

Die Umrundung des

# Nordpols

---

ARVED  
FUCHS



DELIUS KLASING

INHALT

# DIE UMRUNDUNG DES NORDPOL

S. 358 • Pond Inlet

GRÖNLAND

ISLAND

NORDPOL

Bergen

Ålesund



Tromsø

SPITZBERGEN

S. 38 • Norwegen

S. 90 • Nordenskiöld-Archipel

S. 26 • Hamburg

Vardø

S. 58 • Murmansk

S. 84 • Dikson

AB SEITE 12

EUROPA

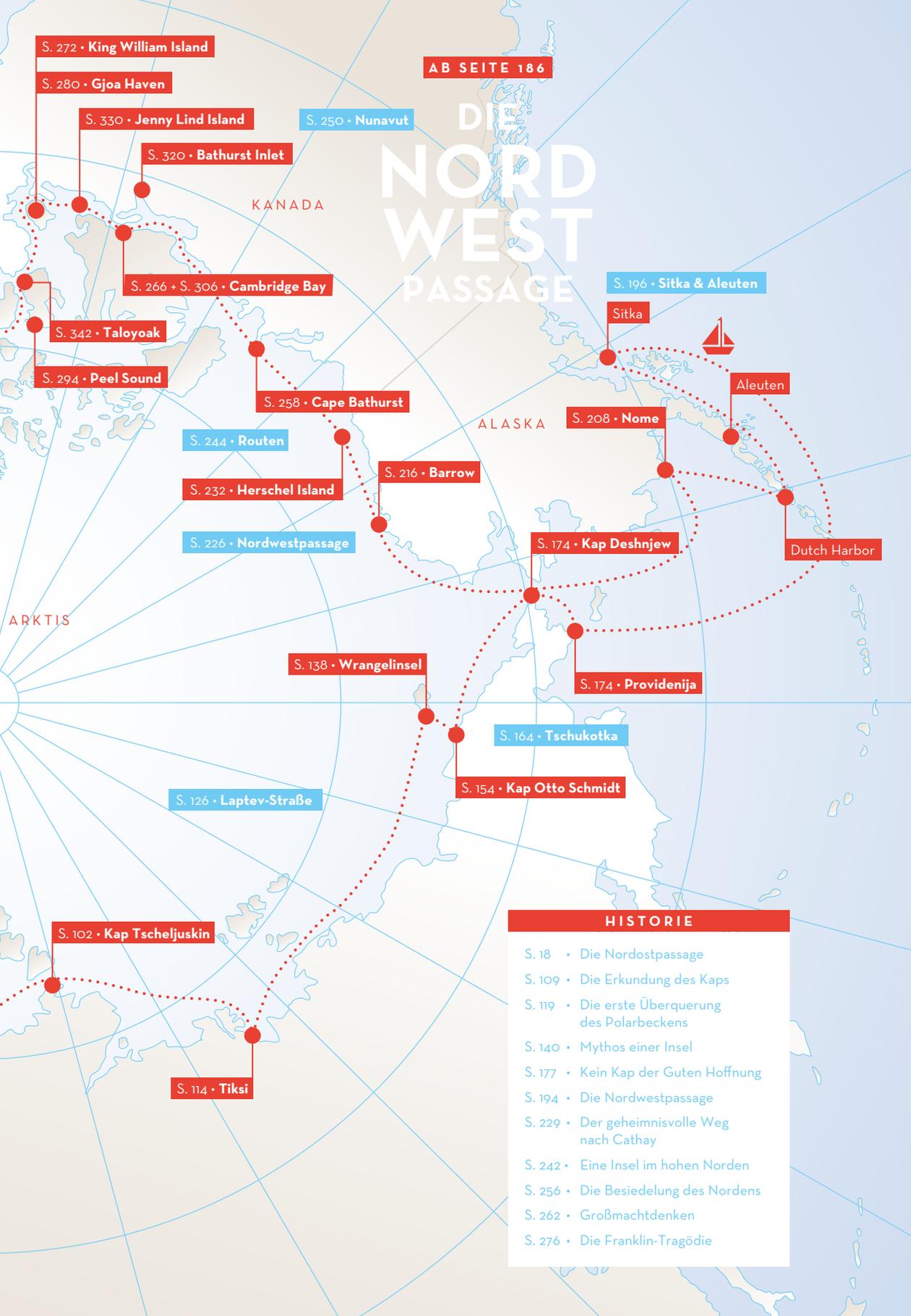
# DIE NORD OST PASSAGE

RUSSLAND

S. 68 • Karastraße

S. 48 • Moskau

# DI NORD WEST PASSAGE



S. 272 • King William Island

S. 280 • Gjoa Haven

S. 330 • Jenny Lind Island

S. 320 • Bathurst Inlet

S. 250 • Nunavut

KANADA

S. 266 + S. 306 • Cambridge Bay

S. 342 • Taloyoak

S. 294 • Peel Sound

S. 258 • Cape Bathurst

S. 244 • Routen

S. 232 • Herschel Island

S. 226 • Nordwestpassage

ALASKA

S. 196 • Sitka & Aleuten

Sitka

Aleuten

S. 208 • Nome

Dutch Harbor

S. 174 • Kap Deshnejev

S. 174 • Providenija

S. 138 • Wrangelinsel

S. 164 • Tschukotka

S. 154 • Kap Otto Schmidt

S. 126 • Laptev-Straße

S. 102 • Kap Tscheljuskin

S. 114 • Tiksi

## HISTORIE

- S. 18 • Die Nordostpassage
- S. 109 • Die Erkundung des Kaps
- S. 119 • Die erste Überquerung des Polarbeckens
- S. 140 • Mythos einer Insel
- S. 177 • Kein Kap der Guten Hoffnung
- S. 194 • Die Nordwestpassage
- S. 229 • Der geheimnisvolle Weg nach Cathay
- S. 242 • Eine Insel im hohen Norden
- S. 256 • Die Besiedelung des Nordens
- S. 262 • Großmachtenden
- S. 276 • Die Franklin-Tragödie



# Sturm und Eis

KARASTRASSE • 70° 28' N; 58° 13' E





## Zwischen dem Wort und der Tat liegt das Eis.

70

