



Das Packeis im Nordpolarmeer leuchtet in allen Facetten von tiefstem Blau bis strahlend Weiß



# Von Polarkreis zu Polarkreis

Segeln in extremen Revieren ist ihre Leidenschaft: Heide und Erich Wilts, die Pioniere des Fahrtensegelns, wagten die Reise ins ewige Eis, nach Grönland. Ein faszinierender Törn in einer rauen Landschaft voller neuer Herausforderungen und alter Bekannter

# „Slalomfahrten durchs Eis sind meist traumhaft schön und Ehrfurcht einflößend“

**Faszinierende Gefahr :**  
9/10 des Eises verstecken sich unter Wasser, abbrechende Stücke könnten kleine Boote zertrümmern

Text und Fotos: **Heide und Erich Wilts**

**H**aben Sie schon einmal einen Segeltörn exakt so durchgeführt, wie Sie ihn geplant haben? Ja? Bei uns klappt das nie. Zwar müssen wir Termine einhalten und ständig auf die Zeit achten, aber es gibt immer Gründe, die zur Änderung der vorgesehenen Route führen: unerwartete Ereignisse, Wetterkapriolen, zu starke Tidenströme, zu viel Eis und, und, und. Unsere Devise deshalb: flexibel bleiben, sich den Gegebenheiten anpassen, Alternativen suchen.

Fotos: Heide und Erich Wilts

Auch auf unserer diesjährigen Segelreise um Grönland (von Polarkreis zu Polarkreis) kam es mehrmals zu Änderungen der geplanten Route und zu Umwegen. Meist nahmen wir sie gern in Kauf, manchmal hätten wir sie lieber vermieden.

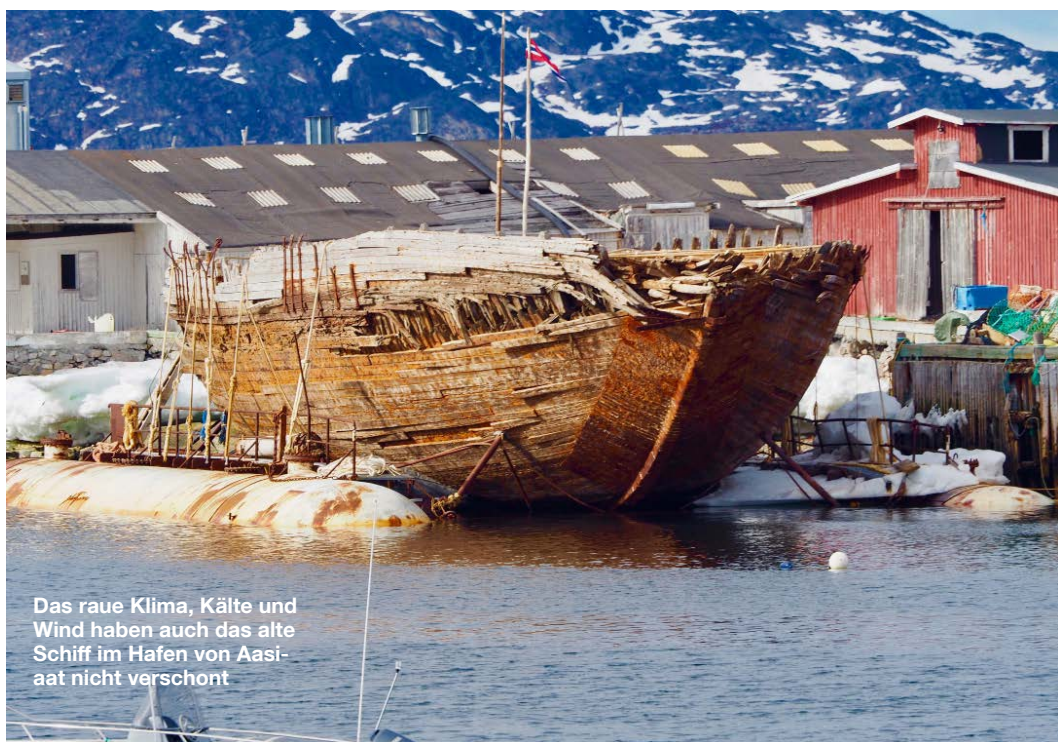
Jedenfalls haben wir noch nie einen solchen Zick-Zack-Kurs zurückgelegt wie zu Beginn der Reise in der nur knapp 100 Meilen langen und 20 bis 50 Meilen breiten Diskobucht.

