



**SPITZBERGEN.DE**

SPITZBERGEN-SVALBARD.COM

**GeoRGG**

Geographische ReiseGesellschaft

## **Ostgrönland: Scoresbysund**

**Reisetagebuch**

**02.-09. September 2015**

### **SV Ópal**



*Die Ópal wurde 1951 in Ribnitz-Damgarten gebaut und fuhr als Fischereischiff unter dem Namen Albrecht Dürer in der Barentssee. Nach 10 Jahren ging sie in das Eigentum einer dänischen Reederei über, die alle ihrer Schiffe nach Edelsteinen benannte. 2013 wurde sie schließlich von North Sailing (Húsavík, Island) gekauft und für die Fahrt in grönländischen Gewässern ausgerüstet. 2015 bekam sie einen hybridähnlichen Antrieb mit Elektromotor, Akkumulatoren und Dieselgenerator sowie zusätzliche Rahsegel.*

Mit  
Kapitän – Hörður  
Steuermann – Áki  
Elektriker/Maschinist – Þórður  
Koch – Gunni  
Deckhand – Iona  
und  
Fahrtleiter – Rolf Stange

und Alice & Karl, Angelika & Andreas, Erich, Eva, Lea, Hanna & Siegfried, Marga, Marion, Maico.

Die Zeit im Reisetagebuch ist die Ortszeit, UTC+1 (zwei Stunden früher als mitteleuropäische Sommerzeit)

### **Mittwoch, 02. September 2015 – von Island in den Scoresbysund.**

*14.00 Uhr: 70°42,5'N 22°36,5' W, Hafen Constable Point. Bewölkt, windstill, 1°C, 1022 hPa.*

Gegen 8 Uhr hatten wir uns in Reykjavik am Inlandflughafen versammelt, und nach einer Weile des Abwartens und einer umfangreichen Sicherheitskontrolle konnten wir die kleine Propellermaschine besteigen, die uns in einer Stunde und 45 Minuten mit Kurs fast genau nach Norden nach Grönland brachte. Den größten Teil der Strecke hatten wir ein Wolkenmeer unter uns, aber dann kam südlich vom Scoresbysund, im Bereich der Rømer Ø, die Blossville Kyst in Sicht. Bald darauf flogen wir westlich vom Kapp Brewster über die Volquart Boons Kyst hinweg und hatten den weiten Scoresbysund unter uns, und schließlich folgte der kleinere Hurry Inlet, wo der Flughafen Constable Point (Nerlerit Inaat) lag, der in den 1980er Jahren gebaut worden war, als man in der Gegend nach Öl und Gas gesucht hatte; gottseidank ohne größere Funde.



Die ersten Eindrücke bestanden aus den tafelförmigen Bergen des Jameson Landes, die sich westlich der Rollbahn erhoben, dem in der Sonne glänzenden Fjord im Osten und den Baracken des Flughafens. Ein unbefestigter Weg führte uns entlang der Rollbahn zum Hafen, der diese Bezeichnung kaum verdient; die Wassertiefe reichte gerade einmal für Zodiacs, und es gab noch nicht einmal einen ordentlichen Steg. Den brauchten wir aber auch nicht, um Vorräte und

Gepäck zu verladen. Die *Ópal* und ihr Schwesterschiff *Donna Wood* lagen vor Anker, und schließlich waren alle und alles an Bord.

Nach einer kleinen Einweisung in Belange der Sicherheit und wichtige Dinge des täglichen Lebens an Bord gingen wir daran, die kleinen, aber gemütlichen Kabinen zu beziehen. Der Anker wurde gehoben – eine schweißtreibende Angelegenheit auf diesem Schiff und wir setzten Kurs nach Süden, aus dem Hurry Inlet heraus und nach Westen, über den weiten Mittelteil des Scoresbysund hinweg, genannt Hall Bredning. Riesige Eisberge trieben hier und dort umher, und wir hatten schöne Blicke auf das flache, weitläufige Jameson Land im Norden und die schroff-gebirgige, vergletscherte Volquart Boons Kyst aus lagigem Basaltgestein im Süden.



