

„Abenteuer Kanada“: Von der Gletscherküste Grönlands führte die zweite Etappe im vergangenen Sommer bis nach Labrador.

Text und Fotos Harald Paul

Land! Der dichte Seenebel hat sich gelichtet, und strahlender Sonnenschein liegt über der Dänemarkstraße. Wir haben jetzt beste Sicht. Doch die grönländische Küste liegt noch etwa 50 sm entfernt im Westen. Also tatsächlich Land? Unmöglich! Doch durch mein Fernglas kann ich deutlich hohe, gezackte Berggipfel über der Kimm erkennen.

Nach weiteren zwei Stunden Fahrt folgt des Rätsels Lösung:

gigantische Eisberge. Wie eine Wand treiben sie auf der tiefblauen See. Als wir in das Labyrinth hineinsteuern, kommen wir uns vor wie in den Straßenschluchten zwischen Wolkenkratzern, so winzig wirkt die „Gypsy Life“ im Schatten dieser frostigen Riesen.

Keine 6 sm trennen uns mehr von der Küste, nur 15 sm sind wir von unserem geplanten, sicheren Ankerplatz entfernt – doch es gibt kein Durchkom-

men! Je weiter wir uns vortasten, desto dichter wird das Durcheinander aus Bergen und Brocken aller Größen, das zu allem Überfluss auch noch in ständiger Bewegung ist.

Eigentlich ein Revier für Eisbrecher, doch gerade jetzt muss unsere speziell umgebaute und verstärkte Smelne 1100 zeigen, was sie drauf hat, wenn wir das Ziel unserer Expedition erreichen wollen: Labrador an der Westküste Kanadas. Dort wol-

EISLAND

Zwischen Riesen: Der 11 m lange Stahlverdränger „Gypsy Life“ von Harald und Silvia Paul im Schatten der Eisberge auf dem Skjoldungen-sund an der Ostküste Grönlands.

len wir – wenn alles wie geplant läuft – überwintern.

Also müssen wir weiter. Über Satellitentelefon hole ich mir den aktuellen Eisbericht. Die Stimme am anderen Ende der Leitung ist selbst etwas überrascht von der tatsächlichen Eisdichte, gibt mir aber Koordinaten etwas weiter südlich, wo die Küste freier sein soll.

Gerade haben wir den Bug gedreht, da knistert das Funkgerät: „Securité, securité, securité – gale warning!“. Sturmwarnung! Kaum ist der Lautsprecher verstummt, bläst der Wind auch schon brutal los. Nun haben wir keine Wahl mehr, wir müssen doch ins Packeis, wo die Berge zumindest ein wenig wie Wind- und Wellenbrecher wirken. Mit ordentlich Gas und knapp 11 kn geht es im Slalom hinein, kleine Eisstücke und Schollen drückt der Bug mit Krachen zur Seite.

Nach 380 sm und 51 Stunden ist die Überfahrt von Island endlich überstanden. In dem Fjord, der uns zu der kleinen Siedlung Angmagssalik führt, hört das Schaukeln auf, und die weißen Schaumkämme verschwinden. Dafür ertönt plötzlich knatternder Rotorenlärm: Ein Hubschrauber kommt auf



Entlang der Ostküste werden die Pauls häufig von Grönlandwalen begleitet. Die großen Tiere zeigen keine Scheu vor dem Schiff.