Denn beim Verlassen des Hafens von Aasiaat/Egedesminde präsentierte sich die Bucht völlig anders, als wir sie im Herbst des vorangegangenen Jahres verlassen hatten. Damals waren wir, von der Nordwestpassage

über die Baffin Bay segelnd, kurz vor dem „freeze up“ in die Bucht eingelaufen, beim niedrigsten Stand des Eises also – uns waren die Mengen an Eisbergen trotzdem gewaltig vorgekommen. Doch im Vergleich zu dem, was wir nun vorfanden, waren sie geradezu ein Klacks gewesen. Die Erklärung lag darin, dass der Winter in der Baffin Bay ungewöhnlich streng gewesen war; er hatte länger gedauert als in den Vorjahren und hatte das Meer ein halbes Jahr zufrieren lassen – noch bei unserer Ankunft lag das Packeis der Baffin Bay in Sichtweite. Und weil die Gletscher immer weiter in die Disko Bay gekalbt hatten, stauten sich dort ihre Eisberge nun zu Abertausenden. Sie konnten erst nach und



Der Winter in der Baffin Bay war ungewöhnlich streng und hat das Meer für ein halbes Jahr zufrieren lassen



Das raue Klima, Kälte und Wind haben auch das alte Schiff im Hafen von Aasiat nicht verschont

nach, südlich und nördlich der vorgelagerten Diskoinsel, aufs offene Meer treiben.

Jedenfalls mussten wir uns durch ungeheure Mengen an Trümmereis und Eisbergen lavieren, die ihren größten Nachschub vom produktivsten Gletscher der nördlichen Hemisphäre über den Kangia-Fjord erhielten. Weil sich mit jeder Winddrehung die Zugrichtung der Eismassen änderte, mussten wir höllisch aufpassen, dass wir nicht vom Eis eingeschlossen wurden. Sogar die Hafenzufahrt von Ilulissat – drittgrößte Ortschaft Grönlands mit 4500 Einwohnern – war zeitweise von Eisbergen blockiert. Während wir in der Diskobucht segelten, ging das Bild der abgeriegelten Ortschaft

um die Welt!

Slalomfahrten durchs Eis sind meist traumhaft schön und Ehrfurcht einflößend, oft aber auch zeit- und kräfteaufwendend. Vor allem bergen sie tödliche Gefahren für ein kleines Boot. Es kann vom Eis eingeschlossen und zerquetscht werden, oder von einem auseinanderbrechenden oder kenternden Eisberg (9/10 seiner Masse verbergen sich unter Wasser) getroffen und zerschmettert werden. Am zweiten Tag unserer Reise hörten wir von einem kleinen Motorboot mit drei Einheimischen, das bei der Kollision mit dem Eis in der Bucht leck schlug und im Nu sank. Nur eine Frau, die sich einige Minuten über Wasser halten konnte, kam mit

dem Leben davon: Ihre Hilferufe wurden auf einem Boot gehört, das sich zufällig in der Nähe befand.

Auch unser Plan, zur 100 Meter hohen Abbruchkante der nördlichen Gletscher vorzudringen, mussten wir nach etlichen Versuchen wegen zu viel Eis aufgeben. Vielleicht besser so: Der Tsunami am Egi-Gletscher in der Diskobucht im vergangenen Herbst war uns eine Warnung! Dort hatten wir auf 10 Metern Wassertiefe in etwa 50 Metern Entfernung zum Ufer und 500 Metern zur Abbruchkante geankert. Während unsere Crew am Nachmittag im Dingi an Land übersetzt war, um einige Resorthütten in der Nähe in Augenschein zu nehmen, hatten





Ein verlassenes Haus im Geisterdorf Färingehavn in Westgrönland. Wetter und Zeit haben ihre Spuren hinterlassen

wir es vorgezogen, uns ein Stündchen aufs Ohr zu legen.

