

Die „Morning Haze“ im Eis: „Es hört sich gespenstisch an, krrrk, krrrk, ansonsten herrscht absolute Ruhe – unwirklich“



»ALLES EASY«

Schwer zu erreichen, wild, dramatisch, seglerisch extrem fordernd – die Nordwestpassage ist seit je stark mythenbehaftet. Jochen Winter hat sie durchfahren und findet, mit ihrer VERKLÄRUNG sollte Schluss sein

YACHT: Herr Winter, lassen Sie uns über den Begriff Mythos sprechen.
Jochen Winter: Für mich hat die Nordwestpassage nichts von einem Mythos.

Dann hat Arved Fuchs Recht, der den „Mythos eines Seeweges“ einst im gleichnamigen Buch beschrieb und nun in der YACHT erklärte, davon sei heute „nur noch wenig übrig“.

Das hat für mich nichts mit Vergangenheit oder Gegenwart zu tun, sondern mit meiner Herangehensweise an diesen Törn. Ich habe vor, einmal um die beiden Amerikas herumzusegeln. Deshalb war die Nordwestpassage

für mich nicht ein großer Mythos, an den ich mich heranwagte, sondern der logische Teil eines längeren Törns.

So nüchtern sehen das nicht viele.

Für Pioniere wie Willy de Roos – der 1977 als erster Segler ohne Überwinterung dort durchkam – war nach dem Scheitern des Polarforschers Franklin und dem singulären Erfolg des Erstbefahrers Amundsen die Passage vielleicht mythisch. Mehr als 200 Durchfahrten nach de Roos ist sie heute eine anspruchsvolle Segelreise – aber kein Mythos. De Roos hat im Buch „Segeln in der Arktis“ übrigens auch einen für heutige Aspiranten ganz wesentlichen Punkt thematisiert.

Welchen meinen Sie?

Er hat sich nicht nur mit der Frage auseinandergesetzt: Wie komme ich durchs Eis?, sondern überlegt: Wie komme ich danach weiter? Auf der Route von Ost nach West ist man zwar in Cambridge Bay aus dem Eis, hat aber noch eine irre lange Strecke vor sich, die von großen seglerischen Herausforderungen geprägt ist: 800 Meilen an einer Leeküste entlang und dann durch die Beringsee. Alle reden über das Eis, aber die Schwierigkeiten dort sind erwartbar, dieser Teil ist der große Spaß der Reise, der „Fun Part“. Darüber wird oft vergessen, dass der zweite Törnabschnitt Richtung Westen einen großen Teil der seemannischen Leistung ausmacht.

Ihr erster Versuch einer Annäherung an die Passage ist 2013 mit Bruch der Steuerung vor Grönland unerwartet gescheitert.

Im Rückblick sage ich: Es war gut, dass wir damals zur Reparatur zurückmussten. Denn dadurch ergab sich etwas für die Vorbereitung auf die Nordwestpassage ganz Wichtiges: erste Kontakte mit Eis. Mit dem Meer hat man als Segler normalerweise ein weiches Medium um sich. Das ändert sich plötzlich, vieles fühlt sich dadurch ganz anders an. Ich bin anschließend, im wesentlichen einhand, nach Spitzbergen gesegelt und 2015 nach Island, 2016 entlang der grönländischen Ost- und Westküste. Danach wusste ich, dass ich mit dem Segeln in den hohen Breiten zurechtkommen würde.

Und? War es schön dort?

Mit dem Begriff kommen Sie da nicht weiter. Schön ist es, an einem entspannten Sommerabend in der Dänischen Südsee zu ankern – ein schöneres Ambiente habe ich bisher jedenfalls nicht erlebt.

Wenn die Passage schon mit Kleinstbooten befahren wird und manch einer darin offenbar eine Art Abenteuerspielplatz sieht, dann erinnert das wieder an Arved Fuchs, der sagt: „Das Ende eines Mythos ist die Beliebigkeit.“ Stimmen Sie zu?