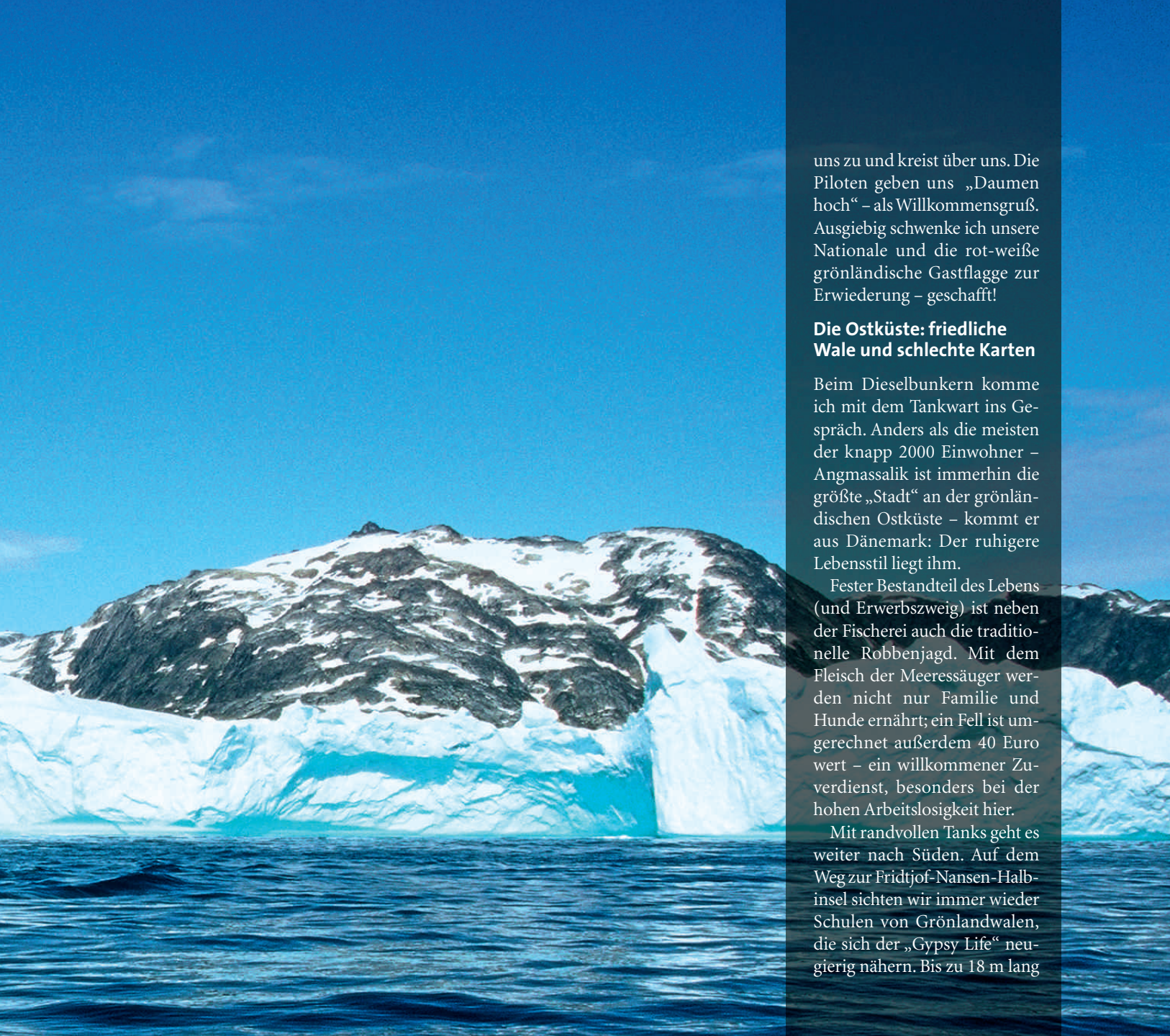


Ein nächtlicher Fang ergänzt den Speiseplan (kl. Foto). „Gypsy Life“ unterwegs im Nordfjord bei Angmagssalik (gr. Foto).



Wilde Kulisse: In einer geschützten Bucht bei Angmagssalik, Ostgrönland (kl. Foto), und in Fahrt vor dem gleichen Küstenabschnitt (gr. Foto).





uns zu und kreist über uns. Die Piloten geben uns „Daumen hoch“ – als Willkommensgruß. Ausgiebig schwenke ich unsere Nationale und die rot-weiße grönländische Gastflagge zur Erwidierung – geschafft!

Die Ostküste: friedliche Wale und schlechte Karten

Beim Dieselmotoren komme ich mit dem Tankwart ins Gespräch. Anders als die meisten der knapp 2000 Einwohner – Angmassalik ist immerhin die größte „Stadt“ an der grönländischen Ostküste – kommt er aus Dänemark: Der ruhigere Lebensstil liegt ihm.

Fester Bestandteil des Lebens (und Erwerbszweig) ist neben der Fischerei auch die traditionelle Robbenjagd. Mit dem Fleisch der Meeressäuger werden nicht nur Familie und Hunde ernährt; ein Fell ist umgerechnet außerdem 40 Euro wert – ein willkommener Zuverdienst, besonders bei der hohen Arbeitslosigkeit hier.

