

ARVED FUCHS

DURCH STURM UND EIS

MEINE EXPEDITIONEN MIT DER DAGMAR AAEN



DELIUS KLASING

Hamburger Abendblatt

**ARVED
FUCHS**

DURCH STURM UND EIS

MEINE EXPEDITIONEN MIT DER DAGMAR AAEN

DELIUS KLASING VERLAG

1. Auflage 2021

© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Folgende Ausgaben dieses Werkes sind verfügbar:

ISBN 978-3-667-12221-6 (Print)

ISBN 978-3-667-12342-8 (Epub)

Lektorat: Birgit Radebold, Johanna Schwarz

Fotos: Archiv Arved Fuchs Expeditionen; außer Klappe vorn: Uwe Rattay
(uwerattay.com);

[S. 75](#): Arved Fuchs/Till Gottbrath; [S. 110/111](#), [S. 124/125](#), [S. 127](#), [S. 128/129](#), [S. 131](#), [S. 132](#), [S. 133](#) alle,

[S. 134/135](#), [S. 148/149](#): Harald Schmitt

Umschlaggestaltung und Layout: Felix Kempf, www.fx68.de

Vor- und Nachsatzkarte: inch3, Bielefeld

Datenkonvertierung E-Book: Bookwire - Gesellschaft zum Vertrieb digitaler
Medien mbH

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das
Werk weder komplett noch teilweise vervielfältigt oder an Dritte weitergegeben
werden.

www.delius-klasing.de



SEGELSCHIFFE

*Sie haben das mächtige Meer unterm Bauch
Und über sich Wolken und Sterne.
Sie lassen sich fahren vom himmlischen Hauch
Mit Herrenblick in die Ferne.*

*Sie schaukeln kokett in des Schicksals Hand
Wie trunkene Schmetterlinge.
Aber sie tragen von Land zu Land
Fürsorglich wertvolle Dinge.*

*Wie das im Wind liegt und sich wiegt,
Tauwebüberspannt durch die Wogen,
Da ist eine Kunst, die friedlich siegt,
und ihr Fleiß ist nicht verlogen.*

*Es rauscht wie Freiheit, es riecht wie Welt.
Natur gewordene Planken.
Sind Segelschiffe – Ihr Anblick erhellt.
Und weitete unsere Gedanken.*

Joachim Ringelnatz



INHALT

DAS SCHIFF

KAP HOORN UNTER SEGELN

DER HAIKUTTER

DIE KUTTER DER REEDEREI AAEN

EIN NEUER ANFANG

AUFBRUCH INS EIS

DIE NORDWESTPASSAGE

RUND AMERIKA UNTERWEGS

IMMER WIEDER GRÖNLAND

WERFTZEITEN

ZWISCHEN SUSHI UND SOSSEN

SHACKLETON – EXPEDITION INS SÜDPOLARMEER

GUINEA-BISSAU

SPITZBERGEN

EIN BESONDERER SEGELSOMMER

DAS SCHIFF



Schiffe, insbesondere wenn sie in die Jahre gekommen sind, Patina angesetzt und zahllose Seemeilen hinter sich gebracht, Stürme abgewettert und unzählige Crews erlebt haben, stellen mehr dar als ein Transportmittel. Sie haben eine Geschichte, und sie sind Individualisten. Keine seelenlosen Maschinen und Massenware, sondern eigene Charaktere. Sie haben ihre Eigenarten, ihre Stärken und Schwächen – und sie nehmen Einfluss. Der Werdegang eines Schiffes ist eng mit der Biografie des Eigners verknüpft und beeinflusst seinen Lebensweg.

