

Die „Gypsy Life“ am Steg in Ísafjörður: Stürme sind an der Tagesordnung.

# ORKAN

**AUF ISLAND** warten Harald und Silvia Paul auf den Sommer, um ihre Expedition nach Alaska fortsetzen zu können. Hier erzählen sie, warum die Weiterfahrt nach Grönland im letzten Jahr scheiterte, und wie sie die Winterstürme am Polarkreis erlebten.



Die Nordwestküste Islands liegt achteraus, unter schwerem Himmel nehmen die Pauls Kurs auf den Osten Grönlands. Doch das nötige Glück fehlt diesmal.

Der westlich angehaltene Kurs von Norwegen soll uns in diesem Sommer 2013 bei unserer geplanten Tour „Donau-Alaska“ wenigstens bis zur Ostküste Kanadas bringen. Die ersten größeren Etappen über die Shetlands und Faröer bis nach Island lassen sich dank unserer neuen, großflächigen Stützbesegelung gemütlich meistern. Islands Ostküste, mit all ihren tiefen Fjorden und den geschützten Ankerplätzen, bietet uns vor den für die Jahreszeit zu früh einsetzenden Starkwinden den ausreichenden Schutz.

Im Bereich der Halbinsel Langanes im Nordosten warnt der örtliche Funkdienst dann jedoch ununterbrochen vor großen Eisbergen und stürmischen Winden. Durch kurze Etappen und erhöhte Aufmerksamkeit kompensieren wir diese Vorkommnisse. Ab und zu krängt das Schiff ein wenig mehr als gewohnt, doch im Großen und Ganzen steckt unser 20-Tonnen-Langkieler bislang alles gut weg.

Erst im Seegebiet Horngrunn, das den Westfjorden Islands vorgelagert ist, erhalten wir den ersten derben Nackenschlag: Durch das Zusammentreffen des Irmingerstroms mit der entgegenlaufenden Tide und einer saftigen Brise aus verschiedenen Richtungen, brodeln das Meer um uns herum

ordentlich auf. Kurze, steile See, brechende Kämme und ruckartige Schiffsbewegungen bleiben uns im Gedächtnis.

Doch wir erreichen unseren Zielhafen in Ísafjörður, ganz im Nordwesten der Insel. Bei einem ordentlichen Hamburger und einer Portion Pommes kommt man schnell wieder zu Kräften und ist für neue Herausforderungen bereit.

Der Gedanke an die Überfahrt nach Ostgrönland, die von hier aus erfolgen soll, hält uns auf Spannung. Aber ständige Sturmwarnungen schließen die ohnehin kleinen Wetterfenster für die rund 340 sm lange Überfahrt zur ostgrönländischen Insel Ammassalik. Ein neuer Plan, der die Strecke auf offener See fast halbiert, hat den nördlicher gelegenen Nansenfjord zum Ziel. Ein Blick auf die Eiskarte bestärkt uns, weil sich zu dieser Jahreszeit, Ende August/Mitte September, selbst dort oben das Eis langsam zurückzieht. Kaum ist der Plan zu Ende gedacht, öffnet sich

**DIE GISCHT  
REISST VON  
DEN KÄMMEN AB**

- Kompass
- Rettungsinsel
- Schwimmweste
- Sicherheitsausrüstung
- Fender
- Schlauchboote
- Geschirr
- uvm.



laut Vorhersage tatsächlich eine kleine Wetterlücke, die genau mit ihrer Windrichtung und Stärke für uns passend ist.

Beim Auslaufen begegnen wir einem Trawler, der uns vor den großen Eisbergen noch weit vor der grönländischen Küste warnt. Mein Inneres wehrt sich etwas gegen diese Überfahrt, weil es zu dieser Jahreszeit schon einige Stunden dunkel wird und wir mit unserer Schiffsgröße gegenüber jeglichem Eis die sicheren Verlierer sind. Dennoch erreichen wir nach zwei Etmalen und einigen Maschinenaussetzern Grönland.