Rolf gab eine kleine Einführung in die Geschichte Ostgrönlands, angefangen mit den jüngeren Kapiteln der geologischen Entwicklung über verschiedene Expeditionen bis hin zur dänischen Souveränität über den gesamten Küstenstreifen. Nördlich vom Scoresbysund gibt es nur ein paar verstreute Stationen, und nach Süden sind es 800 Kilometer bis zur nächsten Siedlung, Tasilaq. Wir machten auch einen Schnelldurchgang durch die berühmten Schiffe der Polarfahrer, nach denen unsere Kabinen benannt waren, darunter die *Fram*, die *Endurance*, die *James Caird*, die *Gjøa* und die *Belgica*.

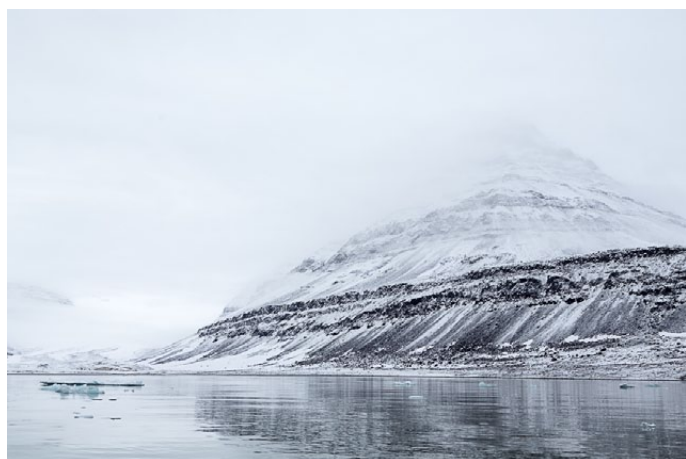
Gegen 19.30 Uhr war schließlich das Abendessen startklar. Es war bewölkt, so dass nicht mit Nordlichtern zu rechnen war. Um 23.30 Uhr erreichten wir schließlich den Ankerplatz in der Vikingebugt.

### **Donnerstag, 03. September 2015 – Vikingebugt: Helgenæs. Danmark Ø: Hecla Havn**

08.00 Uhr: 70°21'N 25°05'W, vor Anker in der Vikingebugt. Bewölkt, leichter Schneefall, windstill, 6°C, 1022 hPa.

Während der Nacht hatte Schneefall das Schiff mit einer weißgrauen Decke überzogen, und tiefe Wolken hingen über dem stillen Wasser. Viele kleinere Eisstücke und größere Eisberge trieben umher, und die Mannschaft hatte die ganze Nacht über Ankerwache gehalten, um dafür zu sorgen, dass uns keiner der größeren Eisberge zu nahe kam.

Nach dem Frühstück war es Zeit für den ersten Landgang. Wir lichteten Anker und verholten auf die Ostseite der Bucht, zu einer kleinen Landspitze namens Helgenæs. Wie die gesamte Südküste des Scoresbysund, so bestand auch hier das Land aus Basalt, der am Helgenæs beeindruckende Säulen bildet. Diese sind über einen halben Meter dick und sehr geometrisch fünf- oder sechseckig ausgeprägt. Rolf erklärte die Entstehung des Basaltes und der Säulen, die zu glatten Mustern auf dem einst von Gletschern polierten Boden abgeschliffenen oder als einzelne Säulen herausgehoben waren oder auch kleine Klippen bildeten. In jedem Fall war es ein sehr interessanter, strukturreicher Eindruck. Der Schnee hob die Strukturen besonders gut hervor. Vereinzelt war die Polarweide zu sehen, aber insgesamt machte die Tundra hier einen recht kargen Eindruck.



Wir erreichten eine steile Klippe oberhalb des Ufers, wo ein Trupp Weißwangengänse vor uns aufflog war, die hier anscheinend die gute Aussicht genossen hatten. Genau das taten wir auch für ein Weilchen und machten uns dann auf den Rückweg.

