

Raumschiff in einer fremden Welt

Die Nordwest-Passage. Über 400 Jahre suchten Forscher nach dem Seeweg zur nördlichen Umfahrung Amerikas. Hunderte bezahlten dafür mit ihrem Leben. Erst 1906, nach vierjähriger Odyssee durch das arktische Eismeer, gelang Roald Amundsen die Durchfahrt. 83 Jahre später machen sich vier andere Männer auf den Weg. Hans Memminger und seine Freunde haben Ausrüstung und Nahrung für drei Monate in ihren schmalen Kajaks verstaut. Eines der größten Abenteuer der Kanugeschichte nimmt seinen Anfang. Hans Memminger kann noch nicht ahnen, daß er sein Ziel erst fünf Jahre später erreichen wird.

Von Gunnar Homann

19. Juni 1989

Vier Männer im Nebel. Erste Schritte in eine Region, der es gleichgültiger nicht sein könnte, daß die Männer perfekte Paddler sind, sich zwei Jahre vorbereitet haben und jedes Ausrüstungsteil in den mit 90 kg beladenen Kajaks beim Vornamen kennen. Die vier Männer, das sind Hans Memminger (53), Mike Hierl (36), Fred Schmidtkonz (49) und Johann Schneller (53). Sie schwitzen. Das Meer ist zugefroren, und sie ziehen ihre Kajaks hinter sich her. Zwei Tage geht das so, bis auf die Höhe von Saunders Island. Jetzt scheint die Sonne, und die Männer stecken manchmal bis zu den Knien im Matsch. Es sind 2400 Kilometer bis zu ihrem Ziel Resolute. Das ist weit, selbst wenn man gerade nicht bis zu den Knien im Matsch steckt. Die Spielregeln sind klar: Immer, wenn die Verhältnisse es zulassen, müssen sich die Männer bewegen. 16 Stunden, 17 Stunden, so lange es eben geht.



Fotos: Archiv Memminger

Den schlechtesten Sommer seit Jahren hatten die Meteorologen dem Team prophezeit, und es scheint zu stimmen. Immer wieder schichten Stürme das Packeis zu Trümmerhaufen auf und schieben Treibeis in den Weg. Erst hinter Cape Parry gelingt eine längere Passage im Kajak, eine Brachiale tappe hinüber zur Insel Northumberland, und von dort zum Festland nach Siorapaluk, der polnächsten Siedlung der Erde. 80 Einwohner hat sie, einer davon begrüßt das Team schon am Fjord: der japanische Maschinenbau-Ingenieur Ikuo, ein Bekannter von Johann Schneller. Ikuo hat vor Jahren eine Eskimo-Frau geheiratet, und jetzt lebt er nicht mehr in Tokio, sondern in Siorapaluk.

Ikuos Gastfreundschaft hilft dem Team ein wenig darüber hinweg, daß es neun Tage festsetzt. Das Ziel wird mit jedem Tag Regen, Sturm und Schnee kürzer gesteckt. Als am 7. Juli der erste blaue Fleck am Himmel erscheint, ist das vergessen. »Wir können Resolute trotz des Zeitverlustes noch erreichen!« Noch 2100 Kilometer. Das nächste markante Ziel ist die Insel Littleton 160 km Strecke nordwestlich von Siorapaluk. Von ihr aus sind es noch einmal 60 km West über das Meer hinüber nach Ellesmere Island in Kanada. Aber erst mal muß man nach Littleton Island kommen. Nebel erschwert die Orientierung; das GPS-Gerät, mit dessen Hilfe jederzeit die exakte Position bestimmt werden kann, ist im Sommer 1989 noch nicht den

ganzen Tag einsetzbar, da von den 24 notwendigen Satelliten erst 7 betriebsbereit sind. Und bei Temperaturen unter Null streikt es – Satellit hin, Satellit her. Kompaß? – »Die Nadel zeigt nichts. Nach 50 Metern bewegt sie sich dann unschlüssig. Wenn man korrigiert, tut sich einige Zeit wieder nichts und das wiederholt sich ständig von neuem.«