**05** Die Wolkenbank, die sich drohend hinter uns aufbaut, verheißt nicht Gutes. Vorsichtshalber binden wir ein Reff ins Großsegel, fieren das Groß ein wenig auf und behalten die Front, die hinter uns aufzieht, im Auge. Als die Bö uns wenig später trifft, sind wir dennoch von der Heftigkeit überrascht. Der Windmesser zeigt 35 Knoten, gleich drauf 40 Knoten – wir haben viel zu viel Segel oben. »All hands«, brüllt jemand in den Niedergang runter, die DAGMAR AAEN holt weit über, der Großbaum taucht ins Wasser und pflügt gewaltige Fontänen auf. Ich lue an, um in den Wind zu gehen, rufe Katja, Achim und Markus zu, den Klüver zu bergen, jetzt muss alles schnell gehen. Die Manöver sind unzählige Male durchgeführt, jeder Handgriff sitzt – aber das Segel bewegt sich nicht. Der Klüver lässt das Schiff trotz Ruderlage wieder abfallen, die Krängung ist jetzt so stark, dass die Backskisten auf Backbordseite überspült werden. Irgendein Stagreiter klemmt oder das Fall – ich kann es von achtern nicht erkennen. Die Vorschiffleute werfen die Schot los, das Segel schlägt wie wild, bewegt sich aber dennoch nicht. Ich falle wieder ab, gehe vor den Wind. Irgendwie gelingt es schließlich, den Klüver zu bergen, gleich darauf binden wir zwei weitere Reffs ins Groß, die DAGMAR AAEN stabilisiert sich und wir laufen bei nunmehr reduzierter Segelfläche vor dem

Wind ab. Aufregende Momente, die uns die behägigen Hafentage von Murmansk endgültig austreiben.

Das sind die Nachteile eines gaffelgetakelten Kutterriggs. Die Segelfläche des Groß ist enorm, hinzu kommen der schwere Baum und die Gaffel. **Wenn der richtige Zeitpunkt zum Reffen verpasst ist, wird ein Reffmanöver immer zu einer sehr ernstesten Angelegenheit.** Vor der Erneuerung des Riggs hatte ich daher durchaus daran gedacht, das Schiff als Schoner oder Ketsch umzutakeln. Kleinere Segelflächen verteilt auf zwei Masten lassen sich in jedem Fall leichter handeln und man kann bei schlagartig wechselnden Wetterlagen schneller reagieren. Es spricht tatsächlich vieles dafür.

