

# **Erfahrungsbericht Atlantik Nordroute: Eine Segeltour von Neuengland über Kanada, Grönland nach Island bis nach Schottland und Irland**

von Horst Müller-Peters

Da Teile dieser Strecke nur selten befahren werden, haben wir im Folgenden einige Erfahrungen als Hilfestellung für andere Segler zusammengetragen, die über diese höchst interessante Route über den Nordatlantik nachdenken. Der Text ist etwas eilig geschrieben, deshalb bitte ich stichwortartige Formulierungen und Ungenauigkeiten zu entschuldigen.

## **Bootssteckbrief**

Segelkatamaran HUNDERTWASSER, Typ BALTICAT 43, Länge 13,20 Meter, Breite 6,90 Meter, Masthöhe 19,70

## **Vorgeschichte und Crew**

Vom Sommer 2011 bis zum Sommer 2012 hatten wir ein Familienjahr auf der HUNDERTWASSER verbracht. Stationen zwischen unserem Start in Stavoren am IJsselmeer und dem abschließenden Winterlager in Rhode Island, USA, waren Amsterdam, England (Ostküste, London, Südküste), Frankreich (Cherbourg und Bretagne), die Kanalinsel Sark, die Biskaya, Spanien (Galizien), Portugal (u.a. Porto, Cascais, Lissabon, Algarve), Marokko, die Kanaren, Barbados, die kleinen Antillen (ab Grenada nordwärts), die großen Antillen (Dominikanische Republik, Puerto Rico), die Bahamas, und abschließend die Ostküste der USA mit Florida (durch den Intercoastal Waterway, maximale Masthöhe ca. 19,80 Meter!), North Carolina, Chesapeake Bay, Potomac River, Washington, New Jersey, New York, Long Island Sound, Block Island (RI), Martha's Vinyard (MA) und Narraganset Bay (RI).

Nun galt es, das Schiff im Sommer 2012 wieder zurück nach Europa zu segeln. Von Rhode Island bis Lunenburg (Nova Scotia, Kanada) erfolgte das mit der Familiencrew (2 Erwachsene, 4 Kinder). Danach ging es mit einer Crew von 7 Männern (einschließlich unseres ältesten Sohnes) mit insgesamt gemischter Segelerfahrung über Neufundland, Grönland und Island bis nach Schottland und schließlich Irland.

## **Allgemeines**

Die Einsamkeit der Reviere (in manchen Regionen war die Sichtung einer anderen Yacht – oder sogar nur eines anderen Schiffes - schon fast eine Sensation) und die oft überwältigende Schönheit der Landschaft kompensieren das Fehlen fast allen zivilisatorischen Komforts, Nebel und Regen (auf unserer Reise beides erstaunlich wenig) und Kälte (im Sommer moderat und eigentlich ein Teil des Erlebnisses), so dass wir diese Route als Alternative zur klassischen West-Ost-Querung über die Bahamas und Azoren nur empfehlen können.

Dennoch sei darauf hingewiesen: Wir haben möglicherweise einen besonders milden Sommer erwischt. Insbesondere in Kanada hatten wir kaum Nebel und dafür umso mehr Sonne, und die Eissituation in Kanada und Südgrönland war aufgrund der fortgeschrittenen Saison (Anfang August), aber auch im Vergleich zu anderen Jahren entspannt. Die HUNDERTWASSER ist durch ihre Länge und

Breite und ihr hohes Freibord ausgesprochen hochseetüchtig. Zudem ist sie als Katamaran relativ schnell (meist zwischen 6 und 10 Knoten, in den Spitzen bis 15), und die fehlende Krängung bedingt auch bei schwerer See eine vergleichsweise ruhige Fahrt und eine ausgeruhte und gut ernährte Mannschaft. In Flauten beträgt die Reichweite unter Motor bei ca. 7 Knoten Fahrt ungefähr 700 Seemeilen. Zudem war ab Lunenburg eine große und „tatkräftige“ Crew an Bord, so dass ausreichend Ruhe- und Aufwärmzeiten bestanden.

Während der Passagen erhielten wir eine sehr hilfreiche Wetter- und Routingberatung durch den Deutschen Wetterdienst in Hamburg, was in Kombination mit GRIB-Files (über Iridium) und lokalen Wetterberichten eine gute Planungsgrundlage ergab. Weit mehr als in der Passatzzone richteten sich Timing und die geseelten Routen nach Lage und Zugrichtung der Tiefdruckgebiete, so dass mit Wartezeiten und zum Teil deutlichen Umwegen gegenüber der jeweiligen direkten Großkreisroute zwischen zwei Zielen zu rechnen ist.

Als Karten haben wir C-Map auf dem Plotter, die Navionics-Apps für das I-Pad sowie als Übersegler Papierkarten genutzt. In den USA war zudem die App US East hilfreich, da sich mit dieser alle Revierhinweise aus Active Captain einbinden und danach offline abrufen lassen, so dass Erfahrungen und Bewertungen zu fast jedem Ankerplatz, jeder Durchfahrt und jedem noch so kleinen Hafen vorliegen. Überhaupt hat sich das I-Pad – ursprünglich als Back-Up-Lösung gedacht- immer mehr zu unserem präferierten Planungs- und Navigationsinstrument entwickelt. Das dank Benutzerfreundlichkeit, Zuverlässigkeit und Präzision – die Karten waren den Papierkarten in der Präzision auch in entlegenen Regionen (z.B. Turks und Cayos, Neufundland, Grönland) ebenbürtig.