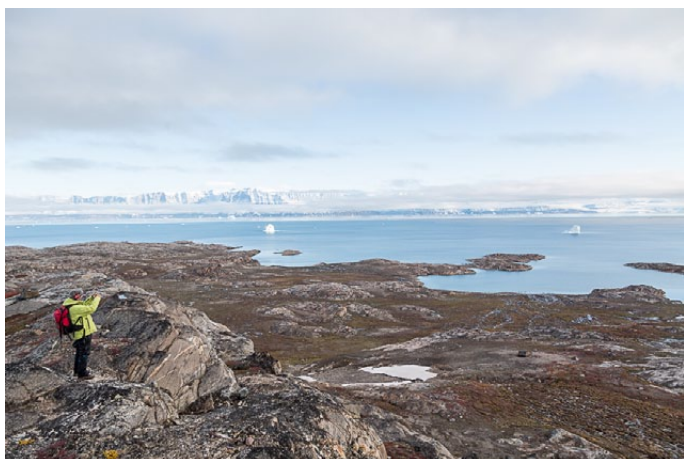
Die *Ópal* setzte sich in Bewegung und passierte das Kap Stevenson in naher Distanz, wo sich zeigte, warum die anschließende Bergkette den Namen Tænderne ("Die Zähne") trug: Dort fielen die Klippen besonders steil zum Ufer hin ab, und in fast 1000 Metern Höhe erhob sich eine Kette schroffer Bergspitzen wie das Gebiss eines Wolfes.

Wir setzten Segel und Kurs auf die Danmark Ø. Unterwegs war es Zeit für das Mittagessen.



Die Strecke zur Danmark Ø nahm noch den frühen Nachmittag in Anspruch; eine erfreulich Passage, während der sich mehr und mehr der blaue Himmel zeigte. Schließlich fuhren wir an der Südspitze der Danmark Ø in einen kleinen, bestens geschützten Naturhafen ein. Die Bucht hatte ihren Namen Hecla Havn von dem Schiff, das während Carl Ryders Expedition von 1891-92 dort einen Winter gelegen hatte. Aus dieser Zeit stammt ein schöner Steinmann auf der Ostseite der Bucht, wo wir bald an Land gingen. Sofort fielen die bunten Uferfelsen ins Auge: metamorpher Gneis mit vielen Bänderungen und Intrusionen, wo die alte geologische Geschichte Ostgrönlands vor uns sichtbar wurde. Allerdings musste man in der Lage sein, diese Art der Überlieferung zu entschlüsseln. Rolf gab anhand von Beispielen eine kleine Einführung.

Dann zogen wir in Richtung der Hügel im Inland. Die Vegetation erwies sich als erstaunlich reichhaltig: flächendeckende, bunte Teppiche aus Arktischer Weide und Zwergbirkenbüschen, und stellenweise blühten sogar noch Blümchen, darunter das Stengellose Leimkraut, das Weidenröschen und die Arktische Glockenblume.



Wir erklimmen einen Hügel, der ebenfalls mit einem Steinmann markiert war, genossen die Aussicht und machten uns auf, weiter in die Insel hinein, herab in ein kleines Tal, einen weiteren Hügel hinauf, eine weitere, schöne Aussicht. Der Abstieg erfolgte durch ein kleines Tal mit mehreren kleinen Feuchtgebieten, bis wir schließlich das Ufer wieder erreicht hatten, genau pünktlich gegen 19 Uhr, als Gunni gerade begann, guten Dorsch in der Pfanne zu braten. Die Mannschaft hatte den Ofen schon angeheizt, so dass es ein richtig gemütlicher Abend an Bord zu werden versprach, während draußen die mächtigen Berge südlich des Scoresbysund aus den Wolken hervortraten und schön von der Sonne angeleuchtet wurden.

### **Freitag, 04. September 2015 – Fønffjord. Rødefjord: Røde Ø**

*08.00 Uhr: 70°27'N 26°35' W, im östlichen Fønffjord. Teilweise dünn bewölkt, westliche Brise, 6°C, 1025 hPa.*

Um 06.30 Uhr wurde der Anker gelichtet, und bald glitten wir aus Hecla Havn hinaus in den Fønffjord. Erwartungsgemäß machte dieser seinem Namen alle Ehre, und bald hatten wir eine steife Brise von vorn. Je näher die Berge zu beiden Seiten des Fjords aufeinander zurücktraten, desto beeindruckender wurde die Landschaft. Die Dimensionen waren gewaltig: Der Fønffjord ist im östlichen Bereich 5-6 Kilometer breit (weiter westlich etwas weniger). Das Wasser ist recht konstant um 900 Meter tief, und ähnlich hoch ragen die steilen Felswände zu beiden Seiten des Ufers auf. Eisberge drifteten langsam umher, aber Lea meisterte ihre Aufgabe am Steuer souverän.



