

## Halifax (Kanada) - Qaqartoq (Grönland)

*Vorbemerkung der Redaktion: Die hier beschriebene Reise wurde – im Gegensatz zu allen anderen Reiseberichten dieser Sammlung – nicht mit einem Schiff der SVAOe gemacht, sondern war eine Charter-Reise mit der „Santa Maria“ (Fa. Nordtörn, Thomas Dühren). Aber wir meinen, dass der Bericht einen hohen Informationsgehalt hat und auf viel Interesse stoßen könnte. Gleichwohl weisen wir darauf hin, dass ein Wiederholen dieser Reise wegen der besonderen Gefahren der beschriebenen Gewässer nur besonders erfahrenen Seglern zu empfehlen ist.*

### 1. Halifax

Wir sitzen seit Stunden im Flieger. Endlich ist der Atlantik zu sehen: blau und weit. Dazu der Himmel, der sich am Horizont in allen Tönen zu verfärben beginnt. Aus 10.000 Metern Höhe ist noch die Riffelstruktur der Wellen zu erkennen. Manchmal kleine Punkte oder Striche: sind das Schiffe, Fischer oder Frachter? Was wir eigentlich sehen wollen: Eisberge. Wie ist die Situation in diesem Jahr, in dieser Saison? Versperrt eine Eisbarriere den Ausgang der Belle Isle Street? Können wir es überhaupt mit ruhigem Gewissen versuchen, mit 4 Kindern an Bord über die Labradorsee zu segeln? Bei Eis *und* Nebel? Mich beschäftigen diese Fragen schon eine Weile. Die Antworten hierauf werden wir in den kommenden 4 Wochen finden. Erst einmal zieht sich der Himmel zu. Über der Labradorsee und den kanadischen Gewässern ist kein Wasser mehr zu sehen. Die Kinder scheint es eh nicht zu stören: die daddeln auf ihren I-Pods solange, bis der Akku leer ist. Und dann gibt es ja noch das Bordkino.



Foto: Die Santa Maria in der Marina der Royal Nova Scotia Yacht Squadron, Halifax

Der internationale Flughafen von Halifax liegt etwa eine 3/4 Stunde Autofahrt vom Zentrum entfernt. Ein kanadischer Grizzly begrüßt uns in der Ankunftshalle. Die Einreise mit den Kindern verläuft ohne Probleme. Alle Dokumente haben wir sorgfältig vorab eingeholt. Der Immigration-Officer, der mich und meinen Sohn Frederik nach Kanada einlässt, hat sogar in Deutschland studiert. Alles easy, so far. Per Taxi geht es ab Richtung Downtown. Wir – Kinder Frederik (2x), Felix und Jelle und die Väter Manfred, Lars und ich schlafen eine letzte Nacht an Land. Am kommenden Morgen ist Markt in der restaurierten Alexander Keith's Nova Scotia Brewery. In den Räumen drängeln sich die Besucher an den Marktständen. Wechselnde Bands spielen Folkmusik. Die Stimmung ist großartig. Ich kaufe ein bisschen Marmelade und Pain Paysan - französisches Landbrot - und Vollkornbrot – wie wir es aus Deutschland kennen und bald schon vermissen werden. Danach machen wir einen Rundgang „um den Block“ bis zur Waterfront. Wir sind genau richtig gelandet – 2 Outdoor-Outfitters sind gleich um die Ecke und einige Kleidungsstücke gehen in unseren Besitz über. Halifax samt umgebender Gemeinden ist mit seinen 370.000 Einwohnern die Provinzhauptstadt von Nova Scotia. Darüber hinaus ist die Stadt aber auch wirtschaftliches und kulturelles Zentrum

der so genannten Atlantischen Provinzen, die sich entlang der Ostküste von der Grenze zu Maine bis nach Alaska erstrecken. Die am nächsten gelegenen Großstädte sind Boston und Montreal, beide etwa eine lange Tagesreise mit dem Auto entfernt. Die Region Halifax teilt sich auf in mehrere Gemeinden, die sich auf beiden Seiten des Halifax Harbour entlangziehen. Zwei Brücken und mehrere Fähren verbinden die Stadtteile miteinander. Das weiter im Land liegende Bedford Basin ist auch heute noch größter Marinestützpunkt Kanadas.

Die Santa Maria liegt in einem kleinen südöstlich gelegenen Seitenarm am Steg der Royal Nova Scotia Yacht Squadron. Der Yachtclub ist perfekt ausgestattet für unsere gemischte Crew: für die Kinder steht ein kleiner aber beheizter Pool bereit und für die Großen lässt die Bar des Clubs kaum Wünsche offen. Unser Skipper Reinhardt ist bereits vorgeflogen und verbringt die Nacht mit der Vorgängercrew an Bord der Santa Maria. Informationen werden ausgetauscht und Reparaturlisten geschrieben. Das Schiff des Veranstalters Nordtörn von Eigner Thomas Düren befindet sich auf Atlantik Rundreise und hat immerhin schon einige tausend Meilen im Kielwasser. Darunter hat nicht nur die Bordtechnik gelitten. Der Rumpf der Santa scheint mit Algen und Muscheln bewachsen zu sein. So richtig schnell wird sie in den kommenden 4 Wochen nicht laufen. Die ersten 3 Tage verbringen wir mit dem notwendigen Proviant Einkauf, mit Besorgungen von technischem Gerät und Ersatzteilen; das kann per Bus, Fähre und zu Fuß unterwegs auch schon einmal einen ganzen Tag dauern. Die Clubkollegen sind äußerst hilfsbereit und bieten ihre Autos zum Shutteln und Transportieren der Lebensmittel an. Die Rechnung von Wal-Mart ist 1,20 Meter lang und die der „Erwachsenengetränke“ von Sobeys nicht weniger teuer. Preise wie in Deutschland vermissen wir: hätten wir nicht doch die eine oder andere Flasche in Deutschland kaufen sollen? Gewissensbisse! Zum Abschied von der Shopping-Mall gibt es noch schnell eine Pizza von Papa Mario – der bestimmt kein Italiener ist. Auf dem Weg zum Yachtclub liegt Binnacle – der örtliche Yachtausrüster. Hier versorgt sich die Schiffsführung mit Seekarten und die Crew ergänzt die Segelbekleidung. Der Bus fährt uns direkt bis zur Einfahrt des Clubs. Verstauen, klarieren und dann ist Clubabend angesagt. Die letzten Spiele der Fußball-WM stehen auf dem Programm. Deutschland vergeigt das eigentliche Finale gegen Spanien – hat sich aber mit den Siegen gegen England und Argentinien in die Herzen aller anwesenden Segler gespielt – und die kommen aus aller Herren Länder.

