. Folgende Bücher haben wir an Bord:
"Spitzbergen-Svalbard"von Rolf Stange
"Cruise Handbook for Svalbard"vom Norwegian Polar Institute in Tromsoe
"Arctic Pilot" vom Norwegian Hydrographic Institute und dem Norwegian Polar Research Institute
Neben den geographischen sind in diesen Büchern auch viele historische Informationen zu finden. Auch die Tier- und Pflanzenwelt ist vor allem bei R. Stange gut beschrieben.

Nachmittag sind wir am Dienstag von der Trinityhamn Bucht zum Gullybreen Gletscher gewandert. Dort mussten wir nicht lange warten und haben den ersten gewaltigen Gletscherabbruch ins Wasser miterlebt. Mit Donner und hoher Welle war das sehr beeindruckend. Dabei hat sich entlang des Strandes eine richtige Surfwelle mit Tunnel gebildet.

Von allen Tieren hier sind vor allem die Vögel millionenfach allgegenwärtig. Die Küstenschwalbe, die Eismöwe, der Krabbentaucher, der Papageitaucher und die Dickschnabellumme fallen uns am häufigsten mit ihren Flugkünsten und sonstigem Verhalten auf.

DONNERSTAG, 1.8., 11.00 CET, N79°45MIN E012°11MIN

Alicehamna in Raudfjorden, 4 Grad C (Taupunkt 2.2), bedeckt, 1nm Sicht, NO-Wind 2-3

Der Landausflug in Virgohamn gestern nachmittag hat einen guten Eindruck über die Ereignisse vor mehr als 100 Jahren hinterlassen. Die Wasserstoffreaktoren mit Tonnen von Eisenspänen und die zerbrochenen Schwefelsäurebehälter liegen. Die Holzbalken des Hangars von Wellmann liegen am Boden, eine Konstruktion von etwa 50m Länge und 20m Höhe. Auch ein paar Blubberöfen aus dem 17. Jahrhundert sind sichtbar. Man könnte meinen da liegt sehr viel Müll herum, es wird aber als archäologischer Ort sehr geschützt. Kein Relikt darf berührt oder mitgenommen werden, und es gibt klar definierte Wege die nicht verlassen werden dürfen.

Albert hatte nach der Rückkehr auf das Boot eine scharfe Bohnensuppe gezaubert. Jeden Tag verwöhnt er die Crew mit köstlichen Gerichten, die ohne viel Kochzirkus entstehen.

Um 1730 sind wir Von Virgohamn Richtung Raudfjorden aufgebrochen, dabei hatten wir den bisher nördlichsten Punkt auf 79°51 erreicht. Jetzt liegen wir im Raudfjorden im Alicehamn vor Anker. Am Ufer sehen wir eine einzelne Hütte, der Ort heißt Bruceneset.

Das Wetter ist nicht freundlich zu uns, aber es überrascht uns zumindest an dieser Ecke nicht. Immer wieder sehen wir gewaltige Gletscherfronten, die unwirklich beleuchtet erscheinen. Der Smithbreen hier 2nm gegenüber hat eine Abbruchkante von etwa 80m und hat eine grünlich-blaue Farbe.

Mit Rudis Cappuccino haben wir einen Rückschlag, die etwas länger haltbare Milch die wir ab heute verwenden wollten, hat sich als Buttermilch erwiesen, wovon wir nun 9 Liter Vorrat haben.

Mit dem Tagesrhythmus sind wir inzwischen etwas verschoben, weil wir einfach zu spät schlafen gehen, da es ja nie dunkel wird.

FREITAG, 2.8., 12.00 CET, N79°39MIN E014°16MIN

Standort Mushamna in Woodfjorden, 6 Grad C (Taupunkt 5.3), 1007mbar, bedeckt, 2nm Sicht, NNW Wind 2

Bei der Ausfahrt aus dem Raudfjorden haben wir gestern grössere Gruppen von Dickschnabellummen gesehen. Dazu hat uns der Biologe, den wir im Magdalenfjorden getroffen hatten, eine bemerkenswerte Geschichte erzählt: Anfang August werden die jungen Vögel von den Eltern aus dem Nest in das Wasser geworfen, obwohl sie noch keine Flugfedern haben. Daraufhin beginnen sie sofort hinunter Richtung Südgrönland zu schwimmen, wo sie den Winter verbringen. Während des Schwimmens wachsen ihnen da nn die Flugfedern, und setzen die Reise erst dann in der Luft fort.

