

# EISKALT ZU DEN ARKTIS-GIPFELN

„Adèle“ forderte ihn heraus. Eigner Jan-Eric Osterlund wollte es darum wissen. Nach Probefahrten steuerte er die neue 56 Meter lange Vitters-Ketsch in nördliche Packeiszonen. Für BOOTE EXCLUSIV notierte er seine Spitzbergen-Erfahrungen.

Text Jan-Eric Osterlund Fotos Rick Tomlinson/Bluegreen



Fröhlich im Eismeer:  
Jan-Eric Osterlund  
liebt die Extreme.



Gewaltige Gewichte: Das Großsegel aus Spectra und Kohlefasern bringt gut 750 Kilogramm auf den Baum. André Hoek, der Konstrukteur, verzichtete auf Grund des Gewichtes auf einen Furler. North schneiderte die riesigen Segelflächen der Ketsch. Masten und Bäume lieferten die bewährten Spezialisten von Marten Spars aus Neuseeland aus Kohlefasern. Rondal sorgte für das Einrollen der dreieckigen Vorsegel. Der Gennacker steht mit runden 1500 Quadratmetern vor dem Wind.





Fernbedienung: Der Konstrukteur André Hoek legte „Adèle“ als Push Button-Yacht aus, um die Crew klein zu halten.



Ketsch im Eis: „Adèle“ wagte sich bis in das arktische Packeis. Die Tender unterstützen die Navigation mit GPS und Echolot. Die Tenderdaten landen auf dem „Adèle“-Plotter, sodass der Navigator des Mutterschiffes das Umfeld quasi scannen kann. Auch dieses Detail der Ausrüstung macht aus „Adèle“ einen Explorer für sämtliche Reviere. Einen aufmerksamen Ausguck machen die Tender jedoch keineswegs überflüssig. In eisiger Umgebung nimmt sich am Heck die Flagge der karibischen Cayman Islands einigermaßen kurios aus. Die Flagge unter der Saling zeigt, dass „Adèle“ in norwegischem Wasser fährt.





Herausragende Wirkung: Auch in der Polarnacht ist „Adèle“ dank ihrer Masten vor Marstrand unübersehbar. Der Großmast endet 60 Meter über dem Wasser.



Mittsommernacht: Eigner Jan-Eric Osterlund (rechts) entführte seine Gäste in die weißen Nächte jenseits des Polarkreises von 66,5 Grad nördlicher Breite.

Der Wind trieb uns an diesem Tag bei blauem Himmel und vier Windstärken aus Nordwest mit 14 Knoten voran. Die Sonne wärmte uns hier oben nördlich von Spitzbergen durch. Bei Luft- und Wassertemperaturen knapp über dem Gefrierpunkt hatten wir das auch bitter nötig. „Adèle“ genoss den Tag. Ihr gefiel dieses Wetter. Leicht schnitt ihr Bug durch das Wasser. Das fünfzig Meilen nahe Packeis hielt die See ruhig.

Es war Juli. Vor weniger als einem Monat hatten wir Holland nach den

letzten Probefahrten verlassen. Wir hatten direkt Kurs auf Bergen genommen und folgten dann der norwegischen Küste bis zu den Lofoten, jenseits des Polarkreises. Wir hatten Kälte erwartet, wurden aber mit Sonne 24 Stunden am Tag und mit 24 Grad Celsius verwöhnt.

Ich habe „Adèle“ für Abenteuerreisen bauen lassen. Wir wollen abgelegene Winkel der Erde aufsuchen, die auf anderem Wege nicht so leicht zu erreichen sind. Ich war bereits mehr als fünfzehn Jahre lang auf einer 24 Meter langen Segelyacht unterwegs, an durch-

schnittlich drei Monaten im Jahr. Auf „Adèle“ werden wir sogar den größten Teil des Jahres leben, manchmal allein, manchmal mit Kindern und Freunden.

Von den Lofoten aus waren wir geradewegs 700 Meilen nordwärts nach Longyearbyen gesegelt, der Hauptstadt von Svalbard, von den Deutschen meist Spitzbergen genannt. Was aber nicht ganz korrekt ist. Spitzbergen ist nur die Hauptinsel der norwegischen Inselgruppe Svalbard.