Viel Wasser in Form von Regen oder Nebel oder beidem ist in der Luft. Draußen auf dem Ocean weht der Wind mit 6 bis 7 bft. – noch ne Nummer zu viel für die neue Crew, beschließt der Skipper. Da heißt es warten. Wir vertreiben uns die Zeit mit Angeln im Sund und Baden im Pool. Der Abend an der Club Bar ist entspannt. Wir machen uns vertraut mit der Santa Maria – einer Dynamique Express 50 – und unseren kleinen Doppelkojen. Zentrum unseres schwimmenden Zuhauses ist der Salon im Deckshaus. Hier fühlt man sich sogar mit 10 Leuten nicht beengt.

## 2. Port Hawkesbury (Cape Breton, Nova Scotia)

Am Dienstag, 13. Juli, stechen wir in See. Unter Motor geht es hinaus um Fergusons Cove Richtung Devils Island und Atlantik. Glockentonnen säumen das Fahrwasser und die machen sich wirklich nützlich. Nach wenigen Stunden kommt wieder Nebel auf. Nur Sicht nach oben in den blauen Himmel. Bei Tonne H12 versuchen wir es mit Segel setzen – endlich den Motor aus. Was für ein Gefühl, die Stille, der Geruch, die Aussicht auf eine spannende Tour nach Grönland. Aber denkste, Wind schläft ein, Dünung nervt, Nebel verzieht sich kaum – noch unangenehmer: die Strömung drückt uns auf die Thrumcap-Shoals. Die Küstenwache hat uns auf dem Radar und macht uns darauf aufmerksam. Wir hatten schon gerätselt, was das laute

Rauschen wohl sei. Ein Fischer mit einem Schwarm Möwen im Schlepptau war es wohl nicht. Also: Motor an und Kurs 60 Grad. Für die nächsten 30 Stunden bleibt es so. Wir machen unsere ersten Erfahrungen mit den 3-Stunden-Wachen, einige Crewmitglieder mit dem Füttern von Seegetier und die Schiffsführung kämpft mit der unzureichenden Stromversorgung. Die Küste ist nur in Grün auf dem Radarschirm für uns zu sehen. Erst am kommenden Morgen erreichen wir mit Cape Canso offenen Himmel, mit Sicht auf Küste und Robben.



Foto: Fahrt durch Nebel bei Wind und Sonne, so schnell er kommt, so schnell geht er auch -meistens.

Was uns wundert: es gibt ein Verkehrstrennungsgebiet in der Chedabucto Bay. Die nette Dame von Canso Traffic gibt uns Anweisungen, zunächst südlich und außerhalb des Fahrwassers zu bleiben. Wozu diese Aufregung? Die Landschaft sieht aus wie in den schwedischen Westschären. Überall Inseln und kleine Behausungen. Nix los hier, denken wir. Es geht nördlich in den Sund gen Port Hawkesbury und dann sehen wir die Tanker und großen Pötte, ganz skurril vom letzten Seenebel horizontal geteilt. Einer ihrer Kumpel rauscht von achtern heran und scheint kaum zu bremsen zu sein. Aber die Schlepperkollegen nehmen ihn geschickt auf den Haken und drehen den Tanker an die Verladepier. Beäugt von Seehunden. Geht das doch – Industrie und Natur harmonisch nebeneinander? In der Strait of Canso tuckern wir vorbei an Terminals und Großindustrie – das passt überhaupt nicht zur Landschaft. In Port Hawkesbury erwartet uns eine frisch gebaute Minimarina - wir nehmen an mit Fördermitteln der beschriebenen Industrieunternehmen, mit allen Annehmlichkeiten. Zwei Jugendliche nehmen unsere Leinen in Empfang – Bewohner des amerikanischen Kontinents wie aus dem Video: Baseballcaps auf kahl geschorenem Kopf. Der Clubraum der Marina wird abends zum Andachtsraum: ganz pragmatisch. Internet, Strom, Einkaufen in den Supermärkten, ein Ausflug per Mietwagen auf die Cape Breton Halbinsel. Wir haben volles Programm und doch zu wenig Zeit, uns noch auf Bärenjagd zu begeben. Die kleine Whiskybrennerei von Glenville schenkt uns Trost, die Fahrt entlang der Küste großartige Ausblicke auf den Golf von St. Lorenz und unsere weitere Fahrtroute.

### 3.) Illes de la Madeleine (Quebec)

Schaut man sich in Google Maps den Ausgang der Strait of Canso an, so kann man den Damm und die Schleuse von Port Hastings erkennen. Das Google Bild zeigt auch noch Resteis vor dem Damm. Als wir die Drehbrücke und die Schleuse passieren, ist von Eis nichts zu sehen. Im Gegenteil, blauer Himmel, Sonne und eine angenehme Briese vermitteln das Gefühl, dass wir doch einen Sommertrip gebucht haben. Mit achterlichem Wind setzen wir das Groß und Genua. Wir genießen den ersten Schlag unter Segeln. Die Küche zeigt sich von ihrer besten Seite, die Jungpiraten dürfen das Steuer übernehmen und gut gelaunt geht es nord-östlich an Prince Edward Island vorbei mit Kurs auf die Illes de la Madeleine. Das elektronische Logbuch – als Blog ins Netz gestellt und von Skipper Reinhardt verfasst –,

berichtet: „Die Küste von Cape Breton Island wird im Abendlicht an Steuerbord kleiner und die See größer. Wir steuern mit dem Südwind, der nachts auf 6 Bft. auffrischt und ordentlichen Seegang erzeugt, mit Genuss u. Konzentration im 3 Stdn.-Wachwechsel. Was deutlich zu spüren ist: Maria ist langsam geworden auf ihrer langen Reise. Kurz nach dem Start in Cuxhaven konnte sie ihre vollen Formen noch ab und zu mit 8 bis 9 Knoten durch die rollende See bewegen.

Morgens lassen Wind und Seegang nach, und wir luven in die Baie de Plaisance an. Später an Land wird es dann noch französischer. Nach 140 sm lotsen uns freundliche Franco-Kanadier in den letzten Winkel des scheinbar vollen Hafens von Cap aux Meules auf den Madeleinen.“



Foto: die Flagge der Madeleinen-Inseln lässt den Ursprung Ihrer Bewohner erkennen. Noch heute wird hier Französisch gesprochen. Die Inseln werden von Quebec verwaltet.