Unsere Mitsegler waren gerade im Dingi auf dem Rückweg, als ein großes Stück vom Gletscher abbrach und einen mehrere Meter hohen Tsunami aufwarf. Sie sahen den Kaventsmann auf die *Freydis* zurollen. Einer von ihnen schoss sogar ein Foto mit dem Tele. Warnen konnten sie uns nicht, denn das mobile UKW-Radio hatten sie nicht mitgenommen und es war ohnehin zu spät dafür. Was hätten wir auch in den Sekunden, die uns blieben, tun können? Schlaftrunken wurden wir samt Kissen und Decken aus den Kojen geschleudert. Die *Freydis* ging so hart zurkehr, dass ich schon dachte, sie kentert. Aber wieso? Wir rappelten uns hoch, schauten nach. Nun war auch uns klar, was passiert war. Hätten wir etwas näher am Ufer geankert, wir wären mit Sicherheit gestrandet! So aber blieb es beim Schrecken und bei ein paar blauen Flecken.

Immerhin schafften wir es, trotz einiger breiter Eisriegel im Norden, uns hinauszufädeln in die Baffin Bay, um die vergletscherte Diskoinsel (die etwa so groß ist wie Korsika) zu umrunden. Nur auf der Westseite der Insel, im Disko Fjord, hatten wir Probleme, allerdings nicht durch Eis, sondern durch zahllose, in der Karte nicht eingezeichnete Untiefen und Riffe: Zwei Stunden lang

## „Ein großes Stück Gletscher brach ab und warf einen Tsunami auf“

tasteten wir uns mithilfe des Echolots zur kleinen Ortschaft Kangerluk vor – eine der isoliertesten Siedlungen Grönlands, in der noch etwa 30 Einwohner traditionell von der Jagd und dem Fischfang leben. Der Zerfall dieser Gemeinschaft war unübersehbar: Die meisten Häuser standen leer und waren dem Verfall preisgegeben, die jungen Leute waren abgewandert. Bis in die 1970er war die Umsiedlung der Bewohner in größere Dörfer mit Schulen, Kliniken und mit der Möglichkeit, eine bezahlte Arbeit zu finden, von der Regierung gefördert worden, und dieser Trend hält bis heute an. Von den verbliebenen Fischerfamilien und alten Leuten wurden wir umso gastfreundlicher aufgenommen.

Ein schier unglaubliches Eisberg-Panorama – östliche Winde hatten die Eismassen auf vorgelagerte Untiefen gesetzt – fanden wir vor Qeqertarsuaq/Godhavn, der mit 800 Einwohnern größten Ortschaft im Süden der Diskoinsel. Zum Glück war der Zugang frei geblieben.

Zu unserer Überraschung hatte Valentin – frisch gebackener Abiturient und jüngster Mitsegler nach dem planmäßigen

Crewwechsel in Ilulissat – eine Drohne im Gepäck. Sie sollte uns bei der Navigation durchs Eis helfen. Und auch sie gab Anlass zu Umwegen, denn mit ihr konnten wir die *Freydis* im Eis filmen – tatsächlich verschlug uns der Blick aus der Vogelperspektive aufs gewaltige Eislabyrinth in der Bucht immer wieder den Atem. Dabei war es kein Problem, die Drohne zu starten, sie bei böigen Winden zurückzubringen aber schon. Am besten, ein Crewmitglied stellte sich auf die Badeplattform am Heck und fing sie dort beim Anflug mit der Hand an ihrem Landegestell ab. Auf diese Weise konnte sie nicht mit Rigg oder Segeln kollidieren. Trotzdem wurde es einmal kritisch: Eine Meile von uns entfernt führten zwei oder drei Buckelwale ein Mordsspektakel auf, indem sie mit ihren langen Flippern aufs Wasser peitschten und beim Abtauchen immer wieder die Fluken zeigten. So etwas aufzuzeichnen, davon hatte Valentin schon lange geträumt. Doch der Wind war böig und trieb die Drohne immer wieder ab. Erst nach langen erfolglosen Versuchen – die Wale hatten nach einer halben Stunde aufgegeben – konnte Valentin sie





**Heide Wilts am Steuer der Freydis.** „Wir leben gern intensiv, spannend und anregend.“, sagt sie. „Deshalb nehmen wir auch ein erhöhtes Quantum an Unwägbarkeiten und wohlkalkulierten Risiken in Kauf

zur *Freydis* zurück lotsen. Etwas niedergeschlagen nahmen wir wieder Fahrt und Kurs auf. Doch auch dieses Abenteuer haben wir keine Minute bereut!