Aber auch wenn es vielleicht bisweilen unpraktisch ist, das Rigg eines Gaffelkutters ist einfach ästhetisch und schön. Und zudem bringt es Spaß, mit einer eingespielten Mannschaft dieses Schiff zu segeln.

Die Zeichen bleiben weiterhin auf Sturm stehen. Unter dreifach gerefftem Groß und der Fock laufen wir fast 7 Knoten, das Schiff zieht unverdrossen weiter Richtung Osten. Strecktaue werden an Deck gespannt, der defekte Stagreiter am Klüver ausgewechselt, Tauwerk aufgeschossen und durchnässte Kleidungsstücke im Maschinenraum zum Trocknen aufgehängt. Der plötzliche Wetterumschwung hat auch sein Gutes: Plötzlich ist Murmansk in weite Ferne gerückt.

Noch immer zeigen die Eiskarten dichtes Eis im Bereich der Karastraße, jener Meeresenge, die die Barentssee von der Karasee trennt. Jugorski Shar, südlich der Karastraße gelegen, ist noch total blockiert. Würden wir zu früh in die Karastraße einfahren, hätten wir nichts gewonnen. Im Gegenteil! Wir würden im Eis herumlavieren, Material und Nerven strapazieren und dennoch nicht schneller vorankommen, als wenn wir die Jahreszeit für uns arbeiten lassen. Mit Gewalt lässt sich in diesen Breiten nichts erreichen.

Die Durchfahung der Nordostpassage ist unter anderem deshalb so schwierig, weil es ganz klar definierte Schlüsselstellen gibt, die man zu einem ganz bestimmten Zeitpunkt erreichen beziehungsweise passieren muss. Ist man zu früh, kommt man nicht durch und hängt im Eis fest. Ist man zu spät, kann man vielleicht noch diese eine Stelle passieren, dafür aber nicht mehr die nächste, weil sich das Eis dort schon wieder geschlossen hat. Und von solchen Stellen kann die Nordostpassage gleich mit einer ganzen Handvoll aufwarten: die Karastraße, das Nordenskiöld-Archipel, Kap Tscheljuskin als der Knackpunkt schlechthin, die Dmitri-Laptev-Straße, das Ayon-Eis sowie die als Schiffsfriedhof berühmt-berühmte

De Long-Straße. Zum richtigen Zeitpunkt an der richtigen Stelle sein – das ist unsere Strategie.

Genau um diese Möglichkeit hatte man uns bei unserem letzten Versuch im Jahre 1994 gebracht. Indem man uns in Provideniya festhielt, konnten wir diesen eng gesteckten Zeitplan nicht mehr einhalten, versuchten es dennoch und verloren dabei um ein Haar das Schiff.

Bei unserem jetzigen Versuch stehen uns allerdings auch andere Informationsquellen zur Verfügung. Anders als bei den vorangegangenen Fahrten, bei denen wir fast ausschließlich auf die recht dürftigen Eisinformationen der Russen angewiesen waren, sind wir jetzt unabhängig. Lars Kaleschke, ein junger Wissenschaftler von der Uni Bremen, hatte sich angeboten, uns per Satellit jeweils die neuesten Eiskarten zu übermitteln. Täglich bereitet er die Informationen auf, die er wiederum von Wetterbeobachtungssatelliten erhält, fertigt danach eine Karte für uns und schickt sie per E-Mail an Bord. Es ist bei weitem die genaueste Eisvorhersage, die wir jemals auf einer Expedition bekommen haben.

Darüber hinaus – und das ist vielleicht das Wichtigste – muss man trotz aller technischen Möglichkeiten seine Erfahrung und seinen Verstand gebrauchen. **Die Auflösung der Eiskarten gibt keine Detailinformation preis. Man muss sie zu interpretieren wissen** und die aktuelle Wetterlage mit in die Überlegung einbeziehen, bevor man sich ins Eis begibt.

