

Heide und Erich Wilts – ESKAPADE Mit der Freydis III von Japan durch die Nordwestpassage

Bilder © Erich Wilts

Themenanlass September 2019

Heide und Erich Wilts

Zum letzten Themenabend im Jahre 2019 hatten wir Heide und Erich Wilts, die berühmten „Fahrtensegler“ wieder zu Gast. Im Januar 2012 berichteten sie uns, wie sie ihre Freydis II im Tsunami von Fukushima [1] verloren hatten. 1969 trafen sich die von Jugend an passionierten Segler auf Norderney, und seit der Zeit segelten sie gemeinsam, unternahmen in den 70er und 80er Jahren grosse, spektakuläre Törns mit ihren selbstausgebauten Freydis I und II. Seit ihrer Notüberwinterung auf *Deception Island* am Rande der Ant-



Wir begrüßen Heide und Erich Wilts (in der Mitte)

arktischen Halbinsel 1990/91 [2] gaben sie ihren Beruf, er als Manager und sie als radiologische Fachärztin, auf und beschlossen, nur noch zu segeln. Sie umrundeten in 7 Jahren die Antarktis, erkundeten besondere Inseln, so die aktive Vulkaninsel White Island in Neuseeland, auch viele abgelegene Tropeninseln. Und sie segelten 15 Jahre im Nordpazifik, speziell in die Gletscherbuchten von Alaska. Mit über 300'000 sm auf eigenem Kiel sind sie Deutschlands befahrenste Segler, für ihre seglerischen Pionierleistungen wurden sie mit zahlreichen Preisen geehrt, allein zweimal mit dem *Trans-Ocean-Preis*. Dabei ist Erich nicht nur ein grosser Segler, sondern auch ein begabter Photograph und wurde mit dem internationalen Photopreis *Marian Skubin/No Limits Award* geehrt. Und Heide schreibt erfolgreich tolle Bücher über ihre gemeinsamen seglerischen Erlebnisse, es sind mittlerweile 14 [3].

Das Schiff

Die Freydis III ist ein Aluminium-Knickspanter (Reinke 16M Ice) mit Verstärkungen für Polargebiete. Um auch trockenfallen zu können, hat sie wieder einen Schwenkkiel mit geschützter Schraube und Ruder, eingelassen in den dreifachen Boden, bestehend aus der eigentlichen Bodenplatte, die den Bleiballast (9.5 t) trägt, einem Zwischenboden, der den Bleiballast abdeckt und dem eigentlichen Boden des Schiffsrumpfes, an den die Unterkonstruktion angeschweißt



ist. Der Raum zwischen der Abdeckplatte des Bleis und dem Schiffsrumpf wird als Dieseltank genutzt. Der Tiefgang beträgt 1.6/2.6 m. So ist die Freydis III bei einer Länge von 16.90 m mit 28 t sehr schwer. Kuttergetakelt, aber mit Hochsegel. Segel am Wind: Gross 50 m², Doppelgenua 160 m² (Passatsegel), Rollgenua 85 m², Rollfock 44 m², Blister 165 und die Spis 200 bzw. 250 m². Dazu alle gängigen Sturmsegel. Maschine: Mercedes OM 366 mit 126 PS.

Ihren Namen hatte die Freydis von der sagemwobenen Tochter Eriks der Rote, Anführerin der 5. Wikinger-Expedition nach Amerika, erhalten.

Beschränkung auf den Bericht der Nordwest-Passage

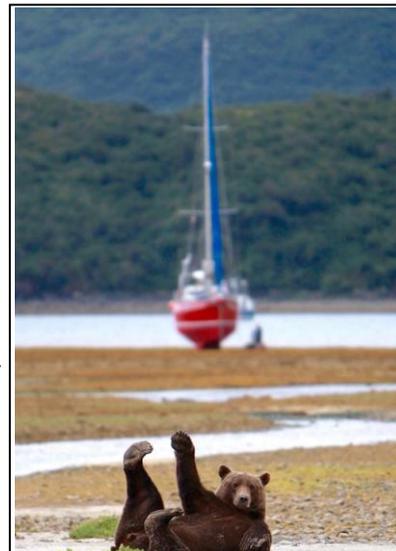
Der Titel des Themenabends ist insofern etwas irreführend, da Erich Wilts sich aus Zeitgründen im Wesentlichen auf die Beschreibung der Nordwestpassage beschränkte.



Von Nagasaki Japan entlang, längs der Kurilen und Aleuten bis nach Kodiak auf Kodiak.

Im April 2015 waren sie von Nagasaki gestartet und über die verschiedenen japanischen Inseln die Kurilen entlang zu den Aläuten bis nach Kodiak auf Kodiak gesegelt. Erwähnung fand nur der Aufenthalt in Geografic Harbor, einem Fjordgebiet auf der Alaska-Halbinsel, berühmt für seine Bären. In einer kleiner Bucht trocken gefallen begab sich die Crew – es waren sechs erfahrene Hochseesegler, die schon früher mit ihnen gesegelt waren, auf Bärensuche, mit Pfefferspray und Radauinstrumenten ausgerüstet. An einer Flussmündung fanden sie 12-15 Grizzly-Bären, die sich aber auf den Lachsfang konzentrierten und die nahen Menschen nicht beachteten. Aber mit einem Male taucht ein grosser Bär direkt vor dem erstarrten Erich auf, zu nahe, um zu photographieren. Heide hinter ihm blies geistesgegenwärtig das mitgenommene Nebelhorn – der Bär dreht sich verblüfft um und trottete weg.