Karten und Revierführer sollten soweit wie möglich vorab gekauft werden, da sie vor Ort meist kaum oder nur mit deutlichen Wartezeiten oder Distanzen (per PKW) zu erhalten sind. In Deutschland haben wir die meisten Unterlagen über HanseNautic bezogen, die auch versenden bzw. nachsenden. Ersatzteile aller Art hat Herr Seifert ([www.shipshop.de](http://www.shipshop.de)) mit Energie für uns besorgt und wenn möglich nachgesendet. Der beste von See aus erreichbare Kartenhändler auf der Strecke war der kleine Laden des NV-Verlags (richtig, der aus Arnis an der Schlei) in Newport, Rhode Island.

Viele Materialien wie Revierführer, Eisführer, Erfahrungsberichte, Leuchtfeuer- und Funkverzeichnisse lassen sich zudem – meist kostenfrei - online herunterladen, am einfachsten bereits vom heimischen Internetzugang aus, aber auch unterwegs. Insbesondere zu Kanada stehen hier viele Materialien zur Verfügung (Publikationen der **Canadian Coast Guard** und des Departments für *Fisheries and Oceans Canada*).

Die Eissituation in Grönland ist auf den Web-Seiten der dänischen meteorologischen Dienstes ([www.dmi.dk](http://www.dmi.dk)) abzurufen, besser und mit persönlicher Beratung aber über die Eiszentrale in Narsarsuaq, die per Mail gerne Auskunft zur Eissituation und Befahrbarkeit bestimmter Regionen gaben: Iscentralen Narsarsuaq, Greenland, Phone: +299 665 244, Iridium: + 8816 3142 0563, [isc@greenet.gl](mailto:isc@greenet.gl) <http://www.dmi.dk/dmi/index/gronland/iskort.htm>

Die Apps lassen sich natürlich auch unterwegs laden oder ergänzen. Sowohl in Nova Scotia als auch in Neufundland waren in Häfen und Restaurants fast immer kostenfreie WLAN-Verbindungen vorhanden. In Südgrönland konnten wir in der Touristen Information gegen Bezahlung auf eine WLAN-Verbindung zugreifen.

Sobald kalte Gewässer erreicht wurden (ab dem Gulf of Maine ca. 18 Grad, später zwischen Belle Isle und der Ostküste Grönlands Wassertemperaturen zwischen 8 und 2 Grad) kühlten unsere Rümpfe stark ab, obwohl das Boot durch Sandwichbauweise vergleichsweise gut isoliert ist. Der Kühlschrank wurde dabei zugunsten der Bilgen entbehrlich, die Dieselheizung war angenehm, wurde aber nur einige wenige mal genutzt. Wichtiger waren wirklich warme Decken oder Schlafsäcke und warme Kleidung: Mützen mit Ohrenschutz, Gummistiefel mit dicken oder doppelten Socken darunter, Handschuhe. Mein Eindruck: Oft waren simple Produkte z.B. aus dem örtlichen Fischereibedarf (z.B. große Gummihandschuhe mit dazugehörigen Unterhandschuhen aus Stoff – Gesamtpreis 5 €) geeigneter als atmungsaktive Hightech-Segler-Produkte (wie unsere Testsieger-Segelhandschuhe). Das gilt insbesondere, wenn man davon dann mehrere hat und sie bei Feuchtigkeit gegen ein trockenes Paar austauschen kann.

Erfahrung mit Eis: Packeis haben wir um die Jahreszeit nicht mehr erlebt. Nur bei Anfahrt zu einem Gletscher in Grönland sind wir auf ein solches Eisfeld getroffen, am Rande ließ sich durchnavigieren, als die Brocken dichter wurden haben wir es nicht weiter versucht (aber dafür alle ein - sehr erfrischendes! - Eis-Bad genommen).

Eisberge waren auch bei Dunkelheit oder Nebel spätestens in einigen Seemeilen Entfernung gut auf unserem Radar sichtbar – zumindest bei nicht zu hohem Seegang. Schwieriger sind davon abfallende Bergy Bits (Eisbrocken, die deutlich aus dem Wasser herausragen) und Grawler (Eisstücke, ragen kaum aus dem Wasser heraus), die oft in Lee der Eisberge treiben. Bergy Bits ließen sich bei ruhiger See ebenfalls auf unserem Breitbandradar sichten, Grawler aber nicht. Entsprechend fuhren wir mit doppeltem Ausguck und bei Nebel mit einem Eisausguck am Bug. Der Nebel war nie so dicht, dass wir den Grawlern bei Motorfahrt oder langsamer Segelfahrt nicht noch hätten ausweichen können. Nachtfahrt in Eisgewässern haben wir dagegen unbedingt vermieden, da zumindest Grawler dann nicht sichtbar wären. (Die ist bei der Planung von An- und Abreise durch die Eisgürtel vor den Küsten zu berücksichtigen – zur Not nochmals ankern bzw. auf See beilegen und Tageslicht abwarten.