Am mittleren Vormittag erreichten wir eine Bucht, die auf der Nordseite des Fønffjord in das Milne Land einschneidet. Es war Zeit, die Wassertanks aufzufüllen, und in dieser windgeschützten Bucht gab es eine passende Stelle. Hörður steuerte die *Ópal* bei einem Bach direkt ans Ufer und stabilisierte den Bug im Sand, so dass eine Schlauchleitung mit Pumpe zum Bach gelegt werden konnte, dessen klares Schmelzwasser nun die Tanks füllte.

Natürlich ließen wir uns die Gelegenheit zu einem kurzen Landgang nicht entgehen; dazu war nur ein rekordkurzer Zodiactransfer erforderlich. Wir schwärmten ein wenig in die ufernahe, steinige Tundra aus, wo das Arktische Weidenröschen in erstaunlicher Anzahl noch blühend zu sehen war. Mehrere Moschusochsenschädel und diverse andere Knochen zeigten, dass es sich bei dieser Bucht vermutlich um einen gerne gebrauchten Jagdplatz der Einheimischen aus Ittoqqortoormiit handelte.

Schließlich waren die Tanks voll, so dass wir wieder an Bord gingen und die Fahrt durch den Fønffjord fortsetzten. Nach dem Mittagessen war Zeit für eine kleine Mittagspause, und anschließend erzählte Rolf die Geschichte der deutschen Nordpolfahrten, die August Petermann initiiert hatte, darunter die Fahrten der *Germania* und der *Hansa* von 1869-70. Die *Hansa* war dabei ganz in der Nähe des Scoresbysund vom Eis zerdrückt und gesunken, die Mannschaft überlebte durch eine unglaubliche, monatelange Drift mit dem Eis. Steuermann Wilhelm Bade war später eine der wesentlichen treibenden Kräfte, als in den frühen 1890er Jahren Kreuzfahrten in Polargebieten etabliert wurden. Diese kleine Erzählung hatten wir auf Deck verlagert, da der Wind sich schon legte und die Eisberge mehr und mehr wurden, während wir der Abbiegung in den Rødefjord näher kamen.

Schließlich hatten wir die Røde Ø erreicht. Diese hatte ihren Namen offensichtlich aus gutem Grund: Sie bestand aus tiefrotem Sandstein, der auf der Südseite eine steile Felswand bildete. Wir stiegen ins Zodiac, um uns diese beeindruckende Landschaft näher anzuschauen. Einem Brennholzstapel gleich stand eine Wand aus Basaltsäulen vor der Insel im Wasser, und ein Stück weiter befand sich ein Tor aus Sandstein am Ufer, das sich sogar passieren ließ.

Nach einer kurzen Fahrt ging es wieder zurück zum Schiff, aber nur, um die Insel an Bord halb zu umrunden und dann gleich wieder ins Zodiac zu steigen. Hier teilten wir uns in zwei Gruppen auf: Eine Gruppe ging auf der Røde Ø an Land, um eine kleine Tour auf einen Aussichtshügel zu machen. Die Ausblicke auf die rote Insel zu unseren Füßen und die zahllosen Eisberge im Wasser rundum waren beeindruckend. Winzig klein erschien das Boot, das unterdessen mit der zweiten Hälfte der Gruppe zwischen den Eisbergen umherkurvte. Das wiederum war ein Erlebnis der Superlative: Eisberge gigantischer Größe lagen dicht an dicht im Wasser und spiegelten sich auf der Oberfläche. Formen, Farben und Größen aller Kategorien. Schnell verging die Zeit, und gut kam das Lamm an, das Gunni anschließend servierte.



© Untere Bildreihe: Hanna Henkenhaf.