Im Jahre 2016 wurden 5 Törns im Golf von Alaska unternommen, hierzu wurde uns eindruckliche Bilder gezeigt wie die Freydis im Prince Williams Fjord.



Fröhlicher Grizzly, im Hintergrund die trocken gefallene Freydis III.



Oben: schweres Wetter, rechts im Prince Williams Fjord.



Die Nordwest-Passage

Trotz der Erderwärmung ist die Nordwestpassage noch immer eine Route voller Risiko, besonders für kleine Boote. Schon im 17. Jahrhundert hat man versucht, einen kürzeren Weg von Europa nach Indien zu finden, selbst alle Versuche im 19. Jahrhundert scheiterten. Erst *Roald Amundsen* gelang 1903–1906 auf dem kleinen Walfangschiff *Gjøa* die Durchfahrt in Ost-West-Richtung, wobei er zweimal auf der King-William-Insel überwinterte. 1940-42 durchquerte *Henry Larsen* im Schoner *St. Roch* den Seeweg erstmals in West-Ost-Richtung mit je einer Überwinterung auf der Victoria-Insel und der Halbinsel Boothia. Arved Fuchs durchsegelte 1993 mit seinem Expeditionsschiff, der *Dagmar Aaen*, die Nordwestpassage in Ost-West-Richtung und 2003/2004 noch einmal in West-Ost-Richtung.



Vorbereitung: Test der Überlebensanzüge

Und heute? 2018 hatten nur 2 von 11 Segelbooten die Passage geschafft, die unter französischer Flagge segelnde *Anahita* wurde vom Eis zerquetscht und sank.

Für die Nordwest-Passage war besondere Vorbereitung vonnöten, so wurden das Buch von Arved Fuchs *Nordwestpassage: Der Mythos eines Seeweges* [4] studiert und Jimmy Cornell persönlich getroffen und befragt. Es wurden für die Freydis persönliche Notfallsender, Überlebensanzüge und ein zweites Satellitentelephon angeschafft und für zusätzliche Heizung ein Reflex-Diesellofen (mit Schornstein) installiert. Neben den Lebensmitteln für die gesamte Crew für 10 Wochen musste eine Notverpflegung für eine mögliche Überwinterung von Heide und Erich für 12 Monate gebunkert werden, wobei wegen Stau-problemen ein kleiner Teil noch in dem „Ausgangshafen der Nordwestpassage“ Nome nachgekauft wurde.

Von *Wetterwelt Kiel* wurden via Iridium-Handy jeweils die aktuellen Wetter- und Eisinformationen eingeholt, denn die Nordwestpassage bleibt ein Wagnis, die Navigation ist trotz GPS und Radar schwierig, die Seekarten sind ungenau und der Magnetkompass ist in Polnähe kaum brauchbar. Im Gegensatz zu dem Belgier Willy de Roos, der dies 1977 als erster einhand schaffte, stand eine erfahrene Crew für den auf 44 Tage angesetzten Törn von mehr als 3000 sm zur Verfügung.

In die Beringsee

Am 30. Mai 2017 ging es los, von Kodiak nach Westen entlang der Alaska-Halbinsel, nach gut zwei Wochen wurde in King Cove festgemacht, einer grösseren Ortschaft mit Hafen und einem Flughafen. Deshalb konnte hier ein Crewwechsel stattfinden. Für die Wilts ein vertrauter Ort, mehrmals in den letzten 10 Jahren besucht und 2007/08 sogar überwintert. Freunde werden besucht, alte Geschichten erzählt. Mit neuer Crew dann Leinen los, durch den *False Pass*, den engen, strömungskritischen Sund zwischen der Alaska-Halbinsel und der Insel *Unimak*, ging es in die Beringsee, die viermal so gross wie die Nordsee ist. Sie ist das grösste, oft



Walrösser in der Beringsee

stürmische Randmeer, welches im Winter zu grossen Teilen zufriert. Wie in früheren Jahren wurden die 200 sm entfernten Pribilof-Inseln, St. Paul und St. George und danach St. Lawrence und Nome angesteuert. Hier in dem Goldschürfer-Städtchen beginnt die eigentliche Nordwestpassage, Nome ist eine Art Basislager, 11 weitere Segler wollen auch hin-

Yvan Bourgnon auf seinem Hobie Cat



Die österreichische Stahlyacht *Muktuk* mit Familie und Hund.



durch. Die Flotte könnte nicht unterschiedlicher sein: Dabei der 6m lange *Hobie Cat* mit dem Schweizer Einhand-Abenteurer Yvan Bourgnon, die 39 ft Alu-Yacht *Nehaj* mit der deutschen Einhandseglerin Susanne Huber-Curphey, eine gaffelgetakelte norwegische *Colin Archer* Holzjacht, die neuseeländische Stahlyacht *Larissa* mit einem älteren Ehepaar und die österreichische Stahlyacht *Mutuk* mit vierköpfiger Familie und Hund. In Nome warten alle auf den besten Zeitpunkt zum Start, noch war die Durchfahrt dicht, die Vorräte werden aufgefüllt, die Wäsche im Altersheim gewaschen und die Technik überprüft. In Nome gibt es einen zivilen Flugplatz, es findet wieder ein Crewwechsel statt, die meisten sind erfahrene Hochsee-Segler, die schon mehrmals auf der Freydis mitsegelten.

