



EISFAHRT

Navigation entlang der Gletscherzungen
Grönlands

Mitte Juni 2013. Immer noch reicht das Packeis der Baffin Bay weit an die grönländische Küste und versperrt dem Gletschereis Grönlands die freie Trifft in den Süden. Kein Wunder also, dass die Disko Bucht mit ihren großen Gletscherfjorden in dieser Jahreszeit immer noch voll Eisberge, Bergy Bits und Grawler ist.

Für uns ist es ein kleines Abenteuer, den quirligen Hafen von Ilulissat zu erreichen, auch wenn wir uns wundern, weshalb die Grönländer gerade diesen vom Eis des großen Eisfjords geplagte Hafen zu einem großen Fischereihafen wachsen ließen. Der einfache und große Hafen von Aasiaat wäre doch die einfachere Wahl!



Einheimische und auch die beiden Charteryachten, die wir in Ilulissat treffen (wir freuen uns, Therry mit seiner beeindruckenden LA LOUISE wieder zu treffen und Eef mit ihrer TOOLUKA



kennen zu lernen), erzählen von der Schönheit des Atá Sund nördlich von Ilulissat. Doch wissen wir von Therry auch, dass er seinen Versuch, zu den drei Gletscherzungen vorzudringen aufgeben musste, da immer noch zu viel Eis im Sund ist.

Wir beschließen, einen Versuch zu wagen, die ruhige Südostlage bis Atá zu segeln um dann die Route zwischen den Inseln und entlang der Gletscher zum nördlichen Ende der großen Insel Agdtugtoq (Arveprinsens Ejland) zu versuchen. Damit segeln wir wieder in ein Fjordsystem, für das es keine nennenswerten Seekarten gibt. Doch wir wissen von wenigen Ankerplätzen, die angelaufen werden können, sollte das Eis nicht in die Buchten schieben. Auch sind wir gewarnt über einige Untiefen, die nördlich der Insel warten. Doch sollte die Durchfahrt zwischen den kleinen Inseln Takissut und Ivssorigsoq sauber sein und eine sichere Passage vorbei an den Untiefen bieten. Zusätzlich zu den schlechten Seekarten (nur wenige Spot-Vermessungen und eine angedeutete Küstenlinie zeigt die

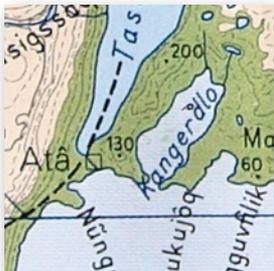
Segeln in den Hohen Breiten - Eisfahrt

Seekarte) haben wir eine Wanderkarte an Bord. Sie zeigt die Küstenlinie besser als die Seekarte und die Angaben der Höhenlinien und Gletscherzungen entlang der Küste könnte hilfreich sein.

Samstag, 22. Juni 2013

Wir verlassen Ilulissat und pflügen unter Motor durch das viele Eis von Ilulissat Eisfjord (den produktivsten

Gletscher der Welt ausserhalb Antarktika). Rechtzeitig nach verlassen des dichten Eisfelds kommt Wind auf, wir setzen Segel und genießen einen schönen Segelnachmittag in den Atá Fjord. Der Wind dreht rück und nimmt zu, bis wir frische 6 Beaufort aus Südost haben. Unter Groß alleine steuern wir durch das Eis, dass den Sund zurück in den Norden geschoben wird. Wir wissen, dass wir bei diesem Wind die Ankerbucht von Atá nicht nutzen können, sie wird bald voll Eis sein. Etwas riskant ist daher unser Beschluss, die nicht verzeichnete Einfahrt in die geschützte Bucht Kangerdlo zu wagen, um dort einen möglichen Ankerplatz zu suchen. Riskant, weil der frische Wind mit uns schiebt und daher ein Aufstoppen der Yacht bei möglichen Untiefen vor dem Bug schwer bis unmöglich wird.



Doch wir sehen schon aus der Entfernung, dass Bergy Bits in die Bucht treiben. Auch sehen wir, dass am Ostufer der Einfahrt Eisberge auf Grund sitzen. Daher und aufgrund der Küstenform schließen wir darauf, dass der westliche Teil der Einfahrt tief, der östliche Teil untief sein müsste. Unter Motor und mit geborgenem Segel manövrieren wir problemlos in die Bucht. Eine spätere Exkursion mit dem



Dingi zeigt, dass wir mit unseren Vermutungen Recht hatten. Wir warten in der gut genug geschützten Bucht auf einen windarmen Tag für die Weiterfahrt und bestaunen bei Wanderungen das hübsche Atá.

Montag, 24.6. 2013

Wetterbericht laut GRIB-Daten und Dänischen Meteorologischen Dienst: SO 2 Beaufort,

leicht auffrischend und O drehend auf OSO 3. Im Seegebiet Uiffak vor Disko Insel Starkwindwarnung mit N7 Beaufort; einzelne Nebelfelder, sonst gute Sicht.