Apropos Ankern: Das haben wir zwischen Halifax und Island erstaunlicherweise und entgegen unserer Planung überhaupt nicht getan. Erstens sind wir die meisten Nächte durchgesegelt und freuten uns dann auf frische Verpflegung und einen Pub. Zweitens fehlen an den steilen Küsten oft hinreichend flache Ankergründe. Drittens erwiesen sich in den Karten ausgewiesene Ankerplätze bei den gegebenen Winden teils als zu exponiert (z.B. im Prins Christian Sund). Und schließlich haben wir an allen – auch abgelegenen - Zielorten letztendlich zumindest einen Fischerquai oder Public Dock gefunden, an dem wir – oft etwas improvisiert - festmachen konnten und an dem wir oft in herzlichen Kontakt mit der ansonsten recht isoliert lebenden Bevölkerung gekommen sind. Umso wichtiger waren große Fender, lange Leinen und zwei (!) kräftige Fenderbretter, die sich ja auch unterwegs noch schnell aus Bauholz zurechtsägen lassen.

Mücken und Stechfliegen gab es in Kanada und Grönland, meist aber nur kurz während der Dämmerung wenn wenig Wind ging. Sie sind bei uns nie zur echten Plage geworden. Dennoch lohnt es sich, Mückenspray, Fensternetze und möglichst Räucherspiralen bereithalten.

Hinter Halifax gab es praktisch keine lästigen Fischernetze oder Hummerkörbe mehr. Aber dementsprechend leider auch fast kein Angebot an frischem Fisch, Muscheln oder Lobstern. Auch unsere eigenen Angelversuche blieben – im Gegensatz zur Karibik und den Bahamas – weitgehend erfolglos. Andererseits haben wir von der freundlichen Bevölkerung auf Neufundland mehrfach frischen Fisch oder auch einmal einen ganzen Sack Shrimps geschenkt bekommen.

## **Newport (Rhode Island) – Cuttyhank Island – Fiddlers Cove (North Falmouth, MA) - - Cape Cod Canal - Plymouth (MA) – Cape Cod Bay - Provincetown (MA)**

Newport ist faszinierend als Amerikanisches Seglermekka. An Land nicht die Mansions, den Cliff-Walk und den Ocean-Drive verpassen!

Wie anscheinend überall an der amerikanischen Ostküste treten regelmäßig Gewitter auf, die teils recht heftig ausfallen können und teils auch von heftigen Sturmböen begleitet sind. Lokale Wettervorhersagen beachten und – auch bei klarem Himmel – ernstnehmen! Die Gewitter kommen vom Land und schwächen sich oft – aber nicht immer - über See ab oder erreichen die vorgelagerten Inseln teils nicht. Ansonsten frühzeitig reffen und das Schauspiel genießen (Wir sind vor Provincetown in ein Gewitter geraten und die Kinder haben bei 470 aufgehört, die Blitze zu zählen. In einem anderen Gewitter noch vor Newport hatten wir 7-8 Bft und in Böen bis zu 10 Bft, aber nach zwei Stunden war der Spuk wieder vorbei.)

Cuttyhank Island vermittelt fast Karibikfeeling. Wir haben vor der Einfahrt zum Hafenbecken vor dem Strand geankert (auch zahlreiche Mooringbojen) und sind vom Strand in den Ort gelaufen bzw. mit dem Dingi ins Hafenbecken gefahren. Dort gibt es sehr günstig frischen Hummer direkt vom Fischer, ein Boot mit zubereiteten Austern fährt die Ankerplätze ab (VHF 63?, allerdings teuer), und im Ort existieren ansonsten nur ein Miniladen und zwei eher provisorische Restaurants.

Gegenüber der Buzzard Bay schönes Wal-Museum in New Bedford (und freundliche Zöllner im ältesten Zollgebäude der USA, die uns bereits für Provincetown ausklariert haben – wir waren jeweils meldepflichtig, da unsere Cruising Licence für die USA nach einem Jahr abgelaufen war.)

Durch einen technischen Defekt haben wir erst die Fiddlers Cove Marina nahe North Falmouth (direkt südlich des Cape Cod Canal) und später die Brewer Marina in Plymouth (nördlich des Kanals, bekannt durch die Pilgerväter) angelaufen, wo wir einige Tage auf ein Ersatzteil warten mussten. Fiddlers Cove ist eine wunderschöne, aber recht abgeschiedene kleine Marina und kaum auf Gastlieger ausgerichtet. Die Marina in Plymouth liegt direkt gegenüber des Zentrums und des Nachbaus der Mayflower. Sehr schön als Badeplatz sind die vorgelagerten Sandbänke und Halbinseln vor Plymouth. Bei ruhigem Westwindwetter schöner Ankerplatz 0,5 SM nördlich des Leuchtturms von Gurnet Point.

Die Durchfahrt durch den Cape Cod Canal war unproblematisch – die Richtung des starken Tidenstroms durch den Kanal ist jedoch zu beachten, und an der östlichen Ausfahrt hatten wir eine recht kabbelige See durch Wind gegen Strom.

Provincetown war nur Zwischenstation, und wir hatten schlechtes Wetter. Der Ort erschien allerdings recht rummelig, die Natur im Umfeld soll jedoch sehr schön sein.

## **Provincetown – Stellwagen Bank - Gulf of Maine - Lunenburg (Nova Scotia, Kanada)**

Wale bei Umrundung des Kaps. Noch viel mehr Wale aus nächster Nähe 30 SM nördlich an der Südkante der Stellwagen Bank. (Position: Da, wo die Walbeobachtungsboote sind. Hierzu ist AIS sehr nützlich.) Auch auf der weiteren Reise immer wieder Wale und Delfine.