Am Ausgang des Raudfjordens ist dann der NO Wind auf Bft 5 angewachsen, und wir sind damit mit einem Schlag Richtung Norden zum 80. Breitengrad gesegelt, den wir beim elften Grad52.26’ um 16.20 überfahren haben. Es hatte 3 Grad C, und mit Windchill -4 Grad C, die Welle war etwa 3m hoch, und wir waren im ersten Reff. Es hat leicht geregnet, günstiger weise nicht geschneit. Zum Glück haben wir eine Round Palagruza Cannonball erprobte Crew, und unsere Bergretter sind ja auch einiges gewöhnt. Kein wirklich attraktiver Ort für einen Segelurlaub. Trotzdem war uns klar, dass es wo auch immer wir in Zukunft segeln werden, es wahrscheinlich angenehmer sein wird, was die Freude über die schöne Zukunft bei einem schnellen Schluck aus der Obstlerflasche aufkommen lies…

Nach einer Wende sind wir dann mit Kurs 110 etwa 25nm Richtung Einfahrt zum Woodfjorden gesegelt, der von der Nordküste tief in das Landesinnere führt. Wir sind dann etwa 12nm in den Fjord hineingesegelt, teilweise mit Motorunterstützung, weil wir hier der Wind stark nachgelassen hatte, und wir wieder Batterieladung benötigten.

An der Ostseite des Fjords sind wir dann um 2230 in die Mushamna Bucht hinein gefahren, ein natürlicher Hafen mit schmaler Einfahrt. Am Land sehen wir einen 700m hohen Berg, der laut Karte “Dachstein” heißt. Rechts daneben befindet sich der 628m hohe “Tyskevarden”, zu deutsch “deutscher Steinhaufen”. Wir wissen aber nicht woher die Namensgebung kommt.

Nach dem Ankern gab es dann Tirolerknödel in der Suppe, und diesmal sind wir alle schon kurz nach Mitternacht in der Koje gelegen. Der erste ist heute erst um 1030 aufgestanden, offensichtlich war der 80. Breitengrad doch sehr anstrengend.

Wenn sich der Nebel manchmal verzieht, dann hat man einen herrlichen Ausblick auf alle die Gletscher, die ringsherum direkt in den Fjord münden. Der Biologe hat uns auch erzählt, dass in diesem Fjord in den letzten Wochen mehrmals ein Blauwal gesichtet wurde. Da wir hier bis Sonntag bleiben wollen, um auch in die Seitenarme hineinzufahren, hoffen wir auf eine Sichtung. Um unser Boot herum bewegt sich dauernd eine Bartrobbe, die uns manchmal argwöhnisch mustert. Mit meinem Swarovski Jagdglas kann ich die Barthaare zählen.

SAMSTAG, 3.8., 11.00 CET, N79°27.6MIN E013°17.9MIN

Standort Jotunkjeldene im Bockfjorden, 10 Grad C (Taupunkt 4.5), 1015mbar, heiter, ausgezeichnete Sicht, variabler Wind 0-1

Der Bockfjorden ist ein kleiner Seitenarm des Woodfjorden. Hier sind wir gestern an Land gegangen, etwa etwa 50m über dem Meer ist da auf einem Abhang eine warme Quelle mit etwas mehr als 20 Grad C. Die Ablagerungen aus diese Quelle haben im Laufe von wahrscheinlich Jahrtausenden einen Schuttkegel aus kalkähnlichen kleinen Steinen angehauft.
Dort wo das Wasser über die Steine lauft sehen wir eine grüne und rote Verfärbung. Die Wasserstelle ist aber nicht groß, und die Quelle ist wenig ergiebig mit etwa 2-3 l/min. In der Wasserstelle hat sich eine auf Spitzbergen

einzigartige und Temperatur entsprechende Biologie eingerichtet. Dieses Habitat ist natürlich empfindlich und darf nicht betreten werden.