72

Eisfahrten erscheinen mir immer wie ein Schachspiel. Indem man die Eisfelder erreicht, eröffnet man das Spiel. Das Eis macht den nächsten Zug. Mal verhalten, mal gutmütig, dann wieder aggressiv und unerwartet. Man ist ständig in der Defensive und rechnet immer mit dem Schlimmsten. Sollte man zumindest. »Ice is nice« heißt es so schön und ich kann dem nur zustimmen. Aber Eis ist auch tückisch und bedrohlich und verfügt über ein unglaubliches Zerstörungspotenzial. Dabei wirkt es immer harmlos und versucht einen in die Falle zu führen.

»So schlimm ist das doch alles gar nicht«, ist eine verhängnisvolle Geisteshaltung, weil sie einen leichtfertig und nachlässig werden lässt. Und dann schlägt das Eis plötzlich zu! Ich merke das besonders gut bei den Crewmitgliedern an Bord, die noch nie im Eis waren. Ulli, der die Expedition als Maler begleitet, kann es gar nicht abwarten, die ersten Eisfelder zu sehen. Dicht und gewaltig sollen sie sein, je dramatischer desto besser. Markus denkt ähnlich. Kaum kann er es abwarten, bis die ersten Eisfelder auftauchen. Die anderen sind je nach der Intensität ihrer Eiserfahrung

»Wir sind nicht hier, um ins Eis zu fahren, sondern um durch die Nordostpassage zu segeln. Das ist ein Unterschied. Dabei müssen wir zwangsläufig durchs Eis hindurch. Aber suchen tue ich es ganz sicher nicht.«

verhaltener. Elise, die zwar genügend Eis gesehen hat und auch die eingefrorene DAGMAR AAEN kennt, hat die Bedrohlichkeit von Eispressungen noch nicht miterlebt. Achim, Katja und Torsten, die an der Ostküste Grönlands an Bord waren, sind da schon zurückhaltender, und Slava, Henryk, Brigitte und ich freuen uns über jeden Tag, an dem wir noch kein Eis vorfinden. Wir haben die umfangreichste Eiserfahrung. Ich bemerke auch, dass mein vorsichtiges Taktieren bei einigen auf Unverständnis stößt. »Wir sind doch hierher gesegelt, um ins Eis zu fahren«, bekomme ich zu hören.

»Falsch«, sage ich, »wir sind nicht hier, um ins Eis zu fahren, sondern um durch die Nordostpassage zu segeln. Das ist ein Unterschied. Dabei müssen wir zwangsläufig durchs Eis hindurch. Aber suchen tue ich es ganz sicher nicht.« Zumindest nicht auf dieser Expedition. Die Zielsetzung ist eine andere.

Die Eisverhältnisse in der Nordostpassage ändern sich von Jahr zu Jahr. Es gibt gute Jahre und es gibt schlechte. Das Problem besteht darin, rechtzeitig zu erkennen, in welche Richtung das Pendel ausschlägt. Da man eine Expedition von langer Hand planen muss, gibt es zu diesem frühen Zeitpunkt keinerlei Hinweise, wie sich die Eislage entwickeln wird. Man muss das Risiko auf sich nehmen, dass man ein ungünstiges Jahr erwischt. Die Wahrscheinlichkeit, dass man ein schlechtes Jahr erwischt, ist größer als die, an ein gutes Jahr zu geraten. Wie sich die aktuelle Eislage in einem Sommer entwickeln wird, lässt sich oftmals erst wenige Wochen vorher beurteilen. Die Möglichkeit, auf ein gutes Jahr zu warten um dann erst loszufahren, besteht also nicht. Daran hat sich seit den Zeiten von Eduard Dallmann oder Fridtjof Nansen nichts geändert. Allerdings gibt es in diesem Sommer Hinweise dafür, dass das Frühjahr im Norden Norwegens und auch in den angrenzenden russischen Gebieten ungewöhnlich warm und milde war. Das lässt zumindest hoffen. Vergleiche mit den Vorjahren zeigen uns, dass die Eisfelder weiter im Osten in dem Maße abnehmen, wie es in einem durchschnittlichen Jahr zu erwarten wäre. Ein durchschnittliches Jahr gibt uns zumindest eine faire Chance.