Querung des Gulf of Maine unproblematisch, aber mangels Wind teils unter Motor. Einfahrt nach Lunenburg nachts, aber bei klarem Himmel dank GPS und Betonung gut möglich. Wahlweise ankern (wenig Platz in der Bucht) oder Liegeplatz am kleinem Besucher-Schwimmsteg.

Zuständig für die Gastliegeplätze am Schwimmsteg ist die kleine Chandlery am Ostausgang des Ortes. Lunenburg ist von der Atmosphäre ein echtes Highlight und eine gute Alternative zum großstädtischen Halifax: Hübsch renovierte Altstadt, nette Restaurants (toll war z.B. das Restaurant im Mariner King Inn), frischer Hummer und frische Jakobsmuscheln direkt vom Fischer bzw. Großhandel am Hafen, zumindest in unserem Fall freundliche unkomplizierte Zöllner (diese kamen nach einem Anruf an die zentrale Customs-Nummer an Bord), Fischereimuseum, netter Spaziergang zum Golfclub gegenüber des Hafens, ... .

Durch die Chandlery, mehrere Werkstätten, ein Bootsmotorenhändler, einen gut sortierten Autoteilehändler und die traditionsreiche Bootsbauhistorie ist Lunenburg ein vergleichsweise guter Platz für Ersatzteile und Reparaturen. David konnte endlich das Problem beheben, das uns schon an Fiddlers Cove und Plymouth gefesselt hatte – und das schnell und für wenig Geld. (Übrigens scheinen alle männlichen Bewohner Lunenburgs entweder David oder Dough zu heißen – diesen David hatte uns die Chandlery vermittelt.)

## **Lunenburg – Halifax – St. Pieter – Bras D’Or Lake (Cape Breton Island)**

Nach Halifax sehr neblige Anfahrt bei regem Schiffsverkehr (auch dafür war AIS gut), dort eindrucksvolle Anfahrt, als der Nebel sich lichtet und die Sonne auf den großen Hafen scheint. Überhaupt scheint der Nebel oft vor der Küste zu liegen und sich bei Einfahrt in die Hafenbucht selbst zu lichten.

Diesel und Wasser im traditionellen Yachtclub „Royal Nova Scotia Yacht Squadron“. Danach Liegeplatz für kurze Stadtbesichtigung mitten in der Stadt. Schöne Hafenpromenade, sonst wirkte die Innenstadt von Halifax eher enttäuschend – zumindest im Vergleich zum idyllischen Lunenburg.

Hinter Halifax wird es dann wirklich einsam, nur ganz wenige Segler verirren sich anscheinend in die Gebiete ab dem östlichen Nova Scotia.

Nächster Landfall bei Schleuse St. Peters (Einfahrt in den Bras D’Or Lake, der in mehreren Teilen quer durch Cape Breton Island führt). Zuvor 15 bis 20 SM südlich der Schleuse auf Höhe der Carousse Bank zahlreiche große Meerestiere (Wale, Robben, große Leatherback-Meeresschildkröten). Schleuse und nachfolgende Brückenöffnung einfach und unproblematisch. Übernachtung und Diesel in der kleinen Marina nordwestlich des Ausgangs des Kanals. Freies WLAN vorhanden. Gute Duschen, fußläufiger Supermarkt und im örtlichen Pub ordentliche Steaks und ein erster Eindruck des Nachtlebens in der kanadischen Provinz.

Abfahrt vor Morgengrauen im Regen. Nicht empfehlenswert, da insbesondere die Beaver Narrows sehr schmal und zumindest im Regen etwas unübersichtlich sind und die Stromleitung mit 24 Metern nur 4 Meter über dem Mast verläuft, was im Licht unseres Suchscheinwerfes höchst bedrohlich wirkte. (Aber es hat gepasst!)

Weitere Fahrt durch den Lake schön und unproblematisch durch einsame waldreiche Landschaft. Sichtung der letzten Segelyacht bis Grönland.

## **Laurentian Channel – Gulf of St. Lawrence – Esquiman Channel – Street of Belle Isle – St. Lunaire (Newfoundland Ostküste)**

Da für die Belle Isle Passage nur wenige Eisberge angesagt waren (gesehen haben wir hier keine), haben wir uns für die Route durch den Kanal nördlich von Neufundland und südlich von Labrador entschieden. Da die Strömungen und die Nebelsituation (und die Mückensituation!) auf der südlichen (Neufundland-)Seite besser sein sollen, haben wir uns entschieden, auf der neufundländischen Seite zu bleiben. Tatsächlich haben wir an der Labradorseite Nebelbänke gesehen, während wir an der Südseite bzw. in der Mitte des Esquiman Channel und der anschließenden Street of Belle Isle hochsommerlichen Flauten-Wetter hatten – und dank des wärmeren Wassers aus dem Gulf of St. Lawrence die Passage mit Badepausen, Tubefahren, Cocktailtrinken und Sonnenbaden angereichert haben. Laut Aussage der Fischer war 2012 „der beste Sommer seit zwanzig Jahren“ – also bitte nicht von gleichen Bedingungen ausgehen – vielmehr wird die Street of Belle Ile häufig als schwierig durch Eis, Nebel und Wind beschrieben. Als Reiselektüre auf dieser Strecke empfiehlt sich das Buch „Schiffsmeldungen“ von Annie Proulx.