### Umwege mit Tücken auf dem Weg nach Süden

Auf dem Weg von der Diskobucht nach Süden entschieden wir uns – je nach Wind und Wetter – für die äußere Route entlang der Westküste oder für das innere Fahrwasser durch ein Gewirr aus Inseln und Fjorden, das uns neben dem Schutz vor Gegenwinden noch weitere Vorteile bot: Wir konnten jederzeit einsame Buchten aufsuchen, Lachse und Kabeljau angeln, grünelnde Buckelwale und scheue Robben beobachten, über tundra-bunte Hügel, felsige Plateaus und Moränen wandern und die gewaltigen Abbrüche an den Gletscherfronten – den Klimawandel in Aktion – bestaunen. Doch das innere Fahrwasser hat auch seine Tücken, vor allem für Ortsunkundige wie uns: Untiefen lauern auf beiden Seiten der oft äußerst schmalen, dem Tidenstrom ausgesetzten Fahrrinnen. Ständig mussten wir die Baken im Auge behalten, die elektronische Seekarte und das Echolot kontrollieren. Natürlich hatten wir unser Schwert hochgekurbelt und den Tiefgang damit von 2,60 auf 1,60 Meter verringert, und auch die Wachen wechselten alle drei Stunden. Trotzdem kam es zweimal zu harten Kollisionen mit Felsen. Nur gut, dass wir so ein solides Schiff haben!

Am 13. Juli überquerten wir den nördlichen Polarkreis (66°34') und eine Woche später legten wir die *Freydis* im Hafen von

Nuuk fest (Grönlands Hauptstadt mit 17.000 Einwohnern), gerade noch rechtzeitig vor einem Sturm – dem dritten auf dieser Reise. Sturmböen den ganzen Tag und auch nachts, Schaukelei ohne Ende. Ein Teil unserer Todo-Liste konnte dadurch nicht abgearbeitet werden, darunter das Flicking des lecken Dingis und die Reparatur der Genua-Rollreiffanlage im Masttop.

Vor 30 Jahren hatten wir Nuuk zum ersten Mal angelaufen, weil wir unsere Hauptmaschine reparieren mussten. Sie war 300 Seemeilen südlich in der Davisstraße ausgefallen, nachdem Seewasser durch einen undichten Tankverschluss eingedrungen war. Damals waren wir das einzige Segelboot in Grönland! Nun lagen zahlreiche Yachten hier, unter anderem auch zwei deutsche: die *Brigantia* der Gemeinschaft für Seefahrt e. V. (GfS), eine HR 46, deren Crew gerade die Heimreise antrat, weil die Maschine ausgefallen war, und die *Thor*, eine nagelneue Garcia 52, die auf Ersatzteile für die

Hauptmaschine wartete. Ihr Skipper und Eigner Thomas wollte einen zweiten Anlauf nehmen, um die Nordwestpassage zu bezwingen; ein Jahr zuvor hatten ihn die Kinderkrankheiten seiner Yacht daran gehindert. Wie wir später hörten, hat er es trotz ungünstiger Eisbedingungen in diesem Jahr als einziger von Ost nach West geschafft.

Provianteinkauf, Auftanken und bei 6 Bft aus Nord unter gerefftem Groß und Fock weiter durchs Fjordsystem nach Süden. Etappenziel: Qaqortoq/Julianehåb – ein hübscher Ort, der uns von früheren Reisen wohlbekannt war.