Beliebigkeit ist nicht das Wort, das mir zur Nordwestpassage einfällt. Ich gehe meine Törns jedenfalls anders an als die genannten Leute. Ich bin Fahrtensegler, mich treibt die Neugier – die Neugier, etwas zu sehen, das ich noch nicht gesehen habe. Ich bin geprägt von Seglern wie Hans Domizlaff, Arthur Ransome oder auch Uwe Röttgering. Seit ich mein Boot besitze, segelt es in immer anderen Revieren. Ich habe zwar einen Liegeplatz, aber ich nutze ihn nie, ich bin immer unterwegs. Ich muss auch nicht mehrmals an die gleichen Orte. Ich segele so, wie es mir und meinem Boot möglich ist, zu mir unbekanntem, auch ungewöhnlichen Zielen, um fremde Landschaften, Natur und Menschen zu erleben. Segelfahrten erlauben es mir, sozusagen einen Teil der „Welt zu vermessen“. Das ist für mich das Abenteuer. Und glauben Sie mir: Die Dimension dieser Erde erfährt man auf der Nordwestpassage. Die unglaubliche Weite, die Einsamkeit. Ich habe dagegen nicht das Ziel, der Erste zu sein, der Schnellste, der Erste ohne Nahrungsmittel oder sonst etwas. Das entspricht nicht meinem Verständnis von Seefahrt.



ZUR PERSON

Jochen Winter hat mit seiner Bestevaer 55 „Morning Haze“ und bis zu drei Mann Crew die Nordwestpassage in Richtung Westen besegelt; Start in Upernavik (Grönland) am 22. Juli 2017, Ankunft in Nome (Alaska) am 5. September. Der 61-jährige Wirtschafts-anwalt im Ruhestand lebt mit Frau und zwei Kindern in Hamburg.

Geht es beim Segeln in derartigen Revieren nicht immer auch um das Verschieben von Grenzen?

Grenzen verschieben sich, ja. Das wird erst möglich durch technische Innovationen, im Fahrtensegeln durch moderne Navigations- und Kommunikationsmöglichkeiten. Zum Beispiel das Satellitentelefon: Damit – und eben nicht über eine gerade in den hohen nördlichen Breiten instabile Kurzwellenverbindung – kann ich mir jederzeit hochaktuelle Wetter- und Eisinformationen aus dem Internet holen. Solche Hilfsmittel erlauben, die großen Schwierigkeiten und Unwägbarkeiten zu überwinden, die das Segeln in derart abgelegenen Gebieten früher mit sich brachte. Deshalb ist etwa die Durchsegelung der Nordwestpassage durch Arved Fuchs 1993 ganz anderes zu bewerten als unsere heute. Damals, unter den Bedingungen und bei den Möglichkeiten, wäre die Passage nichts für mich gewesen. Die Vorstellung,

»IRGENDWANN SPUCKT DAS EIS EINE YACHT WIEDER AUS«

dass ich bei Nebel in eine unbekannte Bucht einfahren muss, die eventuell nicht richtig kartografiert ist, und das auf der Basis einer gekoppelten Position – puh!

Wenn die Nordwestpassage also zunehmend einfacher wird, schwindet dann nicht ihre Magie? Oder, um im Bild zu bleiben: Verliert sie ihren Mythos?

Was ist denn die Magie? Dass man da sterben kann? Das kann man auch in der Ostsee. Ja, die Nordwestpassage ist für normale Segler nicht mehr unerreichbar. Aber macht die Erreichbarkeit einen Mythos aus? Ich habe wegen der Passage nicht mein Leben riskiert und nicht gelitten. Sicher, sie bereitet heute, vernünftig geplant, wegen der technischen Entwicklungen viel weniger Probleme. Dennoch haben sich die rein seglerischen Herausforderungen nicht geändert: Wenn in der Beaufortsee der nette Nordost auf stürmisch Nordwest dreht oder Eisdrift und Wind den Eisdruck in Weld Harbour erhöhen, wird es auch heute noch wie damals – interessant.