**700 Meilen am Stück:** Am Wind setzen wir in der Regel Genua, Großsegel und Besansegel, zusammen 1350 Quadratmeter. Am schnellsten sind wir mit etwas mehr als halbem Wind unterwegs. Kommt er achterlicher, dann setzen wir die 500 Quadratmeter des Besanstagsegels dazu. Wir haben damit bei raumen Windwinkeln die besten Erfahrungen gemacht. Wenn wir können, dann vermeiden wir Kurse vor dem Wind. „Adèle“ segelt derart schnell, dass wir bei einem wahren Wind aus 150 bis 160 Grad lieber vor dem Wind kreuzen. Und bei richtig starkem Wind vermeiden wir Vorwindkurse allein schon aus Sicherheitsgründen.

Darum verzichtet „Adèle“ wie alle anderen modernen Großyachten auch auf den Spinnakerbaum. Wir setzen lieber ein 1500 Quadratmeter großes asymmetrisches Segel, nebenbei wohl eines der größten, die jemals eine Segelmacherei verlassen haben. Diese rotweiße Fläche von Deck, oder besser noch aus dem Krähenest heraus, zu bewundern, das ist schon fantastisch! Wir setzen dieses Segel auf Kursen ab halbem Wind und achterlicher, haben es aber bei moderaten Windverhältnissen auch schon bis zu 60 Grad an den Wind gebracht. Zusammen mit dem Besanstagsegel stehen dann fast schon 3000 Quadratmeter an beiden Masten.

**Bei leichten Winden** können wir übrigens bis zu 24 Grad an den scheinbaren Wind gehen, bei rauerem Wetter bis zu 28 Grad. Hoch am Wind müssen wir ab



Schöne Aussicht: Das Krähenest vorn am Großmast fährt hinauf bis auf eine Höhe von 40 Metern. Das innere Vorstag bildet die Endstation. Das Nest erweist sich auf allen Breiten als nützlich, während der Arktisreise bei der Navigation durch das Eis, in der Karibik zwischen Korallenriffen.



Ausgefallene Kulisse: „Adèle“ ankerte vor den Ufern Spitzbergens. Ein Tiefgang von 4,80 Metern wirkt bei den Wassertiefen der Fjorde bedeutungslos.



Kontrolliertes Abenteuer: Die Crew fiert den Jet-Tender für eine Fahrt ans Ufer. Die „Adèle“-Gäste erleben ein nur schwer erreichbares Revier hautnah.

15 wahren Windknoten die Segelfläche kürzen. Wir fangen damit bei der Genua an und reffen danach das Großsegel. Dreht der Wind noch weiter auf, segeln wir unter Stagssegel und zweitem Reff im Groß. Dann stehen immerhin noch etwa 475 Quadratmeter. Bei Sturm schlagen wir uns mit gerefftem Stagssegel und gerefftem Besan durch. Die Vorsegel bekommen wir dank der Rondal-Furler unter allen Wetterbedingungen leicht in den Griff. Bei Großsegel und Besan entschlossen wir uns

jedoch für durchgelattete Segel und ein konventionelles Reff. Die Segel stehen dann einfach besser und lassen sich leichter kontrollieren.

Das Großsegel lässt sich trotz des klassischen Reffs schnell kürzen. Für das erste Reff nutzen wir zwei captive Winschen, die das Fall und das Smee-reep kontrollieren. Beide Winschen arbeiten dank PLC-Kontrolle synchron. Wenn die eine Winsch das Fall fiert, holt die andere die Reffleine dicht. Lazy Jacks wachen über das gefierte Segel.

Das ganze Manöver dauert nur wenige Minuten. Reffen können wir sowohl das Groß- wie auch das Besansegel sogar dann, wenn wir hoch am Wind liegen. Nach ruhiger Reise hatten wir Longyearbyen erreicht und unsere Freunde André und Inneke Hoek an Bord genommen, den „Adèle“-Designer mit Frau, dazu Per-Magnus Sandér und Katarina Salén, die während unserer Svalbard-Tour unsere Führer sein würden, Arne Wennberg und Christina Bernadotte, die mit mir auf meiner vorigen Yacht schon meilenweit gesegelt waren. Auch Rick und Annika Tomlinson kamen an Deck, unser Fotograf mit seiner Frau. Kapitän André Engblom führte unsere achtköpfige Crew.