Mit randvollen Tanks geht es weiter nach Süden. Auf dem Weg zur Fridtjof-Nansen-Halbinsel sichten wir immer wieder Schulen von Grönlandwalen, die sich der „Gypsy Life“ neugierig nähern. Bis zu 18 m lang

Seltene Treffen: zwei Amerikaner auf Rekordjagd (l.). Aappilattoq, Südgrönland, die erste richtige Siedlung seit Wochen (r.).





Labrador ist erreicht: Noch nördlich der Baumgrenze liegt die alte ehemalige Hutterer-Missionsstation Hebron, die jedoch vor mehr als 50 Jahren aufgegeben wurde. Heute betreut eine einzelne Inuit-Familie die historischen Gebäude und den deutschen Friedhof.

und 100 t schwer können diese friedlichen Tiere werden – dabei kommt schon eine ganze Menge Gewicht auf die bis zu 60 cm dicke Fettschicht, die die Wale warm hält.

Menschen trifft man dagegen kaum an diesem Küstenstrich. Mehrmals ankern wir in den kommenden Tagen in der Nähe verlassener Siedlungen. Unsere einzige Begegnung ist dann auch eher ungewöhnlicher Art: Bei trübem Wetter treffen wir

KAP FARVEL: IN DEN SUNDEN KANN DAS TREIBEIS ZUR FALLE WERDEN

auf zwei Amerikaner in einem offenen Motorboot, die aus Florida kommen und tatsächlich dabei sind, ebenfalls den Nordatlantik zu überqueren – nur in der anderen Richtung. Ein Eintrag im Guinness-Buch ist ihnen dafür sicher. BOOTE hat im letzten Dezember-Heft über die beiden berichtet.

Auf der Wetterstation im Prins-Christian-Sund informieren wir uns aus erster Hand über die Auswirkungen des Kli-

mawandels: Die Forscher bestätigen zwar, dass sich die Gletscher an der Küste zurzeit zurückziehen. Weiter im Landesinneren wird hingegen außergewöhnlich viel Schneefall verzeichnet, über 2 m gehen dort pro Jahr nieder. Auch die Starkwindperioden nehmen zu – wie wir bereits zu spüren bekommen haben.

Für die Passage des launischen Kap Farvels an der Südspitze Grönlands wählen wir



daran, dass die amtlichen Seekarten in diesem Bereich nicht nur auf Tiefenangaben verzichten, sondern mit ihrem sehr „grobem“ Maßstab von 1:400 000 ohnehin kaum Einzelheiten abbilden. Vorsicht, viel Gefühl und etwas Glück sind also unerlässlich.

Und Glück haben wir wirklich, denn die Durchfahrt ist entgegen aller Vorhersagen sogar fast eisfrei; Entspannung statt Anspannung – eine willkommene Abwechslung.

Die Westküste: von Wind und Welle kalt erwischt

Zehn Tage ist es her, dass wir Aappilattoq verlassen haben, das etwa 30 sm nördlich des Kaps liegt und unsere erste richtige Ansiedlung seit Wochen war – auch wenn gerade einmal 150 Menschen inmitten dieser atemberaubenden, tief eingeschnittenen Fjordlandschaft in völliger Abgeschiedenheit leben.

Der August geht seinem Ende entgegen, und wir haben an der Westküste Grönlands inzwischen 61° Nord überquert. Das Wetter bleibt heimtückisch: Bei der Umrundung einer Felsengruppe bei Indre Kitsigtut etwas weiter südlich legt uns eine Monsterwelle so weit auf die Seite, dass die Scheiben an Steuerbord komplett unter Wasser sind. Zum Glück haben wir keinen Wassereintrich. Die „Gypsy Life“ richtet sich wieder auf.

Unser aktueller Ankerplatz wirkt dagegen geschützt und behütet. Die Sonne scheint, Adler kreisen in der Thermik, und Rentiere grasen friedlich vor meiner Kameralinse. Keine Wellen auf der Bucht, keine Gischt. Das Thermometer zeigt fast 10° Celsius. Hochsommer.