Kurzer Zwischenstopp ohne Übernachtung in Port au Choix: Kleiner Fischerort, enge aber sehr schöne Einfahrt, herzlicher Empfang. Diesel per LKW, Restaurantbesuch und abendliche Weiterfahrt. Übernachtung am Fischerdock sollte problemlos möglich sein, Supermarkt etwas weiter, aber fußläufig (uns wurde direkt ein Quad angeboten). Freies WLAN im Hotel und Restaurant vorhanden.

Kurz vor Ausfahrt aus der Street of Belle Isle zwischen der Belle Isle und der Pistolet Bay (ca. 51.39 N, 55.55 W) faszinierendes Walerlebnis. Eine große Schule von Buckelwalen schwimmt, springt und planscht lange rund um die Hundertwasser, teils nur 5 Meter entfernt. Und diesmal kein Walbeobachtungsboot weit und breit.

Wegen eines herannahenden Sturmtiefs östlich von Labrador sind wir am Ausgang der Street of Belle Isle statt nördlich nach Fox Harbour (Labrador) südlich nach St. Lunaire an der Nordostküste von Neufundland ausgewichen. Trotz Dünung aus Ost kamen wir gut durch die recht breite Einfahrt (den betonnten Felsen an der BB-Seite beachten!). Wunderschöne Bucht, der Liegeplatz am Fischerdock stank intensiv nach Shrimps und ist wegen einer großen Eismaschine etwas laut. Das wurde aber durch die herzliche Aufnahme mehr als kompensiert, und unser Proviant durch Unmengen frische Shrimps, Elchfleisch sowie selbstgebrannten Schnaps (alles geschenkt) ergänzen. Netter Aufenthalt, bis das Tief nördlich vorbeigezogen war (und dabei St. Lumaire gar nicht gestreift hatte). Währenddessen lohnten Dingi-Touren zum Baden oder Angeln, kleine Spaziergänge oder ein weiterer Besuch des „Nachtlebens“ vor Ort.

Diesel vom LKW, allerdings bei unserer Anwesenheit nur „roter“ unsteuerter Diesel, da der „weiße“ Diesel momentan nicht verfügbar war. WLAN im Hafen.

Von Halifax nach St. Laurent hatten wir weitgehend sommerliches Wetter, aber meist Flaute, so dass wir zu ca. 60 % unter Motor gefahren sind. Diesel ließ sich entlang der Strecke immer auftreiben, manchmal aber mit etwas Vorlauf oder Suche.

## **Newfoundland – Labrador Sea – Nanortalik (Grönland)**

Nach Durchzug des Kerns des Sturmtiefs über der Labradorsee Weiterfahrt an deren Südrand. Um die Starkwindfelder zu umgehen, Anfangs Kurs Ost statt Nord-Ost und erst später auf Nord. Dadurch deutlicher Umweg gegenüber Großkreisroute, aber günstige und nicht zu starke Winde. Meist Raumschotkurse, teils Vorwindkurs in Passatbeseglung bei ca. 20 bis 25 Kn Wind (vereinzelt Spitzen ca. 35 kn) und ca. 3 Meter Dünung. Segeln wie in Gegenrichtung auf der „Barfußroute“ im Passatgürtel über den Atlantik. Nur kälter! Die Wassertemperatur sinkt sukzessive von ca. 13 Grad auf 4,5 Grad.

Unsere anfängliche Auskunft durch die Isentralen Narsarsuaq lautete: Kein Packeis, einzelne Eisberge und davon abfallende Bergy Bits (Eisbrocken, die deutlich aus dem Wasser herausragen) und Grawler (Eisstücke, ragen kaum aus dem Wasser heraus und treiben meist in Lee der Eisberge).

Unseren ersten großen Eisberg haben wir ca. 40 SM westlich der Küste gesichtet, mit der Strömung nordwärts treibend. Dort sahen wir auch den ersten Bergy Bit. Danach Nebel, aber nicht zu dicht, um mit Ausguck am Bug Bergy Bits und Grawler zu erkennen und rechtzeitig auszuweichen (unter Motorfahrt oder wegen höherer Reaktionszeit nur langsam unter Segel). Die eigentlichen Eisberge waren einwandfrei auf unserem Breitbandradar zu erkennen, die Bergy Bits zumindest bei ruhiger See und in kurzem Abstand ebenfalls. Grawler, die kaum über das Wasser ragen, lassen sich kaum auf dem Radar finden.

Die Ankunft in Grönland erfolgte nach 4,5 Tagen und nach 785 SM. Einfahrt in die Bay unter Nebel, der sich erst bei Einfahrt in die Bucht lichtet und ein grandioses Panorama aus steilen Bergen, entfernten Gletschern und in der Bucht treibenden Eisbergen freigibt.

Angelegt am Public Dock, dort auch Touristeninformation (mit Souvenirabteilung, teurem WiFi – aber immerhin, und – welch Luxus – einer beheizten Toilette) und zwei Supermärkte. Das einzige offene „Restaurant“ fanden wir am anderen Ortsende (an unserem Abend gab es nur Thaisuppe aus der Tüte, dafür Großbild-TV und viel Kontakt zu den Einheimischen. Echtes Restaurantessen gibt es wohl nur nach Voranmeldung). Außerdem gab es eine kleine Snackbar an der Tankstelle. Die Tankstelle kurz neben dem Public Doc hat einen Anleger, also bequemes Tanken, die Tankstelle kann wohl auch Wasser per Tankwagen organisieren.