Der 8. und 9. Juli gehen im Sturm unter. Tags drauf: »Unglaublich! Sonnenschein! Wie verzaubert liegt das Meer, das Eis hat sich aufgelockert. Von weitem sieht es aus, als läge weißer Flaum auf einem Spiegel. Kein Lufthauch rührt sich, der Himmel ist lichtzarte, helle Seide – fernwehblau. Plötzlich ist diese harte Welt, dieses abweisende arktische Land strahlend schön. Aber etwas Fremdes, Unnahbares, Kaltes geht von ihr aus.«

Bald macht die Arktis wieder dicht. Wieder Nebel. Und wieder Treibeis. »Wäre ich mit einem Schlitten unterwegs, hätte ich Todesangst. Das Kajak aber gibt mir Sicherheit. Mit einem Fuß im Boot stehend, kann man sich abstoßen und es ein Stück weiterschleppen. Wagt man den Sprung zur nächsten Eisplatte nicht, benutzt man es als Brücke.«

Nach elf Stunden Schinderei endet das Treibeis. Dafür frischt der Wind auf. Jetzt heißt es paddeln, was das Zeug hält. Littleton wird gerade noch erreicht, bevor der Sturm zu stark wird. Er bläst vier Tage. »Hat sich dieses Jahr alles gegen uns verschworen? Drei schöne Tage in einem Monat!«

»2400 km bis Resolute. Das ist weit, selbst wenn man gerade nicht bis zu den Knien im Matsch steckt. Die Spielregeln sind klar: Immer, wenn die Verhältnisse es zulassen, müssen sich die Männer bewegen. 16 Stunden, 17 Stunden, so lange es eben geht.«

Die Arktis frustriert, die Arktis versöhnt: Im Licht der Mitternachtssonne gelingt in der Nacht vom 14. auf den 15. Juli eine perfekte Querung nach Ellesmere Island, also von Grönland nach Kanada. »Was für ein Erlebnis, im winzigen Kajak zu sitzen, verloren auf dem Eismeer zwischen zwei Kontinenten. Diese Weite ist ein Vakuum, in dem sich die Seele ungehindert ausdehnen kann. Alle Sinne scheinen sich vom Gefängnis des Körpers zu lösen, vereinigen sich mit den Elementen, werden selbst zu Licht, Luft und Wasser.« Das gute Wetter hält an. Ellesmere Island liegt still in der See. »Die Küste ist karg, kalt und abweisend. Fanden wir die Küste Grönlands schon hart und lebensfeindlich, Ellesmere Island mit seinem Eispanzer ist wie ein gigantischer Eisschrank im Meer.«

Auf dem Eis des Kadogan Inlets dösen Walrosse. »Sie sehen aus, als wüßte die Schöpfung selbst noch nicht, was sie aus der Masse des Fleisches gestalten sollte.« Zu spaßen ist mit ihnen nicht. Wenn zwei Tonnen Fleisch zum Angriff übergehen, sich auf den Rücken drehen und ihre Hauer einsetzen, ergreift man besser die Flucht. Aber diese Walrosse hier bleiben ruhig. Alles bleibt ruhig, auch das Meer. Bis zur Smith Bay.

