

Die Crew: Dominique Ramelet
 Gunter Binkowski
 Andrea HöB

10. Juli 2010

Ankunft der Crew auf der SY Dantés im Hafen von Akureyri. Willkommen an Bord!

Stauen der persönlichen Ausrüstung. Einkauf und Bunkern des Proviant für den Nordmeertörn. Törnbesprechung im Salon. Abendessen im Restaurant *Bella Vita*.

11. Juli 2010

Um 07h00 UTC legen wir an einem ruhigen grauen Morgen ohne Wind von Akureyri ab.

Sicherheitseinweisung der Crew in Schiff und Ausrüstung.

Wir fahren in zunächst diesiger, dann aufklarerer Sicht durch den Eyafjörður gen N. Die Kulisse des Fjordufers mit schneebedeckten Bergen gibt einen ersten Eindruck der uns erwartenden Naturerlebnisse. Wir steuern der mitten im Fjord gelegenen Insel Hrisey entgegen und machen um 11h30 im Hafen fest. Distanz: 20 sm.

Mittags-Snack im Salon. Wir unternehmen als Crew eine Wanderung auf dem Naturlehrpfad quer über die Insel von Hrisey. Uns eröffnet sich eine Vogelwelt, die wir in der Stille und Unberührtheit der Natur wahrnehmen.

Nach Rückkehr in den Ort relaxen wir am Nachmittag im Schwimmbad in einem ‚Hot Pot‘ mit direkter Kulisse der Fjord-Landschaft. Ein Dinner an Bord schließt den angenehmen Törnauftakt ab.

12. Juli 2010

Um 06h00 legen wir in erneut ruhiger Morgenstimmung von Hrisey ab. Wir steuern mit N-Kurs in die Mündung des Eyafjörðurs. Mit aufkommendem Wind aus E-NE setzen wir die Segel und segeln unter Genua II und Großsegel Kurs NNE. Achteraus breitet sich im Sonnenschein das Panorama des Nordens von Island aus. Die SY Dantés gleitet durch den Nordatlantik der auf dem Polarkreis liegenden Insel Grimsey entgegen. Um 12h30 machen wir im Hafen fest. Distanz: 35 sm.

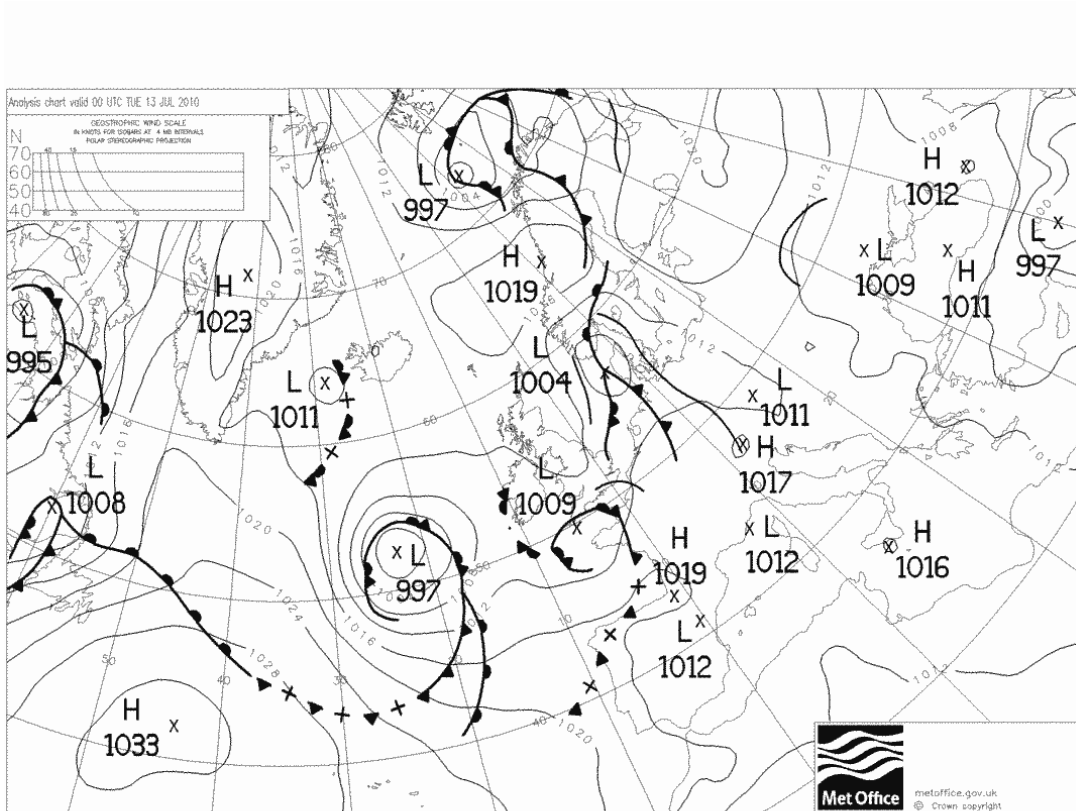
Mittags-Snack im Cockpit. Am frühen Nachmittag unternehmen wir eine Wanderung über die Insel, um ein weiteres Mal die Vogelwelt zu beobachten. An den Uferböschungen und an den Steilküsten zeigen sich im saftigen Grün und kräftigem Sonnenlicht Kolonien von farbenfrohen Papageientauchern.

Am Nachmittag kehren wir an Bord zurück und gestalten uns einen schönen Abend.

Nach einer umfassenden Törn Vorbereitung und der umgesetzten Einkaufs-Logistik haben wir mit den aktuellen Wetterinformationen gute Ausgangsvoraussetzungen für unseren bevorstehenden Nordmeertörn.

13. Juli 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



Das Nordmeer liegt in einer Zone mit geringem Luftdruckgefälle. Am nördlichen Rand eines schwachen Tiefs bei Island weht ein mäßiger NE-Wind.