Erste grosse Etappe: Von Nome nach Tuktoyaktuk

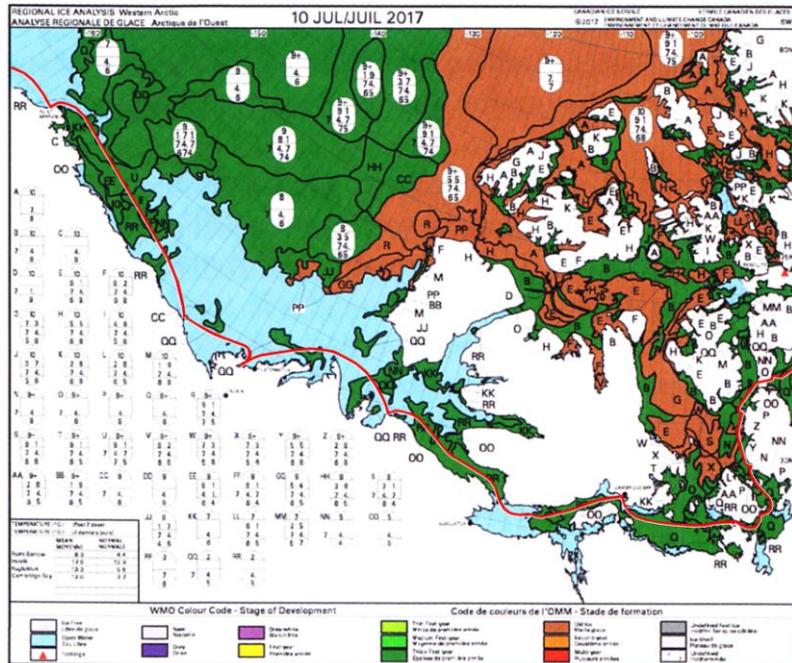
Man ist klar zum Auslaufen, wartet noch auf den idealen Zeitpunkt. Von West nach Ost ist die Passage einfacher, weil der Ostteil zwischen Cambridge Bay und Fort Ross später aufbricht und die lange Passage in der Beaufortsee sich schon ab September mit Packeis verschliessen kann. Es wurde nun täglich mit *Wetterwelt Kiel* über Iridium die Wetter- und Eissituation besprochen, auch mit dem Kanadier Victor Wejer, der



sich die Beratung von Seglern der Nordwestpassage per Kurzwelle oder Onsat-Mail zur Lebensaufgabe gemacht hat.

Die Eiskarte vom 10. Juli 2017 zeigt das Gebiet von Point Barrow bis Fort Ross auf der Boothia-Halbinsel. Die geplante Route ist rot eingezeichnet.

Farbcode:
weiss = Land
hellblau = offenes Wasser
dunkelgrün = dickes Erstjahres-Eis
dunkelbraun = altes Eis



Wie man auf der Eiskarte vom 10. Juli 2017, die den kritischen Bereich der Passage zeigt, sieht, ist zu dem Zeitpunkt eine Durchfahrt unmöglich, grosse Strecken sind noch mit dickem einjährigen Eis bedeckt. In der Hoffnung, dass bis zum Ein-

treffen ab Point Barrow und besonders im Amundsen- und Coronation-Golf bis Cambridge Bay das Eis zurückgegangen ist, wurden in Nome die Leinen losgeworfen. Gegangen wurde der Drei-Wachen-Rhythmus, also jeweils für 4 Stunden zu zweit. Mit Gross und Genua kommt man gut voran, gegen Mitternacht erreichte man die Beringstrasse, Grenze zwischen Nordamerika und Sibirien – und gleichzeitig Datumsgrenze. An der kleinen Insel Little Diome wird mitten in dieser Meerenge ein Zwischenstop eingelegt. Der Wetterbericht verspricht noch immer leichte süd-südöstliche Winde, also weiter flott mit Gross und Blister. Allerdings Nebel, deshalb zusätzlicher Ausguck, auch das AIS ist ausgefallen. Doch der bald auf S gedrehte Wind brist auf 35 kt, also Segel verkleinern und reffen, der Polarkreis wird überschritten. Nach 5 Tagen und 599 sm seit Nome wird Point Barrow umrundet und in der Elson-Lagune geankert. Leicht-sinnigerweise wandert man ohne Gewehr zum Ort Utquiagvik (früher Barrow), doch ein Einheimischer ruft wegen Bärengefahr Hilfe, und sie werden mit einem Pickup abgeholt. Zurück werden sie dann mit einem Boot zur Freydis gebracht.