Was wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht ahnen: unsere Lichtmaschine gibt so langsam den Geist auf. Was uns nur wundert, warum ist die Ladekapazität der Akkus so klein? Wir können den Bordcomputer nicht ständig laufen lassen. Nicht weiter schlimm bei gutem Wetter und auf See. Für die diffizile Ansteuerung von Cap aux Meules dann aber doch wertvoll. Auf den Illes freuen wir uns über europäisches Flair – es gibt frisches Baguette, Butter und Camembert zu kaufen. Der große Felsen direkt am Hafen wird geentert und für die weitere Tourenplanung genutzt. Reinhardts Logbuch schreibt: „Diese Inselkette mit ihren zig Kilometer langen Dünen- und Strandnehrungen und den dazwischen eingeschlossenen Etangs, den grünen Hügeln und roten Sandsteinkliffs ist wunderbar für frankophile Fahrradfahrer.“ Die Familien teilen sich auf und erkunden auf ganz unterschiedliche Weise das Terrain: die einen spazieren, die anderen Joggen und die dritten fahren per Anhalter. Freundliche Kanadier machen es möglich, Reiseleitung inklusive. Wir machen Strandurlaub, eincremen unbedingt erforderlich. Die Landschaft ähnelt Sylt, die Strände Kilometer lang. Salzlagnen trennen die einzelnen Inseln voneinander. An der Hauptstraße finden sich kleine Geschäfte, eine französische (!) Pizzeria erfreut die Kinderherzen. Die Keksbäckerei nebenan ist viel gelobt, aber kein so richtiges Highlight. Die Erwachsenen erkunden abends den nahe gelegenen Pub mit Live-Musik. Das selbst-gebraute Bier des Lokals hält dann doch nicht, was der lokale Reiseführer verspricht, aber man knüpft Kontakte. Brian schreibt ein Buch über die schönsten Inseln der Welt. Er verrät Lars seine Top Ten. Neben den Illes de la Madeleines soll auch Sylt darunter sein. So schließt sich ein Kreis.

Nach einer Übernachtung planen wir abends die Abreise. Das Schiff wird klariert, die Leinen besetzt. Wir verabschieden uns bei den sehr netten Hafenmeistern und Nachbarn, doch als der Motor gestartet werden soll, machen wir lange Gesichter. Die rote Lampe leuchtet (Fehler!), und der Motor rührt sich nicht. Geht es auch ohne Motor? Wir verwerfen den Gedanken und entscheiden uns für eine Reparatur in der hier noch gut ausgebauten Infrastruktur. Also: noch ein Sommertag auf der schönen Insel geschenkt. Wir bekommen den Tipp, einen örtlichen Schiffselektriker anzurufen. Der lässt zwar erst ein wenig auf sich warten, entpuppt sich dann als Volltreffer. Die Lichtmaschine wird ausgebaut und ein Ersatz aus dem Lager geholt. Fehleranalyse. Die Lichtmaschine war an der Ostküste der USA bereits einmal getauscht

worden. Die Rechnung besagt: Teil aus Deutschland. Das kaputte Teil sagt: ich komme aus Polen. Der Elektriker sagt: auf jeden Fall zu schwach. Mehr Ladekapazität ist für die eigentlich noch frischen Akkus erforderlich. Wir sagen: jetzt wissen wir, warum der Strom für den PC nicht gereicht hat. Was für ein Glück, dass wir das hier gemerkt haben. Im Nachhinein war es der perfekte Ort für eine solche Reparatur.

#### 4.) Bonne Bay (Neufundland)

Same procedure: klar zum Auslaufen – vorher mit Motorprobe – diesmal folgt dem Abschied auch das Manöver, Reinhardt bugsiert das 16 Meter lange Schiff durch den vollen und engen Hafen. Draußen setzen wir Segel und langsam verschwindet der Hügel in der Dunkelheit. Noch bis zum Morgengrauen haben wir die Inselkette an Backbord, bevor es auf den Golf hinaus Richtung Neufundland geht. Wieder bringen uns achterliche Winde gut voran. Eine weitere Nacht verbringen wir auf See. Im Cockpit genießen wir den Sternenhimmel. Lars hat vorgekocht: Hühnerbrühe wärmt und gibt Kraft, wenn wir nach kurzem Schlaf in die Nacht hinaus müssen. Im Morgengrauen tauchen die Konturen des Gros Moine Nationalparks aus dem Nebel auf. Wir sind beeindruckt von den Jahrtausende alten Gebirgen, die zum Teil steil ins Wasser abfallen. Die „Galapagos-Inseln“ der Geologen. Hier konnte die Theorie der Plattentektonik nachgewiesen werden. Forschungen ergaben, dass diese Inseln einmal mit Schottland zusammen hingen, als Europa noch zum Riesenkontinent Pangrea gehörte. Aber nicht nur die Landschaft begeistert uns: Seeadler und Delfine lassen sich sehen. Die Meeressäuger – Frederik identifiziert Sanduhrdelfine – machen sich einen Spaß daraus, unter der Bugwelle zu surfen. Wir spüren die positive Energie der Tiere und lassen uns mitreißen. Gut gelaunt steuern wir die Bonne Bay an, und in der Bucht sind die drei Dutzend Häuser von Rocky Harbour zu sehen. Kurz vor der nördlichen Fischerpier schießen wir in den Wind, packen die Tücher ein und liegen am Kopfende mit 3,30 m Wassertiefe bei Niedrigwasser komfortabel mit dem Bug im Südwestwind. Unsere Flagge löst bei freundlichen "Newfies" natürlich immer die Fragen nach woher und wohin aus. Hafengebühren werden wir hier und weiter im Norden kaum noch zahlen müssen. Wir haben Strom, und der Dieseltruck kommt für uns auf die Pier.



Foto: Lobster Cove Lighthouse, Rocky Harbor, Bonne Bay, Newfoundland

Die Jugendgang fischt auf der Pier erfolgreich Makrelen, isst aber lieber Pfannkuchen mit Ahornsirup. Überhaupt ein interessantes Experiment, unsere „Väter-Söhne-Crew“. Was meint der Skipper damit bloß? Erste Spannungen treten auf und entladen sich, wenn die Anspannung der Überfahrt zu Ende ist. Wir kriegen uns wieder ein. Lars und ich machen uns abends Landfein und entern den nahen Pub. Live Musik – diesmal von der besten Sorte – Bier und sonstige Getränke lassen den Abend lang werden. „Anchor Away“ erzählen in ihren Songs vom harten Leben der Newfies, von den Fischern und Holzfällern und ihren Familien. Nach dem Zusammenbruch der Fischindustrie hat sich das Leben der Menschen hier

geändert. Heute arbeitet man auf den Ölbohrinseln im Atlantik oder baut Bodenschätze ab. Vom Fischfang kann man nicht mehr leben. Eine Gruppe Damen vom kanadischen Festland hat es Lars noch am kommenden Tag angetan. Aber wir wollen weiter, raus in die Belle Isle Street, nach Red Bay.