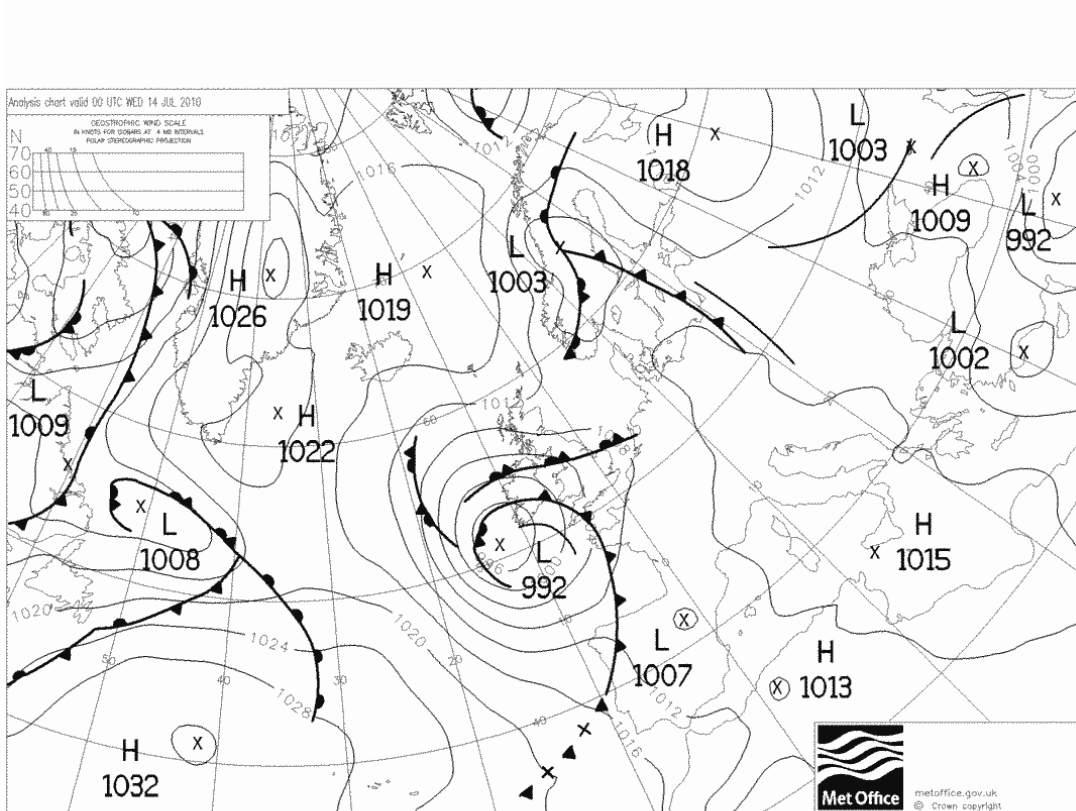
Um 06h30 legen wir in grauer Morgenatmosphäre von Grimsey ab. Wir steuern unter Motor rund um die Südhuk und segeln bei einsetzendem NE-Wind unter Genua II und Großsegel mit N-Kurs ins Nordmeer. Am Nachmittag wenden wir auf Steuerbordbug. Bei abflauendem Wind kommen wir immer langsamer voran. Ab dem frühen Abend setzen wir den Motor ein und steuern mit NE-Kurs in die helle Nacht.

Da wir als Crew außerplanmäßig nur zu viert sind, verständigen wir uns auf ein Wachsystem, das in der Routine nur ein Crewmitglied pro Wache vorsieht. Der Wachhabende kann jedoch für anstehende Segelmanöver auf jeden Segler an Bord zurück greifen. Dieses individuelle und flexible System hat sich in solchen Konstellationen schon öfters als schonend bewährt.

Speziell bei den langen Hochseetörns ist für die Kapazität des gesamten Seglerteams das Haushalten der Kräfte und das Ausgeruhtsein Voraussetzung. Mit der Einsatzfähigkeit steht und fällt der Erfolg dieser Segelunternehmungen.

14. Juli 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



Die Wetterlage sieht das Nordmeer in einem umfassenden Hochdruckgebiet.

Bis zum Abend steuern wir mit geringer Motordrehzahl mit NE-Kurs durch das Nordmeer. Unsere Treibstoff-Kapazität beträgt samt Reserve ca. 300 l Diesel. Bei den bevorstehenden 1.000 sm der Nordmeerquerung wollen wir den Verbrauch, sobald wir den Motor benutzen unter 3 l/h begrenzen.

Am Abend tritt ersehnter Wind ein: S-SW 2-3 Beaufort. Wir segeln mit dem Leichtwind-Spinnaker mit Kurs raumen Wind in die nächste Nacht.

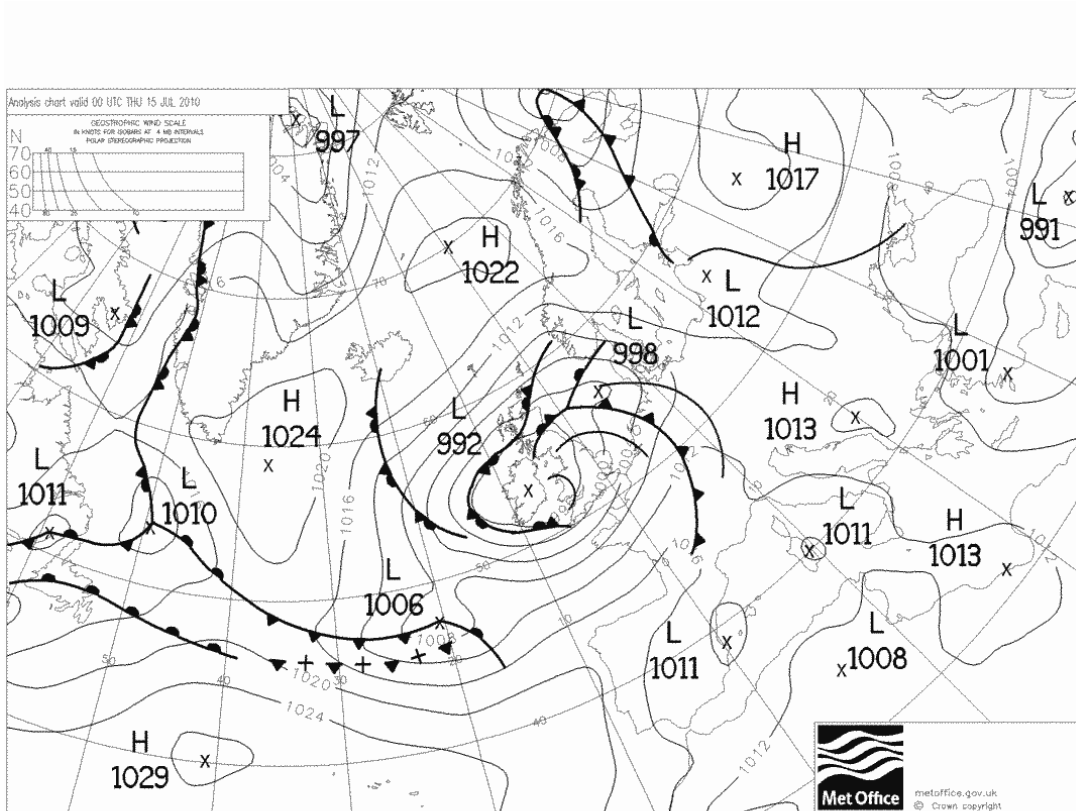
An der folgenden Wetterkarte sieht man die Ursache der neuen Situation, die unseren Kurs gen NE begünstigt:

Das Hochdruckgebiet verlagert sich im Kern über die Norwegische See. Auf unserem Kurs durch das Europäische Nordmeer befinden wir uns im dritten bzw. im Südwestquadranten des Hochs, wo der Wind auf der Nordhalbkugel unseres Planeten hinaus weht.

In Relation zum umliegenden Gebiet vom niedrigeren Luftdruck entwickelt sich S-SW-Wind.

15. Juli 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



Die Wetterkonstellation bringt uns den gesamten Tag S-SW 3-4 Beaufort.

Wir nutzen den Wind zum optimalen Spinnakersegeln.

Mit der Ansteuerung von Jan Mayen wird der Wind aufgrund der Topographie der Insel indifferent. Wir bergen die Segel, umrunden die Südhuk unter Motor und steuern in der kräftigen Abendsonne parallel zu der sich von SW nach NE erstreckenden Nordküste gen NE. Das Ufer besteht aus schroffen und grün bedeckten Felsformationen, die vulkanischen Ursprungs sind. Im Norden kommt unter klarem blauem Himmel die Schneekuppe vom Beerenberg heraus. Um 17h30 bringen wir in der leichten Dünung des Nordmeers in der Kvalrossbukta den Anker aus. Distanz: 340 sm.

Bei einem Snack- und Ankerdrink lassen wir unsere Erlebnisse Revue passieren und erleben die abendliche Szenerie im intensiven Licht in der Einsamkeit der wilden Natur.

16. Juli 2010

Der Tag steht unter dem Zeichen der Anlandung von Jan Mayen. Das Studium der Webseite www.jan-mayen.no lieferte für die Vorbereitung unserer Reise wertvolle Informationen.

Bereits im Vorfeld gab es Kontakt mit dem Stationsleiter von Jan Mayen, der uns einen 24-stündigen Aufenthalt genehmigt hatte. Unmittelbar vor unserem Besuch haben wir uns über das an Bord betriebene Satellitentelefon abgestimmt. Wir machen am Morgen unser Dingi klar, bringen den Außenborder zum Laufen und nehmen Kurs auf den schwarzen von Lavasand geprägten Strand der Kvalrossbukta. Die Brandungswellen machen das Handling des Schlauchbootes nicht leicht, doch mit der ‚Investition‘ von nassen Füßen klappt das Anlanden. Am Ufer werden wir bereits erwartet und vom Commander persönlich begrüßt.

Bei meiner nunmehr fünften Nordlandreise ist es nach 2002 und 2004 die dritte Anlandung von Jan Mayen, die klappt. In den Jahren 2006 und 2008 mussten wir wetterbedingt darauf verzichten und auf der SY Charisma in der jeweiligen Ankerbucht bleiben bzw. wieder in die See des stürmischen Nordmeers stechen...

Umso mehr schätzen wir die Gelegenheit eines Besuches samt der uns entgegen gebrachten Gastfreundschaft. Am Strand liegen Relikte der Naturgeschichte, alte angeschwemmte Walknochen, Treibhölzer, die über die Meeresströmungen aus Sibirien angetrieben sind. Ein Schuppen enthält Gerätschaften der Forscher und Mitarbeiter der Station. Der Stationsleiter nimmt uns in seinem Vierrad-angetriebenen Geländewagen mit zu einer Tour quer über die Insel. Wir fahren über staubige aus Vulkansand bestehende Pisten und erleben die Faszination dieses einsamen Ortes im Nordmeer. Von Anhöhen blicken wir in einsame Buchten. Die Pisten verlaufen gemäß der Anordnung der Berge. Mit Erreichen der Südost-Küste fahren wir nach Olonkin-City. In der Siedlung arbeiten ca. 30 Forscher bzw. Mitarbeiter in der Regel für ein halbes Jahr. Es folgt ein Rundgang auf der Station mit Aperitif im Foyer und anschließender Teilnahme am Mittagessen.

Zur späten Mittagszeit kehren wir zum Strand der Kvalrossbukta zurück und nehmen mit Dank Abschied. Diese kurze, aber intensiv erlebte Zeit ist einer der Höhepunkte der gesamten Nordlandreise 2010 - vier Stunden, die jede Sekunde wert war und auf die wir auf eigenem Kiel lange hin gearbeitet haben.

Wir bringen unser Schlauchboot mit hoch geklapptem Außenborder wieder zu Wasser, paddeln uns durch die Brandungswellen in ruhigeres Wasser der Bucht und kehren zu der vor Anker liegenden SY Dantés zurück. Wir klären die Gerätschaften an Deck auf und verstauen alles an seinen Platz.