»Der größte Teil der Smith Bay bleibt den Sommer über zugefroren. Die Eislinie verläuft 50 km vor der Küste. Unser Plan ist, an dieser Eiskante entlang zu paddeln. 120 km Luftlinie beträgt die Querung. Mit den unvermeidlichen Umwegen durch Treibeis müssen wir mit mindestens 200 km rechnen.« Acht Stunden sind die vier Mann unterwegs, als Wind aufkommt. »Innerhalb einer Stunde ist der Himmel wolkenfrei, nur zwei linsenförmige Föhnstreifen bleiben über den Inglefield Mountains zurück. Der Himmel heißt seine Sturmfluten, sie verkünden Unheil!«

Dann geht alles sehr schnell: »Das Meer färbt sich pechschwarz. Die Wellen werden höher und höher, erste Schaumkronen zeigen sich.« Jetzt zählt nur noch, das rettende Festeis zu erreichen. Nach zwei harten Stunden ist es geschafft. Nicht ganz: »Während wir überlegen, ob wir die Zelte aufbauen sollen, bricht das Eis unter unseren Füßen. Fred treibt auf einer eigenen Scholle fort. Wir springen sofort wieder in die Kajaks. Wohin? Das Ende der Querung anpeilen, Cape Combermere? Unmöglich, das erreichen wir nie! Vorher würde uns der Sturm in die Baffin Bay blasen. Bleibt als einzige Möglichkeit der Weg zurück, vielleicht ist bei den Gletschern vor dem Eskimo Bluff das Eis dicker und hält dem Sturm stand.«

Die nächsten Stunden sind von einem einzigen Gedanken beherrscht: Nicht das Paddel loslassen – das wäre der sichere Tod. »Die Szenerie ist unbeschreiblich – schrecklich und faszinierend zugleich. Über uns die tiefblaue Schale des Himmels, mit ein paar sichelförmigen

Wölkchen bestickt. Kalt, hart und herzlos sticht die Sonne herab. Für fünf Sekunden verwandelt sich jede Woge in einen rollenden Teppich von Licht. Wenn der Sturm die Schaumkronen zerbersten läßt, bilden sich wehende Schleier von tausend Diamanten, als würde er seiner Meeresbraut ein funkelndes Diadem aufsetzen. (...) Stunden vergehen, ich erlebe mich wie ein unbeteiligter Zuschauer. Es ist ein Tag, der in seiner Schönheit und Dramatik würdig wäre, der letzte zu sein. Unvergleichbar dem, der mit tödlicher Sicherheit kommen wird, womöglich auf einer Intensiv-Station, angeschlossen an künstliche Organe?!«

Über 23 Stunden kämpfen die Männer. Dann legt sich der Sturm. Das Eis trägt.

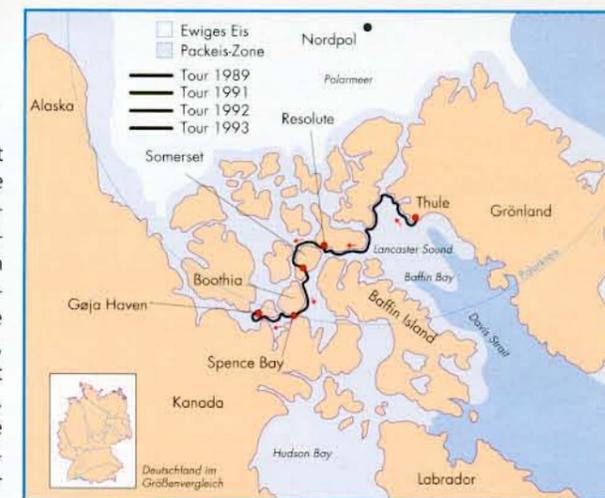
Am 21. Juli gelingt die Querung nach Cape Combermere in einem Rutsch. Narwale mit 2,5 m langen Stoßzähnen begleiten eine Zeitlang die Boote, berühren sie aber nicht. Ob es die Eisbären werden, die nun häufig an der Eiskante auftauchen? Memminger holt die Kamera hervor und filmt, wie Mike Hierl knapp an einem Bären vorbeipaddelt. »Während ich mich mit der Kamera vor dem Auge auf die Filmszene konzentriere, treibt mich der Wind an die Eiskante. Erschrocken lasse ich die Kamera ins Boot fallen und greife zum Paddel. Durch das Weitwinkel-Objektiv hatte ich den Eindruck, ich wäre noch mindestens drei Meter von der Kante entfernt. Hastig paddle ich ein paar Schläge zurück. Ein Glück, daß der Bär etwas verunsichert ist.«