## **Nanortalik – Augpilagtoq – Nup Kangerdlua (Iluafjord) - Prins Christian Sund**

Von Nanortalik Weiterfahrt südlich durch dichten Nebel, aber noch ausreichend Sicht zur Eisnavigation. Nach ca. 15 Meilen lichtet sich der Nebel und gibt den Blick frei auf überwältigende Panoramen aus Eisbergen, Inseln, Bergen und Gletschern, dazwischen hängen immer wieder Wolken und einzelne Nebelfelder. Gute Sicht auf Frederiksdal (kleiner Hafenort in wunderbarer Landschaft), diesen haben wir aber nicht angelaufen. Danach szenische Einfahrt in die Sunds (zwischen Frederiksdal und Nunarssuaq), teils starkwindig.

Unsere Karten deckten die Inland-Sunds nur in Teilen ab: Seezeichen (sofern vorhanden) und Untiefen waren eingezeichnet, nicht aber Tiefenlinien, auch nicht an möglichen Ankerplätzen. Da die Ufer aber steil abfallen und die Einfahrt und Ausfahrt präzise dargestellt waren, haben wir allenfalls Tiefenangaben für mögliche Ankerplätze vermisst.

In der Touristeninformation von Nanortalik haben wir eine Wanderkarte des Saga Verlages erstanden, aus denen die Berghöhen etc. ersichtlich waren sowie die Sunds in kleinerem Maßstab, aber ebenfalls ohne Tiefenangaben. Die Wanderkarte war nicht unbedingt notwendig, aber hilfreich zur Einschätzung der Strecke.

Der angestrebte Ankerplatz ca. 5 SM westlich der kleinen Siedlung Augpilagtoq erwies sich trotz landschaftlicher Schönheit an diesem Tag als untauglich: Tiefes Wasser, ein großer treibender Eisberg in der Bucht und vor allem bei dem gegebenen Westwind (ca. 20 Knoten auf See) eine Düse durch das Flusstal von bis zu 40 Knoten.

Daher Weiterfahrt in den kleinen, sehr geschützten und wunderschönen Naturhafen von Augpilagtoq (ca. 90 Einwohner). Starker Querwind bei der Ein- und Ausfahrt. Tolle Lage, bei Dämmerung einige Mücken, schöner Spaziergang auf vorgelagerten Felsen (mit Hubschrauberlandeplatz), herzlicher Kontakt zu den Kindern des Dorfes (grüßt Aburis von uns!). Sogar an diesem abgeschiedenen Ort ein kleiner Supermarkt, allerdings mit eingeschränkten Öffnungszeiten.

Morgens bei strahlender Sonne Weiterfahrt und Abstecher in den Kangerssuneq-Fjord – wegen Treibeis, das durch den Wind kurz hinter der Fjordeinfahrt zusammengetrieben wurde - nur ca. 2,5 Meilen weit befahrbar, dafür haben wir bei 3,5 Grad Wassertemperatur ein sehr erfrischendes Bad zwischen den Eisschollen genommen. Danach Fahrt bis zur Spitze des Akuliaruseq-Fjords – dort vor dem Gletscher im Wasser treiben gelassen und Eisabbrüchen und den Robben zugeschaut. Der Gletscher begann – durch globale Erwärmung oder den besonders milden Sommer?) wesentlich tiefer als auf unseren Karten verzeichnet, daher fuhren wir auf unseren Charts einige Meilen „über Land“. Alles in faszinierender Landschaft: Berge, Gletscher, Eis, Wasserfälle ... . Wir haben alle wohl noch nie so viel an einem Tag fotografiert!

Abends Ankunft und Übernachtung am Steg der Wetterstation (Vejrstation) am Ostausgang des Sunds. Achtung bei der Anfahrt des engen Hafenbeckens: Auf der Backbordseite Felsen (gut sichtbar), und vor allem direkt am Westende des kleinen Docks (unter Wasser, kaum sichtbar) ein tückischer Fels.

Tipp für Grönland: Genug Zeit für die Suche nach Anker- bzw. Übernachtungsplätzen einplanen, um Ausweichmöglichkeiten anzufahren. Mangels Flachwasser und geschützten Buchten in den Fjords gibt es nur sehr wenige mögliche Ankerplätze, die zudem bei unserer Wetterlage oft nicht in Frage kamen. Allerdings erwiesen sich die Strecken zwischen den einzigen Anlegern, also Narnortalik – Augpilagtoq und Augpilagtoq – Vjerstation, als gute Tagesetappen mit jeweils guten Liegemöglichkeiten. Lange Leinen und gute Fenderbretter vorausgesetzt.

Im Sund selbst gibt es oft Düseneffekte mit Starkwind aus wechselnden Windrichtungen, bei Westwindlage aber weitgehend achterlich. Dazwischen herrscht in Abdeckungen Flaute. Wechselweise Vorwindsegeln unter Genua, kombinierte Segel- und Motorfahrt sowie reine Motorfahrt.