»Schiffe haben ihre Schicksale, sie greifen auch in andere Schicksale ein. Es laufen feine Zauberfäden zwischen der

Beschaffenheit eines Schiffes und der menschlichen Seele.«

Niels Bach, Voreigner
der DAGMAR AAEN

Macht es Sinn, sich ein altes Schiff zu kaufen, Unsummen an Geld und Freizeit zu opfern, um es in einen passablen Zustand zu versetzen, um dann endlich nach Jahren harter Arbeit segeln zu können? Wobei auch dann natürlich nicht nur gesegelt wird, denn ständig muss irgendetwas getakelt, gemalt, kalfatert oder geteert werden – Traditionsschiffe sind Arbeitsschiffe im weitesten Sinne des Wortes. Ehen sind daran gescheitert, Existenzen zerbrochen, gestandene Männer zu hohlwangigen Alkoholikern geworden – und dann auch noch der spöttische Blick der segelnden Epigonen, die in makellos weißer Segelkleidung auf schnittigen Yachten hoch am Wind segeln und denen die Probleme und Ambitionen eines Traditionsschiffseigners so fremd sind wie einem Fünfsternekoch die Currywurst.

Am Anfang steht der Wunsch, ein derartiges Schiff zu erhalten. Danach beginnt die Suche nach den Möglichkeiten – sowohl in finanzieller wie organisatorischer Hinsicht. Altschiffseigner sind Idealisten, bisweilen Träumer, aber mit einer gehörigen Portion Realitätsbewusstsein, denn anders würden sie die Projekte nicht realisieren können. Sie alle sind Projektleiter, Eigner, Schiffer, Teamführer und Krisenmanager in Personalunion. Ein Schiff, egal, wie groß oder klein, kostet immer Geld, und wird mit zunehmender Größe zwangsläufig zu einem Wirtschaftsunternehmen.



Stille Schönheit. Ehrfurchtsvoll – fast andächtig fahren wir langsam durch ein Labyrinth von Eisbergen.



Unter Vollzeug passiert die DAGMAR AAEN vereinzelte Eisfelder vor der grönländischen Küste.

Dieses Buch soll keine nüchterne Betrachtung über Schiffbau, über die Vor- und Nachteile unterschiedlicher Bootstypen sein oder gar eine Segelanweisung für unterschiedliche Reviere. Nein, dieses Buch soll vor allem zeigen, was aus einer Bindung von Mensch und Schiff entstehen kann. Die DAGMAR AAEN spielt seit über 30 Jahren eine gewichtige Rolle in meinem Leben. Vom Typ her ein sogenannter Haikutter, steht sie exemplarisch für

zahlreiche Schiffe dieser Bauweise, die seit Jahrzehnten auf Nord- und Ostsee, aber auch im europäischen wie außereuropäischen Ausland anzutreffen sind. Ihr kommt eine Stellvertreterrolle zu. Die zahllosen Schiffe, die von ihren Eignern in jahrelanger und mühevoller Arbeit restauriert und in Fahrt gehalten werden, sind seelenverwandt. In diesem Jahr wird meine DAGMAR AAEN 90 Jahre alt. Es liegt im wahrsten Sinne des Wortes eine »bewegte« Zeit hinter – und sicher auch noch vor ihr.

Sie ist das erste Schiff, das aus eigener Kraft und ohne Eisbrecher den Nordpol umsegelt hat. Sie ist zugleich das erste Schiff, das den Doppelkontinent Nord- und Südamerika umrundet hat – um nur zwei Stationen ihres Lebenswegs zu nennen. Seit der Indienststellung der DAGMAR AAEN im Jahr 1931 begleitet sie das behördliche Tilsysnbog, das »Anschreibebuch«. Darin ist jeder Werftaufenthalt, sind sämtliche technische Neuerungen, Umbauten etc. lückenlos verzeichnet. Diese Hommage dokumentiert, wofür die DAGMAR AAEN steht: für ein Stückchen dänischer Kulturgeschichte sowie für ein abenteuerliches Leben in den entlegensten Gebieten dieser Erde.

Kein Zweifel: Die DAGMAR AAEN ist viel mehr als »nur« ein Transportmittel. Das gilt in ganz besonderem Maße für mich, aber auch für all die anderen Crewmitglieder, deren zeitweises Zuhause sie war. Und es gilt allgemein. Davon soll die Rede sein.