Welche Rolle spielt die vielzitierte veränderte Eissituation?

Ich glaube, sie wird in diesem Zusammenhang überschätzt. Die klimatische Entwicklung hat zweifellos dazu geführt, dass die Ausdehnung des Meereises absolut geringer ist. Aber in der Nordwestpassage ist das nicht so sehr das Problem. Die Menge des ins Kernstück der Passage zwischen Resolute und Cambridge Bay gedrückten Eises hängt vor allem von der durch Wind und Strömungen bestimmten Drift des Nordpolareises ab. So gab es in diesem Jahr wohl relativ wenig Meereis, aber die Passage war dennoch nur für ziemlich kurze Zeit offen. Mit anderen Worten: Die Nordwestpassage ist nicht deshalb einfacher geworden, weil das Meereis zurückgegangen ist.

Dann stimmt die erste Assoziation bei diesem Thema immer noch: einsamer Kampf durch gewaltige Eismassen?

Die Auseinandersetzung damit ist nach wie vor der große Reiz, ja. Man kann ihn Außenstehenden nur schwer vermitteln. Man muss sich beim ersten Mal überwinden, kann sich aber ans Segeln im Eis gewöhnen und Erfahrungen sammeln – allerdings kann man es nicht üben, weil jede Situation anders ist. In Grönland und Island hatte ich damit zu tun, aber es war dort Landeis, das in Form →



Polarlichter, ein himmlisches Spektakel: „Es ist großartig, dass man die Freiheit hat, solche Erlebnisse zu sammeln“

von Eisbergen, Schollen und Growlern im Meer treibt. In der Nordwestpassage aber friert das Meer, und das Eis bildet und formiert sich ständig neu, das ist eine völlig andere Geschichte.

Mit welchen Auswirkungen?

Man muss manchmal sehr spontan reagieren und seine Pläne ändern. Man beobachtet zum Beispiel einen Eisriegel und sucht ihn ab, ob sich irgendwo eine Lücke auftut. Wenn nicht, überlegt man sich neue Optionen und versucht es dann woanders. Oder man entscheidet sich, hineinzufahren und mitzudriften. Das ist in der Tat sehr speziell und etwas ganz Neues für einen Segler. Und es lässt sich in einer noch so guten Planung nicht simulieren. Dieses Finden eines Weges durch das Packeis lässt am ehesten ein besonderes Gefühl aufkommen. Das ist dann so etwas wie die Magie des Eises, wie sie in dem Buch „Fräulein Smillas Gespür für Schnee“ beschrieben ist.

Wie oft während der sechs Wochen Ihres Törns herrschten solche Bedingungen?

Insgesamt nur etwa 60 Stunden. Einen knappen Tag dauerte unser erster Versuch einschließlich Steckenbleiben im Eis nördlich des Peelsunds. 36 Stunden brauchten wir vom Osteingang der Bellotstraße, um die

Eisbarriere in der Franklinstraße und im Larsensund, den Packeis-kritischen Teil der Passage, zu überwinden.

Stand das Projekt da zwischenzeitlich einmal auf der Kippe?

Nein, das Eis bewegt sich ja. Und irgendwann spuckt es eine eingeschlossene Yacht wieder aus. Auf diese Art hat eine grönländische Yacht, die hinter uns war, in drei Tagen 19 Seemeilen Drift gemacht. Es hat ihnen nicht geschadet. Sie kam wieder frei und einige Tage nach uns in Cambridge Bay an. Dieses Driftenlassen ist komisch. Man weiß, dass der Druck des Eises zunimmt. Und es hört sich gespenstisch an, krrrrk, krrrrk, an-

sonsten herrscht absolute Ruhe. Eine ganz unwirkliche Stimmung.

Die berühmte Bellotstraße ist ein Knackpunkt auf der Route. Wie sind Sie dort klargekommen?