Hans Memminger

Der 1936 in München geborene Paddelpionier wird nicht zu Unrecht als »lebende Legende« bezeichnet. Mit dem Faltboot sammelte er erste Wildwassererfahrungen, später machte sich Memminger als Bootskonstrukteur, Expeditionist und Filmemacher einen Namen. Seine Filme haben ganze Paddlergenerationen begeistert und geprägt. Zuletzt war Hans mit dem Seekajak in Baja California (Mexiko) unterwegs, mit dem dort gedrehten Film



geht er im kommenden Winter auf Tour (Temine natürlich rechtzeitig im KM). Ein ausführliches Portrait über den »Paddelpapst« erschien in KM 1/95.

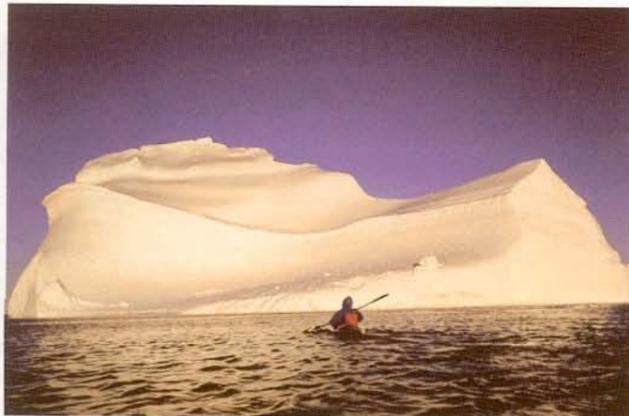


Nur einmal noch wird es auf dem Weg nach Resolute so brenzlich wie in der Smith Bay, allerdings auf eine ganz andere Art und Weise. Als sich am Süden von Ellesmere Island wieder Treibeis in den Weg legt, wird beschlossen, sich vom Gipfel eines Eisbergs aus Überblick zu verschaffen. Das Wetter ist traumhaft, und ein einziges Mal verstößt das Team gegen das ungeschriebene Gesetz, daß immer ein Mann bei den Kajaks bleiben muß. Schmidtkonz geht gerade hinunter, um neue Filme zu holen, als eine Scholle herbeidrifft und die Kajaks gegen den Eisberg drückt. Zwei Boote kann Schmidtkonz noch befreien; sie werden vom herbeigeilten Hierl mit einem gewaltigen Satz am Wegschwimmen gehindert. Die beiden anderen Kajaks werden unter den Eisberg gepreßt – glücklicherweise in eine Ausspülung unterhalb der Wasserlinie. »Ich muß gestehen, dieses Erlebnis, obwohl es glücklich ausging, hat mich mehr mitgenommen als der Sturm in der Smith Bay«, schreibt Memminger.

Bei Cape Norton Shaw läßt das Team Ellesmere Island hinter sich. Es muß jetzt schnell vorangehen – bis Resolute sind es immer noch gute 1000 km. Doch jetzt spielt das Wetter mit. Die Überfahrt nach Coburg Island gelingt, am 26. Juli erreicht man Devon Island. Pack- und Treibeis erzwingen noch einmal einen großen Umweg, Eisbären und Walrosse kommen auf Tuchfühlung, und den gesamten Weg entlang der Südküste von Devon Island hat das Team mit Gegenwind zu kämpfen. Doch die Männer sind mittlerweile mit allen Wassern gewaschen, sie haben Routine und Selbstsicherheit gewonnen. Sie haben das beste Fortbewegungsmittel gewählt: »Wo frühere Expeditionen scheiterten, weil Treibeis alles unbehagbar machte, da paddeln wir und fühlen uns in den Kajaks geborgen und sicher. Sie sind wie ein Raumschiff in einer fremden Welt.« Am 12. August erreichen die Männer Resolute.