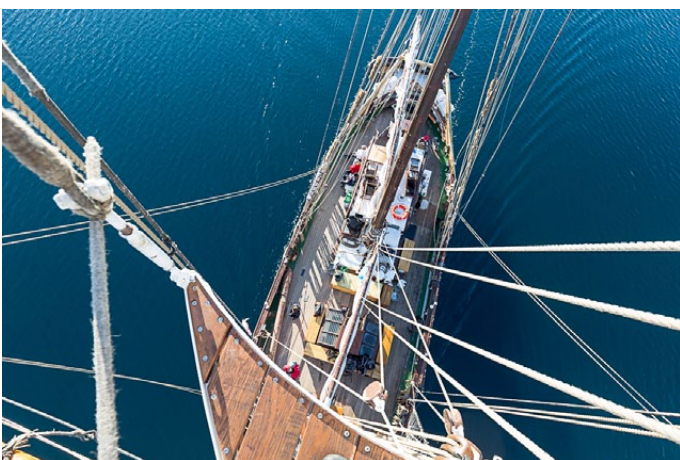
Einige Meilen fuhren wir noch nach dem Abendessen, wobei wir zahllose weitere Eisberge passierten, darunter einen Riesen von 300-400 Metern Kantenlänge. Die Dämmerung war schon fortgeschritten, als wir gegen halb elf den Ankerplatz bei der Sorte Ø erreichten.

Es dauerte nicht lange, bis sich ein erstes Nordlicht über den Felshügeln der Insel zeigte, das dann zunächst wieder eine Weile pausierte, bevor es sich noch einmal blicken ließ.

### **Samstag, 05. September 2015 – Rødefjord: Rødepynt Canyons. Harefjord.**

*08.00 Uhr: 70°40,7'N 27°46,4' W, vor Anker bei der Sorte Ø. Blauer Himmel, sonnig, windstill, 1°C, 1006 hPa.*

Schon vor dem Frühstück wurde zum Frühsport an der Ankerwinde gerufen, und dann glitten wir in den still in der Sonne liegenden Rødefjord hinaus. Eisberge, blauer Himmel und farbenprächtige Berghänge wetteiferten miteinander darum, die Blicke auf sich zu ziehen.



Nach einer Weile lagen wir vor der Küste südlich des Rødepynt. Hinter dem Ufer erhob sich ein konvex gewölbter Hang aus tiefrotem Sandstein, der von mehreren Canyons tief zerschnitten war. Wir suchten uns einen davon aus und machten uns daran, ihn näher zu erkunden. Im Eingang schienen zwei große, ineinander verkeilte Felsblöcke den Zutritt zu verwehren, aber sie ließen sich umgehen, und der weitere Weg in den Canyon hinein erwies sich als erstaunlich einfach. Das steinige Flussbett lag nun weitgehend trocken und stieg stetig, aber ohne größere Hindernisse an. Die umgebenden Felswände waren gigantisch: Hunderte Meter hoch stiegen sie dem knallblauen Himmel entgegen. Wir waren zur richtigen Zeit vor Ort, denn die Sonne des Vormittags leuchtete genau in die Schlucht hinein.



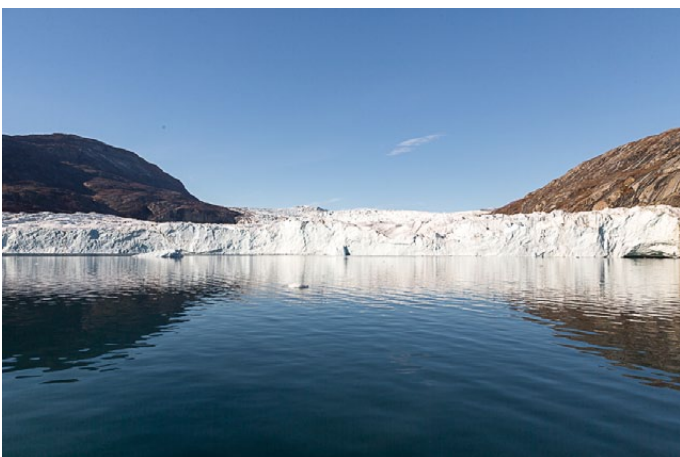
Schließlich machten wir an einer Gabelung Halt. Die Sonne wärmte und Rolf erläuterte die geologischen Hintergründe dieses eindrucklichen Ortes. Unterdessen wanderte die Sonne so schnell weiter, dass der Schatten uns bald einholte und die gefühlte Temperatur merklich sinken ließ, woraufhin wir den Rückweg antraten.