Sie gilt nach den Revierführern als navigatorisch sehr schwierig, wegen Eisgangs, Strömung und der Witterungsverhältnisse. Aber sie ist nur 14 Meilen lang. Da geht man halt auf einen Berg – und kann die ganze Strecke mit dem Fernglas überblicken. Das ist also in Wahrheit nicht die große Herausforderung, als die sie überall beschrieben wird. Es sei denn, man will es gegen den Strom, Starkwind, bei Eis und unsichtigem Wetter zwingen. Das ist dann aber nicht Drama oder Mythos, sondern einfach nur schlechte Seemannschaft – gestern, heute, morgen.

War es irgendwann mal richtig kritisch?

Ja. Wir haben hinter einer Insel einen 40-Knoten-Sturm vor Anker abgewettert. Alles prima, der Anker lag wie ein Stein, zwei Tage lang. Wir fahren 120 Meter Kette an Bord! Dann drehte der Wind, und der Anker begann plötzlich zu schlippen. Und unser Sicherheitsabstand zur Küste schrumpfte rapide. Es ist gar nicht so einfach, bei 40 Knoten gegenan schnell einen Anker aufzuholen. Das war in der Tat kritisch, aber es hatte strenggenommen nichts mit den klassischen Tü-

cken der Nordwestpassage zu tun. Damit kein falsches Bild entsteht: Wir hatten insgesamt einen ganz entspannten Törn.

Wird man als Gast in mächtiger Natur auch demütig? Oder ist es eher ein Staunen?

Schwierig, dieses Gefühl in Worte zu fassen. Doch, man denkt da schon über die Schöpfung nach und wie sich die Menschen mit ihr auseinandersetzen. Es ist alles ganz karg, aber da leben ja Leute, zufrieden und glücklich trotz ihres engen Rahmens an Angeboten und Möglichkeiten. Das ist schon berührend zu wissen, wie sie ihre Bedürfnisse an Kleidung, Ernährung und Bedarfsartikeln früher weitgehend auf Basis von Seelöwen befriedigten. Es ist meistens sehr kalt und oft sehr dunkel. Ich fragte deshalb einen jungen Inuit: Warum lebt man freiwillig hier? Warum zieht ihr nicht ins Warme?

Wie hat er reagiert?

Er hat mir erklärt, dass die Menschen dort von dem leben können, was die Natur ihnen gibt. Es reicht, um ein einfaches, aber ein sicheres Leben zu bestreiten und sein Glück zu finden. Da kommt man schon ins Nachdenken. Solche Erlebnisse unterscheiden dieses Revier zum Beispiel von den Stationen an der Barfußroute. Da fährt man über den Atlantik und landet dann im Warmen auf einer schönen Insel, auf der es alles gibt und das meiste davon im Überfluss.

Apropos – YACHT-Kolumnist Rolf Winter schrieb einmal über den Boom: „Sie segeln heutzutage über den Atlantik, wie sie in Schafflund zu Aldi strömen.“ Auch eine Atlantik-Übersegelung war – wie ein Törn durch die Südsee – einmal ein Mythos, der sich durch solch massenhaften Andrang verflüchtigt hat. Erwarten Sie eine ähnliche Entwicklung bei der Nordwestpassage?

Das ist für mich nicht die Frage.

Sondern?

Ist diese Entwicklung schlecht, oder ist sie gut? Mit anderen Worten: Darf ich daraus ein Werturteil ableiten? Ich meine: nein. Die Entwicklung, die Sie beschreiben, hat meiner Meinung nach hauptsächlich mit zunehmendem Wohlstand zu tun; immer mehr Menschen sind solche Reisen möglich. Was ich dabei beklage, sind die damit einhergehenden Begleiterscheinungen, etwa dass man manche Ankerbucht in der Karibik trockenen Fußes überqueren kann. Aber ich

beklage nur die Auswirkungen, nicht die Entwicklung im Grundsatz. Denn ich kann und will keinem verbieten, sich bestimmte Regionen der Natur zu erschließen. Dazu hat niemand ein Recht. Es ist ja großartig, dass man die Freiheit hat, solche Erlebnisse zu sammeln. Im Übrigen: Wenn ich nicht so viele Menschen um mich herum will, dann fahre ich eben auf die Hebriden.