Wir lagen an der Vjerstation – ziemlich eng zwischen den Felsen –im Päckchen mit einer polnischen Yacht. Die einzige Yacht, die wir zwischen Cape Breton Island in Nova Scotia und Reikjavik auf Island gesehen haben! Attraktiver Aufstieg über eine lange Holzterappe hinauf zur Station. Sehr gastfreundliche Besatzung, die sich über Gesellschaft freuen (Grüßt Lars von uns, wenn er noch da ist!). Die Hunde bellen, aber beißen nicht (vielleicht hatten wir auch nur einen guten Tag erwischt), und folgten uns nach einer Weile schwanzwedelnd auf dem sehr lohnenden Weg von der Station über die Hängebrücke auf den vorgelagerten Hügel. Dort tolle Aussicht auf Sund, Gletscher, Eisberge und Ozean. In der Heimat ginge diese Hängebrücke samt Aufstieg auf das Plateau wohl als eigenständige, eintrittsgeldwürdige Kletterattraktion durch.

## **Prins Christian Sund (Cap Farvel) - Dänemarkstraße - Irminger See - Reykjavik (Island)**

Mit der Dämmerung Ablegen und Ausfahrt in die Dänemarkstraße. Zahlreiche kleine und große Eisberge wunderschön im Sonnenaufgang, bei klarer Sicht und Tageslicht problemlos zu umfahren. Die Wassertemperatur erreicht hier mit nur 2 Grad. Das Minimum unserer Reise!

Nach ca. 10 SM kamen wir in die hohe Dünung und Starkwind aus Südwest, der um Kap Farvel herumstrich. An diesem Tag lautete die Prognose für die Gewässer am Kap auf 25 Knoten Wind aus Südwest. Faktisch hatten wir noch etwa mehr, mit Böen bis maximal 35 Knoten und einer ca. 3 - 4 Meter hohen, recht steilen See.

Diesen Wind hatten wir bewusst gesucht, um ein gutes Stück Strecke Richtung Island schnell auf Raumschotkurs segeln zu können, da für dort kurz nach der errechneten Ankunftsdatum ein Sturmtief vorhergesagt war. Dennoch waren das die bisher härtesten Bedingungen auf dem bis dahin meist ruhigen Törn. (Ein Kurs ab der Sundausfahrt Richtung Nordost, also mehr vom Kap weg, wären ruhiger gewesen, hätte uns aber bald in eine Flaute geführt).

Die letzten Eisberge hatten wir ca. 40 Seemeilen östlich der Küste. Dort auch zunehmend Nebel. Die Eisberge dort waren in dem hohen Wellengang schwer oder teils gar nicht auf dem Radar zu orten. Deshalb empfiehlt es sich, unbedingt das Tageslicht nutzen, bis der Eisberggürtel passiert ist. Im Nebel war die Sicht dank intensivem Ausguck gerade noch ausreichend, um auch den Bergy Bits rechtzeitig auszuweichen.

Die Weiterfahrt nach Island gestaltete sich – wie schon nach unserer Wetterprognose zu erwarten – etwas schwierig: Im Norden und Westen von uns Starkwindfelder eines Tiefs über der Irminger See. In Ost-südost vor uns Bildung eines starken Kerntiefs südlich Island, sukzessive Bildung einer Brücke zwischen den beiden Tiefs. Das bedeutete weitgehend Segeln hoch am Wind bei 5-7 Bft, dazwischen Motorpassagen in Flaute oder Schwachwind direkt gegen an. Dabei mussten wir statt der kürzeren Großkreisroute zuerst Ost-Süd-Ost-Kurs setzen und erst später nach Norden und dann wieder nach Osten segeln, um die Winde zu nutzen, und hatten gleichzeitig Zeitdruck um rechtzeitig Landabdeckung im Westen Islands zu erreichen, bevor sich das Kerntief zu einem ausgesprochenen Sturmtief entwickelt. Sehr hilfreich war hier das Routing durch den DWD.

Am Ende traf die Wetterprognose voll ein und unser Streckenplan ging auf, allerdings mussten wir zwischendurch Flaute bzw. direktem Gegenwind ca. 1/3 der Strecke unter Motor fahren, um rechtzeitig die Landabdeckung zu erreichen, und hatten zudem lange 0,5 bis 1 Knoten Strom gegenan.

Die See zwischen Grönland und Island ist völlig abgeschieden: Kein Sicht von Schiffen, keine AIS-Signale, keine Funksprüche, und auch wohl nicht in der Reichweite irgendwelcher Rettungsdienste. Wir haben noch nicht einmal Wale und Delfine gesichtet. Dafür gab es treue Möwen seit Kanada (wenn es denn immer die gleichen waren).

Land in Sicht nach 4 Tagen. Und jetzt auch einige Fischerboote im AIS– und auch endlich wieder Wale – darunter sogar 2 Blauwale, nur eine Bootslänge neben der Hundertwasser!

Ankunft in Reykjavik nach 786 SM in 4 Tagen und 18 Stunden. Schöner zentraler Liegeplatz erst an der Spundwand, später am Schwimmsteg am Yachtclub direkt gegenüber dem neuen Opernhaus (Harpa). Strom, Wasser, einfache Waschräume, freies aber langsames WLAN durch den Yachtclub. Gute Toiletten und zahlreiche Sitzmöglichkeiten mit schnellem freien WLAN mit im Opernhaus. Reykjavik ist eine attraktive Stadt mit guten Restaurants (gut am Motorboothafen: Isländische Tapas) und einer guter Lage für Ausflüge. Jeep-Verleih siehe u.a. die Schilder am Motorboothafen.

## **Reykjavik – Portpatrick (Schottland) – Dublin und Malahide (Irland)**

Nach 3 Tagen verlassen wir um Mitternacht wir nach einer „Paparazzi-Runde“ rund um die vor Anker liegende Megayacht *My Octopus* die Bucht von Reykjavik.