Am Morgen gab es endlich Sonnenschein bei weitgehend blauem Himmel, die Landschaft zeigt sich von einer unglaublich schönen Seite.

Heute werden wir in den Liefdefjorden hineinfahren, ein weiterer Seitenarm des Woodfjorden. Dort befindet sich der Monacobreen mit einer Gletscherabbruch-breite von 4-5 km.

Die Wetterberatung von Wetterwelt in Kiel, von der wir täglich per SMS über das Satellitentelefon die Voraussage für die nächsten 2 Tage auf unserer Position zusendet, hat uns gestern per telefonischer Abfrage für nächste Woche am Dienstag eine Wetterwarnung gegeben. Ein Tief wird von Island kommend südlich von Spitzbergen durchziehen, und Starkwind 7 – 8 mit eventuell Schneefall werden auftreten. Daher werden wir schon heute spätabends oder morgen sehr früh aus dem Woodfjorden heraus zurück zur Westküste segeln, sodass wir am Montag Abend in Ny Alesund an der Mole liegen können, das sind etwa 110 nm von hier.

SONNTAG, 4.8., 13.00 CET, N79°49.0MIN E011°06.0MIN

Standort Sallyhamn unter den NW-Inseln , 6.5 Grad C (Taupunkt 3.2), 1015mbar, stark bewölkt, gute Sicht, variabler Wind 0-1

im Liefdefjorden gab es gestern sehr viel Eis, viele kleinere Brocken die mit ihren mitunter mehr als 100kg aber auch gefährlich werden können, und auch größere Eisberge. Hier haben wir uns bis zum Monacobreen sorgfältig d

Auf eine der Eisschollen hatte sich ein Walross gemütlich in die Sonne gelegt, und hat uns nur geringschätzig gemustert als wir es aus nächster Nähe umrundet hatten.

Bei Annäherung an den gewaltigen Monacobreen hat sich aber die Eisdichte so erhöht, dass wir den Eis abbruch nur aus größerer Entfernung bewundern konnten urchmanövriert.

Auf eine der Eisschollen hatte sich ein Walross gemütlich in die Sonne gelegt, und hat uns nur geringschätzig gemustert als wir es aus nächster Nähe umrundet hatten.Bei Annäherung an den gewaltigen Monacobreen hat sich aber die Eisdichte so erhöht, dass wir den Eis abbruch nur aus größerer Entfernung bewundern konnten.

Danach haben wir in einer Bucht am NO Ufer des Liefdefjords geankert. Dort befindet sich die “Texas Bar” an Land. Das ist eine 1927 gebaute Hütte, die noch intakt ist und auch verwendet wird (gestern war aber niemand da). Vor der Hütte haben wir uns auf einer gemütlichen Bank in der Sonne niedergelassen und von dort die herrliche Aussicht über den Fjord genossen.

Im gleichen Fjord hat 1933/34 auch die Österreicherin Christiane Ritter überwintert, und aus dieser Erfahrung das Buch "Eine Frau in der Polarnacht"geschrieben.

Im Liefdefjorden hatten wir den entferntesten Punkt vom Ausgangshafen erreicht, und haben am Sonntag kurz nach 1600 wieder die Rückreise angetreten. Bei NNO 2 sind wir unter Motor aus den Fjorden herausgefahren, und haben danach um 1930 die Segel für raumen Kurs 290 gesetzt. Wir hatten nur geringe Fahrt mit 3-4 Knoten. Dabei haben wir eine flachere Stelle mit <30m Tiefe angesteuert, und sind dort um 0130 Uhr auf Back gegangen (bei Position N79° 57.3min, E012° 29.7min). Albert hat eine Angelleine mit mehreren Haken ins Wasser gelassen, und schon nach 1 min hatten 3 Dorsche angebissen. Das haben wir noch 2 mal wiederholt, und hatten nach einer Viertelstunde 8 Dorsche mit je 1 – 5 kg gefangen.