20. Juli 1991

Zwei Sommer später ist Memminger wieder in Resolute. Diesmal begleiten ihn Mike Hierl, Volkmar Weiß (25) und sein Sohn Michi (20). Ihr Ziel: Taloyoak, 700 km weiter



Über 3000 Kilometer durch die Arktis – ohne Proviantlager oder Unterstützung von außen. Die Kajaks machen es möglich. Doch können die Männer nicht immer paddeln. Oft müssen sie ihre Boote übers Packeis ziehen, von Scholle zu Scholle springen

südlich am Fuß der Boothia-Halbinsel gelegen. Vor ihnen liegt das Kernstück der Nordwest-Passage, jener gefürchtete Eisabschnitt, »der mehr an Menschen und Schiffen gefordert hatte, als je eine andere Erkundung der Erde.« Die Vorzeichen sind schlecht: Gleich der Start verschiebt sich wegen andauernden Sturmes um 10 Tage. Dann die Querung der Barrow Strait hinüber nach Somerset Island, bei der die Kajaks umschlossen von Treibeis 50 km vom Kurs abdriften. Wiederholte Stürme schieben den Peel Sound zu, und nach 300 km, vielen Umwegen und unendlicher Plackerei ist bei Howe Harbour an der Westküste endgültig Schluß: Es geht weder vor noch zurück. Den Notsender aktivieren? Nein. »Auf der Ostseite von Sommerset Island, in der Creswell Bay, ist ein Sommerlager der Inuit. Dort bestünde die Möglichkeit, nach Resolute zu fliegen.« Die Boote werden eingemottet, die Seesäcke notdürftig in Rucksäcke verwandelt, und mit Kartenmaterial im Maßstab 1:500.000 schlägt man sich die 100 km lange Strecke durch. Die Eskimos in der Creswell Bay schütteln die Köpfe.

»Für die Reparatur sind 15 Grad Wärme nötig, sonst härtet der Polyester-Kleber nicht aus. Aber wo in der Arktis ist es so warm? Die verlassenen Hütten in der Creswell Bay fallen uns ein. Wenn es gelänge, eine davon zu heizen? Dafür müßten wir allerdings 130 km Umweg in Kauf nehmen.«

31. Mai 1992

Der nächste Versuch. Erneut dabei Michi Memminger und Volkmar Weiß, für Mike Hierl ist dieses Jahr Erich Kahn mitgekommen. Mit dem Skidoo-Taxi geht es über die gefrorene Barrow Strait nach Howe Harbour. Dort liegen die Boote unter einer tiefen Schneedecke vergraben, und als sie endlich gefunden sind, stellt sich heraus, daß unter dem Schneedruck bei einem Kajak die Naht geplatzt ist. Für eine vernünftige Reparatur sind mindestens 15 Grad Wärme nötig, sonst härtet der Polyester-Kleber nicht aus. Wo findet man auf 72° nördlicher Breite 15 Grad Wärme? »Die verlassenen Hütten in der Creswell Bay fallen uns ein. Wenn es gelänge,

eine davon zu heizen, könnten wir das Boot ausbessern. Dafür müßten wir allerdings 130 km Umweg in Kauf nehmen.« Es bleibt keine andere Wahl: Das Team schaltet auf »Multi-Mentalität« (Memminger) und biegt nach 35 km auf dem zugefrorenen Peel Sound Richtung Osten ab. Nach drei Tagen und 65 km über Land taucht die Creswell Bay auf. Ein

Hütte wird zur Werkstatt erkoren, aber ihr nachtopfgroßer Öfen und die beiden Kocher bringen es nur auf 11 Grad. »Wir müssen mit der Kocherflamme direkt die Naht aufzuheizen. Einige Male fängt das ganze Feuer, aber das Polyester beginnt auszuhärten.«

Wie soll es nun weitergehen? Soll man die 65 km zurück zum Peel Sound, um dort die Passage fortzusetzen, oder das vor der Hütten liegende Prince Regent Inlet wählen? Man entscheidet sich für das Prince Regent Inlet: Zum einen kann man so den Spuren des britischen Arktisfahrers Sir John Ross folgen, der hier 1832 nach drei Jahren im Packeis seine Suche nach der Nordwest-Passagen aufgab.