**In meinen Augen hat eine** Segelyacht in erster Linie schön und schnell zu sein. Ein Format wie das der „Adèle“ erleichtert die Erfüllung dieser Anforderungen. Schön sind meiner Meinung nach Yachten wie die „Britannia“ des Prinzen von Wales, die „Meteor“-Yachten des deutschen Kaisers oder die späteren J-Class-Konstruktionen. Darum gehören lange Überhänge, ein niedriges Freibord, ein flaches Deck, klassische Deckshäuser und hohe Masten zu den Eigenschaften, die der Konstrukteur André Hoek der „Adèle“ einpflanzte. Der schlanke Rumpf und der grazile Wassereintritt sorgen auch bei Leichtwind für hohe Geschwindigkeit. Die Deckshäuser aus Teak erinnern an „Britannia“, die Einrichtung aus Mahagoni bietet viele gemütliche Ecken. Aber diese traditionell wirkende Optik kombinierten wir mit einem sehr zeitgemäßen Rigg aus Kohlefasern, Segeln aus Spectra-Karbon und einem modernen Unterwasserschiff für schnelle Passagen auf den Ozeanen.

**Für eine Ketsch haben wir** uns aus mehreren Gründen entschieden. Zuerst einmal erlauben zwei Masten raumschots eine größere Segelfläche als eine Slup. Die Besegelung lässt sich flexibler wählen, und die Yacht lässt sich da-



Fluchtpunkt des Eigners: Der Niedergang führt in das private achterliche Deckshaus. Backbords steht das geräumige Bett, gegenüber eine Sitzgruppe.



Vitters richtete „Adèle“ mit einem kompletten Interieur aus Mahagoni ein. Die klassischen Stilelemente der Einrichtung harmonieren mit „Adèle“ an Deck.

durch besser ausbalancieren. Wäre „Adèle“ zudem eine Slup, dann wäre es ihr auf Grund der Mastlänge unmöglich, die große Panamabrücke zu passieren. Mit 60 Metern Masthöhe über Wasser haben wir keine Probleme.

Als wir Spitzbergen erreicht hatten, sank die Temperatur drastisch. Die Sonne verschwand hinter einer undurchdringlichen Nebelbank. Von Longyearbyen auf 78 Grad nördlicher Breite waren wir dann nochmals 200 Meilen nach Norden gesegelt. Weiter nördlich lag die Insel Moffen, auf der wir mit un-

seren Ferngläsern einen einsamen Eisbären ausmachen konnten, der sich ganz vorsichtig von der Walross-Kolonie im Südwesten des Ufers fernhielt. Für Fotos war er zu weit entfernt. Wir fuhren stattdessen in den Smeerenburg-Fjord an der Nordwestküste, um den Gletscher zu besuchen.

Genau 99 Jahre vor uns hatte eine Expedition unter Leitung des Prinzen Albert I. von Monaco Fotos gemacht, um die Front des Smeerenburg-Gletschers zu dokumentieren. Wir kletterten exakt an die Stelle, von der aus die Expe-

dition fotografiert hatte und machten unsererseits Bilder zum Vergleich. Es schien uns, als habe der Gletscher sich um 4000 Meter zurückgezogen.

Aber bevor wir ihn erreicht hatten, rief unser Expeditionsleiter Per-Magnus laut „Eisbären“. Wir änderten sofort unseren Kurs. Drei Bären trabten an der Küste entlang. Jungtiere bleiben zwei Jahre bei ihrer Mutter, bis sie das Jagen gelernt haben. Wir hatten hier eine Mutter und zwei Junge im zweiten Lehrjahr vor uns. Wir begleiteten die Bären langsam unter Motor. An Deck drängelten sich die Kameras. Als die Bärin ein paar Spritzer unseres Kielwassers abbekam, beeilte sie sich, den Hang hinaufzuklettern, wo ihre Jungen schon ängstlich warteten.

**Wir nahmen die Fahrt zum** Gletscher wieder auf, um eine Serie ganz besonderer Fotos zu machen: unsere einen Monat alte Yacht vor einem jahrtausendealten Gletscher.