Seit wir Murmansk verlassen haben, sind uns mit Ausnahme einiger russischer Trawler keine Schiffe begegnet. Wir sind allein auf weiter Flur. Ich hatte bei unseren täglichen Besuchen bei der Murmansk Shipping Company versucht herauszufinden, warum die Eisbrecherflotte untätig im Hafen liegt. Warum gibt es kein Frachtaufkommen innerhalb der Passage? Neben dem Eisbrecher YAMAL, der seine alljährliche Nordpol-Kreuzfahrt



So sieht Rainer Ullrich die Annäherung an die Karastraße bei stürmischen Wetter. Losgelöst vom Schiff, kann ein Maler eine beliebige Position einnehmen.

unternimmt, sind offenbar nur zwei weitere Eisbrecher im Einsatz: die TAYMYR, die wir noch in Murmansk in der Werft gesehen haben, sowie die SOVIETSKI SOJUS, einer der großen 75.000 PS starken Atomeisbrecher. Letzterer sollte im Bereich der Karastraße liegen und dort Schiff, die zum Jenissei oder Ob wollen, durchs Eis geleiten. Einen Konvoi, der die gesamte Passage befährt, gibt es dieses Jahr nicht – wie auch schon in den vorangegangenen Jahren. Nach dem Grund befragt, ernten wir nur ein Schulterzucken – no comment!

Das stürmische Wetter hält an, Murmansk gibt sogar eine Sturmwarnung aus. Um nicht bei Sturm und Seegang in die Eisfelder der Karastraße einzufahren, entschlief ich mich, in Lee der Kolgujev-Insel beizudrehen und auf eine Wetterbesserung zu warten. Einmal in den Eisfeldern drin, hat der Seegang keine Auswirkungen mehr, da das Eis die See glättet. Die Schwierigkeit besteht darin, erst einmal weit genug ins Eis zu gelangen, bis sich die See beruhigt hat. Davor geht es nämlich zu wie auf einem Verschiebebahnhof. Eisschollen werden von der Dünung hin- und hergeworfen, prallen aufeinander und ändern unberechenbar ihre Richtung. Bei einem Seegang von drei bis vier Metern spielen sich dabei spektakuläre Szenen ab. Wehe dem Schiff, das von einer surfenden Eisscholle gerammt wird! Wenn

ich es vermeiden kann, warte ich ab und fahre bei günstigeren Verhältnissen ins Eis, so wie jetzt.

Wir setzen Trysegel und Sturmfock und liegen bei. Sofort liegt das Schiff verhältnismäßig ruhig, wir gehen unter Deck und genießen die Ruhe. Als am nächsten Tag der Wind nachlässt, setzen wir wieder volle Segel und nehmen Kurs auf die Karastraße.

Das Wissen um die Wetterentwicklung ist für die Durchfahung der Nordostpassage äußerst wichtig, weil das Eis mit dem Wind driftet. Verfügt man also über eine verlässliche Prognose über die Wetterentwicklung der nächsten Tage, ist die Entscheidung darüber leichter, ob man ins Eis hineinfährt oder besser nicht. Ablandiger Wind treibt das Eis von der Küste fort und lässt dadurch eine eisfreie Rinne entstehen, auflandiger Wind schiebt das Eis und gegebenenfalls das Schiff auf die Küste – mit einem möglicherweise katastrophalen Ausgang. Der tägliche Wetterbericht des Deutschen Seewetterdienstes war für uns deshalb von größter Bedeutung. Sozusagen als Gegenleistung haben wir uns dazu verpflichtet, als Wetterbeobachtungsschiff zu agieren. Unter Martins Obhut wurden bis zu sechsmal täglich genaue Wetterbeobachtungen nach einer Vorgabe des DWD durchgeführt und anschließend über Inmarsat nach Hamburg durchgegeben. Die Daten fließen in einen Rechner ein und speisen die Wettermodelle mit entsprechenden Angaben. Da nahezu alle russischen Wetterstationen ihren Dienst eingestellt haben, fehlen von dort oben Messdaten, die wir jetzt liefern können. In komprimierter Form senden wir die Wetterdaten täglich auch noch nach Moskau in das Büro von Arthur Chilingarov, wie ich ihm das bei meinem Besuch in Moskau versprochen hatte. Auf einem relativ kleinen Schiff wie der DAGMAR AAEN nehmen die Messungen von Luft- und Wassertemperatur sowie Windrichtung und -geschwindigkeit, Taupunkt und Wolkenformationen, das Codieren und anschließende Versenden der Daten ziemlich viel Zeit in Anspruch. Zwischen dreißig und vierzig Minuten dauert der Vorgang. Trotzdem wird es durchgezogen.