13:00 Uhr: wir haben stahlblauen Himmel und leichte Südwinde bis Flaute, 1005,1hPa leicht fallend und warme 14°C. Laufen unter Motor aus der Ankerbucht und befinden uns sofort im Eisfeld, mit geschätzten 3/10 Eisbedeckung. Vorbei am großen Wasserfall von Alángoq müssen wir die Geschwindigkeit drosseln, da das Eis dichter wird. Wir können nun mit 3,5 bis 4 Knoten

Segeln in den Hohen Breiten - Eisfahrt

Fahrt durch das Eisfeld fahren. Jürgen nimmt seine Position am Bug als Eispilot ein, von nun an wird er mich die Fahrt durch per Handzeichen an den Grawler vorbei lotsen.

Wir kommen langsam aber gut voran. Die Eisbedeckung ist mittlerweile stärker geworden und wir schätzen 6/10 Bedeckung. Wir können nicht mehr allen Eis ausweichen, dazu ist zuviel Eis um uns. Jürgen zeigt mir den Weg um die größeren Grawler, doch es rumpelt mittlerweile ständig. Ich habe die Fahrt auf 3 Knoten



gemindert, hin und wieder bremst eine Kollision mit Eis das Boot auf 2 Knoten ab.

Das Fahrwasser zur ersten Gletscherzunge scheint nicht passierbar, wir entschließen uns, die gerade Strecke zwischen Arveprinsens Ejland und Igdlularssuit Nunatát in den Norden zu versuchen. Und kommen weiterhin ganz gut voran. LA BELLE EPOQUE ist stark genug, unbeschadet die vielen Kollisionen mit Eisbrocken zu überstehen, einmal abgesehen vom Lack am



Wasserpass. Jürgen hat sich mittlerweile auch die dicken Handschuhe geholt, im Fahrtwind ist es trotz des sonnigen Tages kalt.

Das Echolot zeigt keine Wassertiefe, deshalb nehme ich an, dass das Wasser tief genug sein muss. Trotzdem halte ich Ausschau nach gestrandeten Eisbergen, sie würden mich rechtzeitig vor einer Untiefe warnen. Die Strömung schiebt leicht mit uns und so würde ein Auflaufen auf gestrandeten Eisbergen gefährlich sein: das Eis würde von Achtern nachrücken und uns in die Mangel nehmen.

Bei jeder Möglichkeit drehe ich den Bug Richtung Nordost, um Jürgen meinen gewünschten Kurs anzuzeigen. Die vorab abgesprochenen Handzeichen funktionieren sehr gut, wir arbeiten als eingespieltes Team und während ich mich auf ihn als Eislotsen verlassen kann, verlässt sich er auf meine Navigation und Steuerung. Das Krachen des Eises am Rumpf empfinden wir mittlerweile als normal, wir konzentrieren uns auf das Wesentliche. Müssen scharfe Kurven zwischen Eisbrocken gefahren werden, deutet mir Jürgen den gewünschten Kurs kurz mit einer Handbewegung an, damit ich richtig reagieren kann. Denn LA BELLE EPOQUE ist bei dieser langsamen Geschwindigkeit träge und scharfe Kurven fordern einen beherzten Gasstoß.

Ohne die angedeuteten Untiefen im Sund gesichtet zu haben, kommen wir gut an ihnen vorbei. Das Echolot zeigt mir immer noch 80 Meter Wassertiefe. Wir kommen an die Nordostspitze der Insel Igdlularssuit Nunatát. Laut der Aussage Einheimischer müssen wir hier mit seichtem Wasser rechnen. Womit wir allerdings nicht rechnen, ist die Strömung, die hier das Eis von zwei Gletscherzungen gegen uns zu drücken beginnt. Wir müssen feststellen, dass die Durchfahrt vor uns zu 10/10 mit Eis verstopft ist. LA BELLE EPOQUE steht an der Eiskante an. Wir steigen aufs Steuerhaus und können sehen, dass vielleicht 500 Meter vor uns wieder freies Wasser ist. Nach kurzer gemeinsamer Beratung entscheiden wir uns, die Fahrt durch das Eisfeld zu versuchen, da wir noch nicht umdrehen wollen.