Nach dem Bärenabenteuer und der Gletscherfotografie verdichtete sich das Eis, und wir motorten nach Phippsöya auf der nördlichsten Svalbard-Insel. Gleichzeitig ist dies die nördlichste Insel Europas, auf 80 Grad 45 Minuten nördlicher Breite.

Ein schöner Rastplatz für unsere Expedition. Meist serviert die Crew die Mahlzeiten an Deck im geschützten Cockpit. An diesem kalten Abend kam das nicht infrage. Wir setzten uns zum Abendessen lieber ins Deckshaus und beobachteten von dort aus Walrossherden. Zum Kaffee setzten wir uns nach unten vor den Kamin, eine Antiquität. Wir hatten ihn in Bath aufgetrieben und restauriert. Er verbrennt auch Holz oder Braunkohle. Wir nehmen lieber die künstlichen Holzscheite.

**Am nächsten Morgen** statteten wir den Walrossen einen Besuch ab. Sie dösten in der Sonne, ließen sich die Bäuche bescheinen und schienen sehr zufrieden zu sein. Wir beschlossen, nach Norden ins Packeis zu segeln. Der Wind schien

## ANDRÉ HOEK: MEINE ADELE-AFFAIRE



André Hoek:  
Der Edamer  
zeichnet Risse  
der Nostalgie  
mit modernem  
Strich unter der  
Wasserlinie.

Jan-Eric Osterlund lernten wir im Mai 2000 in unserem Büro kennen. Er besaß damals eine 24 Meter lange Segelyacht, mit der er bereits dreimal die Erde umrundet hatte. Osterlund wollte sich jetzt sehr viel Zeit nehmen, um auch die abgelegenen Reviere anzulaufen. Er hatte sich in eine 164-Fuß-Slup mit klassischen Linien verguckt, für die wir bisher keinen Eigner gefunden hatten. Zu den Merkmalen gehörte eine Eignersuite mit eigenem Deckshaus und privatem Cockpit. Unsere Überlegungen begannen mit diesem Konzept, wohl wissend, dass wir wohl bei 180 Fuß landen würden, um alle Bedürfnisse zu befriedigen. Zu denen gehörte der Wunsch, trotz weiter Reisen möglichst schnelle Passagen zu absolvieren. Geschwindigkeit auch bei leichten Winden stand obenan. Die größte jemals gebaute klassische Yacht mit modernem Unterwasserschiff verlangte nach Tests im Windtunnel des Wolfson-Institutes der Southampton-Universität und Tank-

tests an der Universität von Delft, mit einem Modell 1:20, zwei Kiel- und fünf Ruderformen: tief, flach, mit und ohne Flügel und mit extremem Bulb. Grund für vielerlei Anstrengungen war der Wunsch des Eigners, eine Yacht dieser Größe aus der Hand mit Seilsteuerung dirigieren zu können, eine beispiellose Herausforderung für die Konstruktion. „Adèle“ beweist heute handgesteuert eine ideale Ruderbalance am Wind mit Vollzeug, auch bei stärkeren Böen. Unter allen Windbedingungen läuft sie einen Knoten mehr als der wahre Wind weht. Die Systeme haben wir fürs Knopfdrucksegeln ausgelegt. Groß, Besan, Yankee und Fock schotet die Crew mit captiven Winschen. Da das Großsegel allein 750 Kilogramm wiegt, haben wir auf einen Baumfurler verzichtet. „Adèle“ kommt mit einer achtköpfigen Stammcrew aus. Sie kann zusätzlich zur Eignersuite die üblichen zwölf Gäste beherbergen – und drei Tender. Nach Nordsee-Probefahrten startete „Adèle“ zur Jungfernfahrt nach Spitzbergen in extreme Regionen an den Rand des Packeises, Richtung 81 Grad Nord. Unsere eigenen extremen Erfahrungen: Drei Jahre lang haben wir an „Adèle“ gearbeitet. Vom ersten Eigner-Kontakt bis zur Übergabe vergingen fünf Jahre.



Erste Passage: Helfer bugsieren den „Adèle“-Rohbau per Ponton zu Vitters.

ideal. Als das Eis sich wieder verdichtete, fuhren wir unter Motor weiter und lifteten unseren Reiseleiter Per-Magnus mit dem Krähenest in den Mast.