## 5.) Red Bay (Labrador)

Die Überfahrt wird für mich zu einem der schönsten Erlebnisse dieser Tour. Lars verschläft die 4 Uhr Wache, so dass ich allein am Steuer stehe. Mangels Wind tuckert Santa unter Maschine über die Belle Isle Street. Beide Küsten sind zu sehen. Teilweise zieht Nebel davor, verändert die Umriss – verschwindet wieder. Die See ist ölig glatt. Die Genua hängt schlapp am Vorstag. Leichter Dunst liegt über dem Wasser. Die Sonne ist bereits schemenhaft zu sehen. Mein Blick fällt auf Fontänen in der Ferne. Ich habe das Fernglas um und erkenne nacheinander mehr als 20 uns umgebende Blas-Fontänen. Und dann kann man auch die Fluken sehen. Schade, dass keiner da ist, denke ich, hole die Kamera und filme bei langsamer Fahrt. Ein grandioses Schauspiel. Die Finn- und Blauwale lassen das Schiff bis auf 50 Meter herankommen, heben zwei Mal die Fluke und tauchen dann für mehr als 5 Minuten ab. Dann fängt der Blick den nächsten Wal ein. Manchmal sind auch Jungtiere neben ihren Müttern zu sehen. Sie schwimmen in alle Richtungen und scheinen sich in den Gewässern der Belle Isle Street richtig wohl zu fühlen. Hier treffen kalte und warme Meeresströmungen aufeinander und bieten wohl auch heute noch ein reichhaltiges Nahrungsangebot für die großen Meeressäuger. Man kann nachvollziehen, dass vor nicht allzu langer die Walfänger von weit her kamen, um hier zu jagen. Das Mutterschiff wurde in einer Bucht vor Anker gelegt. Mit Schaluppen von 6 bis 8 Meter Länge ging es hinaus in die Belle Isle Street. Die Tiere waren hier wie auf dem Präsentierteller. Die harpunierten Wale wurde in den Buchten zerlegt, das Fett zu Tran gekocht, und das Fleisch diente als Nahrungsquelle. Die Arbeiten waren so effizient, dass sich die teils engen Buchten vom Blut der Wale rot färbten. „Red Bay“ ist so ein Ort gewesen.



Foto: Unser erster Eisberg vor der Einfahrt in die Red Bay

Am späten Vormittag sind wir in der Ansteuerung. Vor Saddle Island in den Nebelschwaden etwas Helles. Ein Schuppen, ein Fischerboot? Wir sind nördlich der südlichen Eisberggrenze. Es ist unser erster Eisberg. Wir steuern ihn natürlich mit Respektabstand an. Elegante Formen, mehr wie ein Hochgeschwindigkeitsfahrzeug. Er ist offensichtlich im Flachen aufgelaufen und am Ende seiner Reise angekommen.

Südwestlich Saddle Island geht's in die Red Bay an eine Fischerbrücke. Die Santa ist das einzige Boot. Gegenüber auf Penney Island tauchen auf Pfählen stehende, verwitterte Holzgebäude aus den Walfängerzeiten der Bucht aus dem Nebel auf. Wir schwärmen aus. Die bewaldete Bucht gefällt allen. Die Siedlung ist bescheiden. „Ein Küstenfrachter hat sich

als rostiges Wrack ins Flache gelegt“, notiert das Logbuch. In den beiden kleinen Museen wird heute die Vergangenheit dokumentiert. Das Wasser ist wieder blau und an der alten Holzpier finden wir genügend Wassertiefe. Die Jungs machen eine Spritztour zur Traninsel. Die einzige Tankstelle im Umkreis von 100 Meilen ist für uns zu Fuß zu erreichen. Wir dürfen duschen für 5\$ pro Person. Haare föhnen inklusive. Ein paar Lebensmittel und wir sind weitere 30\$ los. Draußen plagen uns die Blackflies. Bloß nicht stehen bleiben! Zu hunderten setzen sie sich auf die Klamotten. Wir wissen nicht wie, aber sie stechen uns überall. Dicke und unangenehm juckende Beulen. Schnell zurück aufs Wasser!

Am nächsten Morgen setzen wir unsere Tour fort. Es geht in nordöstlicher Richtung entlang der Küste von Labrador. Die Landschaft ähnelt der in Südnorwegen. Rundgewaschene Felsen, dahinter erhebt sich das Land stellenweise bis auf 150 Meter. Manchmal sind einzelne kleine Hütten zu sehen, die der Jagd oder Fischerei dienen. Menschen oder gar Boote können wir auf der Tagestour an einer Hand abzählen. Dann sind die Inseln von Battle Harbour in Sicht. Wir halten uns in respektablem Abstand zu den Shoals und steuern aus nordwestlicher Richtung in den Hafen. Der wird gut geschützt durch vorgelagerte Inseln und diente Jahrzehnte lang den Fischern als Basis für Ihre Arbeit. Millionen Tonnen von Dorsch und anderen Fischen wurden hier getrocknet, gesalzen und in Dosen gepresst. Battle Harbour galt einige Zeit als inoffizielle Hauptstadt Labradors. Heute ist davon nicht mehr viel übrig. Das Dorf ist ein großes Museum, im Sommer von einer Gruppe von Männern und Frauen betreut, im Winter verlassen.



Foto: Santa Maria in Battle Harbour, die Gebäude des National Heritage Museum rechts davon

Für die Crew gibt es viel zu entdecken. Die Großen machen den Inselrundgang, die Kleinen erobern per Schlauchboot die gegenüberliegende Insel Caribou-Island. Dort sieht es aus, als wäre man der erste Mensch, der dieses Stück Land betritt. Dicke Moosteppiche lassen uns wie auf Wolken laufen. Aus dem Felsen austretendes Oberflächenwasser wird in Flaschen abgefüllt und als Mineralwasser mit an Bord genommen. Es grenzt an ein Wunder, wie reichhaltig die Pflanzenwelt sich hier zeigt. Die Zeit der Blüte ist nur auf wenige Monate begrenzt. Und so zeigen sich neben Wollgras eine beeindruckende Vielzahl an Blüten und Blumen. Der Boden ist ab 30 cm permanent gefroren. Die Museumsgebäude geben einen ziemlich guten Eindruck, wie das Leben vor gut 100 Jahren hier aussah: einfach und hart, es bestand zum großen Teil aus Arbeit. Hatte man den täglichen Kampf gegen die Naturgewalten bestanden, so war man denjenigen ausgeliefert, die in den fernen Großstädten die Preise bestimmten. Die Marconi-Station, die einst an Land montiert war, lieferte die Informationen. Von hier starteten einige Nordpol-Expeditionen, darunter auch die von Peary. Die Nachricht seiner Nordpol-Entdeckung wurde von Battle Harbour aus nach New York telegraphiert. Für einen Augenblick, war der kleine Ort im Blick der Welt. Eine Fotodokumentation zeigt die historischen Aufnahmen von Peary und Co. Heute besuchen den Ort nur wenige Geschichtsinteressierte. Sie werden mit der täglich fahrenden Fähre aus dem

10 sm entfernten Mary Harbour hier angelandet. Ein kleines Hotel bietet Übernachtungen. Der kleine General Store offeriert eine begrenzte Auswahl an Lebensmitteln und Souvenirs und beherbergt das Postamt und sogar ein Restaurant.