Während ich rückwärts setze, bereitet Jürgen den Eispol vor. Ich dampfe mit 1300 Touren



Segeln in den Hohen Breiten - Eisfahrt

(normale Drehzahl für unsere Fahrtgeschwindigkeit von 6 Knoten) gegen die Eiskante. LA BELLE EPOQUE hebt den Bug aufs Eis und schiebt sich einen geschätzten Meter ins Eisfeld. Langsam steigere ich die Drehzahl und halte auf die Fläche mit kleineren

Wie vermutet erwarten uns im offenen Wasser massive Strömungen. Das Wasser bewegt sich im Kreis. Diese Strecke durch die offene Wasserfläche vor uns wird nun die gefährlichste von diesem Tag. Vor uns marschiert eine Reihe großer Eisberge



Grawler backbords zu. Bald schon stecken wir fest. Erst mit Jürgens Hilfe, indem er losere Brocken mit dem Eispol in Richtung Heck schiebt, schaffen wir es weiter in das Eisfeld.

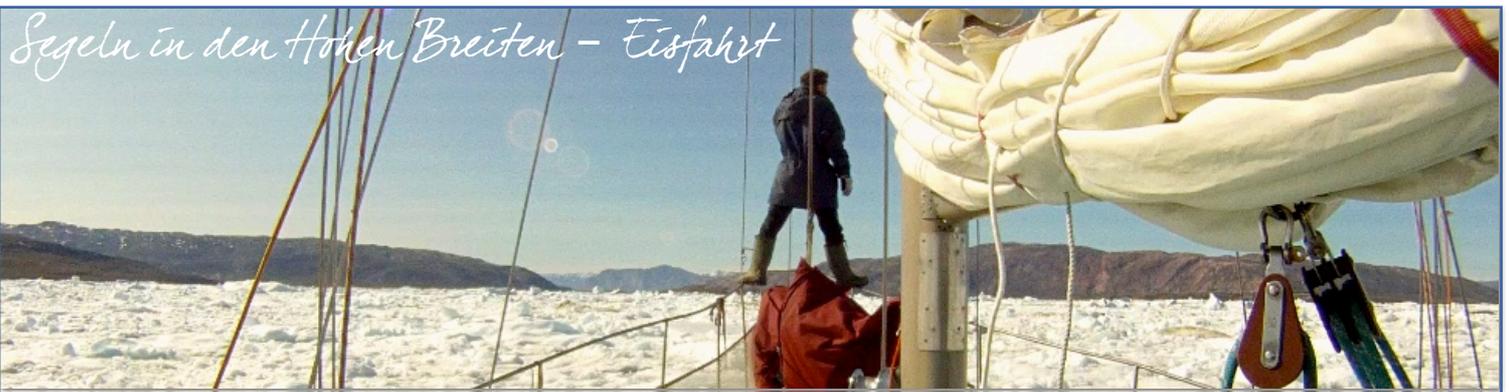
Ich beobachte einen größeren Eisberg, der sich seinen Weg durchs Eis schiebt. Deshalb kann ich mir nun sicher sein, dass wir es hier mit stärkeren Strömungen zu tun haben. Der Eisberg, der ein größeres „Unterwasserschiff“ als die umliegenden Bergy Bits und Grawlers hat, wird von der Strömung schneller Richtung Süden getrieben und arbeitet sich so seinen Weg durchs Eisfeld. Ich achte darauf, ihm nicht zu nahe zu kommen, er würde auch vor LA BELLE EPOQUE nicht Halt machen.

Bald schon stecken wir wieder fest. Auch hinter uns schließt sich die Eisfläche sofort wieder. Wir staunen über die Geschwindigkeit, mit der das Eis in Bewegung ist. Wieder und wieder schiebe ich zurück, um ein klein wenig Anlauf für die kompakte Eisfläche vor uns zu haben. Doch müssen wir beim Rückwärts-Laufen besonderes vorsichtig sein: Eisplatten schieben sich unter das Heck und bedrohen Ruder und Schraube. Immer wieder stoppen wir, um vom Deckshaus aus die Richtung zum offenen Wasser zu peilen.

Langsam, Meter für Meter, kommen wir durch das Eis. Wir arbeiten über eine halbe Stunde, um die 500 Meter Eisfläche zu durchqueren. Unsere Kurslinie ist krumm wie noch nie!

vom Nordosten kommend Richtung Südwest. Es ist kaum zu glauben, ein Eisberg schiebt eine regelrechte Bugwelle mit kleinen Grawler vor sich her. Zum ersten Mal in unserem Leben sehen wir einen „Iceberg Train“ - einen Zug an Eisbergen, die von der Strömung getrieben werden. Ich stoppe das Schiff und ändere Kurs, um den Bergen aus den Weg zu gehen. Wir empfinden es als besonders schwierig, einen sicheren Weg durch das von der Strömung getriebene Eis zu finden, kaum öffnet sich ein möglicher Kanal, schließt sich das Eis auch wieder, während wir Kurs darauf nehmen.