Doch plötzlich kehrt eine unbeschreibliche trügerische Ruhe ein. Die Adler sind verschwunden, die Mücken auch.

deshalb die geschütztere Route, die innen herum durch die Sunde und Fjorde führt. Dort kann dafür jedoch das Treibeis zum Problem werden, und man sitzt schnell in der Falle. Sechs bis acht Zehntel Eisbedeckung sind für uns gerade noch machbar.

Die Navigation ist dann allerdings umso anspruchsvoller, denn man kann dem Eis nicht immer so ausweichen, wie man gern möchte. Das liegt auch



Winterfest: Ein Gerüst aus jungen Baumstämmen, das später zusätzlich mit Moos abgedichtet wird, verstärkt das Verdeck über der Plicht. Auch ein Holzofen wird im Heck aufgestellt.



Dicht verpackt: Für jeden Landgang, egal ob zum Fotografieren oder zur Jagd, muss eine Menge Ausrüstung in wasserdichten Taschen mit dem Schlauchboot an Land gebracht werden.



Gut geschützt: Unter dem Bug wurde der Rumpf des Stahlverdrängers mit 15 mm starken, zusätzlich mit GFK überzogenen Hartholzplatten gegen Eisberührungen verstärkt.



Lebensunterhalt: Der Robbenfang ist in Grönland weit verbreitet. War die Jagd erfolgreich, wie hier in Aappilattoq, wird die Beute gleich angelandet (l.) oder im kalten Wasser „zwischengelagert“ (r.).

Ein erster kurzer Windstoß fegt mir die Schirmmütze vom Kopf. Das Bauchgefühl sagt mir, dass gleich noch mehr passieren wird. Alle Luken dicht! Schnell stecke ich noch etwas Ankerkette aus und hole das Beiboot an seiner Leine ein wenig näher heran.

Dann schlägt der Wind zu wie ein Hammer und fegt mich fast über Bord. Das Wasser fängt an zu kochen, das Schiff bockt wild an seiner Kette. Eine Bö wirft sogar das Beiboot samt Außenborder und Ausrüstung um, sodass es kopfüber in Lee treibt. Eine Katastrophe, weil jetzt Salzwasser in den Motorblock läuft.

Trotz Sturm schaffe ich es irgendwie, das Boot wieder umzudrehen und den Schaden in Grenzen zu halten. Der Wind legt sich genauso plötzlich, wie er gekommen ist.

Die Überfahrt: Strand der wandelnden Felsen

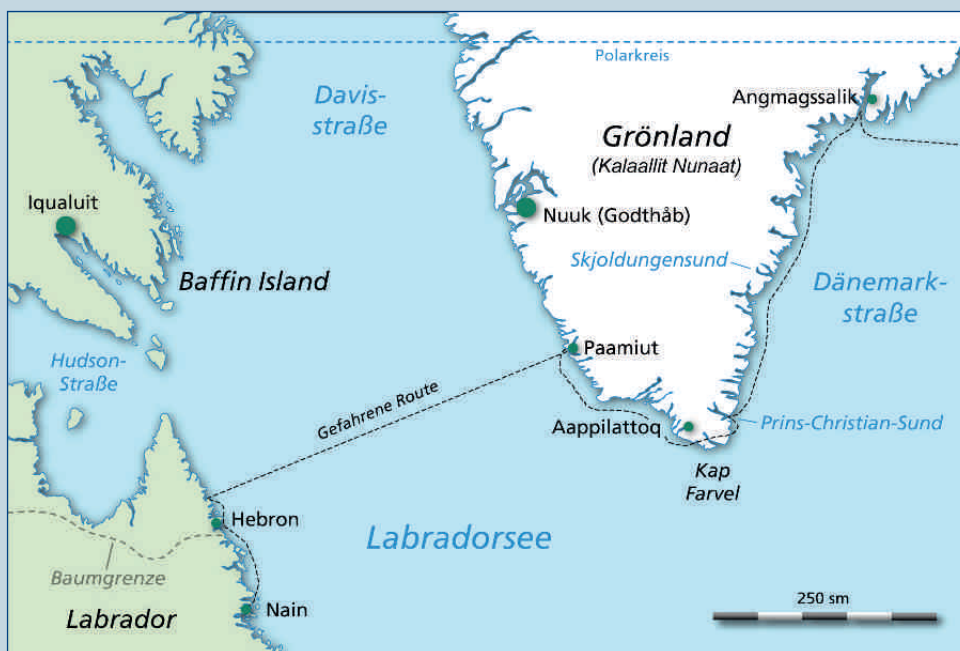
Eigentlich wollten wir die Davis-Straße auf Höhe des Polarkreises in Richtung Baffin Island überqueren, um die Überfahrt möglichst kurz zu halten. Um die vielen Seemeilen dort hinauf zu sparen, verabschie-