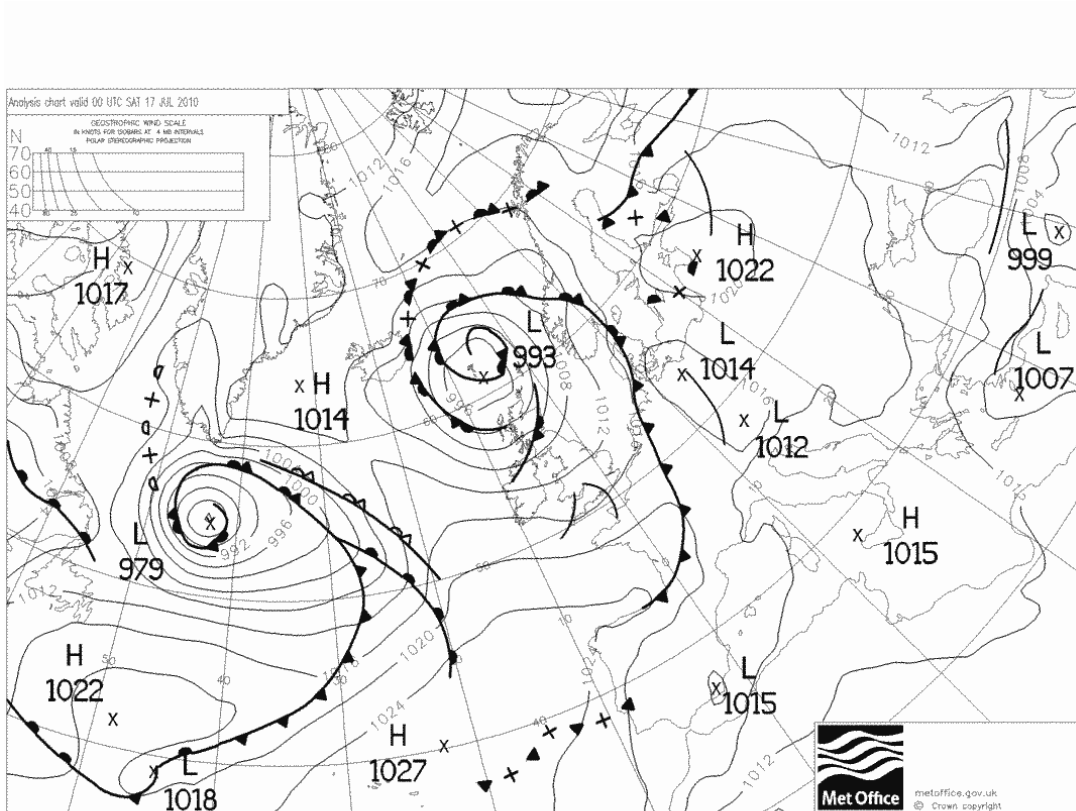
Um 14h20 lichten wir den Anker. Das Wetter ist ruhig und wir möchten unseren intensiven Erlebnissen auf See nachgehen...

Bei seichtem variablem Wind steuern wir zunächst unter Motor entlang der Nordwestküste von Jan Mayen gen NE. Wir passieren den 2.200 m hohen Beerenberg, der mit seinen Gletscherzungen in das Nordmeer hinein reicht. Am späten Nachmittag kommt ein leichter ENE-Wind auf, den wir unter Genua II und Großsegel zum Segeln nutzen. Am Abend dreht der Wind rechts auf ESE und nimmt auf 3-4 Beaufort zu.

Wir segeln mit Kurs NNE in die taghelle Nacht des Nordmeers.

17. Juli 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



Die Wetterlage zeigt südlich von Jan Mayen auf der Breite zwischen Island und dem südlichen W-Norwegen ein Tiefdruckgebiet, an dessen Nordseite ein Hochdruckkeil entgegen wirkt.

Mit unserem Kurs gen NE entfernen wir uns von der mit zwei Okklusionen durchsetzten Nordseite vom Tief, das für uns ungünstigen NE-Wind birgt. Stattdessen segeln wir dem Hochdruckkeil weiter entgegen, das uns mit ESE-Wind begünstigt.

Es läuft also ziemlich gut für uns - kein Vergleich zum Nordmeertörn 2008, als uns auf unserem Kurs nach Spitzbergen eisiger und steifer NE-Wind entgegen peitschte.

Bei sachtem ESE-Wind setzen wir den Leichtwind-Spinnaker und gleiten durch das Europäische Nordmeer.

Im weiteren Tagesverlauf wird der Wind jedoch zeitweise so lau, dass wir zwischenzeitlich den Motor benutzen. Sobald wir leichten Wind wahrnehmen segeln wir wieder. Dieses Wechselspiel setzt sich auch am...

18. Juli 2010

... bei unveränderter Wetterlage fort.

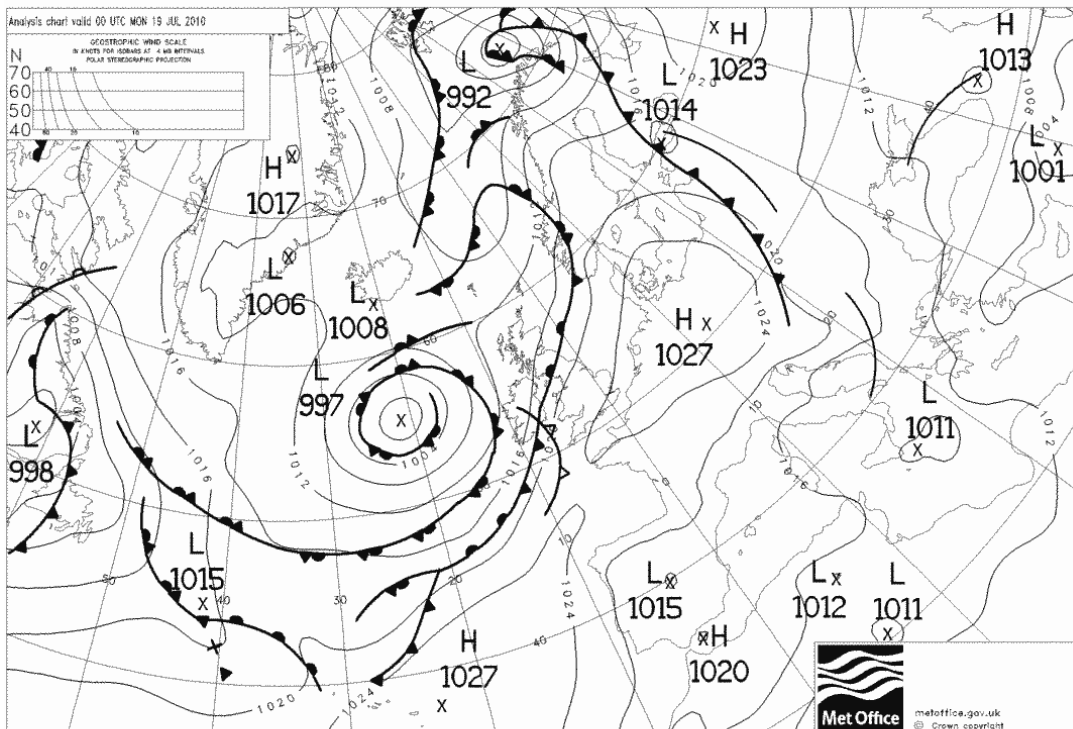
Die Crew reagiert mit Geduld - genießt aber auch die Ruhe und die Weite des Nordmeers.