Segeln in den Hohen Breiten - Eisfahrt

Die von Einheimischen beschriebene sichere Durchfahrt zwischen der Insel Takissut und der noch kleineren Insel Ivssorigsoq ist von Eis versperrt. Kein Wunder, bei der Ansteuerung messe ich nur noch 10 Meter Wasser unterm Kiel, zu wenig, um die großen Eisberge freie Fahrt zu geben. Wir versuchen unser Glück auf der Nordseite von Takissut. Dort finden wir wiederum freies Wasser mit vielleicht 3/10 Eisbedeckung und sind überzeugt, dass der Sund frei von Untiefen ist, da alle Eisberge zu treiben scheinen. Wir behalten recht und



Doch es hilft nichts, unsere Eisfahrt ist noch nicht vorüber. Ein Knoten Strömung schiebt mit und wir dampfen mit 7 Knoten Fahrt über Grund durchs Eis, dass an der Südküste des Fjords nur noch um die 2-3/10 Bedeckung hat. Immer noch dirigiert mich Jürgen mittels Handzeichen an den größeren Brocken vorbei.

Endlich kommen wir zur Einfahrt in den Smallesund, wo wir für die Nacht ankern wollen. Wie befürchtet versperren zwei große Eisberge die Durchfahrt, doch die Felswand ist derartig steil, dass wir auf tiefes Wasser direkt unter der Wand zwischen Eisberg und Felsen hoffen. Wiederum gibt Jürgen am Bug Handzeichen über den möglichen Kurs zwischen Eisberg und Felsen. Ich rufe ihm laufend die Wassertiefe und Tendenz nach vorne. Der Eisberg ragt unter Wasser mit einer grünen Eiszunge weit über, weshalb wir dicht unter Land fahren müssen. Wir finden allerdings immer noch 5 Meter Wasser unterm Kiel. Später wird mir Jürgen berichten, dass durch das schmelzende Süßwasser des Eisberges das Wasser zu trübe war, um Untiefen sehen zu können. Die beiden Eisberge dienen uns als guter Schutz gegen Eis am Ankerplatz und wir sind froh, als der Anker endlich aus rauscht.

finden die gesamte Strecke tiefes Wasser.

Wir lassen die Insel Qeqertakavsak hinter uns und erreichen den Eisfjord von Torssukátak. Hier finden wir große Eisberge und eine Eisbedeckung von geschätzten 4/10. Mittlerweile steht die Sonne tief im Westen und es wird schwierig, kleine Grawler zu sichten. Durch die stundenlange Konzentration aufs Wasser und Eis empfinde ich erste Anzeichen von Schneeblindheit. Meine Augen tränen und es fällt mir schwer, weiterhin aufs spiegelnde Wasser zu blicken. Auch Jürgen kommt kurz ins Steuerhaus und klagt über Kopf- und Augenschmerzen. Zu dumm, wir hätten Sonnenbrillen und Kopfbedeckung aufsetzen sollen.



GELERNT E LEKTIONEN VON DIESER EISFAHRT

<i>Von Beginn an Sonnenbrillen und Kopfbedeckung tragen:</i>	Uns schmerzten die Augen die ganze Nacht, da wir nicht auf ausreichend Schutz geachtet haben.
<i>Aus Höhe sind Passagen durchs Eis leichter zu erkennen:</i>	Wir konnten vom Dach des Steuerhauses das freie Wasser hinter dem Eis ausmachen.
<i>Eisberge zeigen Untiefen:</i>	Eis, das nicht treibt sondern auf Untiefen sitzt, war mit etwas Übung leicht zu erkennen und so liefen wir nicht Gefahr, auf Grund zu laufen.
<i>Abstand von treibenden Eisbergen halten:</i>	Vor allem, wenn auf Untiefen sitzendes Eis in der Nähe ist, nicht dazwischen kommen.
<i>Mehrere mögliche Ankerplätze auf der Karte suchen:</i>	Es könnte sein, dass ein Ankerplatz nicht erreicht werden kann oder voll Eis ist, Alternativen zu wissen hilft.
<i>Rückwärts im Eis ist gefährlich für Schraube und Ruder:</i>	Wir konnten beobachten, dass Schollen leicht unter den Rumpf gedrückt werden und Ruder und Schraube bedrohen.
<i>Niemals mit zu viel Wind ins Eis fahren:</i>	Wir waren zur Abwechslung einmal froh, dass der Wind nicht auffrischte.
<i>Nur mit starker Yacht ins Eis fahren:</i>	Nur ein starker Rumpf hält die unvermeidlichen Kollisionen mit Eis stand, Lackarbeiten sind später sicherlich nötig.



[zurück zu Segeln in den Hohen Breiten...](#)

Diese Homepage soll unsere Erfahrungen zeigen, die Inhalte der Texte sind daher unsere persönlichen Anschauungen und unterliegen keiner Verpflichtung auf Vollständigkeit oder Richtigkeit. Dies gilt auch für alle navigatorischen Informationen und angegebenen Koordinaten, wir übernehmen keinerlei Haftung.