Wie vorhergesagt gibt es zwar nur vereinzelt Packeis, doch habe ich die Gletscherbrocken – sogenannte *berg bits* – der zahlreich einmündenden Gletscher unterschätzt. Diese blockieren nicht nur fast alle verfügbaren Ankerplätze, sondern schieben sich zudem in großer Zahl als fast undurchdringliche Eisfläche vor der Küste entlang. Dichtester Nebel und Winde aus verschiedenen Richtungen machen das Manövrieren in den Abertausenden von Eisbrocken nicht leichter.

Seemeile um Seemeile kämpft sich der Bug der Smelne durch die stürmische See Richtung Süden. Kaum eine Rastmöglichkeit bietet sich an, und die Starkwinde scheinen niemals nachzulassen. Langsam kommt die Einsicht, dass wir den Süden Grönlands und die weiteren Törnziele zumindest in diesem Sommer nicht mehr erreichen können. Einstimmig fällt die Wahl zur Umkehr nach Island.

Island, eine gesplante Insel mitten im Nordatlantik, unter der die feurige Lava auf ihren nächsten Ausbruch wartet. Die tektonischen Platten der nordamerikanischen und der eurasischen Seite driften jährlich einige Zentimeter auseinander. Die Region der Westfjorde (isländisch Vestfirðir) ganz im Nordwesten soll mit ihren zahlreichen Einschnitten unsere Heimat für die nächsten Monate sein. Zunächst scheint diese Entscheidung glücklich, weil uns das Wetter mehr als wohlgesonnen ist. Doch hier auf Island wechselt die Wetterlage mit einem Fingerschnippen ins Desaster.

Ende Oktober verhüllt der erste Schnee die Landschaft und hellt die Nächte etwas

auf. Unsere „Gypsy Life“ nächtigt in einem kleinen Fjord auf einer 5-m-Tiefenlinie an einem 40 m langen ausgebrachten Anker geschirr. Die zunehmenden Winde lassen mich die tatsächliche Position überprüfen, indem ich die aktuellen GPS-Koordinaten bis auf die dritte Stelle hinter dem Komma mit dem vergleiche, was ich zuvor in der Seekarte eingetragen hatte. Das Ergebnis: Der Anker hält nicht. Zum ersten Mal, nach Zehntausenden von Seemeilen, reichen fünfzig Kilogramm Ankergewicht und 40 m Kette nicht aus, um unsere Smelne auf Position zu halten. Mein Verdacht fällt auf die neuen Masten mit ihrer größeren Windangriffsfläche.

Nur auf allen vieren kann ich den Bug erreichen, so fällt der Wind von den Bergen herunter. Mit Handzeichen zu Silvia am Steuer und langsamer Fahrt voraus, gelingt es uns, den schlappenden Anker zu bergen. Er ist vollkommen mit Kelp zugesetzt. Sofort treibt unser Langkieler mit der Breitseite und ordentlich Lage vor dem Wind ab. Der Versuch, mit den Schein-

werfern Licht in das mit Schnee durchsetzte Dunkel zu bringen, misslingt. Mein Gefühl sagt mir, dass ich nur wenige Minuten für die Reinigung des Ankers aufbringen darf, sonst stranden wir am gegenüberliegenden Ufer. Es gelingt. 80 m gesteckte Kette am erneut ausgebrachten Anker und das gesetzte Besan-Stützsegel bringen endlich Ruhe in dem Sturm.

In der Nacht nimmt der Wind nochmals erheblich an Stärke zu, doch unser Stahlverdränger hält seine Position. Nachträglich stellt sich heraus, dass der Wind mit über 30 m/s über die Halbinsel pfliff. Durch die 600 Meter hohen Berge stieg seine Fallgeschwindigkeit sogar über die magische Grenze von 32,71 m/s auf 12 Beaufort – also Orkan.