Elson-Lagune: Überraschung am nächsten Morgen, das Eis ist da.

Unten links: Yvon Bourgnon auf seinem Hobie Cat.

Am nächsten Morgen die Überraschung: der Wind hatte auf NW gedreht, die Freydis war von Eisschollen umgeben – jetzt wurde es

schwierig. Zwischen den Schollen Slalomfahrt unter Gross und gereffter Genua bei Nord-West 5-6. Eisfelder müssen umfahren werden, besonders das abwechselnde Ausbaumen der Genua nach Back- und dann wieder nach Steuerbord hält die Crew in Trab. Nach etwa 140 sm blitzt ein weisses Segel in der Sonne



auf: Sie haben den verrückten Schweizer Yvan Bourgnon eingeholt, der als erster in Nome aufgebrochen war. Leider darf er sich nicht an Bord der Freydis aufwärmen und eine warme Mahlzeit geniessen, das würden seine Regeln nicht erlauben.

Der Nordwest brist auf bis 35 kt, es läuft so gut, so wird gleich Herschel Island angepeilt und unter der Steuerbord-Saling die US- gegen die kanadische Flagge ausgetauscht. Um Mitternacht kommt bei gerefftem Gross und ausgebaumter Genua bereits die Insel in Sicht, über die flache „Workboat Passage“ schleicht man sich mit Echolot-Hilfe in die Lagune der Herschel-Insel, wo man geschützt auf 2m Wassertiefe ankern kann – glaubt man. Stürmischer Westwind vertreibt sie an die Ostseite der Insel, bei 9 Beaufort sind sie einen Tag eingeweht. So erkundet man die Insel und besucht die schon lange aufgegebene Walfangstation.

Nach Wetterberuhigung geht's weiter in das 150 sm entfernte Tuktoyaktuk, den ersten Einklarierungsort in Kanada. Der Zoll braucht 7 Minuten für die Crew, allerdings 70 Minuten für die Pumpgun, den „Bärentöter“. Hier wird wieder gebunkert, der Ruderkoker eingefettet, die Blöcke an der Grossschot und den Spinnackerbäumen ausgetauscht. Tuk hat sogar einen Flugplatz, hier steigt der letzte Mann der Crew noch zu.

Zweite Etappe: Tuktoyaktuk – Cambridge Bay

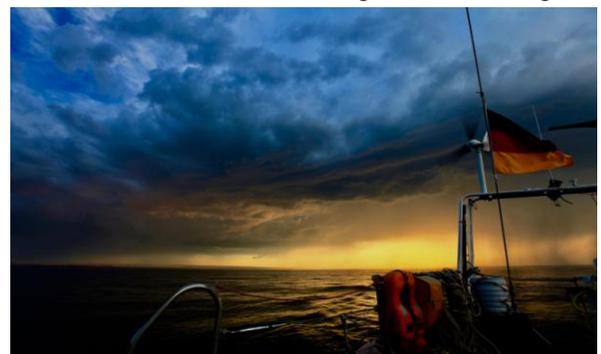
Es geht los, weiter nach Osten. Der Wind hat gedreht, nerviges Gegenanbolzen, 40° vom geplanten Kurs, bis bei Cape Bathurst der Wind einschläft. Dichter Nebel nimmt die Sicht, der Ausguck wird verstärkt, um nicht mit einem Growler zu kollidieren. Nach 280 sm zeigt sich Pearce Point Harbor bei strahlendem Sonnenschein, faszinierender Rundblick auf tundrabunte Hügel, ockerfarbene Felsen und türkisfarbenes Wasser. Hier wird in diesem geschützten Naturhafen geankert, ein kleiner Landgang zu ein paar verlassen Hütten unternommen, zur Sicherheit das Gewehr dabei.



Pearce Point Harbor, ein einsamer Naturhafen am Eingang des Amundsen-Golfs. © Helga u. Knut Schwieger.

Am nächsten Morgen „Anker auf“ trotz 35 kt aus S, es läuft aber gut bei zwei Reffs und Sturmfock.

Es wird noch heftiger, 1½ Stunden lang ein schweres Gewitter mit heftigen Regenböen. Himmel und Meer sind bedrohlich gelb, eine schaurige Stimmung.



Bedrohliche Gewitterstimmung im Amundsen Golf.