Foto: Notizen und Skizzen für den Reisebericht, neben mir ein Robbenschädel

Ein US-amerikanischer Segler liegt mit uns an den alten Holzpiers. Das segelnde Paar im Ruhestand verbringt jedes Jahr mehrere Wochen hier oben in der Abgeschiedenheit. Im Winter nutzen Sie eine zweite Yacht in der Karibik. So können wir uns unseren Ruhestand auch vorstellen.

Zur Proviantierung verholen wir für 1 Nacht. Zwei Sturmtiefs sind im Anmarsch, die wir vor der Überfahrt nach Grönland gern abwarten möchten. Zum ersten Mal Regen. So nutzen wir die Zeit und füllen Tanks und Vorräte. Treibstoff wird in Kanistern geliefert, später sollen wir uns ärgern, keinen der Kanister als Reserve erworben zu haben. Im Hotel des Ortes haben wir noch einmal W-LAN-Zugang und können Nachrichten absetzen und unser elektronisches Logbuch führen. An der Fischerpier wird eine neue Halle errichtet zur Verarbeitung von Shrimps. Der Fang von diesen großen Krabben ist auch heute noch lukrativ, auch wenn die Fangflotte wahrscheinlich nicht mit der Kabeljaufischerei zu vergleichen ist. Ein solches Fahrzeug liegt imposant lackiert neben uns am Kai. Der Skipper lädt die Jungs zur Besichtigung ein. Die sind ganz beeindruckt – es gibt einen Medienraum an Bord, in dem auch auf hoher See mit dem Computer gesurft werden kann. Das Boot ist mehrere Wochen auf See und fischt in den tiefen Gewässern der Labradorsee, bis an die grönländische Küste ran. Nach Grönland einzulaufen besteht aber wohl wenig Interesse. Nirgendwo liegen die amerikanische und europäische Kultur so eng beieinander. Mich wundert das.



Foto: Der SVAOe-Stander in Kanada: wir verlassen die kanadischen Gewässer mit einem Travel-Report an die Coast Guard in St. John

Auf dem Rückweg nach Battle Harbour machen wir noch einige MOB-Mannöver. Bei zunehmenden Windstärken reißen wir bei einer Halse den Beschlag der Großschot aus der Verankerung. Der Bügel ist nicht mehr zu finden und muss als Beschlag in Deutschland für

die Nachfolgecrew bestellt werden. Die Nervosität ist an diesem Punkt spürbar. Wir haben Respekt und sicher auch ein wenig Angst vor den 600 sm, die uns nach Grönland führen sollen. Wind, Wetter, Wellen und Eissituation. Wir bekommen den Wetterbericht per NAVTEX über Mittelwelle aus den USA. Die Wetterkarten sagen für die kommenden Tage nachlassende Winde voraus. Die beiden Tiefs haben sich über der Labradorsee vereint, sind dann aber weiter über den Atlantik Richtung Europa gezogen.

## Grönland Ahoi

Wir legen unsere Abreise auf den Nachmittag des 30. Juli, so dass wir die Shoals und mögliche Eisberge noch bei Tageslicht passieren können. Laut Eisbericht sollen außerhalb einer 50sm-Zone keine Eisberge mehr zu finden sein. Soweit die Statistik. Wir sind gut gerüstet, vor allem mit der bewährten Hühnerbrühe von Lars. Daneben mit einigen weiteren Vorräten, die die Kühltruhe des Generalstores von Marys Harbour für uns bereit hielt. Der Ort wird per Schiff versorgt. Im Winter müssen die Vorräte per Flugzeug eingeflogen werden. Die Küste von Labrador ist noch sehr lange zu sehen. Wir machen zu wenige Meilen gut. Der Wind lässt stark nach.



Foto: Zu wenig Wind auf der Labradorsee, die Jugend (Jelle) langweilt sich.

Für den 31. Juli notiert Manfred ins digitale Logbuch: „Der Nordatlantik zeigt uns eine gelangweilte Dünung mit etwas Wind - das ist zu wenig mein Lieber! Nach 20 Stunden 60 sm - das ist auch zu wenig. Wir hätten Maria die Beine rasieren sollen, an ihren Flanken klebt die halbe Karibik, mehr als 3,5 kn sind nicht drin, wer erklärt es dem Piloten? Das Radar fingert sich durch die Dunkelheit und findet keine Eisberge, das ist gut so. Die Jungs schlafen, es ist feucht und kalt - wie gebucht.“ Eine gewisse Routine im Wachwechsel stellt sich ein. Das hilft, sich bei Dunkelheit und Kälte aus dem warmen Schlafsack zu schälen, etwas kaltes Wasser an den Körper zu spritzen und in die Segelklamotten zu schlüpfen. Liegt man erst mal im Cockpit, ist alles halb so schlimm. Wir werden verwöhnt: der Himmel ist meist klar und die Sterne leuchten so zahlreich und hell, wie wir es noch nie gesehen haben. Satelliten sind gut zu erkennen und ab und an kann man das Blinken von Positionslichtern von Flugzeugen sehen. Die haben es gut: genießen den Bordservice bei angenehmen Temperaturen. Wir können nur etwas Wärme erzeugen, wenn die Maschine läuft, da wir den Treibstoff nicht verschwenden wollen. Wahrscheinlich wäre es noch schlimmer, wenn man es drinnen so warm hätte, dass man gar nicht mehr nach draußen wollte. „10.00 Bordzeit wurden wir im Tiefflug von der Icepatrol aufgebracht und ggf. kartiert. Temperatur an Bord entspricht dem vermuteten Eisberg. Wind immer noch unbrauchbar, aber die Hoffnung stirbt zu letzt.“ Der Motor muss oft Stunden laufen. Erst nach 2 Tagen kommt eine stetige Brise auf, die uns mit 4

Knoten nach Nordosten schiebt. Langsam werden uns die Entfernungen bewusst: „3335 m nach unten und da is nichts, oben nichts, vorn nichts, achtern nichts, querab nichts ... . Es war nur ein kurzer Ruck, da passierten wir die Tiefenlinie. Die See ist ruhig und wabert wie Quecksilberwogen dahin. Es mischen sich die Farben eines unglaublich kitschigen Sonnenunterganges mit den Reflektion der gemeinen Stratusbewölkung. Einige sprechen inzwischen mit dem uns begleitenden Seevogel. Eric der Rote kam kurz vorbei, hatte aber keine Zeit - der Winter steht vor der Tür und er wollte noch bis nach Grönland.“



Foto: Felix und Skipper Reinhard bei der Pfannkuchenproduktion: die Küche war stets ausgezeichnet.