76

Am 1. August erreichen wir die Karastraße. Es herrscht rund um die Uhr Tageslicht, daher spielt es keine Rolle, dass wir uns dem Eis während der Nachtstunden nähern. Zu beiden Seiten taucht in der Ferne Land auf, im Norden zeigen sich die Umrisse von Nowaja Zemlja. Es ist strengstens verboten, sich der Insel zu nähern geschweige denn sie zu betreten. Es ist ganz sicher auch nicht ratsam, zumindest nicht, wenn einem an seiner Gesundheit etwas liegt. Auf dieser Insel haben die größten überirdischen Atombomben-

tests der Geschichte stattgefunden. Die langgestreckte Insel – ursprünglich ein Naturparadies – ist im unteren Drittel von der so genannten Matoshin Shar durchbrochen. Dieser Fjord, der noch zu Dallmanns Zeiten Schutzhafen und Zugangsmöglichkeit zur Karastraße darstellte, ist heute offenbar hochgradig nuklear verseucht. Die größte jemals gezündete Bombe soll eine Sprengkraft von 50 Millionen Tonnen TNT gehabt haben, was der 4.000-fachen Sprengkraft der Hiroshima-Bombe entspricht – und es war offenbar nur eine von vielen. Das kontaminierte Terrain wartet immer noch auf eine Sanierung – sofern dies technisch überhaupt machbar ist. Die Region wurde zum Sperrgebiet erklärt, Informationen, wie es heute dort aussieht, unterliegen nach wie vor der Geheimhaltung. Lediglich der Norden der Insel soll offenbar unbelastet sein.

Als wir diese riesige Insel mit ihren schneebedeckten Bergen und Tälern am Horizont auftauchen sehen, verfluchen wir einmal mehr die Leichtfertigkeit, mit der man ganze Landstriche verwüstet und sie für Generationen zu einer nuklearen Wüste verkommen lassen hat, in der es auf Dauer kein Leben geben kann.

In der Karasee wurden in den Siebziger- und Achtzigerjahren zudem ungeheure Mengen an abgebrannten Kernbrennstäben versenkt, die auf Eisbrechern oder Marineschiffen verwendet wurden. Der erste nuklearbetriebene Eisbrecher LENIN hat dort gleich ganze Generationen seiner offenbar stör anfälligen Reaktoren versenkt. Wo und in welchem Zustand sich der Atommüll heute befindet, ist ebenfalls ungewiss. Für ein Sanierungsprogramm fehlt offenbar das Geld und wohl auch die Einsicht zur Notwendigkeit. Und überhaupt, wohin mit dem Kram? Mehrere Jahrgänge von ausgedienten U-Booten und Reaktoren aus den zivilen wie militärischen Bereichen warten dort auf ihre Verschrottung. 1991 lagerten an Bord der im Hafen von Murmansk aufgelegten LENIN die Brennstäbe ganzer Reaktorgenerationen, sozusagen als Zwischenlager. Der ausgediente Frachter LEPSE soll angeblich noch heute als schwimmende Atommülldeponie dienen, ebenso wie die WOLODARSKIJ, ein anderer ausgedienter Frachter. Alles in unmittelbarer Nähe von Murmansk. Die Kernkraftwerke dieser Region würden in der westlichen Welt umgehend vom Netz genommen werden müssen, so marode sind sie. Was darüber hinaus noch in den geheimen und als absolutes Sperrgebiet ausgewiesenen Militärbasen wie etwa Seweromorsk lagert, weiß keiner. Darüber kann nur spekuliert werden.



»Die Stimmung an Bord ist ausgelassen, ›das ist ja alles gar kein Problem«, lautet die Einschätzung. Eine Bewertung, die wenig später in aller Stille revidiert wird.«

»Jeder hat es in der Hand, ob er am Ende seines Lebens auf eine Summe von Versäumnissen zurückblickt, oder auf ein Leben voller Ereignisse.«