Ein kleiner Umweg führte uns nach Faeringehavn – einem traurig-schaurigen Geisterdorf mit Szenarien wie aus einem Horrorfilm: Industrielles Zubehör und verlassene Häuser, an denen Wetter und Zeit ihre Spuren hinterlassen hatten: kaputte Fenster und Türen, durch die der Wind pffft, eine zerfallene Brücke, ein rostiger Kran am Felsufer, so als wollte er Waren hochholen,

**Walsichtungen sind auch für das erfahrene Seglerpaar immer wieder ein Highlight und eine jede Verzögerung im Ablaufplan wert**



ein roter Kinderwagen vor einer Tür, als warte er darauf, bewegt zu werden, Möbel noch an ihrem Platz und auf gedeckten Tischen die Reste der letzten Mahlzeit. Waren die Bewohner Hals über Kopf getürmt, hatten sie die Absicht gehabt, zurückzukehren – was war passiert? Nichts Ungewöhnliches: Der Arbeitgeber, eine dänische Fischfabrik, war vor 30 Jahren bankrott gegangen und die Bewohner waren fortgezogen.

In Mails aus Deutschland lasen wir ständig von lähmender Hitze. Erich, der tropische Temperaturen hasst, war froh, diesem Elend entkommen zu sein. Inzwischen war aber auch hier der Sommer ausgebrochen: Tagsüber war es meist sonnig und angenehm warm, abends kühlte es stark ab, was oft Nebel mit sich brachte.

Nie vergessen werde ich unseren Ankerplatz zwischen einer kleinen Inselgruppe am Fuß des „Frederikshabs Eisblinks“: Dort reicht das gigantische Inland-Eisschild bis zum Meer hinunter – ein Anblick, der Gefühle von Ewigkeit aufkommen lässt. Doch das „ewige Eis“ schmilzt, seine Gletscher schrumpfen – laut einem internationalen Forscherteam der Universität Cambridge geht ihm jährlich eine Milliarde Tonnen Eis verloren. Das einzige Lebewesen, das wir hier sahen, war ein Orca: Dicht am Boot vorbeiechtend, warf er einen Blick ins Cockpit.

Endlich idealer Segelwind. Slalomfahrt an der Küste entlang durch weiße und ein paar wunderschöne, untramarin-blaue Eisberge. An der kleinen Pier von Arsuk war der Schwell zu hoch zum Anlegen. In der nahen geschützten Kungnat-Bucht fanden wir nicht nur einen guten Ankerplatz, wir erlebten auch eine Überraschung: Wir trafen die alte *Santa Maria* mit Wolf Kloss vor Anker. Großes Hallo und „Weißt du noch, 1990?“ Diesmal waren es Begebenheiten aus unserem eigenen Leben vor fast 30 Jahren, die uns bewegten. Damals hatten wir uns, wie in Brasilien verabredet, am Kap Horn getroffen und dann mit unseren Crews zusammen im Deckshaus der *Freydis* Silvester gefeiert. Unvergesslich!

Nun hatte Wolf seinen Sohn Dani, Crewmitglied Jan Jan und die drei Alpinisten Stefan, Thomas und Philipp an Bord. Sie waren auf dem Weg zum Eki-Gletscher in der Diskobucht. Von dort aus wollten die Bergsteiger das Inlandeis überqueren. Wolf, Dani und Jan wollten sie anschließend mit der *Santa Maria* im Scoresbysund/Ostgrönland wieder aufpicken. Und auch das weckte Erinnerungen: Denn es war genau 30 Jahre her, dass wir vier befreundete Münchener Alpinisten nach ihrer Inlandeis-Überquerung – anlässlich des

Die *Freydis* im ewigen Eis - bei solch einem Törn ist es gut, ein robustes Schiff zu haben



100-jährigen Jubiläums von Nansens erster Durchquerung 1888 – mit der *Freydis* auf „Nansens Zeltplatz“, am östlichen Zipfel des Ameralikfjords, aufgabeln wollten. Daraus wurde erst einmal nichts: Ein Windstoß hatte ihrem Navigator die kopierten HO-Tafeln davongeweht, sodass sie die Route verfehlten. Trotzdem gab es ein Happy End: Wohlbehalten konnten wir sie schließlich im Inneren des Godhab-Fjords, in Kapisigdlit, an Bord nehmen und nach Nuuk bringen.