Es ist eine ganz eigene ruhige Atmosphäre - die Gedanken haben freien Raum.

Am Abend zeichnet sich eine Wetteränderung ab. Der Luftdruck fällt seit Tagen langsam und beständig. Der Wind dreht von NE auf NNW und nimmt bis zu 4 Beaufort zu. Unsere Swan und wir nehmen die Windenergie dankend an und segeln mit 7 kn über Grund in die nächste weiße Nacht.

19. Juli 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



Ursache dieser Wetteränderung ist ein Tief, das sich über dem Nordkap Norwegens entwickelt hat. Auf der Rückseite des Tiefs strömt an der Randzone zum Hoch über Grönland frischer nördlicher Wind ins Nordmeer.

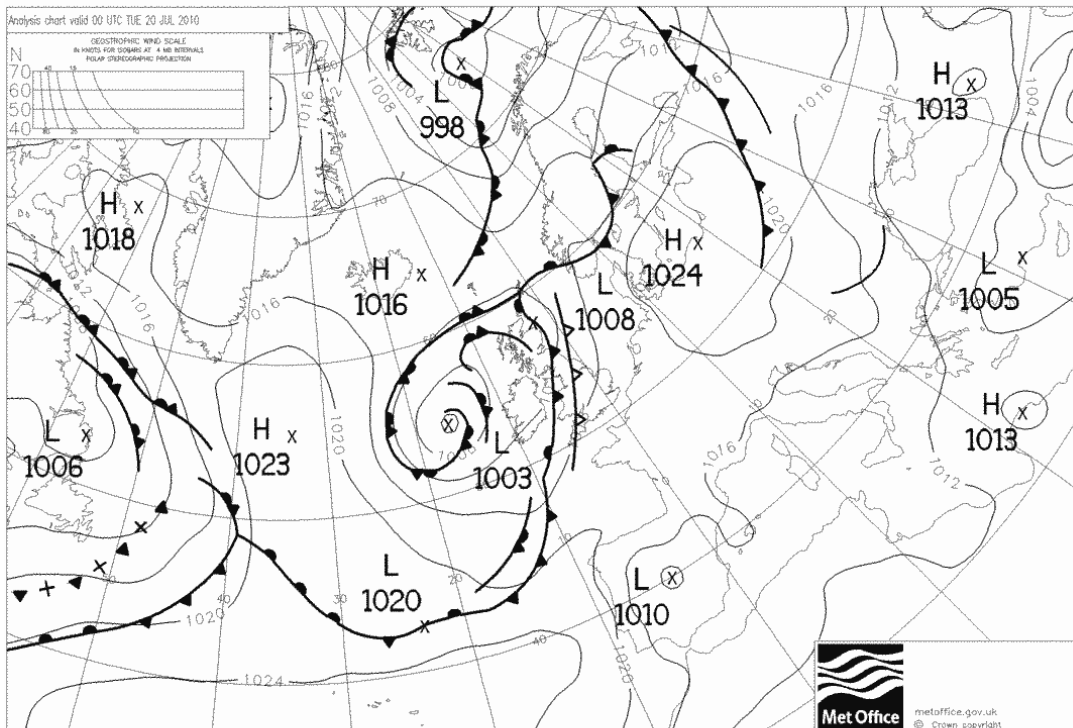
Die Wetterlage ist gut für uns, da wir mit anliegendem NE-Kurs Geschwindigkeit machen.

Die Intensität des Windes nimmt ab der Mittagszeit zu, so dass wir mit Reffmanövern reagieren. Am Nachmittag segeln wir bei N-NW 5-6 mit dem Vorsegel auf Genua III-Größe reduziert sowie zweitem Reff im Großsegel. Am Abend wird der frische Wind unbeständig, so dass wir mit seemännischer Arbeit genug zu tun haben.

Kurz vor Mitternacht weht der Wind nur noch schwach umlaufend. Das Barometer ist mit 997 hPa auf seinen tiefsten Punkt gefallen, so dass wir uns nun im Kern des Tiefs befinden. In der englischen Terminologie wird dieser Zustand treffend als ‚cyclonic‘ beschrieben. Der Wind kommt im Kern des Tiefs von überall und nirgendwo her...

20. Juli 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



Die Wetterlage zeigt, dass das Tief im Kern vom Norden Norwegens in die südliche Zone Spitzbergens gezogen ist. In diesen Kernbereich des tiefsten umliegenden Luftdrucks sind wir hinein gesegelt.

Die wechselhaften Winde kommen aus N bis E. Sie variieren zwischen stark und schwach - somit haben wir als Crew viel Arbeit, diese Wetterlage auszusegeln.

Ab dem Vormittag steigt der Luftdruck und der Wind etabliert sich auf NE, wir reagieren und segeln Kurs N. Auf der Barographenkurve kann man in Kenntnis des Wetters wie in einem Buch lesen und sehen wie der Wind resultiert.

Das Spitzbergen-Archipel kommt in Sicht!

Am Nachmittag dreht der Wind links auf N, wir wenden und segeln mit NE-Kurs der Westküste von Spitzbergen entgegen.

Mit Ansteuerung des Kongsfjords kreuzen wir in die Mündung hinein. Als es unter dem Einfluss der Küste schwachwindig wird, nehmen wir die Ansteuerung von Ny-Alesund unter Motor vor. Ankunft im kleinen Hafen um 22h20. Distanz: 600 sm.