600 Meilen über eine berühmte Seestraße. Im Herbst und Winter ist sie die Kinderstube zahlreicher Tiefdruckgebiete, die nach nur wenigen Tagen den Atlantik südlich von Grönland überqueren, sodann mehr oder weniger direkt in die deutsche Bucht einfallen und unser Wetter bestimmen. In diesen Tagen zeigt Sie sich von einer gastfreundlichen Seite. „Das ist ja harmloser als von Bobbi Reich zu Käpt'n Prüsse“, kommentiert Lars unsere Fahrt. Am 1. August haben wir die Hälfte der Strecke geschafft. Immerhin haben wir einen Zeitplan einzuhalten, der, je näher der Termin rückt, desto weniger Abweichungen verzeiht. Und ein paar Tage Aufenthalt auf Grönland sollten doch drin sein. Schließlich kommt man hier nicht alle Tage vorbei. „Soweit die Theorie. Nach 38 h schneller Fahrt unter Segeln (e.V.), jetzt unter Motor (HP). Der Wind entspricht nicht mehr unseren Terminplänen und die iPhones brauchen Nahrung. Durch die Segelei z. T. mit 8 kt sind wir wieder voll im Plan - alles wird gut!“ Nur unter Motor schalten wir das Radar ein – wir haben immer noch kein ausgewachsenes Vertrauen in die Bordelektrik. Mehr zufällig hilft uns eine Schwachwindstrecke beim Auffinden der Eisriesen. Was sind das für Flecken auf dem Radarschirm? Wir halten respektablen Abstand - Eisberge so weit draußen? Also doch! Trau keiner Statistik! Im Mondlicht kann man sie durch den Dunst erkennen. Und das 100 sm vor der Küste! So ordnet der Skipper verlangsamte Fahrt an. „Ziel ist das Erreichen der Ansteuerung im ersten Büchsenlicht. Gemurre in der Mannschaft: Können wir nicht mit Taschenlampen leuchten und zügig weiter fahren? Nix! Erst Tageslicht, dann Landgang. Geduld.“

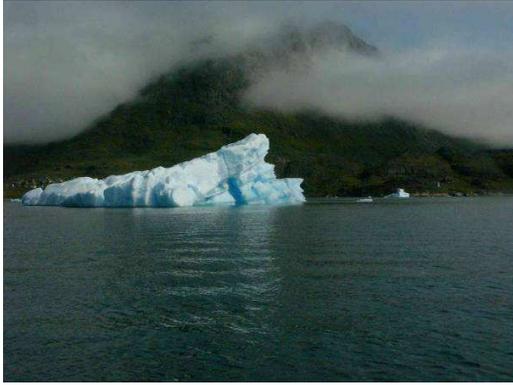


Foto: Eisberg vor der Küste von Grönland, so einige waren auf dem Radar und nachts zu sehen.

## Julianehaab

Nicht nur die Kinder sehnen sich nach dem Landfall. Nach 6 Tagen werden wir schließlich belohnt: Was sich zunächst als braungraue Felsküste zeigt, wird beim Näherkommen immer beeindruckender: 3 bis 4 Bergketten türmen sich gestaffelt höher auf; ganz vorn nur einige hundert Meter, sind im Hintergrund die 3.000 Meter hohen Anstiege auf das grönländische Eisplateau zu sehen. Die ersten Boote tuckern vorbei. Seezeichen sind zu sehen. Und es wird warm: richtig sommerlich. So warm, dass wir alle Schichten von Klamotten nach und nach ablegen. Beim Festmachen in Qaqortok – übersetzte heißt es „Weiß“ – sind kurze Hosen und T-Shirts angesagt. Die Sonne scheint kraftvoll auf die bunten Holzhäuser, die sich am Hügel entlang ziehen. Was für ein Treiben: Überall sind Menschen geschäftig unterwegs, Kinder spielen am Wasser und baden mit Neoprenanzügen im gletscherkalten Wasser. Boote sind zuhauf in der Bucht unterwegs. Eine Luxusmotoryacht passiert uns, und wir fragen uns, was die hier wohl will. Jäger noch nicht gehobener Bodenschätze? Als Kontrast dazu: die Inuits, die mit kleinen Motorbooten draußen in den Fjorden leben. Oft in einfachsten Hütten. Sie begnügen sich mit der Jagd nach Robben und Fisch. Einer kommt langsam in den Hafen getuckert, im Schlepptau eine tote Robbe.



Foto: Der Hafen von Qaqortok - oder dänisch Julianehaab - im Sommer; die Santa Maria liegt am Wirtschaftskai

Die wird an Land gezogen und im Freien zerlegt. Das Fell treibt später angeleint im Wasser. Gleich daneben: der lokale Fischmarkt in einer Art Wartehäuschen. Kaalalimi – Neerniarfik steht auf einem Schild. Hier können wir Fänge bestaunen: frischer Lachs, Robben- und Walfleisch und auch Teile von Rotwild. Aber auch Beeren und allerlei frisches Gemüse. Da wird palavert und geschachert. Ganz anders als auf der anderen Seite der Labradorsee - eher wie am Mittelmeer. Freddis und mein erster Gang führt uns den Hügel hinauf zum Seemannsheim direkt unter die geräumige und heiße Dusche. 6 Tage in den gleichen Klamotten – wir freuen uns, als der Dreck im Ausguss verschwindet. Eine kleine Cafeteria bietet den Gästen ein paar Annehmlichkeiten. Uns kommen sie wie Luxusartikel vor. Eine

kalte Cola und ein süße Stück Kuchen. Wir setzen Lebenszeichen ab. Der W-LAN-Zugang kostet ein paar Kronen, beruhigt aber die Seelen der Daheimgebliebenen. Frisch geduscht kaufen wir im nahen Superbrugsen ein: echte Rundstücke und richtiges Brot, Butter und Marmelade. Wir genießen das Frühstück an Bord, ein echter Lieblingsplatz in diesem Sommer. Das Küstenpassagierschiff SARFAQ ITTUK läuft in den kleinen Hafen ein und macht direkt neben uns an der Pier fest. Der Trubel wird noch größer. Familien stehen an Land und nehmen ihre Angehörigen und Freunde in Empfang. An Bord wird gesungen. Eine kleine Kontrollkabine und ein Rollstuhl werden mit dem Bordkran an Land gehievt. Ein perfekter Moment, um die Menschen zu beobachten. Tolle Fotos werden geschossen, die noch heute den Augenblick lebendig werden lassen. Wir sehen die Freude in den Gesichtern der Menschen und freuen uns mit.