KAP HOORN UNTER SEGELN



Wenn man mit einem traditionell gebauten Segelschiff in den kleinen Hafen Puerto Williams im äußersten Süden Chiles einläuft, dann sorgt das für Aufsehen. Der Hafen liegt nur eine Tagesreise vom Kap Hoorn entfernt und dient nicht wenigen gleichzeitig auch als Sprungbrett, um über die stürmische Drake-Passage in die Antarktis zu gelangen. Wer den weiten Weg bis hierher auf sich genommen hat, weiß in der Regel, auf was er sich wettertechnisch einlässt. Schon die Anreise hat es in sich. Entsprechend ausgestattet sind die Yachten. Die mittlere Größe beträgt 16 bis 18 Meter, einige sind deutlich über 20 Meter lang, nur wenige kleiner. Sie sind aus Aluminium oder Stahl, einzelne auch aus Kunststoff. Ausnahmslos alle verfügen über Rollsegel,

eine starke Maschine, geschützte Ruderstände beziehungsweise Ruderhäuser und mindestens vier Trommeln mit je 100 Meter langen Landleinen. Man erkennt den Antarktis- oder Kap-Hoorn-Segler bereits an seinem Outfit, ohne auch nur ein Wort mit ihm gewechselt zu haben. Ein Schiff wie die DAGMAR AAEN fällt da aus dem Rahmen: Alles ist aus Holz – selbst der Mast und die Spieren. Der Ruderstand ist offen und ungeschützt, dazu ein klassisches Kutterrigg mit einem 12 Meter langen Großbaum, an dem ein 100 Quadratmeter großes Gaffelsegel gefahren wird. Um die Vorsegel ein- oder auszupacken, müssen Crewmitglieder bei jedem Wetter ins Klüvernetz. Rollsegel? Fehlanzeige!



Im kleinen Hafen von Puerto Williams rotet die VICTORY vor sich hin, ein hölzerner Schoner, der seit Anfang der 90er-Jahre hier aufliegt. Das Schiff ist ein Wrack und wirkt wie ein Mahnmahl einer längst vergangenen Zeit – als wolle es signalisieren, dass die Ära der Holzschiffe unwiderruflich vorbei ist. Und dann kommt da ein Schiff wie die DAGMAR AAEN daher mit dem erklärten Ziel, nicht nur Kap Hoorn zu runden, sondern auch die Drake-Passage Richtung Antarktis zu queren. Ja, geht's denn noch?

Aber die DAGMAR AAEN ist keine Unbekannte hier. Bereits vor 30 Jahren und auch später hat sie mehrfach das berüchtigte Kap gerundet, die Antarktis aufgesucht und die Rundreise über Südgeorgien und die Falklands allen Unkenrufen zum Trotz erfolgreich absolviert. Da kann wirklich niemand mehr behaupten, dies sei dem Zufall oder einer glücklichen Fügung zu verdanken. Offenbar muss das Schiff doch das Potenzial für solche Reisen haben.

Man trifft sich auf der MICALVI, einem ehemaligen deutschen Rheindampfer, Baujahr 1925. Die Chilenen hatten den Dampfer 1928 gekauft, nach Chile überführt und bis 1962 als Versorgungsschiff in Feuerland eingesetzt. Nach ihrer aktiven Zeit wurde die MICALVI außer Dienst gestellt und in der geschützten Bucht von Puerto Williams auf Grund gesetzt – ursprünglich als Offizierskasino, heute als Yachtclub genutzt. Auf dem Schiff gibt es nicht nur zwei stark renovierungsbedürftige Duschen sowie ein Klo, das seinen Inhalt ungeklärt ins rostige Innere der MICALVI entleert, sondern auch WLAN. Einträchtig sitzen die Skipper nebeneinander, ein jeder mit seinem Laptop auf dem Schoß, und laden sich die aktuellen Wetter- und GRIB-Daten runter. Das meist gehörte Wort an Bord der MICALVI lautet »Wetterfenster«. Wann kann man es wagen, den geschützten Liegeplatz zu verlassen und den Kurs auf Kap Hoorn abzusetzen oder vielleicht sogar zur Antarktis? Ihnen gegenüber sitzen in aufgeräumter Stimmung die Segler, die das Wagnis schon hinter sich haben und sich in ausgesprochener Feierlaune befinden. »Es war großartig, gigantisch – und ja, es gab viel Wind und viel Seegang.« Der Mensch, insbesondere die Spezies *homo maritimus*, ist ein Weltmeister im Verdrängen. In Erinnerung bleibt meist nur das Positive. Die angstvollen Momente, die anhaltende