Beim Ausnehmen der Fische hatten wir dann noch ein aufregendes Schauspiel, als sich ein Schwarm von Dickschnabellummen hinter unserem Boot um die Abfälle gerauft haben.

Überhaupt scheint diese Vogelart mit dem auf deutsch sehr umständlichen Namen an der Nordküste neben dem Krabbentaucher dominant zu sein. Die Dickschnabellumme heißt auf norwegisch "Polarlomvi".

Um 0315 Uhr sind wir dann bei angenehmen 8kn raumen Wind und Sonne von Norden wieder über den 80. Breitengrad gefahren, und haben bei N80° 01.0min, E011° 55.1min die Halse nach Süden gemacht. Um 0610 Uhr haben wir dann in Sallyhamn geankert.

Für morgen ist Schneefall angesagt, jedoch ohne den am Freitag angekündigten Starkwind. Wir fahren aber trotzdem bereits heute Richtung Süden in den Kongsfjorden mit der Forschungsstation Ny Alesund, bis dorthin sind es etwa 62 nm. Da es keinen Wind gibt werden wir vorerst unter Motor fahren. In Ny Alesund gibt es eine Mole, und auch wieder minimale Versorgung, jedoch wegen der polaren Messstationen mit einigen empfindlichen Antennen keinen Mobilfunk.

MONTAG, 5.8., 12.00 CET, N78°55.7MIN E011°56.1MIN

Standort Ny Alesund, 6.5 Grad C (Taupunkt 4.5), 1011mbar, bewoelkt, gute Sicht, Wind ONO 2

Der Wind ist gestern ausgeblieben, daher sind wir die ganzen 62 nm nach Ny Alesund der Westküste entlang nach Süden mit Motor gefahren. Ankunft in Ny Alesund um 2230. Danach haben wir noch eine Rundgang im Ort gemacht. Von mehreren Ländern gibt es Forschungsinstitute. Es leben 150 Leute hier, aber ohne Familien. Alle sind nur temporär entsandt. Auch um Mitternacht sind noch viele Leute unterwegs, vor allem im Studentenalter. Anscheinend machen hier einige ihre Diplomarbeit oder sonstige Projekte. Etwas witzig steht zwischen den Institutsgebäuden eine 2x2m Hütte, auf der "Austrian Station" steht, der Name des Hauses ist "Hønse Huset" ….

Im Ort gibt es 2 größere Grünflächen, auf denen vor allem Weißwangengänse herumlaufen, die im Winter nach Schottland ziehen. Der ganze Ort ist erfüllt vom Lärm der Küstenseeschwalbe (english "Arctic Tern"), vor der wir uns ja schon in Longyearbyen mit einem senkrecht gehaltenen Stock schützen mussten. Sie fliegt Anfang August in die Antarktis, und kommt Anfang Juni wieder hier her zurück.

Es gibt hier einen Lebensmittelladen, der täglich nur kurz offen hat. Ein Museum ist auch da, das hatte auch um Mitternacht offen. Ny Alesund wurde
1907 für den Bergbau gegründet, der 1962 nach einem verheerendem Grubenunglück mit 62 Toten geschlossen wurde. Die verstaatlichte Bergbaufirma wurde in die Kings Bay AS umgewandelt, die heute für die Infrastruktur des Ortes verantwortlich ist. Im Ort steht auf alten Gleisen noch eine Schmalspurlokomotive Baujahr 1909 in Berlin. Das Gleis führt auf die alte Schiffsverladerampe.