Wir vertäuen uns und liegen im weiteren Verlauf im Päckchen zwischen zwei Yachten. Es ist eine sehr gute Atmosphäre und wir feiern unsere gelungene Nordmeerquerung.

Als persönliche Anmerkung möchte ich zum Ausdruck bringen, wie aufmerksam und einsatzfähig das Nordmeer-Team auch nach Hunderten von Seemeilen bis zur Ankunft in Ny-Alesund war.

21. Juli 2010

Hafentag in Ny-Alesund. Ankommen auf Spitzbergen.

22. Juli 2010

Um 11h30 legen wir von Ny-Alesund ab. Wir steuern durch den Kongsfjord in nordwestliche Richtung, als der Motor unruhig zu laufen beginnt, sich in der Leistung reduziert und schließlich ausgeht. Das Problem scheint im Treibstoffsystem zu liegen. Während die Crew die Yacht unter Segeln steuert, entwässere ich die beiden Wasserabscheider und den Kraftstofffilter. Es bringt jedoch keinen Erfolg und der Motor springt nicht wieder an.

Wir entscheiden uns zur Umkehr nach Ny-Alesund. Bei leichtestem Wind nutzen wir jeden Brisenstrich, segeln in den kleinen Hafen und machen um 14h30 mit einem gelungenen Anlegemanöver am Schwimmsteg fest. Distanz: 8 sm.

Ich nehme Kontakt zum am Pier liegenden Transport-Frachter MV ‚Norbjörn‘ auf. Es ist das Schiff, das seinerzeit die SY Charisma nach ihrem Ruderbruch 2004 wieder nach Norwegen transportiert hat. Die Besatzung hat nach sechs Jahren gewechselt. Über den norwegischen Kapitän bekomme ich Zugang zum russischen Chief-Ing., der sich nach einer gewissen Zeit bereit erklärt die Maschine auf der Yacht anzugucken. Als er an Bord kommt, analysiert er den Motor wie ein Arzt seinen Patienten - souverän. Es liegen keine Parameter für einen schwerwiegenden Fehler vor. Er öffnet die Kontermutter zur Kraftstoffleitung und pumpt mit der Handpumpe Diesel durchs System, dabei entweichen kleinste Luftblasen. Mit dem gleichzeitigen Druck über die Pumpe aufs System schließt er die Kontermutter. Die Maschine startet wieder. Eine kleine Luftblase im Kraftstoffsystem hat dafür gesorgt, dass der Motor nicht mehr funktioniert hat.

Als wir dem Chief-Ing. zum Abschluss seines Einsatzes unseren Dank aussprechen und ihm etwas geben wollen, lehnt er ab - in aller Freundlichkeit, in aller Bescheidenheit, vor allem aber in einem eigenen Selbstverständnis: ‚Greetings from Russia, my Friends‘...

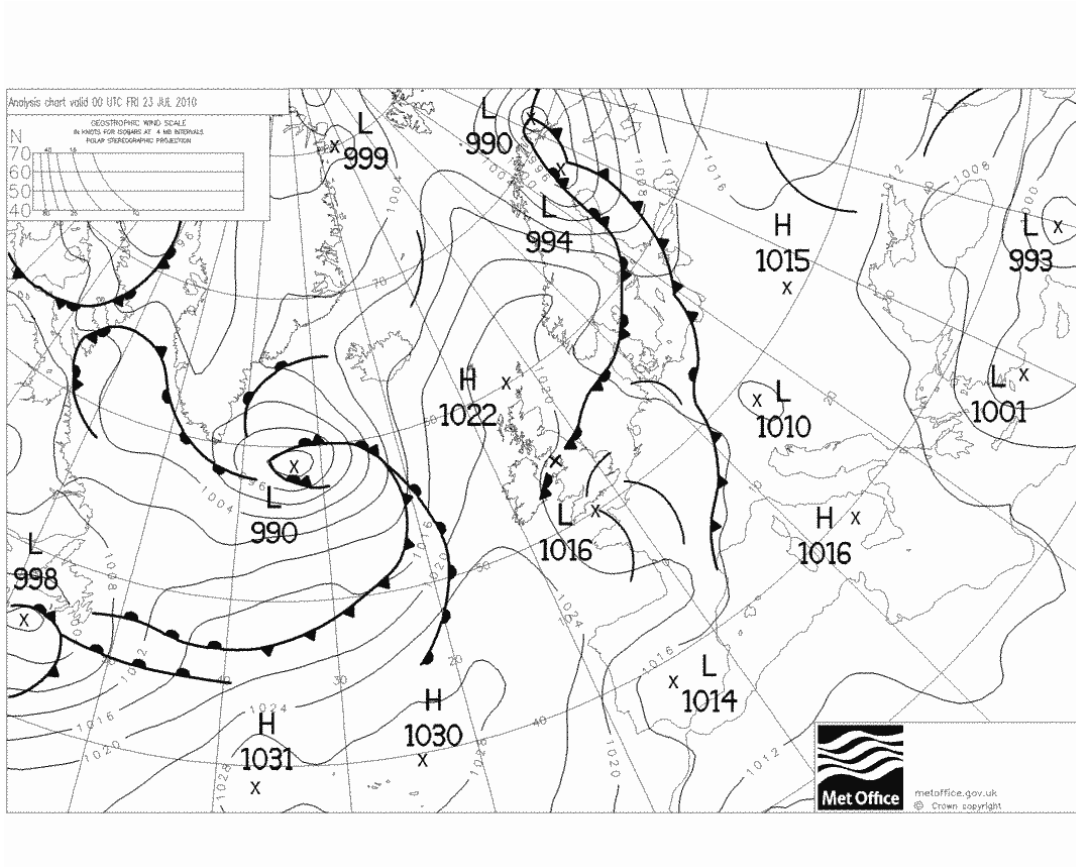
Ich werde diese Szene nie vergessen!

Um 15h50 legen wir erneut von Ny-Alesund ab. Wir steuern durch den Kongsfjord gen NW. Bei leichtem thermischem, aus dem Fjord heraus wehendem Wind segeln wir unter Leichtwind-Spinnaker dem Krossfjord entgegen. Mit der Ansteuerung bergen wir die Segel und gehen vor der Enjabalstranda vor Anker. Distanz: 14 sm.