Diesmal drückten wir den Bergsteigern auf der *Santa Maria* die Daumen. Wie wir von Wolf später erfuhren, hat das Unternehmen geklappt.

Auf unserer Reise waren wir schon mehreren Yachten begegnet, von denen wir angenommen oder sogar gewusst hatten, dass sie diesen Sommer in grönländischen Gewässern segeln. In Qaqortoq/Julianehab trafen wir nun auch auf die *Dagmar Aaen* mit Arved Fuchs, Brigitte und neunköpfiger Crew. Es gab eine fröhliche und interessante gegenseitige Bootsbesichtigung. Als wir uns am Ende der Führung in der Schiffsmesse der *Dagmar Aaen* am bullernden Herd versammelten, war noch eine Frage offen: „Wo sind eigentlich eure Kojen?“ Arved lüftete das Geheimnis: An den Wänden hinter den Sitzbänken, auf denen wir Platz genommen hatten,

befinden sich kleine Schiebetüren, hinter denen sich Schlafnischen verbergen. Ein geniales System an Bord, um rasch Ordnung zu schaffen. Erich erinnert es an die „Butzen“ – in Nischen eingebaute und mit Türen verschließbare Bettstätten, – die in Ostfriesland auf dem Land noch vor 50 Jahren üblich waren.

Und da war auch noch ein weiteres bekanntes Boot in Qaqortoq, das unsere Aufmerksamkeit auf sich zog: die französische 22-Meter-Ketsch *Pen Duick VI*, mit der Eric Tabarly mehrere Rennen gewonnen hatte. Skipperin Marie Tabarly, seine Tochter, will damit um die Welt segeln und so an den Tod ihres Vaters erinnern. Vor 20 Jahren war er bei einer Überführungsfahrt in der Irischen See über Bord gegangen und ertrunken.

Es war angenehm warm und sonnig – genau das Richtige für einen Abstecher nach Igaliku am Ende des Fjords. Noch dazu stellte sich heraus, dass das Dorf – schmucke alte Steinhäuschen am Fuß sanft ansteigender Hänge – den 300sten Jahrestag seiner (Neu-)Besiedlung feierte mit allem, was dazugehört: Festzelt, Festschmaus, Musikband und Tanz. Die Bewohner, die von Schafzucht und Landwirtschaft leben, waren überwiegend freundlich zu uns. Wir erfuhren aber auch Ablehnung: Der Schullehrer wollte nicht



**Qaqortoq ist mit fast 3100 Einwohnern die fünftgrößte Stadt des Landes und Hauptstadt der gleichnamigen Gemeinde**



mit uns reden, obwohl er Englisch sprach. In Grönland war das bisher neu für uns.

Den Aufenthalt und das schöne Wetter haben wir trotzdem genossen. Wir nutzten den Tag zu Wanderungen über saftig-grüne Hügel zum Eriksfjord und Eisfjord, und wir besuchten die Ruinen der einst großen Wikingersiedlung Gardar. Für uns beide ist es ein ganz besonderer Ort, denn hier lebte auch, laut Vinlandsaga, Freydis, die Tochter Eriks des Roten, die Namensgeberin unseres Bootes. Die großen, schweren Steine der ehemaligen Kathedrale von Gardar – die Siedlung war um das Jahr 1000 auch Bischofssitz – lagen noch genauso da, wie wir sie vor 30 Jahren schon fotografiert hatten.

Bevor wir uns der windgebeutelten Südspitze Grönlands, dem Kap Farvel, annäherten, wärmten wir uns noch einmal in den heißen Quellen von Unartoq auf. Baden in heißen Naturpools ist in Grönland ein seltener Genuss. Entsprechend lange kosteten wir ihn aus, vielleicht auch, weil uns bewusst war, dass wir nicht mehr lange mit so freundlichen Bedingungen rechnen konnten.

In der nächsten Ausgabe lesen Sie, wie Heide und Erich Wilts das Südkap runden und entlang der Ostküste segeln, um ein Wetterfenster nach Island abupassen.



In Qaqortoq treffen Erich und Heide Wilts unter anderem auf Polarforscher Arved Fuchs (links) und seine Frau Brigitte. Gegenseitige Bootsbesichtigungen inklusive