Zum anderen hat Oingoot, einer der beiden Skidoo-Chauffeure, von einer Gezeitenrinne erzählt, die sich über mehrere hundert Kilometer nach Süden ziehen soll. Die Netsilek-Eskimos sind dort früher auf Walfang gegangen. »Auf diesen Jagdzügen haben Inuit bereits Jahrhunderte vor den Europäern den Eisteil der Nordwest-Passage viele Male durchgezogen«, schreibt Memminger.

Am 17. Juni ist die Rinne gefunden. 100 km geht es gut voran, dann, auf der Höhe von Cape Airy, hängt man wieder fest. »Die letzten Kilometer sind wir durch eine Rinne

mit wildesten Eisverwerfungen gekommen. (...) Alle Spalten des Eisbruchs sind tief verschneit und heimtückisch zugeweht. Rutscht man ab, findet man sich gleich bis zur Brust in einer Spalte. Dabei lebt man in der ständigen Angst, ein tonnenschwerer Eisblock könnte auf einen kippen. Wir kommen trotz unmenschlicher Anstrengung in einer Stunde kaum 500 m weit. (...) Wenn man so etwas nicht selbst gesehen hat, kann man es nicht glauben. Da bewegen sich Milliarden Tonnen Eis von unsichtbaren Kräften getrieben. Vor unseren Augen öffnet sich wieder eine Rinne. Beide Seiten bewegen sich nicht nur auseinander, sie verschieben sich auch zueinander. Schließt sich die Kante wieder, bewegt sich Bruchkante gegen Bruchkante weiter. Wie eine Rassel, vor und zurück, genau im Rhythmus der Gezeiten. Das macht die offene Rinne so gefährlich.«

Sechs oder sieben Kilometer geht es noch voran. Dann gibt es kein Durchkommen mehr. Gleichzeitig beginnt das Eis unter der Sonne mürrisch zu werden, es wird immer schwieriger, einen tragfähigen Platz für die Zelte zu finden. Und langsam wird auch der Proviant knapp. Am 24. Juni steht fest: »Wir können uns keinen Wartetag mehr erlauben. (...) Wir müssen uns zu Fuß durch das verrückte Eischaos schlagen.« Das geht am besten in den Stunden um Mitternacht, wenn die Temperaturen noch etwas unter dem Gefrierpunkt liegen. Während er sich über eine brüchige Schneedecke durch das Eisbrocken-Labyrinth quält, erlebt Memminger seine schönsten Stunden in der Arktis. »Mir ist, als würde ich mein Kajak durch den Prunksaal König Artus' und seiner frosterstarten Ritter ziehen. Immer wieder muß ich mich umdrehen, muß im Gegenlicht den Zauber des Augenblicks aufnehmen. Soll ich eine Filmszene drehen? Nein, ich will diese Bilder mit niemandem teilen!«

»Mir ist, als würde ich mein Kajak durch den Prunksaal König Artus' ziehen. Immer wieder muß ich mich umdrehen, muß im Gegenlicht den Zauber des Augenblicks aufnehmen. Soll ich eine Filmszene drehen? Nein, ich will diese Bilder mit niemandem teilen!«