Wiedersehen auf grönländisch: die Fähre SARFAQ ITTUK landet in Qaqortok

Wir schwärmen aus und erkunden den kleinen Ort, der sich an mehreren Hügeln um die Bucht schmiegt. Jedes Haus ist in einer anderen Farbe bemalt und es scheint, als brauche der Postboote nur den Farbton, um den Empfänger zu ermitteln. Die Wege sind steil, und weit kann man auch nicht kommen, und dennoch gibt es hier Autos und sogar Taxis. Und wer etwas auf sich hält, der fährt auch einen Porsche. Zur Inspektion wird das Auto wohl per Schiff kommen müssen, denn die Orte sind auf den Inseln verstreut. Neben zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten gibt es ein Postamt, ein ganz ansehnliches Hotel und einen Hubschrauber Flughafen. Die Flotte der roten Air Greenland Maschinen ist schon lange vor Ihrer Ankunft zu hören. Ein Rundflug mit der gesamten Crew bleibt ein Wunsch und scheitert an den Kosten. Der kleine Marktplatz wird umstanden von historischen Gebäuden. Der kleine Brunnen davor ist der erste seiner Art in der Arktis. Es gibt ein Museum und eine alte Kirche. In einem alten Gebäude sind ein Cafe und ein Restaurant untergebracht. Hier gönnen wir uns abends ein Essen im „Ban Thai“. Der Skipper wird eingeladen in das von einer thailändischen Familie geführte Lokal. Neben asiatischen Gerichten gibt es auch grönländische Spezialitäten. Frederik bestellt sich eine Sushi-Vorspeise, zum allgemeinen Entsetzen mit Walfleisch. Das entpuppt sich als äußerst geschmackvoll. Mehr als probieren wollen wir aber doch nicht. Es gibt viele andere leckere Gerichte. Und dass wir nicht die Küche bewirtschaften müssen, genießen wir ausgiebig.



Etwas pflegebedürftig aber glücklich nach der 600 sm Fahrt über die Labradorsee: Lars und Reinhardt

Nachdem die Jugend in den Kojen verschwunden ist, schwärmen die Männer aus und entern den nahen Pub „Down Under“. Das Gebäude ist auffällig: Ein gelbes Fahrzeugvorderteil kommt scheinbar aus der pink gestrichen Holzfront herausgefahren. Es ist Mittwoch und doch ist der Laden voll und komplett verqualmt. Wir leisten einer Gruppe Inuits Gesellschaft. Die Damen wollen nicht nur Tanzen. Ihre geerbten Gesichter sehen verlebt aus. Vom Alkohol nicht konserviert. Ihr Begleiter lädt Lars zu sich in seine Wohnung ein und lässt sich danach nicht mehr abschütteln. Er will auf der Santa anheuern und mit nach Dänemark zu seiner Mutter. Da wollen wir aber gar nicht hin. Nur versteht er das nicht. So gut klappt die Sprachverständigung dann auch wieder nicht. Zumal er sich das in seinen Kopf gesetzt hat. Er sitzt im Cockpit und Rainer muss lange auf ihn einreden, bis er sich nach Hause begibt.



Foto: Inselfreundschaften

Am nächsten Morgen bunkern wir noch einmal Vorräte und Diesel. Die nahe gelegene Tankstelle nimmt 4kr. / Liter Diesel, etwa 55 €ct. Wir erklimmen noch einmal die Hügel und Berge, an denen die Häuser gebaut sind. Treppen helfen beim Aufstieg auf die Felsen. Die Häuschen sind gut in Schuss. Zum Teil gibt es Wintergärten und Gewächshäuser, ganz wie im weit entfernten Dänemark. Auf dem Fischmarkt wechselt ein Lachs noch schnell in unseren Besitz. Danach heißt es Leinen los mit dem Ziel Nasaq. Wir fahren durch die Fjordlandschaft und kommen aus dem Staunen nicht mehr raus. Hohe Felsen, Inseln, Berge, Eis, kleine Fischerboote, eine Kajakgruppe (vielleicht Touristen), eine Farbwelt, die uns begeistert. Grau, Gelb und Grüntöne in zahllosen Abstufungen. Dazwischen Eisblau und ab und zu ein leuchtendes Rot einer Fahrwassertonne. Die See ist glatt, weil vom Atlantik gut geschützt. Wir motoren, der Wind ist zu schwach, und wir folgen quasi im Zick-Zack-Kurs der Wasserstraße. Kurz vor Nasaq liegt eine Armada von Eisbergen. Ein naher Gletscher liefert dauernd Nachschub. Ein großer Koloss ist ganz besonders geformt. Wir umfahren ihn in respektablem Abstand und freuen uns über die Ausbildungen und Eisformationen, das glänzende Blau des Eises. Überall tropft es, eine Dusche gefällig? In Nasaq legen wir uns an den Fischerkai. Netze, Bierdosen und allerlei Geräte liegen auf dem Anleger verstreut. Die

Jungs machen sich auf an den nahegelegenen Strand. Ein kleiner Growler ist hier angelandet. Trotz des nur wenige Grad kalten Wassers ziehen Freddi und Felix ihre Klamotten aus und steigen mit Unterhose rein. Der Eisberg wird geentert und einmal Eisberg anlecken ist ein Foto wert! Der Ort Nasaq liegt auf der anderen Seite des Hügels, wo auch ein alter Hafen zu finden ist. Im Gegensatz zu Qoqartoq ist hier nicht viel los. Vor allem fehlen die Jugendlichen. Wir machen einen langen Spaziergang und erkunden die Gegend. Die Abendsonne scheint auf den Hang. Eine ganze Familie ist dabei, Krähenbeeren zu sammeln. Sie schmecken wie Blaubeeren und enthalten viel Vitamin C. Auch wir probieren sie und sind begeistert. Rainer bestimmt zahlreiche Pflanzen und Gewächse: auch Thymian wächst hier. Ich mache Fotos der zahlreichen Schilder. Ich liebe die Farben, die Worte, die Symbole. Abends wird der Lachs im Ofen gebacken: einfach Salzen, Kräuter rein und nach 20 Minuten servieren. Dazu gibt es Kartoffeln mit Petersiliensoße, eingekauft im gut sortierten SuperBrugsen. Ein herrliches Essen und ein prima Abschluss des Tages.