„ABENTEUER KANADA“

Die Route Von Drachten in Holland aus führte der Kurs von „Abenteuer Kanada“ im Sommer 2009 über rund 4000 sm zunächst über Nordschottland, die Orkneys, Shetlands und Färöer nach Island und

weiter um Grönland herum nach Labrador in Kanada, wo Boot und Crew etwa 15 sm von der kleinen Ortschaft Nain entfernt überwintern. Das Skipperpaar Harald und Silvia Paul machte schon häufiger durch

extreme Törns von sich reden, unter anderem nach Spitzbergen. Zu diesen Reisen sind auf der Homepage des Skippers auch ein Buch und eine FilmdVD erhältlich. Informationen: www.haraldpaul.com



ZEICHNUNG: CHRISTIAN TIEDT

LABRADOR: UNSER „ABENTEUER KANADA“ HAT ENDGÜLTIG BEGONNEN

den wir uns jedoch schon vier Breitengrade weiter südlich von Grönland. Ein 480-sm-Schlag auf SW-Kurs über die Labradorsee soll uns stattdessen direkt an die kanadische Festlandküste bringen. In Paamiut brechen wir zu unserer letzten langen Etappe in diesem Jahr



Bordfrau im Bild: Silvia Paul begleitet ihren Mann Harald seit Jahren auf Extremtörns in den Norden. Hier bei den Inuit in Hebron (l.), beim Angeln in der Nähe von Nain, Labrador (m.) und in der winterfesten Plicht der „Gypsy Life“ beim Befeuern des Holzofens (r.).

auf. Wieder schenkt die See uns nichts, besonders nach Einbruch der stockfinsternen Nacht. Selbst mit dem Scheinwerfer auf dem Kajütdach lässt sich nicht jede Welle einfangen und richtig anlaufen. Immer wieder dröhnen heftige Schläge durch das Boot, wenn ein heranrollender Kamm unbemerkt bleibt und uns voll trifft.

Irgendwann in der zweiten Nacht auf See überkommt mich

die Müdigkeit; für ein paar Stunden lassen wir uns treiben, um zumindest etwas Schlaf zu bekommen – lang ausgestreckt auf dem Kabinenboden. 71 Stunden dauert die Tortur. Diese Passage hat unserem Wissen nach noch kein anderes deutsches Motorboot unserer Größe geschafft.

Kanada ist erreicht. Es ist zwar erst Anfang September, doch wie lange wird es dauern,

bis wir den richtigen Fleck für die Überwinterung gefunden haben? Im Kopf bin ich das alles schon tausendmal durchgegangen: Unser Ankerplatz muss gut geschützt sein, Zugang zu Frischwasser haben und südlich der Baumgrenze liegen, damit er ausreichend Brennmaterial und gute Jagdaussichten bietet. Das Wasser muss außerdem die richtige Tiefe für das Einfrieren der „Gypsy Life“

haben und so weiter und so fort. Gedankenverloren schaue ich aus dem Fenster, lasse den Blick über den kargen, baumlosen Uferstreifen wandern. Er bleibt an einem großen, dunklen Felsen hängen – der sich plötzlich in Bewegung setzt. Der Schwarzbär trottet friedlich den Geröllstrand entlang. Unser „Abenteuer Kanada“ hat endgültig begonnen!

Fortsetzung folgt



For those who take performance seriously

PRINCESS
42

High performance Flybridge Motor Yachts and V Class Sports Yachts from 42–130 feet

DEUTSCHLAND

SPREE MARINE GmbH www.spreamarine.de

Grünauer Straße 3, 12557 Berlin-Köpenick
+49 (30) 6566083 info@spreamarine.de

www.princessyachts.com

PRINCESS

POWER · PRECISION · PASSION