Die Passage zwischen Reykjanes und den vorgelagerten Felsen und Untiefen (u.a. der Vogelinsel Eldey) gilt bei schwerem Wetter als gefährlich, war aber bei unserem durch Landabdeckung nur leichtem Ostwind unproblematisch, Dennoch selbst bei der ruhigen Wetterlage deutliche Verwirbelungen im Wasser und – bei auflaufendem Wasser – Gegenstrom bis zu 4 Knoten.

Da keine der ansonsten wohl typischen Winde aus Westen zu erwarten waren, sondern sich ein kräftiges, aber allmählich abschwächendes Tief zwischen Island und Irland festgesetzt hatte, segelten wir an der Rück- und später an der Unterseite des Tiefs erst in südliche, dann in östliche Richtung, also verglichen zur Großkreisroute wieder einen deutlichen Umweg. Anfangs 6-7 Bft und 3 Meter Welle, später leicht abflauend und ruhiger. Gegenstrom anfangs ca. 1 kn, später abnehmend und erst kurz vor Irland ganz aufhörend.

Nach 4 Tagen kommt im Morgengrauen Irland in Sicht – hier sind zahlreiche Fischer unterwegs. Weiterfahrt in den Northern Channel. Am Eingang zur Irischen See nach 4 Tagen und 16 Stunden und 1.010 SM Landfall in Portpatrick, Schottland. Kleiner, sehr idyllischer Hafen weitgehend ohne Infrastruktur, aber sehr hübscher Ort und nette Lokale. Etwas kniffliger Anfahrt, bei starken Westwinden nicht zu empfehlen.

Da uns eine weitere Starkwindzone entgegenkam, bereits um 22.00 Uhr Weiterfahrt nach Dublin. Ankunft in Howth, kurz vor Dublin, am nächsten Vormittag. Hübscher Vorort, Marina mit Tankstelle und kleiner Chandlery. Mittags Weiterfahrt nach Dublin – wunderschöne Fahrt genau mit dem Auslaufen einer eindrucksvollen Großsegler-Parade.

Die Brücke in Dublin wurde zumindest an dem Tag nicht für Freizeitsegler geöffnet. Die Poolberg-Marina in der Einfahrt nach Dublin ist auch ohne Brückenöffnung erreichbar und bietet einen freundlichen Empfang. Allerdings ist der Weg in die Innenstadt recht lang und führt anfangs laut und unattraktiv an einer Hauptstraße entlang.

Am nächsten Tag haben wir das Boot in die Marina des nördlichen Vorortes Malahide gelegt. Geschützte Lage, attraktiver Ort, gute Pubs und Restaurants, gute Verkehrsanbindung an Dublin. Außerordentlich freundliche und hilfsbereite Hafenmeister. Werft, Rigg-Service, Gelegenheit zum Trockenfallen in der Einfahrt zum Hafen. Vorsicht, die Zufahrt ist nur ca. 4 Stunden vor und nach Hochwasser zu passieren. Teils fehlten Tonnen, daher vorher den Hafenmeister für Instruktionen anrufen.

In Malahide haben wir die Hundertwasser für den Winter liegen gelassen. Der internationale Flughafen von Dublin ist 20 Taxi-Minuten entfernt. Der Golfstrom beschert ein mildes Winterklima ohne Frost. Die Finanzkrise bescherte freie Plätze und attraktive Preise seitens der Marina.

## **Fazit**

In 28 Tagen haben wir fast 3.500 Seemeilen zurückgelegt und lediglich 8 Nächte im Hafen verbracht, den Rest auf See. Die Hundertwasser hat sich auf der Reise bestens bewährt. Die Route war reich an landschaftlichen Höhepunkten, insbesondere Grönland wird wohl unvergesslich bleiben. Hinzu kommt die Abgeschlossenheit und die Gastfreundschaft der Bewohner der oft abgelegenen Orte gegenüber den wenigen Yachten, die sich so weit in den Norden „verirren“, sowie die zahlreichen Begegnungen mit Walen und Delfinen.

Wir hatten jedoch – wie schon erwähnt - auch Glück mit dem Wetter: Wenige Regentage, keine Dauerfeuchtigkeit, nur vereinzelt Nebel, dafür relativ viel Sonne. Wir konnten allen wirklichen Starkwindzonen durch Timing, Routenplanung und die relativ hohe Segelgeschwindigkeit ausweichen. Dennoch ist das Wetter natürlich nicht mit einer Atlantiküberquerung auf der Passatroute zu vergleichen – es ist kälter, die Winde sind unbeständiger (und damit auch mehr Motorstunden), und die Route richtet sich mehr nach den Wetterlagen. Dass es auch anders aussehen kann, zeigten die Wochen nach unserer Ankunft in Dublin. So bescherte ein Sturmtief zwischen Irland und Island dem Großsegler Alexander von Humboldt II, der uns vor Dublin auf seinem Weg nach Island begegnete, durchgehend Windstärken von 8 Bft. aufwärts. Noch schlimmer sah es laut Wetterkarten Mitte September aus, so dass – wie auch die Segelbücher sagen - der beste Ankunftszeitraum in Europa (UK, nicht Island) wohl bis Ende August liegen dürfte. Ansonsten – eine anspruchsvolle, aber unvergessliche Reise voller landschaftlicher Höhepunkte!