Ankersnack & Drink in der Natur Spitzbergens.

23. Juli 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



Auf der Vorderseite eines langgestreckten Tiefs über dem Nordosten Grönlands weht südlicher Wind im Nordmeer.

Mit dieser für unseren weiteren Törnverlauf guten Wetterlage holen wir den Anker ein und runden das Kapp Mitra. Wir heißen den Leichtwind-Spinnaker auf und segeln entlang der Gletscher an der Westküste Spitzbergens gen NNW. Mit Passieren der Mündung vom Magdalenefjord halsen wir, bergen den Spi und segeln unter Genua II mit NE-Kurs in die Passage von Dansköya hinein. Der Wind verliert sich aufgrund der Bergformationen, so dass wir unter Motor in den Smeerenburgfjord hinein steuern.

Uns erwartet ein einzigartiges Panorama Spitzbergens - ein Traum.

Wir lassen uns für zwei Stunden vor dem Smeerenburgbreen treiben. Vor dieser Gletscher-Landschaft hatten wir im Jahr 2006 einen Eisbären beobachtet, wie er eine frisch erlegte Bartrobbe auf einer Eisscholle gefressen hatte. Unsere Beobachtungen konzentrieren sich ganz auf die Landschaft, visuell, aber auch akustisch. Das Knacken des Eises sowie das kalbende Gletschereis bestimmen die Naturgeräusche.

Am frühen Abend steuern wir durch den Smeerenburgfjord in nördliche Richtung bis in die Kennedy Bukta. Sobald wir in der Bucht mit 20 m eine gute Wassertiefe gefunden haben, lassen wir um 18h10 den Anker fallen. Distanz: 57 sm.

Die Intensität der Sonne lässt uns das Licht des Nordens erleben.

Diese Ankerbucht ist bei derartigen Naturverhältnissen ein gelebter Traum.

24. Juli 2010

Um 10h50 holen wir den Anker ein. Die Fahrt führt uns in den Sund von Fair Haven, dann mit Kurs ENE in den Cooksund und von dort gen Norden.

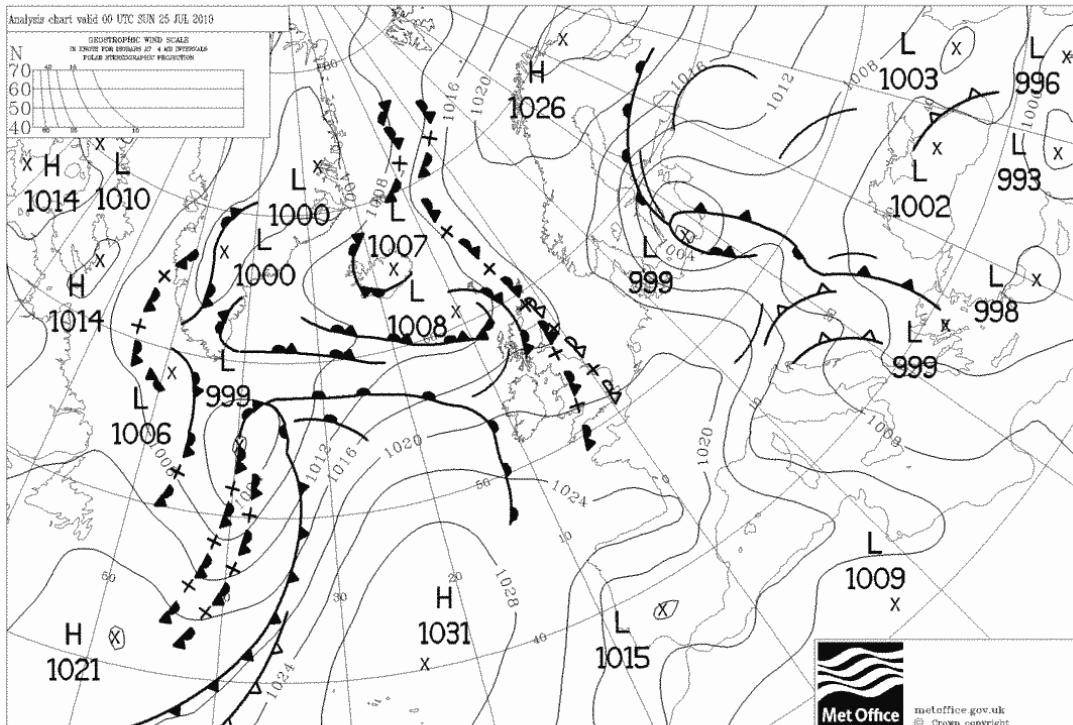
Wir erreichen und verweilen am 80. Breitengrad Nord.

Bei SW 3 segeln wir unter Genua II und Großsegel Kurs am Wind gen S ins Barentsgattet, Kurs WSW durch Fair Haven in den Smeerenburgfjord und übers Sörgattet in den Magdalenefjord. Um 19h20 bringen wir in der Trinity Hamna den Anker aus. Distanz: 50 sm.

Der Magdalenefjord lässt uns die Atmosphäre Spitzbergens vor Anker erleben...

25. Juli 2010

Die Wetterlage publiziert auf den Topkarten der www.wetterzentrale.de:



Die Wetterlage bedeutet Arbeit für die Crew. Am Rande des über Nord-Norwegen liegenden Hochs reiben sich Okklusionsfronten eines Nordmeertiefs, auf dessen Vorderseite südlicher Starkwind resultiert.

Um 08h40 holen wir von der Trinity Hamna den Anker ein. Sobald wir aus der Abdeckung der schützenden Küste des Magdalenefjords heraus segeln, schlägt uns ein S-SW 5-6 Bft. entgegen. Wir segeln unter Genua III und Großsegel, vom ersten übers zweite bis ins dritte Reff verkleinert, ins Nordmeer. In guter Entfernung von der Küste führen wir unseren ersten Wendeschlag aus. Wir kreuzen entlang der Westküste Spitzbergens in südliche Richtung. Am frühen Abend erreichen wir die Mündung des Kongsfjords. Die Ansteuerung von Bloomstrandhamna führen wir unter Motor durch, nachdem der Wind im Einfluss der Küstentopographie wieder zum Stillstand gekommen ist. Mit aufmerksamer Navigation steuern wir in die Bucht und lassen angesichts des Gletschers um 20h00 den Anker fallen.
Distanz: 60 sm.