Etwas außerhalb des Ortes steht auch der Turm, an dem das Luftschiff angedockt war, mit dem Nobile und Amundsen 1926 über den Nordpol geflogen sind.
Im Westen befindet sich ein kleiner Flughafen, der 2 mal pro Woche von Longyearbyen mit einer 2-motorigen Propellermaschine angeflogen wird.
Dort sind auch die Antennen für die Radioteleskopie aufgestellt. Neben uns liegt ein kleines Stahlboot des norwegischen Polarinstituts, dessen Motor gerade repariert wird. Der Mechaniker kommt aus Thüringen, er hat einen Vertrag für 2 Jahre für Ny Alesund abgeschlossen.

DIENSTAG, 6.8., 09.00 CET, N78°57.6MIN E012°02.4MIN

Standort London im Kongsfjorden, 5.5 Grad C, 1012mbar,
bedeckt, gute Sicht, Wind O 3

Nun haben wir abends die 4. Dorschvariante genossen. Zuerst gab es am Sonntag gebackene Nuggets mit den kleineren Stücken, dann die Dorschleber, am Abend dann ein scharfes Fischkopfcurry. Gestern dann Filet, für ein 5. mal wird es sich heute noch einmal eine weitere Filetvariante geben. Albert ist da ein wirklicher Künstler.

Das Bier ist uns schon am Samstag ausgegangen, da wir ja laut norwegischer Regulierung nur ein Kontingent kaufen durften. Der Wein war dann am Sonntag zu Ende, irgendwo gibt es noch eine Flasche. Und auch die scharfen Getränke gehen zur Neige. Die Abende werden jetzt etwas leiser, das Kartenspielen läuft weniger emotional, und es kommt sogar ein Literaturzirkel am Tisch auf…

Gestern sind wir am Abend von Ny Alesund 3nm auf die andere Seite des Kongsfjords gefahren, und haben im Blomstrandhamn direkt vor dem gleichnamigen Gletscher geankert. Bei der Einfahrt lagen schon ein paar Eisbrocken herum, denen wir ausweichen mussten, aber da der Wind von NO aus der Bucht heraus blies, war das nicht bedenklich.

Heute morgen kurz nach 7 hat aber Hannes Eisalarm geschlagen, und wir sind sofort aus der Bucht mit sehr langsamer Fahrt herausgefahren. Dabei mussten wir mit den 2 Eisstangen die größeren Brocken auf die Seite schieben. Von dort sind wir um die Insel Blomstrandhalvoya herum in eine Bucht an der Südseite gefahren. Dort gibt es ein paar verfallene Holzhütten, die den Ort "London" bilden.Nach dem Besuch an Land wollen wir aus dem Kongsfjord heraus wieder weiter Richtung Süden fahren, morgen Abend wollen wir in der russischen Bergbausiedlung Barentsburg sein.

Schneefall ist entgegen der Vorhersage nicht eingetreten und auch nicht Starkwind, zumindest nicht hier im Kongsfjorden. Aber tendenziell stimmt die Vorhersage. In der Nacht gab es Regen, und seit gestern mittag bläst ein 2-3 Ostwind. Damit hoffen wir für heute mit dem Südkurs auf eine Halbwindfahrt.

MITTWOCH, 7.8., 12.30 CET, N78°21.0MIN E012°51.2MIN

Standort Bucht Farmhamn an der mittleren Westküste, 7.0 Grad C, 1003 mbar, bedeckt, gute Sicht, Wind ONO 4

Der Landgang in Ny-London hat tiefe Einblicke in die generell goldrausch-ähnliche Investition in der Arktis Anfang des 20. Jahrhunderts gezeigt. 1906 hat ein Geologe die Insel Blomstrandhoya als reinen Marmor identifiziert. 1911 hat der Engländer Mansfield ein Dorf für 70 Leute, mit Werkstätten aufgebaut.

Vor allem hat er aber in die vielen Maschinen, Dampf-betriebene Bohrmaschinen, Kräne, Lokomotiven usw. investiert. Nach 2-3 Jahren hat sich der Marmor wegen Brüchigkeit als unbrauchbar erwiesen. Heute stehen viele der Maschinen und 2 Häuser noch da. Die anderen Häuser wurden in den 50er Jahren nach Ny-Alesund transferiert und werden dort gepflegt und noch verwendet.