Seekrankheit, die Sorgen und Nöte werden glattgebügelt.
»Na ja, war schon ruppig, aber ging doch ...«



Sturmfahrt vor Kap Hoorn. Gewaltige Brecher in der aufgewühlten See rollen heran und überspülen mit brachialer Gewalt das gesamte Schiff.





Das Wetter im Süden Chiles und Argentinien ist so schlecht wie sein Ruf. Osvaldo Torres, der heute mit seiner top ausgestatteten Yacht POLARWIND Charterreisen anbietet, ist wahrscheinlich einer der besten Kenner der Region. Er hat früher einmal eine Weile als Leuchtturmwärter von Kap Hoorn gearbeitet. Ganz allein – vier Monate lang. »In schweren Stürmen«, so erzählt er, »hob das mit Drahtseilen gesicherte Stationsgebäude um bis zu zehn Zentimeter ab, um dann mit einem großen Plumps wieder aufs Fundament zu krachen.« Die Fensterscheiben hielten dieser

Behandlung meist nicht stand. »Es wirkte ein wenig demoralisierend«, so Osvaldo. Im März 1995 hat er 119 Knoten Wind am Kap gemessen – rund 220 Stundenkilometer. Nach der Beaufortskala herrscht ab 63 Knoten Windstärke 12. Orkan! Tatsächlich bekommen wir Wartenden gerade Windwarnungen für die Drake-Passage mit Windstärke 13 rein. Das ist sicher nicht das Wetterfenster, auf das alle hoffen.

Aber was braucht ein Schiff, um in diesen Gewässern fahren zu können? Eine bestens ausgerüstete Charteryacht mit der DAGMAR AAEN zu vergleichen fällt schwer. Obwohl auch die DAGMAR AAEN technisch hochgerüstet ist und über professionelle Navigations- und Kommunikationsausrüstung verfügt, prallen hier zwei völlig unterschiedliche Philosophien aufeinander. Ich segle die DAGMAR AAEN nicht, weil ich mir kein anderes Schiff hätte leisten können. Im Gegenteil: Jeder Altschiffliedhaber weiß um die Folgekosten eines traditionellen Schiffes. Ich betreibe das Schiff, weil ich von dem Seeverhalten des mittlerweile 90 Jahre alten Haikutters überzeugt bin. Natürlich bin ich auch dem Charme dieses alten Holzschiffes erlegen. Aber das allein reicht kaum aus, um extreme Reisen zu unternehmen. Es ist die Symbiose aus beidem – Seetüchtigkeit und Charme. Ein nach seemännischen Gesichtspunkten ästhetisches Schiff ist auch meist ein gutes Seeschiff.

Was kann ich einem alten Holzschiff zutrauen? Wo verläuft die Grenze zwischen nostalgischem Wunschdenken und den realistischen Einsatzbereichen? Ist das Material Holz für ein Schiff, das mehr als nur Sommersegeln und Gästefahrten machen will, noch zeitgemäß? Was geht, und was geht nicht? Kap Hoorn ist nicht der geeignete Ort, um

Träumereien auszuleben. Der See ist es völlig egal, ob ich überlebe oder Schiffbruch erleide. Ich muss die Spielregeln kennen und die Herausforderung mit dem geeigneten Material aufnehmen. Ganz sicher ist es nicht der richtige Ort, um grübelnd in seiner Kojе zu liegen und zu überlegen, ob man diese oder jene Planke hätte doch besser austauschen lassen sollen. Dafür ist es dann zu spät. Man muss sich verlassen können – zu 100 Prozent – auf das Schiff, das eingesetzte Material, die Crew, sich selbst. Und trotzdem kann etwas aus dem Ruder laufen, etwas kaputtgehen. Das ist das Restrisiko. Dennoch: »No compromise« muss die Maxime lauten.