Jimmy Cornell, Erfinder der Atlantic Rally for Cruisers, hat bereits die Nordwestpassage als Teil seiner Blue Planet Odyssey ausgeflagt.

Ich kann zu den organisierten Ozean-Rallys wenig sagen, das ist nicht meine Art zu segeln. Ich fahre irgendwo hin, weil ich dort möglichst allein sein will. Aber dass Menschen alle technischen Möglichkeiten ausnutzen, die sich ihnen bieten, halte ich für normal und legitim. Das passiert ja nicht nur beim Segeln, sondern unter anderem auch bei jeder anderen Art des Reisens. Was die Nordwestpassage angeht, fehlt mir allerdings das Verständnis für andere Dinge.

Zum Beispiel?

Wenn die Leute nicht optimal vorbereitet sind. Ich habe Segler eingeladen an Bord, damit sie bei mir Eiskarten herunterladen,

weil sie selbst keinen Zugang hatten! So etwas verstehe ich nicht. Wir haben Wetterinformationen alle sechs Stunden eingeholt.

Auch Mangel an Respekt kann ja ein Projekt entmystifizieren. Zeigt sich in solchem Angang nicht schon eine leichtsinnige Unterschätzung der Nordwestpassage?

Schon möglich. Es ist mittlerweile bekannt, dass die Passage auch mit „normalen“ Yachten besegelt werden kann, also mag mancher Skipper die Frage vernachlässigen, welche Risiken er eingeht. Es sind mittlerweile auch sehr viele Kunststoffboote in der Nordwestpassage unterwegs.

Worin liegt in der Praxis dort der Hauptunterschied zwischen GFK-Yachten und einem Aluminiumschiff wie Ihrem?

Wir mussten keinem Eisblock ausweichen, wenn er nicht allzu groß war. Den haben wir einfach zur Seite geschoben. Die scharfen Kanten der Eisschollen kratzen zwar an unserem Rumpf, können ihn aber nicht aufschneiden. Wenn man weiß, dass es so funktioniert, ist Segeln im Eis spannend und schön. Das gibt Leichtigkeit und Sicherheit. Auch deshalb ist es unbedingt sinnvoll, dass man vor der Passage schon einmal im Eis →



Ankerplatz mit EISBÄREN: »Dieser Törn ist und bleibt ein großes Abenteuer«



Die »Morning Haze« in kargem REVIER: »Wenn der Wind aus der falschen Richtung kommt, wird es abartig gefährlich«

unterwegs gewesen war. Und vor allem auch, um zu erfahren, ob man die Temperaturen aushält. Wache gehen bei starkem Wind und zwei Grad Außentemperatur – das ist ernsthaft kalt, das lässt sich nur begrenzt ertragen, auch wenn eine Wache draußen, wie bei uns, nur eine Stunde dauert. Da wird dann die Bedeutung eines geeigneten Boots offenbar. Wir haben ein Deckshaus, ein geschütztes Cockpit – und eine vernünftige Heizung. Ein normales Yacht-Gebläse reicht in diesen Regionen nicht. Vielleicht wird die Bedeutung des Materials auch ein wenig unterschätzt, weil man den Yachten von außen nicht ansieht, auf wie viele Eventualitäten sie vorbereitet sind.

Welche Ausrüstung war am wenigsten verzichtbar?