Zügig geht es voran, am 2. August wurde schon der Coronation Golf erreicht, in dem nur wenige Eisschollen schwimmen. Dann Wärmeeinbruch, ungewöhnliche 22°C auf 70° N, begleitet von



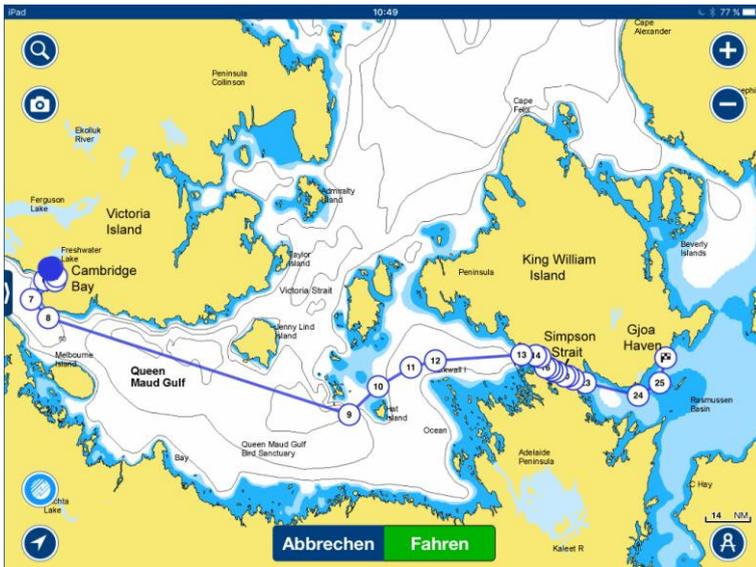
Das Wrack von Amundsen's Forschungsschiffs Maud auf einem Schwimmponton, fertig zum Abschleppen nach Oslo.

lähmender Flaute. Victor kritisiert den frühen Aufbruch in Nome und zu wenige Positionsmeldungen. Und tatsächlich, der *SpotGen3* GPS-Messenger hat Ausfälle. Zwei Tage früher als geplant wird in Cambridge Bay/Ikaluktutiak („guter Platz zum Fischen“) an gelegt. In Cambridge Bay war die *Maud*, das Forschungsschiff von Amundsen, das 1926

an die Hudson Bay Company verkauft und 1931 im Packeis gesunken war, zu sehen. Das Wrack auf dem Schwimmponton soll nach Oslo geschleppt und dort ausgestellt werden.

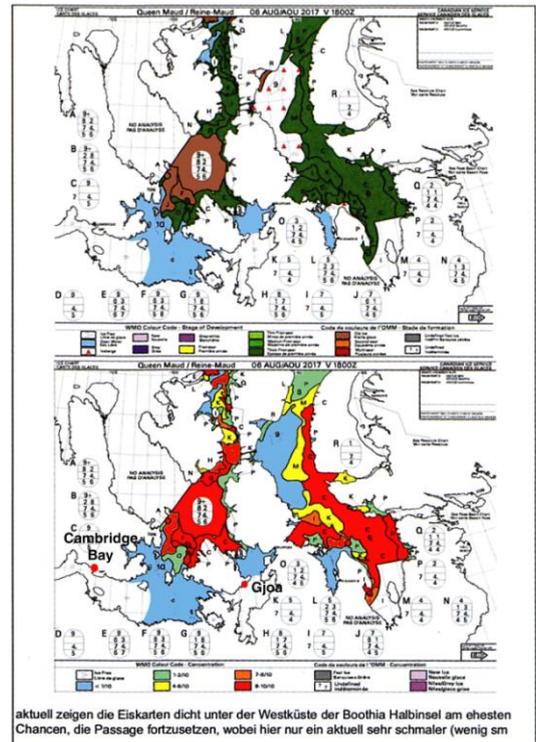
Bis Gjoa Haven sollte man durchkommen

Erich verfolgt ja die „Early-Bird“ Strategie, um vor Ort zu sein, wenn sich die Chance zur Durchfahrt ergibt. Die Victoria Strait ist noch unpassierbar, aber die Fahrt bis Gjoa Haven durch den Queen Maud Golf und Simpson Strait sollte seiner Meinung nach möglich sein.

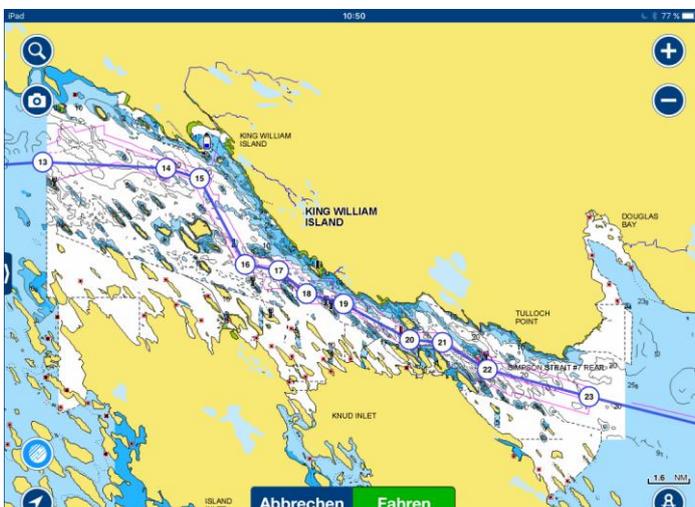


Oben: Screenshot Wegpunkte auf der Route Cambridge Bay – Gjoa Haven.