Meine Reisen haben stets Projektcharakter gehabt. Mir ging und geht es nicht darum, möglichst schnell von einem Hafen zum nächsten zu kommen. Ganz sicher will ich keine Geschwindigkeitsrekorde aufstellen – dann hätte ich definitiv ein anderes Boot haben müssen. Ich suche auch nicht die Bequemlichkeit und den Luxus einer Ferienwohnung an Bord. Es ist vielmehr die Durchmischung von traditioneller Seemannschaft, das Arbeiten in einem engagierten Team und das verantwortungsvolle Abarbeiten von Aufgaben. Einen Haikutter in den hohen Breiten zu betreiben – egal, ob im Norden oder im Süden – ist allemal eine sportliche Angelegenheit. Um die Aufgaben umsetzen zu können, ob Dokumentationen oder die Begleitung wissenschaftlicher Projekte, brauche ich eine solide Arbeitsplattform. Haikutter sind Arbeitsschiffe, die genau das liefern: eine Arbeitsplattform. Dazu genügend Decksfläche und ein gutmütiges Seeverhalten. Vorausgesetzt, dass ein Haikutter optimal gepflegt wird und sich technisch wie strukturell in einem über jede Zweifel erhabenen Zustand befindet und die Crew über eine gute Seemannschaft verfügt, kann er

nahezu überall fahren. Das gilt sicherlich auch für andere Holzschiffe wie z. B. die deutlich größere ACTIV oder die kleine WANDERER von Thies Matzen. Die leider stark dezimierte hölzerne Fischereiflotte hat über Jahrzehnte Wind und Wetter getrotzt. Insofern begegne ich den skeptischen Blicken einiger hochgerüsteter Yachtsegler mit großer Gelassenheit.

Die DAGMAR AAEN ist kein Museumsschiff, sie ist auch kein Traditionsschiff. Sie ist ein Arbeitsschiff, eine Yacht, die weltweit unterwegs ist. Auf ihr fahren Frauen und Männer unterschiedlicher Nationalitäten und Altersgruppen, die sich mit dem Schiff und den damit verbundenen Aufgaben identifizieren. Junge Leute und alte Schiffe – geht das zusammen? Ich denke, sehr gut. Auf der DAGMAR AAEN gehören junge Leute zur Stammcrew. Man muss ihnen den Zugang ermöglichen und den Funken überspringen lassen. Querdenken, neue Wege gehen und vor allen Dingen junge Menschen einbinden – nur so erhalten wir die Flotte.

Die Reise zum Kap Hoorn führt über die Bahia Nassau, eine nach Südwesten offene, etwa 20 Meilen breite, extrem ausgesetzte Meeresbucht. Die Wetterprognosen haben Starkwind vorhergesagt, aber keinen Sturm. Bei Einbruch der Nacht legt der Wind plötzlich auf über 50 Knoten zu. Die querab kommenden Seen werden 2 bis 3 Meter hoch und krachen unablässig an Deck. Es ist nicht die Höhe des Seegangs – weiter draußen erlebt man ganz andere Seegangshöhen –, sondern die brachiale Gewalt, die in einer einzigen dieser brechenden Seen steckt. Die Wasserwucht ist unglaublich. Das Schiff steckt das weg. Wir sind nass bis auf die Knochen. Spätestens jetzt wünscht man sich, doch ein Ruderhaus zu haben. Erst als wir in den Schutz der Wollaston-Inseln geraten und wenig später den