**Das Krähenest kann 40** Meter bis dorthin fahren, wo das innere Vorstag den Mast erreicht. Eine captive Reel-Winch zieht es vor dem Großmast in die Höhe. Es bietet eine fantastische Aussicht. Von hier oben lassen sich Strömungen und Eisberge erkennen. Ich gebe aber zu, dass es eigentlich dazu dienen sollte, in den Tropen durch Korallenriffe zu navigieren. Nun gut, jetzt half es uns, das Packeis zu meistern. Wir wickelten Leinwand um den Korb herum, um den Fahrtwind dort oben abzuhalten. Per Funk ließen wir uns von oben dirigieren, immer weiter nach Norden. Auf 81 Grad 10 Minuten Nord drohte das Eis uns einzuschließen. Wir fierten den Jet-Tender und kletterten an Land aufs Eis.

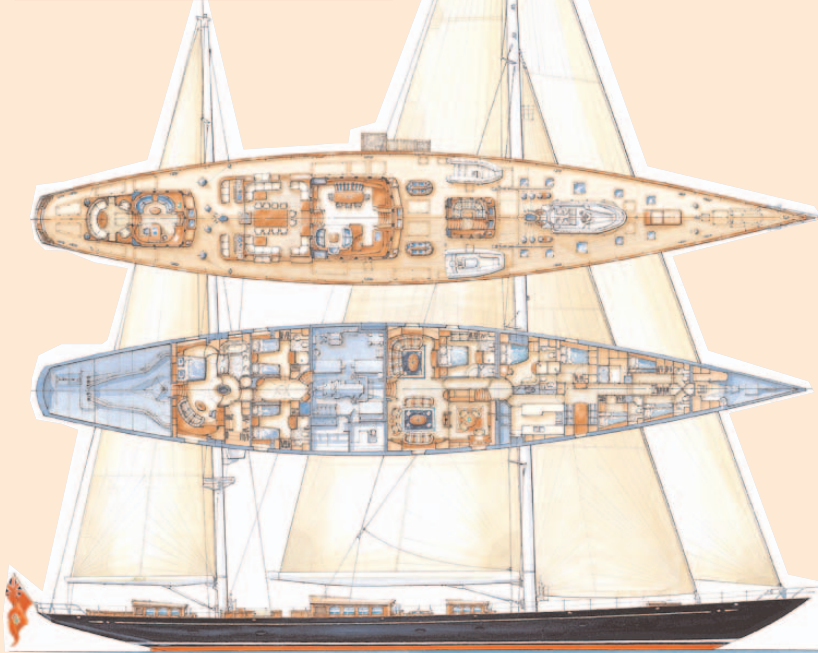
Die Bedeutung der Tender lässt sich gar nicht überschätzen, denn wir werden auch auf unseren nächsten Reisen weit häufiger vor Anker als in Häfen liegen. Drei Tender führen wir mit, „Kina“, ein 4,20 Meter langes Dingi mit Jet-Antrieb, „Ika“, ein sechs Meter langes Boot mit Z-Antrieb, und „Sanna“, ein 14 Fuß langes RIB mit Aluminiumrumpf und einem Diesel-Außenbordmotor. Benzin ist nicht an Bord.

**Uns fiel ein, dass wir bei** dieser Gelegenheit vielleicht eine Flasche Champagner gebrauchen könnten. Wir holten Flaschen und Gläser. Auf einen Kühler könnten wir verzichten, meinten die Stewardessen!

An diesem Abend kehrten wir nach Phippsöya zurück und besuchten am nächsten Morgen die Walrösser zum zweiten Mal. Diesmal stiegen wir in den Tender. Und richtig: Ihre Neugier war stärker als ihre Trägheit. Als wir den Motor ausschalteten, waren wir plötzlich von 20 Walrossen umzingelt. Sie kamen so dicht heran, dass sie mit ihren Barthaaren am Tender kratzten. Wir hatten schon Geschichten gehört,