Gunni hatte unterdessen das Mittagessen vorbereitet, ein mediterran anmutendes Lachsbuffet mit isländischem Einschlag, und er hatte die hervorragende Idee gehabt, es auf dem Tisch auf dem Achterdeck anzurichten, so dass uns beim Essen nichts von der landschaftlichen Herrlichkeit entging. Unterdessen ließen wir den Rødefjord hinter uns und bogen in den Harefjord ein, einen kleineren Abzweig im hintersten, westlichsten Winkel des Scoresbysund.



Wir passierten ein paar schöne Ansammlungen großer Eisberge, konnten am Nordufer eine kleine Herde Moschusochsen beobachten und erreichten dann den innersten Teil, wo zwei Gletscher vom Inlandeis herabflossen, um einen Berg herum, und mit je einer Abbruchkante den Fjord erreichten. Wir passierten langsam die Gletscherfront des nördlichen Gletschers und machten uns dann für eine Landung bereit. Der Hang, der zur Seitenmoräne hinaufführte, war recht steil, ließ sich aber gut erwandern, wobei wir eine Moschusochsen-Kleinfamilie beim gemütlichen Picknick überraschten. Auf einen wechselseitigen Blick folgte längeres Nachdenken und schließlich die Flucht, wobei die ziegenverwandten Urzeitviehcher in dem unwegsamen Gelände eine bemerkenswerte Geschwindigkeit an den Tag legten.

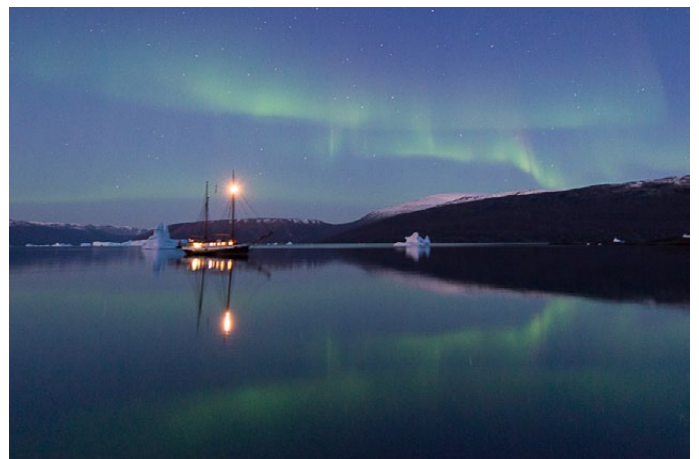
Deutlich weniger geschwind setzen wir den Weg nach oben fort und erreichten bald die Seitenmoräne, von der aus sich ein guter Blick über den Gletscher bot. Auch wenn dieser Gletscher nicht gerade zu den großen Eisbergproduzenten der Region gehört, war er mit seinen vielen Spalten sehr eindrucklich.







Wieder an Bord, folgten wir dem Ufer nach Osten, bis wir die Ternevigene erreicht hatten, eine Serie kleiner Buchten, wo Áki uns an Land setzte, so dass wir noch die Gelegenheit zu einem kleinen Abendspaziergang hatten. Zunächst



© Untere Bildreihe: Siegfried Henkenhaf (Schneehase), Andreas Kaufer (Nordlicht).

gingen wir einen kleinen, felsigen Hügel hinauf, von dem aus sich ein guter Blick über die Buchten und Strände bot, und dann zogen wir weiter über die Tundra zu einer felsigen Landspitze, wo Hörður und Iona uns bald mit dem Zodiac wieder einsammelten, gerade rechtzeitig zum Abendessen.