Morgens um halb sieben betritt das Team das Festland der Halbinsel Boothia. Zu Fuß plagt man sich weiter die Küste entlang. Dort kann man den Eisbrocken leichter ausweichen; dafür macht jetzt Schmelzwasser zu schaffen. Neun Tage lang. Die Tagebucheinträge fallen knapp aus: »Knietiefe Pfützen – Eisverhau. 10 Stunden marschiert, 10 Stunden nasse Füße.« Am 3. Juli erstmals wieder ein Stück offenes Wasser. »Je näher wir Taloyoak kommen, umso freier, aber auch dünner wird das Eis. Um nicht einzubrechen, setzen wir uns in die Boote, schieben mit den Stöcken. Mit den offenen Abschnitten haben wir keine Schwierigkeiten.«

auf die Kajaks treiben. Auf der 20 km langen Passage nach King William Island ist das Eis schon so dünn, daß das Trio sich nur im Kajak sitzend und mit den Stöcken abstoßend fortbewegen kann. Und ausgerechnet jetzt zieht im Norden ein Wolkenspinnet über den Horizont. Kein gutes Zeichen. Um das Eis zu brechen, würde inzwischen mäßiger Wind reichen. Noch einmal heißt es: alles geben. Nach 26 Stunden sinkt das Team erschöpft, aber wohlbehalten in die Schlafsäcke. Kein Sturm. Der

hat gerade gereicht. Die Etappe über Gjøa Haven bis zum Cape John Herschel, wo das Kernstück der Nordwest-Passage endet, muß bis zum nächsten Jahr warten.



Weil er durchs Weitwinkel filmt, rammt Memminger beinahe einen »Ursus maritimus«

20. Juni 1993

Vater und Sohn Memminger und der Biathlet Christian Breckle starten zum letzten Teil der Expedition. Man peilt zuerst das 100 km Luftlinie entfernte Gjøa Haven an. »Das Eis legt uns im Vergleich zum letzten Jahr wenig Hindernisse in den Weg. Nur die dünn gewordenen, unbegehbaren Abschnitte zwingen uns größere Umwege auf. In sechs Tagen haben wir darum auch nur die halbe Wegstrecke nach Gjøa zurückgelegt.« So gut die Verhältnisse sein mögen: ein Sturm wäre verheerender denn je. Er würde das fragile Eis im Nu zerlegen und

kommt erst 15 km vor Gjøa Haven, aber da sitzt man gut aufgehoben im Zelt und hört zu, wie sich vor dem Cape Luigi D' Abruzzi die Eisschollen zermalmen. Nebenbei wird der letzte Erbsen-Eintopf verzehrt. Endlich, nach drei Tagen, läßt der Sturm nach. Am 11. Juli kommt Gjøa in Sicht.

»Vier Sommer habe ich gebraucht, um von Grönland aus hierher zu paddeln. Ein Traum ist für mich in Erfüllung gegangen. Der Traum, mit einem Kajak den gefürchtetsten, schicksalsschweren Teil der Nordwest-Passage nachzuvollziehen. All die Tage in Sturm und Eis leben in mir auf, Tage voller Glanz und Dramatik, und ich verspüre den Wunsch, die restliche Querung ganz langsam zu vollziehen, so, als gäbe es kein Ziel.« Und dabei wollen wir nicht stören.

Die ganze Geschichte der vier Sommer währenden Expedition hat Hans Memminger in zwei Büchern dokumentiert: **Die Arktis im Kajak** beschreibt die erste, 2400 km lange Etappe von Thule nach Resolute. **In Sturm und Eis** handelt von den drei folgenden Teilstrecken. Beide Bände enthalten brillante Fotos und u.a. ausführliche Infos zu Planung und Ausrüstung. Die mit mehreren Preisen ausgezeichneten Bücher sind bei Rosenheimer erschienen und kosten je DM 59,80. Zudem hat Memminger unter gleichem Titel zwei Filme gedreht, die er auf Filmabenden vorführt. Beide Bücher gibt's im Fachhandel oder über Books & more (siehe rechts)