Am Nachmittag sind wir bei Sonnenschein und zuerst wenig O-Wind aus dem Kongsfjord hinaus und die Westküste entlang nach Süden gesegelt. Später hat er sich auf Bft 5 erhöht und wir sind schnell weiter gekommen. Um 2240 haben wir in der Bucht Farmhamn geankert. Mit der letzten Dorschmahlzeit haben wir mit einer gefundenen Weinflasche noch jeder knapp 90ml davon genossen.

Unterwegs haben wir ein paar größere Eisberge mit tief-türkisblauen Abbruchkanten gesehen.

Die magnetische Missweisung hat hier einen sehr hohen Gradienten, und erhöht sich bis zum Franz-Joseph Land auf über 30Grad, natürlich mit starker jährlicher Veränderung. Es muss vor GPS wirklich schwierig gewesen sein, die Navigation über die Untiefen richtig zu machen.

DONNERSTAG, 8.8., 13.30 CET, N78°03.8MIN E014°12.1MIN

Standort Hafenmole von Barentsburg, 8.0 Grad C, 1005 mbar, bedeckt, diesig mit 1nm Sicht, Regen, Wind N 2

Mit SSW 4-5 sind wir gestern wieder in den Isfjorden hineingesegelt, und dann im ersten Seitenfjord im Süden (Grønfjorden) in der russischen Bergbausiedlung Barentsburg an der Hafenmole angelegt. Hier gibt es nach langer Zeit wieder Mobiltelefon Verbindung. Dieser Ort hat ein sehr unterschiedliches Erscheinungsbild, mit großen Massivbauten und Infrastruktur
ähnlich den sibirischen Städten.

Die Siedlung wurde 1916 noch vom zaristischen Russland gegründet, und ist 1920 an eine holländische Firma verkauft worden. Es wurde viel in den Kohlebergbau und die Infrastruktur investiert, und natürlich hat die Stadt in dieser ihren Namen erhalten, der Holländer Barents hat ja wie schon einmal erwähnt, 1596 Spitzbergen entdeckt. In der Wirtschaftskrise wurde die Siedlung 1932 wieder an die Sowjetunion verkauft, die wiederum sehr viel investiert hat. 1943 wurde ein großer Teil vom deutschen Schlachtschiff Tirpitz zerschossen, das wurde aber nach dem Krieg wieder
aufgebaut..

Im Ort sieht man auch die Überreste aus allen Phasen der kurzen Geschichte. Es gibt ein Hotel mit Bar, die gestern von 20 – 22 Uhr geöffnet hatte, das hat aber für die gute Stimmung gereicht, die sich dann auch noch "erhitzt" hatte…
Es gibt auch eine große Leninbüste, ein Pomoren-Museum und ein Andenkenladen. Die Pomoren waren ein nordrussisches Volk, die in früheren Jahrhunderten auf Spitzbergen als Trapper tätig waren.
Der Kohlebergbau wird noch immer betrieben, wahrscheinlich auch nicht mit Gewinn, aber immerhin zur Sicherung der vertraglichen Rechte auf Spitzbergen. Heute sind alle erst zu mittag aufgestanden, und wir planen um 16.00 auszulaufen, sodass wir dann gegen Mitternacht wieder in Longyearbyen zurück sein sollten

SPITZBERGEN WAR IN JEDER HINSICHT EINE WUCHT!

Vor einer Woche haben wir Freitag 9.8. den letzten Tag auf Spitzbergen in Longyearbyen verbracht, und sind dann nach Restaurant und Bar am Samstag früh um 0445 wieder zurückgeflogen.