Rechts: Eiskarten 7-Tage-Törnberatung 6.8.17 von Wetterwelt Kiel. Die obere Karte bezeichnet die Art des Eises, wie sie sich im Vorhersage-Zeitraum entwickelt, die untere den Bedeckungsgrad. Das letzte Stück im Rasmussen Basin vor Gjoa Haven scheint noch dicht zu sein.



Trotz Warnung von Victor wird am 7. August in Richtung Gjoa Haven aufgebrochen. Und tatsächlich: Ein entgegenkommendes Schiff der kanadischen Küstenwache, mit welchem UKW-Kontakt aufgenommen wurde, bestätigte, dass der Weg bis Gjoa Haven frei sei. Am 9. August, Segeln bei achterlichen Wind, ein Zwischenfall: es roch mit einem Male nach Diesel. Sofort wurde beigesteuert, die Ursache war ein kleines Leck im Alu-Dieseltank, wohl bei Arbeiten am Boot versehentlich angebohrt. Mit Bordmitteln, Flachs um einen Nagel, wurde das Problem gelöst. - Mit der aufmerksamen Crew wurde die schwierige 35 sm lange Simpson Strait ohne Probleme durchfahren, und man erreichte gut das Rasmussen Basin. Nach weiteren 25 sm wurde am 10. August der schon von Amundsen gepriesene Naturhafen Gjoa Haven erreicht. Hier hatte er zwei Winter bei den *Netsilik-Inuit* verbracht.



Die schwierige Durchfahrt durch die enge Simpson Strait.

Upsuqtuuq (Ort mit viel Speck) nennen, 1100 Einwohner und sogar einen Flugplatz.

Heute hat die Siedlung, die die Inuit

Gut geankert im Innern der Bucht, ging's trotzdem bald weiter, denn *Wetterwelt* trieb zur Eile: Es könnte sich ein Packeis-Fenster im Larsen Sound öffnen, das bis zur Bellotstrasse reiche. Man könne hoffen, dass bei 2-3 Tagen Süd-Südostwinden das Eis weit genug von der Küste wegdriften würde.

Jetzt wurde es wirklich ernst – Kampf gegen das Eis !

11. August früh am Morgen, Leinen los. Bei den südlichen Winden geht es flott voran, mit 3 kt mitlaufendem Strom 9 kt über Grund. Noch der Beginn der James Ross Strait unerwartet eisfrei, am Nachmittag meldet aber *Wetterwelt*, dass sich das Eis nördlicher noch stau. Und tatsächlich wird es um 22.30h prekär im dichter werdenden



Oben: Die geplante Route
Links: Tatsächlich nahm die Eisbedeckung schlagartig zu.

Packeis. Aus Sicherheitsgründen wird eine kleine, geschützte Bucht aufgesucht und auf 5 m geankert. Am nächsten Morgen früh wieder Anker auf, in der Hoffnung, einen Weg durchs Eis zu finden. Erstes Ziel ist die Kent Bay hinter Cape Victoria, um sich dann an der Ostseite des Larsen Sound von Bucht zu Bucht zu hangeln, mit einem Ausguck auf der Saling.

3 sm S von Cape Victoria ist Schluss, die Eisfläche ist kompakt, da ist kein Durchkommen. Also kehrtum und wieder nach Süden, wo in einer Bucht in der Nähe von Cape Cloucester geankert wurde. Aber die Lage war unschön, Eisschollen drängten heran und engten den



Unüberwindliches Eisfeld südlich Cape Victoria.



Schwojkreis ein. Sollte der Wind nicht drehen und weiter zulegen, könnten die eindringenden Eisschollen die Freydis zermalmen. Deshalb wird am 13. August zur Sicherheit in die erste Bucht zurückverlegt. Tatsächlich dreht der Wind auf ENE bis NE. Neue Hoffnung, aber erst einmal abwarten, das Eis bewegt sich nicht so schnell. Erst am 16. August geht's wieder los, im Zickzack geht es an der Küstenlinie nordwärts, die geschlossenen Packeisfelder an Backbord lassend. Wenn nötig wird der Bug mittels Stangen von



Ausguck auf der Saling, Tritte am Mast erleichtern das Entern.