Sichtlich erleichtert, dass unser Schiffchen das aushalten kann, schippern wir in den darauffolgenden Tagen wieder in unseren Ausgangshafen nach Isafjörður. Die Aufgabe, Brennholz in dieser baumkargen Gegend zu suchen, steht ganz oben auf der Liste der Dringlichkeit.

## EXPEDITION „DONAU-ALASKA“

Das aktuelle Projekt von Harald und Silvia Paul wird mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Nach dem Aufbruch 2013 soll es in diesem Sommer über Grönland und die kanadische Ostküste bis in die Großen Seen an der Grenze zu den USA gehen. Nach dem Landtransport an die Westküste soll die Reise dann später bis nach Alaska und durch die Nordwestpassage zurück nach Europa führen. Mit ihrem speziell umgebauten und expeditionstauglich ausgerüsteten Stahlverdränger „Gypsy Life“, einer 12 m langen Smelne Vlet, haben die beiden bereits zahlreiche Langstrecken-Extremtörns unternommen und viel Erfahrung in Eis und Wildnis gesammelt. Auch über die aktuelle Expedition berichtet Harald Paul auf seiner Internetseite und in exklusiven Erlebnisberichten. [www.haraldpaul.com](http://www.haraldpaul.com)



Stürmische Ecke im Nordatlantik: Island und Grönland.

Eigentlich liegen die Hafenanlagen gut geschützt in einem Fjord hinter einer Landzunge, auf der die kleine Stadt steht. Nur einen Steinwurf von den ersten Hallen schlummert unsere „Gypsy Life“ an ihrem vereisten Holzsteg.

Plötzlich beginnt der Wind derart über die kurze Wasserfläche zu pfeifen, dass sich ein Seegang bildet, den wir eigentlich nur von draußen kennen. Die Gischt reißt von den Kämmen ab und peitscht über die Schiffe. Silvia muss sich an einen Dalben klammern, damit sie nicht vom Steg gerissen wird. Das Rigg der Nachbarschiffe macht so ohrenbetäubende Geräusche, dass wir uns nur durch Handzeichen miteinander verständigen können.

## AUF ALLEN VIEREN KÄMPFE ICH MICH ZUM BUG

Ausgerüstet mit Overall und Schutzbrille, mache ich mich an die Kontrolle des Tauwerks, um sicherzustellen, dass unser Stahlverdränger sich nicht selbstständig macht. Ausreichend Leinenlänge (14-mm-Tauwerk) für Dehnung und genügend Abstand zum Steg, in Verbindung mit den richtigen Knoten, halten uns am Platz. So plötzlich wie der Sturm vor Ort war, so schnell ist er wieder verschwunden.

Auf einer nahe gelegenen Anhöhe wurden diesmal 51 m/s gemessen. Meine Windskala ist mit dieser Geschwindigkeit mehr als überfordert. Laut Rechnung sind das 183.6 km/h und somit fast die nächste Orkankategorie, die bei 185 km/h beginnen soll. Sicher war es im Hafen nicht ganz so schlimm wie auf der Anhöhe, uns hat es trotzdem voll und ganz gereicht.

Das Wichtigste: Die „Gypsy Life“ hat aufgrund ihrer stabilen Konstruktion alles ohne jeglichen Schaden überstanden – ein wichtiger Punkt für die nächsten Etappen unserer Expedition „Donau-Alaska“, die uns in den kommenden Jahren noch in ähnlich stürmischen Gegenden führen soll.

Seekarten klassisch + digital · elektronische Navigation  
nautische Bücher + Publikationen

### Ab sofort NEU: Sicherheitsausrüstung

Passend für Ihre Tour.  
Jetzt auch bei uns  
erhältlich!



HanseNautic GmbH  
Herrengraben 31  
20459 Hamburg  
040-374842-0  
[www.HanseNautic.de](http://www.HanseNautic.de)