Kommunikationsmittel aller Art. Wir haben nicht nur Iridium Pilot gehabt, wir hatten auch Iridium mobil, dazu Kurzwelle, UKW, also: Uns standen sämtliche Kommunikationsmöglichkeiten zur Verfügung, und zwar mit Backups. Das war unterwegs durchaus ein Thema. Ich habe anderen Crews gesagt: Leute, wir reden von 5000 Euro Kommunikationskosten, inklusive Anschaffung. Ihr fahrt eine solche Strecke und begeben euch in eine solch extreme Gegend – und verweigert euch dieser Investition? Das ist für mich nicht nachvollziehbar.

Hatten Sie einen Plan B für den Fall des Scheiterns?

Ja. Wenn die Passage misslingt, wird einer der wenigen Orte unterwegs immer erreichbar sein zum Überwintern. Wenn man etwa absehen kann, dass man Point Barrow nicht mehr schafft, dann macht man eben rechtzeitig Winterpause, in Cambridge Bay oder Tuktoyaktuk. Das ist zwar so spannend wie die Überwinterung auf einem Lidl-Parkplatz, doch es geht. Aber die meisten, die in einem Rutsch durchwollen, die schaffen es auch.

Die Entstehung eines Mythos hat, wie Freud sagt, mit „Projektionen“ zu tun, einer gedanklichen Überhöhung. Und mit einer Quasi-Unerreichbarkeit. Ihre Ausführungen klingen gar nicht danach.

Die Überhöhung endet mit dem Verlust der Einzigartigkeit. Man muss sich dann von solchen Sichtweisen nach und nach verabschie-

»ICH KANN KEINE SCHAUERGESCHICHTEN ERZÄHLEN«

den, das ist ein zwangsläufiger Prozess. Am Anfang der Planung mag die Überhöhung den Wunsch auslösen, ein Ziel zu erreichen. Aber dann muss ich schnell von dieser Ebene runter und mich fragen: Wie schaffe ich das? Was brauche ich in der Realität dafür? Und in dieser Phase beginne ich, ein normales Verhältnis zu solch einem Projekt zu entwickeln. Ich beschäftige mich damit, ich plane, ich bereite mich vor, ich nähere mich an. Und schließlich bin ich da.

Entzauberung durch stetiges Versachlichen?

Kann man so sagen. Ein Törn wie dieser verliert mit der Zeit auf diese Weise seinen Sensationscharakter. Aber er ist und bleibt ein großes Abenteuer.

Wie war's denn nun, zusammengefasst?

Anstrengend, aufregend, eindrucklich ...

... auch wenn es vielleicht als Einladung an die falschen Leute verstanden werden könnte: Seglerisch war alles ganz easy. Wir sind zum Beispiel bei sanftem Wind raumschots über die Baffinbucht gefahren. Das war fantastisch. Oder die Eislage – sie war insgesamt weit weniger dramatisch als vorhergesagt. Und wenn es einmal nicht weiterging, wie vor Resolute, dann haben wir uns eben für sechs Tage in eine Ankerbucht gelegt und abgewartet. Oder in der Beaufortsee: Es kann furchtbar sein dort, aber wir sind da raumschots bei optimalen Bedingungen durch und haben für mein Schiff sogar ein Rekord-etmal aufgestellt: 221 Seemeilen! Und in der sonst so grauenhaften Beringstraße und der Tschuktschensee mussten wir motoren das Wasser war glatt wie Öl. Tut mir leid, ich kann überhaupt keine Schauergeschichten erzählen.

Alles easy in der Nordwestpassage? Dann war's das endgültig mit dem Mythos.

Wenn der Mythos aus dem Gruseln gespeist werden soll, bin ich der falsche Zeuge. Ich will kein Gruseln erleben und habe es nicht erlebt! Aber ich war mir immer bewusst, dass es dort oben auch ganz, ganz anders zugehen kann. Wenn der Wind aus der falschen Richtung kommt, wird es abartig gefährlich. Dagegen ist das Eis ein Kinderspiel. Und dieses Risiko ist auch mit der besten Vorbereitung nicht wegplanbar.

INTERVIEW
UWE JANSEN