## ADÈLE

Länge über alles:	54,64 m	Wasser:	8000 l
Länge Wasserlinie:	38,40 m	Wasserbereiter:	2 x 10 000 l/Tag
Breite:	9,50 m	Abwasser:	4000 l
Tiefgang:	4,80 m	Schwarzwasser:	Hamann Mini Norway 5000 l/Tag
Verdrängung (50 %):	298 t	Mastwischen:	Lewmar
Material:	Aluminium	Schotwischen:	Rondal Captive
Ballast:	85 t	Furler:	Rondal
Takelung:	Ketsch	Rudersystem:	Tenford
Masten (Kohlefasern):	Marten Spars	Bugstrahlruder:	90 kW
Großmast über Wasserlinie (inkl. Antennen):	63,60 m	Heckstrahlruder:	90 kW
Besanmast über Wasserlinie:	46,00 m	Anker:	2 x 300 kg CQR Niro, je 150 m Kette
Segel:	North Sails	Heckanker:	50 kg Aluminium
Segelfläche a. W.:	1350 m <sup>2</sup>	Ankerwischen:	2 x Ascon ACV20-19H
Gennaker:	1500 m <sup>2</sup>	Heizung:	40 kW
Rigging:	Ocean Yacht Systems	Klimaanlage:	Marine Air (Heinen & Hopman)
Motor:	1 x Caterpillar 3412E DITTA	Gyro:	C. Plath
Motorleistung:	746 kW	GPS:	Leica Geosystems
Geschwindigkeit max. (Motor):	16 kn	Radar:	2 x Furuno FR 2115
Geschwindigkeit Reise (Motor):	13 kn	Satcom:	Inmarsat F, Inmarsat C
Getriebe:	Mekanord	VHF, SSB:	Skanti, Simrad
Propeller:	Korsor CP 18-RS	Tender:	1 x 6,00 m, 2 x 4,20 m
Kraftstoff:	24 000 l	Konstruktion:	Hoek Design
Generator:	2 x Onan	Rumpf:	Gouwerok, Alsmeer
Generatorleistung:	60 kW	Werft:	Vitters, 2005
Notgenerator:	1 x Onan 35 kW		
Landanschluss:	63 A 3 phase 220/400 V		



Offensichtlich gastfreundlich und doch sehr privat: „Adèle“ lädt an Deck zu großen Versammlungen ein und erlaubt dem Eigner achtern zugleich sein sehr privates Cockpit mit eigenem Deckshaus. Der Riss zeigt extreme Überhänge.

dass Walrösser mit ihren Stoßzähnen schon manches Dingi durchlöchern hätten. Als ihre Neugierde zu groß wurde, wollten wir darum den Motor starten. Kein Ton! Das erste Walross wollte bereits über das Heck entern. Der Motor gab keinen Mucks! Wir riefen per UKW „Adèle“. Ich bat um Hilfe, „weil wir gerade etwas verwundbar“ seien. An Bord unserer Ketsch verstand man nur „wunderbar“. Die Antwort hieß: „Excellent, over and out!“ Aber dann brachte „Adèle“ doch noch einen zweiten Tender zu Wasser, der uns half.

**Alle drei Tender habe ich** nach meinen Töchtern getauft. „Sanna“ ist komplett offen, um Lasten aufzunehmen. „Ika“ und „Kina“ habe ich mit GPS, Echolot und UKW ausrüsten lassen. Beide Tender senden Position und Wassertiefe automatisch an den „Adèle“-Plotter. Wir wissen stets, wo sie fahren und bei welcher Wassertiefe. Das ist von größtem Wert, wenn sie in schlecht kartografierten Gewässern vorausfahren. Die Scoutqualitäten der Tender mussten wir nutzen, als wir die Ossian Sar-Berge im Kongsfjord anliefen; denn davor hatten wir eine ausgedehnte Flachstelle zu passieren, für die nur unzureichendes Kartenmaterial existiert. An diesem Abend setzten wir uns zum traditionellen schwedischen Heringsmahl zusammen, angereichert mit viel Schnaps und Gesang.

**Es kam der Tag, an dem wir** wieder den Weg nach Süden antraten, nach Isfjorden. Ich sah mit Rick Fotos durch und verarbeitete sie in der Bibliothek mit Photoshop. Wir setzten unsere Gäste in Longyearbyen ab und segelten direkt nach Marstrand zur offiziellen Taufe. Am Taftag hatte „Adèle“ 6000 Meilen hinter sich.

Diesen Text schreibe ich in Lissabon, und mir scheint, die Entfernung zwischen Lissabon und Göteborg ist geringer als die zwischen Göteborg und Svalbard, wo „Adèle“ ihre erste große Herausforderung glänzend bestand!