Foto: Abendsonne in Nasaq, quasi ein Vorort von Qaartok – allerdings nur über Wasser zu erreichen



Foto: Eisbergelecken vor Nasaq

Der nächste Tag führt uns nach Narsarsuaq. Hier soll unsere Reise mit der Santa Maria zu Ende gehen. Der ehemalige Militärflugplatz wird heute als einer der drei Internationalen Flughäfen genutzt. In den Zeiten des zweiten Weltkriegs, landeten hier die US-Maschinen auf ihrem Weg nach Europa zwischen. In Wikipedia kann man nachlesen: „Narsarsuaq wurde während des Zweiten Weltkrieges als amerikanische Militärbasis unter dem Namen Blue West One errichtet. Der Betrieb der Basis startete mit dem Bau des Flugplatzes im Juli 1941 und endete 1958. Ein Militärspital mit 250 Betten nahm 1943 den Betrieb auf. Während des Zweiten Weltkrieges lebten bis zu 4.000 Menschen in der Basis. Gerüchten zufolge wurde das Krankenhaus bis Ende der 1950er Jahre benutzt, um Schwerstverwundete aus dem Koreakrieg vor der Öffentlichkeit zu verstecken. Dieses Thema wurde in zwei Büchern aufgegriffen (John Griesemer „Niemand denkt an Grönland“ und Lawrence Millman „Last Places“). Sowohl der Stützpunkt der Army als auch das Krankenhaus wurden inzwischen abgerissen.“

Auf dem nur wenige sm langen Weg dorthin machen wir noch einen Abstecher in den Qoroq-Fjord. Die Farbe des Wassers hat sich stetig verändert. Nun hat es türkises Aussehen – wie in der Südsee. Allerdings würde sich hier kein Tropenfisch wohl fühlen. Wir steuern auf eine Gletscherzunge zu und je näher wir kommen, desto mehr Eis kommt uns entgegen. Lars, unser Smutje bereitet aus den letzten Vorräten ein Blech Keksg Gebäck. Dazu reicht er Tee. Wir stoppen die Maschine, weil uns eine Weiterfahrt jetzt nicht mehr behagt. Eistrümmer schieben sich in einer konstanten Strömung umher und schließen uns manchmal ein. Das Blubbern und Platzen des Eises bilden eine skurrile Geräuschkulisse. Tea in Front of Rocks. Wir lassen das Schlauchboot zu Wasser und machen Eisaufnahmen mit Santa Maria. Im Hintergrund die Berge und der Gletscher.



Tea in Front of Rocks: Gletscherbesuch im Qoroq-Fjord, Manfred, Philipp und Frederik

Recht zeitig sind wir am Anleger von Narsarsuaq. Das Schiff der dänischen Küstenwache macht wenig später gegenüber fest. Mit den Jungs hatten wir Funkkontakt, als wir in Grönländische Gewässer einliefen. Sie kümmern sich um die wenigen Einreisenden entlang der weitläufigen Küste. Der nächste Tag ist Reisetag – Abreisetag. Wir packen unsere Sachen aus den kleinen Kojen, die uns in den letzten 4 Wochen unser zu Hause waren. Die Taschen mit den Jungs holt ein VW-Bus-Taxi vom Flughafen ab. Der Weg dorthin ist ein 15-Minuten-Fußmarsch, vorbei an alten Tanksilos und niedriger Vegetation. Die Startbahn liegt links vom Weg. Gegenüber hat sich das SAS-Hotel eingerichtet. Die Zimmer sind bescheiden. Die Touristen, die hierher kommen, dürfen keinen übermäßigen Komfort erwarten. Warum auch. Wer hier Urlaub macht, legt Wert auf Natur. Alles, was wir Luxus nennen, muss eingeflogen werden und kann maximal 6 Monate eines Jahres genutzt werden. In der kleinen Abfertigungshalle des Flughafens stapeln wir erst einmal unser Gepäck, um einzuchecken. Statt Entspannung ist die Überraschung groß: unsere Tickets sind nicht gebucht! Statt einer Bestätigung haben wir nur eine Reservierung in der Tasche. Und die ist längst verfallen. Es wird telefoniert. Der Reiseveranstalter muss gefunden werden – es ist Samstag. Wir glauben schon, unseren Aufenthalt doch noch zu verlängern. Zum Glück gibt es noch Plätze in der nächsten Maschine. Und schließlich bekommen wir den Veranstalter per Handy zu fassen. Wir sollen neue Tickets kaufen, die Kosten, die jetzt doppelt so hoch sind, werden später erstattet. Das bringt zwar unsere Kreditkarten zum Glühen, aber wir dürfen mit nach Kopenhagen fliegen. Ziemlich erschöpft sitzen wir im Abendlicht in der Maschine und genießen den Start und den Blick über das Grönlandeis. Der Flug führt uns noch einmal über „unseren“ Gletscher und das Inlandeis von Südgrönland. Dann verlassen wir die größte Insel der Erde und fliegen über den Atlantik nach Europa.



Abschiedsfoto: Santa Maria am Anleger von Narsarsuaq, hier endet unsere Reise.

Ach ja, die Kinder. Sie daddeln auf dem Rückflug ihre iPods leer.

Nützliche Adressen:

Halifax:

### **Yachthafen Nova Scotia Yacht Squadron**

Adresse: 360 Purcells Cove Rd, Halifax, NS B3P 1C7, Kanada

Telefon: (902) 477-5653

Internet: <http://www.rnsys.com/>

### **Binnacle Yachtausrüster**

Adresse: 15 Purcells Cove Rd., Halifax, Nova Scotia, B3N 1R2, Kanada

Telefon: 1-800-224-3937 (902-423-6464 - Halifax)

Internet: <http://www.binnacle.com>

### **Yachthafen Port Hawkesbury / Strait of Canso**

Adresse: 2 Macsween Street, Port Hawkesbury, NS B0E 2V0

Postanschrift: P.O. Box 3, Port Hawkesbury, NS B0E 2V0

Internet: <http://www.straitofcansoyc.ca>

### **Yachthafen Club Nautique de Cap-aux-Meules**

Adresse: 220 chemin du Quai, Cap-aux-Meules, G4T 1J4, Québec, Canada

Telefon: (418) 986 6950

### **Hafen Rocky Harbour**

Adresse: PO Box 24, NL A0K 4N0

Telefon: (709) 458 2376

Internet: <http://www.rockyharbour.ca/>

### **Anleger Battle Harbour**

Telefon: (709) 921 6325

Internet: <http://www.battleharbour.com>

### **Hafen Qaqortoq Grönland**

Telefon: 70 41 00

Internet: <http://www.sagalands.com>

### **Air Greenland**

Internet: <http://www.airgreenland>

### **Autor**

Philipp Keppler

Mail: [pk@schreib-keppler.de](mailto:pk@schreib-keppler.de)