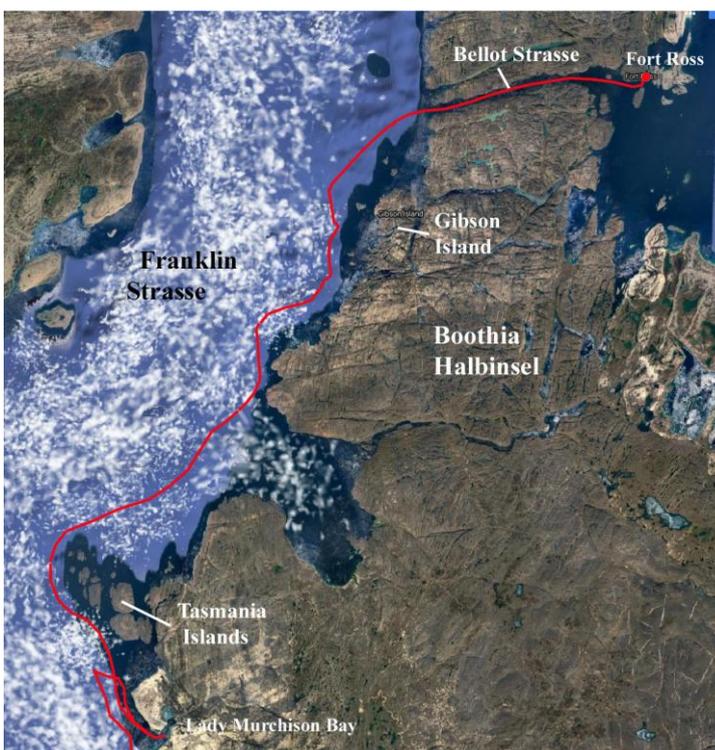
den Schollen abgeschoben. Zwei Yachten auf Gegenkurs geben Gewissheit: es gibt eine Passage durchs Eis. Die hat's aber in sich: Die grosse Durchfahrt bei den Tasmanischen Inseln ist durch einen Eisgürtel von 2-3 sm noch versperrt, die Tidenströmung treibt die Eisschollen an diesen Eisgürtel, das kann zur Falle werden. Der Skipper befiehlt den Rückzug, als nächster möglicher Ankerplatz wird morgens 5.30h die Lady Murchison Bay aufgesucht. Aber schon um 8.30 wird es bedrohlich, die Tide ist ge-

kippt, also wieder raus, bei schwierigem 6/10 Packeis. Und dann: freies Wasser in Sicht!!

Unmittelbar am Eisrand kommt die grönländische Yacht *Kiqdlua* entgegen. Trotz teilweise freien Wassers ist die Gefahr nicht vorbei, immer wieder bauen sich entlang der Boothia-Halbinsel dichte Packeisfelder vor ihnen auf. Um 22h wird die Nordspitze von Gibson Island erreicht, um 23h steht die Freydis am Westeingang der 17 sm langen und an ihrer engsten Stelle nur 1 sm breiten Bellot Strait. Sie ist berüchtigt für



In der Franklin Strait kommt die grönländische Yacht *Kiqdlua* entgegen.



ihre starken Gezeitenströme und kann durch Packeis innerhalb kürzester Zeit unpassierbar sein. Doch die Durchfahrt gelingt ohne Probleme, und der einzige Eisriegel kann umschifft werden. Um 3.15 h fällt der Anker in dem Naturhafen vor den Hütten des ehemaligen Handelspostens „Fort Ross of the Hudson's Bay Company“ – und dem Skipper und der Crew ein Stein vom Herzen.

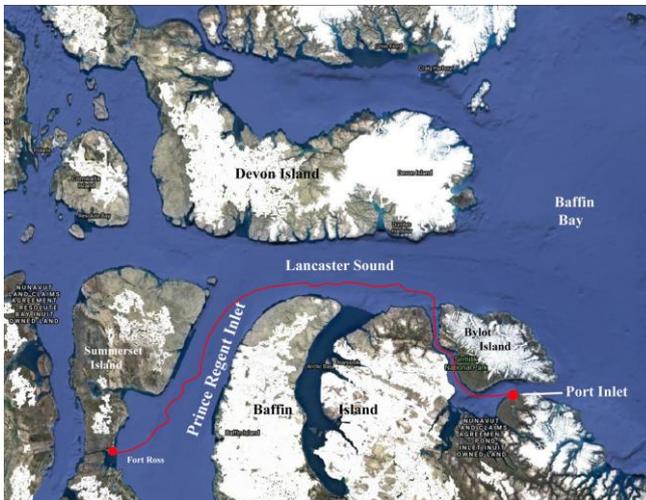
Die Engpässe der Nordwestpassage sind geschafft. Die gegen Bären verrammelte Schutzhütte der Hudson's Bay Company ist im besten Zustand, innen alles, was ein Mensch zum Überleben braucht. Der Gipfel (72°N) war erreicht, Erichs „Early Bird“-Strategie aufgegangen.



Die glückliche Freydis-Crew hat den Gipfel geschafft.

Nach Pond Inlet – dem letzten Hafen in der kanadischen Arktis

Recht bald geht es weiter, die Eiskarten zeigen geschlossene Eisfelder, und tatsächlich wird bei Flaute durch sich neu bildendes Eis gepflügt. Auch hier im Prince Regent Inlet müssen alte Packeisfelder und Schollen-Ungetüme umrundet werden.



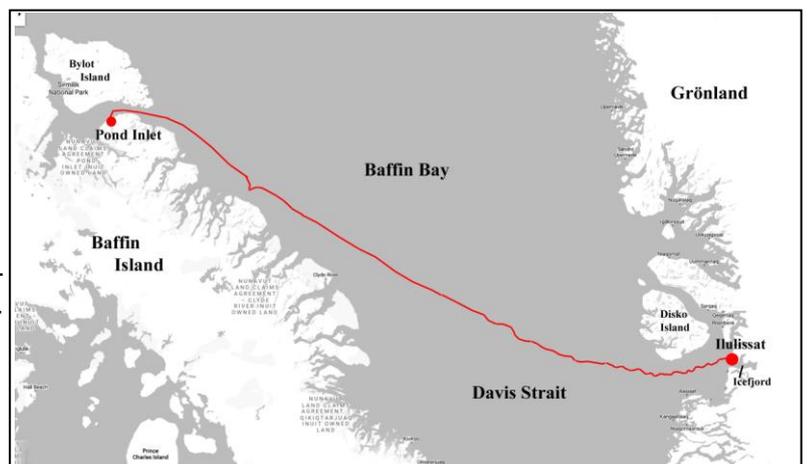
Die Strecke von Fort Ross nach Port Inlet. Eis nicht dargestellt.