Die Okklusion hat den Charakter einer Warmfront und bewirkt eine düstere graue Szenerie. Nach diesen Impressionen verholen wir uns in den gemütlichen Salon der Yacht.

26. Juli 2010

In den frühen Morgenstunden wachen wir durch ein kratzendes Geräusch auf. Es kommt vom Vorschiff: In einem grauen Morgen reibt ein Eiscrawler an der gespannten Ankerkette und kann mit der vom Gletscher kommenden Strömung nicht weiter treiben. Es ist windstill und die Strömung erscheint nicht stark, es reicht aber bei dem Volumen des Eiskörpers einen größeren Druck aufzubauen als uns lieb ist. Letztendlich schützt die Ankerkette das Schiff und der Bug der Swan 48 ist extrem stabil - dennoch ist die Situation in einer selbstkritischen Betrachtung nicht gut. Der Erfahrungsschatz ist nochmal größer geworden. Schließlich zerbricht der Eiscrawler an der Ankerkette in zwei Hälften und treibt an beiden Seiten an der Yacht vorbei.

Den Tagesbeginn haben wir uns anders vorgestellt. Um 06h00 holen den Anker ein, navigieren uns in weiterhin diesiger Sicht vorsichtig in den Kongsfjord. Zeitweise kommt Nebel auf. Mit wachsamem Ausguck und unter Beobachtung des Radars steuern wir gen W. Mit Erreichen des Forlandsunds steuern wir in die Ferskvassbukta im Nordosten des Prins Karls Forland und bringen um 09h20 den Anker aus. Distanz: 20 sm.

Frühstück im Salon. Um 10h20 holen wir den Anker ein, um unsere Fahrt durch den Forlandsund gen S fortzusetzen. Das Wetter schlägt nochmal in Nebel um. Mit verminderter Sicht können wir die Passage des flachen Forlandrevets jedoch nicht sicher navigieren. Um 11h00 fällt erneut der Anker - wir müssen abwarten. Distanz: 2 sm.

Um 14h20 holen wir erneut den Anker ein. Das Wetter klart auf und wir bekommen die Sicht, die wir für Landpeilungen brauchen, um das Forlandrevet mit Unterstützung von GPS und Radarpeillinie sicher zu bewältigen. In den Seegebieten hoch im Norden sind keine Seezeichen ausgebracht.

Im weiteren Tagesverlauf kommt die Sonne raus und es entwickelt sich bedingt durch die Topographie des Forlandsunds ein moderater Segel-Wind aus N. Wir segeln mit dem roten Starkwind-Spinnaker Kurs 145°. Am späten Nachmittag bergen wir das Tuch und steuern unsere Ankerbucht Dawespynten unter Motor an. Um 18h10 fällt der Anker. Distanz: 18 sm.

27. Juli 2010

Um 10h10 holen wir den Anker ein. Wir steuern mit Kurs SSE der Huk von Poolpynten entgegen, wo sich gerade mal ein Walross räkelt.

Die Walrosskolonien, die wir in den Nordlandreisen zuvor auf dieser Landzunge beobachten konnten, haben sich an einen anderen Platz verzogen. Der Wind weht mit SE 5 Beaufort. Wir segeln unter Genua III und Großsegel mit langen Kreuzschlägen durch den südlichen Forlandsund. Wir bergen die Segel und steuern unsere Ankerbucht Farmhamna unter Motor an, wo wir um 14h50 den Anker fallen lassen. Distanz: 24 sm.

28. Juli 2010

Um 05h50 holen wir den Anker ein. Der Wind weht frisch aus NW 5. Es war gut, am Tag zuvor bei Gegenwind weniger Strecke zu machen, die Winddrehung abzuwarten und schließlich mit dem Rechtdrehen des Windes den Kurs durch den südlichen Forlandsund anliegen zu können. Wir runden die Huk von Daumannsodden und segeln in den Isfjord. Mit Kurs ESE segeln wir in den Grönsund und steuern mit Barentsburg die letzte von den Russen betriebene Bergwerksiedlung an. Um 10h50 machen wir im Hafen an einen Schwimmponton fest. Distanz: 28 sm.

Wir nehmen uns Zeit für einen ernüchternden Landgang und haben bereits mit der Ankunft ein Ziel: Von dort wieder abzulegen. Die Erfahrung des Besuches ist es vielleicht wert, aber nicht so lange...

Um 12h30 lösen wir die Festmacher und sind froh, wieder in unserer Welt auf dem Schiff zu sein. Wir steuern wieder in den Isfjord und setzen bei moderatem westlichem Wind zunächst den roten Starkwind-Spinnaker und dann nach dem Trocknen den weißen Leichtwind-Spinnaker. Wir segeln dem Adventfjord entgegen. Als der Wind einschläft, bergen wir die Segel und steuern Longyearbyen unter Motor an. Auf unserem Weg treffen wir die schwedische SY ‚Bölja‘, die ohne Motor-Funktion im Fjord treibt. Wir vertäuen die ca. 35 ft - Yacht längsseits und steuern mit ihr längsseits im Päckchen gen Bykaia, dem Hafen von Longyearbyen. Dort teilen sich die besuchenden Yachten einen beidseitig ansteuerbaren Schwimmsteg. Um 18h00 machen wir im Verbund längsseits an der Stahlyacht ‚Jonathan‘ fest, die wir bereits in Ny-Alesund getroffen haben. Die Seglerwelt ist in diesen Regionen klein. Distanz: 24 sm.

Gesamtstrecke: 1.300 sm.

Zeit zum Ankommen. Den Abschluss unseres gelungenen Nordmeertörns begehen wir im Cockpit der SY Dantés mit einer kleinen Feier...

29./30. Juli 2010

Hafentage Longyearbyen - Landgang - Reinschiff - Abendliche Essen im Restaurant *Kroa*.

Fazit

Der Nordmeer-Törn war durch die Nautik in der sagenhaften Natur im hohen Norden im Einklang der Harmonie des Teams geprägt...

* * * *