Inzwischen haben wir in unserem Alltag wieder etwas Abstand gewonnen. Zu allererst wollen wir uns bei Albert für seine erfolgreiche und professionelle Führung des Schiffes und der Crew bedanken. Wir sind in für uns neue Bereiche vorgedrungen. Auch bei sorgfältiger Navigation haben uns die Spitzbergen Behörden vor teilweise unzuverlässigen Seekarten gewarnt. Die meisten großen Fjorde sind zwar mit modernen Vermessungsschiffen digital erfaßt, aber die Randbereiche und damit vor allem die Anlandungs- und Ankerplätze haben nur ältere teils handvermessene Daten, die in diesem Gebiet natürlich nicht mit der Intensität wie zB in der Adria gemacht wurden. Hinzu kommt, daß der Untergrund sich wegen der Gletscherabbrüche und dem dazugehörigem Material sich sehr schnell verändert. Albert hat aber auch die Crew durch seine Integrität zusammengehalten, und nicht zuletzt hat uns seine Kochkunst begeistert.

Wir mußten mit zusätzlichen Risiken umgehen. Ein "Mann über Bord" oder gar ein Schiffbruch ist wegen der niedrigen Wassertemperatur immer lebensgefährlich, bekanntlich überlebt man im 0 – 1°C Wasser nur etwa 30 min, wobei es bereits nach 10 min zu gefährlichen Erscheinungen kommt. Auch das Bewusstsein, fernab jeder Infrastruktur zu sein, erhöht die erforderliche Sicherheit noch einmal. Wir hatten ein Iridium Satellitentelefon dabei, und auch eine EPIRB. Mit einem ausgelösten Notruf hätten wir im besten Fall nach 2-3 Stunden per Hubschrauber Hilfe erwarten können. Frühere Seefahrer hatten zwar nicht einmal dies, aber für uns war es eine neue Situation.

Wir haben auch unvergessliche Eindrücke mitgenommen. Durch den geringen Bewuchs hat man tiefe Einblicke in die geologische Entwicklung und man kann die sonst unvorstellbaren Zeiträume der Erdgeschichte intensiver wahrnehmen . Das extreme Klima hat eine Tierwelt mit evolutionär sehr ausgeprägten und scheinbar skurrilen Eigenschaften entwickelt. All das führt zu einem Überdenken der eigenen menschlichen Existenz, und Dankbarkeit für das Gefüge in dem wir eingebettet sind.

Die Überreste von Unternehmen und versuchten Nordpolexpeditionen zeigen auch viel stärker als in unserer gewohnten Umgebung wie weit der Mensch auch unter Einsatz all seiner Kräfte scheitern kann. Bei uns kann man das zwar auch in Museen erahnen, da aber in Spitzbergen niemand die Überreste beseitigt, sind die Eindrücke vor Ort viel intensiver. Seit 2002 sind diese Überreste auch gesetzlich geschützt, niemand darf etwas verändern oder gar wegnehmen, was vor 1946 hinterlassen wurde.

Wer all diese Erfahrungen mitnehmen will, genug seemännische Erfahrung hat und auf Wohlfühltemperaturen auch verzichten kann, für den ist ein Spitzbergen Segelturn eine unvergessliche und schöne Sache… 😉

Liebe Grüße an die interessierten Leser

Werner Luschnig

Die Crew- Spitzbergen 2013

Hannes Hirscher, 36, aus Altenmarkt im Pongau, dort Hotelier, sonst auch Bergretter

"Gidi"Roman Faerbinger, 50, aus Embach im Pinzgau, auch Bergretter, sonst Spediteur

Sepp Zwicknagel, 69 aus, Zell am See, hält die gute Stimmung an Board als Muppet Show Veteran

Albert Schett, , 51 der Skipper und Gourmet-Koch, aus Kaprun

Rudi Hinterberger, 51 aus Saalbach, Maestro per Cafe, ist auch für die gute Stimmung und für das Kielholen verantwortlich

Christine Unterweger, 29 und das seit einigen Jahren, aus Pörtschach Voodoo Mediator für die Crew, normalerweise bei MID Bau im Finanzwesen

Werner Luschnig, 60, aus Pörtschach am Wörthersee, Navigation, Wetter und Kommunikation, Gourmet, sonst Manager bei Intel

Jogi Pfeiffer, 57, Annaberg/Tennengau, für unsere Security verantwortlich, “Der mit dem Bär tanzt”, hat schon Grönland durchquert