Dabei wird es ungemütlich kalt, der Reflex-Diesellofen bewährt sich. Der Magnetkompass hat hier 71° Deklination, der Autopilot muss entsprechend eingestellt werden, bei der Schlangenfahrt verliert er oft die Richtungsangabe. Im Lancaster Sound beeindruckend das vergletscherte Devon Island, 2000m über dem Meer. Bei der Annäherung an die Baffin Bay gibt es wieder massenhaft Eis, aber hier sind es vor allem Gletscherabbrüche, Eisberge und Growler. Durch den schmalen Eclips Sound zwischen Baffin Island und der

geschützten Vogelinsel Bylot Island geht es zu der nördlichen Siedlung Pond Inlet im gleichnamigen Sund. Die 1300 hier ansässigen Inuit leben von Fisch- und Robbenfang und neuerdings auch vom Kreuzfahrt-Tourismus. Doch wegen des europäischen Bans lassen sich die Felle der Bart- und Ringelrobben schlecht verkaufen, und der Fischbestand ist sehr zurückgegangen. Der Tourismus kann das nicht kompensieren, den Inuit geht es schlecht, obwohl ein Flugplatz den Ort mit dem Rest der Welt verbindet.

Letzte Etappe: Über die Baffin Bay nach Grönland

In Pond Inlet wechselt ein Teil der Crew, hier wird ausklariert und dann die letzte Etappe, zunächst unter Maschine, in Angriff genommen. Draussen in der Baffin Bay bläst ein mässiger Nordwestwind, die Fahrt mit Gross und Genua wird unterstützt durch den Westgrönlandstrom, hier „Baffin Bay Current“ genannt. Bei Annäherung an



die Disko-Insel nimmt die Anzahl der Eisberge und Growler zu, trotz umständlicher Schlangenfahrt ein wunderschönes Erlebnis – und mit 600 sm in 4 Tagen eine schnelle Überquerung. Heil wurde das Endziel, Ilulissat, das frühere Jakobshavn, erreicht. Ilulissat ist mit über 4500 Einwohnern die drittgrösste Stadt Grönlands, sie lebt vom Fischfang und mittlerweile auch vom Tourismus. Eine besondere Attraktion ist der nahe Eisfjord, seit 2004 UNESCO-Kulturerbe, mit dem auf der Nordhalbkugel am stärksten kalbenden Gletscher *Sermeq Kujalleq*. Der 1400m hohe Auslassgletscher hat im Sommer eine Fließgeschwindigkeit von mehr als 40m pro Tag! Die Masse der Eisberge summiert sich damit auf 35 Milliarden Tonnen pro Jahr, entsprechend gigantische Eisberge fließen aus dem Eisfjord. So endete diese besondere Reise noch mit einem weiteren Höhepunkt.



Links und oben: In der Disco Bay.



Der Hafen von Ilulissat, die Einfahrt war fast ganz durch Eis blockiert.



Blick auf den Eisfjord. Zu sehen sind treibende Eisberge, abgespalten vom 40 km entfernten Sermeq Kujalleq.

Die „Early-Bird-Strategie“ hatte sich bewährt, am 1. September liegen noch 5 Yachten wegen Eisblockaden vor den Tasmania-Inseln in Buchten, und es war unsicher, ob sie in diesem Jahr die Nordwestpassage schaffen könnten.

Im Jahre 2019 kehrten die Wilts nach einem stürmischen Törn von Island, wo die letzte Überwinterung stattfand, wieder in ihren Heimathafen Leer in Ostfriesland zurück. Die Freydis wurde überholt, 2020 geht's wieder los, erst mal auf die Kanaren.

Jörg Schulz-Hennig

Quellen:

- [1] *Endstation Fukushima – die letzte Fahrt der Freydis II* - Januar-Stammanlass 2012
- [2] *Gefangen im antarktischen Eis* - in *50 Jahre CCS Regionalclub Zürich*
und Heide Wilts: *Gestrandet in der weissen Hölle*. (Delius Klasing)
- [3] Heide Wilts: *Eskapade – Von Japan durch die Nordwestpassage* (Parimari Verlag)
- [4] Arved Fuchs: *Nordwestpassage: Der Mythos eines Seeweges* (Delius Klasing)

Interessante Links:

<https://www.knut-helga-nordwest.de/>

<https://www.blauwasser.de/marke/wetterwelt>

<https://www.freydis.de/wordpress/toernplaene/toernplan-2020/>