Die untergehende Sonne dekorierte die Bergspitzen des Milne Landes noch mit einem eindrücklich schönen Alpenglühen, um dann langsam der Dunkelheit zu weichen. Um Mitternacht herum zeigte sich wieder das wunderbare Nordlicht, dieses Mal etwas intensiver als letzte Nacht, und wer noch ausreichend Energie hatte, um lange genug an Deck zu verweilen, konnte eindrückliche Anblicke und Fotos von diesem polaren Himmelsphänomen sammeln.

### **Sonntag, 06. September 2015 – Harefjord-Rypefjord: C.-Hofmann-Halvø. Øfjord.**

*08.00 Uhr: 70°57,3'N 28°06,8'W, vor Anker im Harefjord. Blauer Himmel, sonnig, windstill, 4°C, 1011 hPa.*

Nach dem langen Abend gönnten wir uns wieder ein etwas späteres acht Uhr Frühstück, immerhin war heute Sonntag. Auch heute war aber zunächst der Frühsport an der Ankerwinde zu absolvieren, so dass die *Ópal* sich in Bewegung setzen konnte. Kurz nach halb 10 lagen wir vor dem Ufer auf der Südseite der C.-Hofmann-Halvø (Halbinsel), die den Harefjord vom Rypefjord trennt, und ausgestattet mit Broten und Wasserflaschen ging es bald an Land.



Wir hatten eine weite, stetig ansteigende Tundrafläche vor uns. Unterbrochen von kurzen Stops, um die Aussicht zu genießen, ging es langsam aber sicher über die heideartige Vegetation bergan. Die kriechenden Gehölze leuchteten in den schönsten spätsommerlichen Farben: die Zwergbirke rotbraun, die Arktische Weide teilweise noch grün, sonst herbstlich gelb, und die Krähenbeere in einem unglaublich kräftigen Rot.

Auf einem Hügel hatte ein eiszeitlicher Gletscher mit dem Geschick eines Künstlers einen großen Findling auf mehreren kleinen Steinen balanciert. Von dort aus steuerten wir einen der höheren Hügel aus "Urgestein" (Augengneis, um etwas genauer zu sein) an. Auch dort hatte die Natur einen beeindruckenden Findling platziert, und da diese Stelle zusätzlich mit einer eindrucksvollen Aussicht über Rødefjord, Harefjord und Rypefjord ausgestattet war, ließen wir uns hier zu einer wohlverdienten Pause nieder. 390 Höhenmeter waren nicht die Welt, aber das Auf und Ab über Felshügel und durch das Gestrüpp der Tundra konnte einen schon etwas aus der Puste bringen. Umso mehr erfreuten wir uns am mitgebrachten Proviant und ließen die Eindrücke der Landschaft ausgiebig auf uns wirken.

Schließlich war es Zeit, den weiteren Weg nach Norden anzutreten, abwärts über felsige Rücken in den Rypefjord hinein. Wir sichteten einen Schneehasen, der sich aber leider wenig fotogen hinter einem Hügel positioniert hatte, und kurz bevor wir am Rypeneset das Ufer erreichten, sahen wir zwei Moschusochsen, die bald das Weite suchten, nachdem sie den ungewohnten Besuch wahrgenommen hatten.



Schließlich holte Áki uns wieder ab. Wir hatten 9,3 Kilometer zurückgelegt und dabei etwa 5,5 Stunden Zeit gelassen; ein arktischer Genuss, sich so mit Leib und Seele dieser unberührten Natur hinzugeben.

Ein ganz anderer, mindestens ebenso eindrücklicher Genuss war die nun folgende Fahrt durch den Øfjord. Dieser führt nördlich des Milne Landes von den inneren Fjorden, die wir nun erkundet hatten, nach Osten in den mittleren Teil des Scoresbysund, so dass wir mit dieser Passage unsere Umrundung des Milne Landes komplettierten. Von allen Fjorden war der Øfjord der gewaltigste: Um diesen 5-6 Kilometer breiten Meeresarm, der mit Wassertiefen von fast durchgehend über 1000 Metern beeindruckte, erhoben sich steile Felswände über 1000 Meter hoch. Uralte Gneise und Granite, von verschiedenen Ganggesteinen durchzogen, zeigten zusammen ein kompliziertes Muster, das ebenso geologisch interessant wie landschaftlich schön war. Durch den Øfjord, sonst bekannt für einen verlässlich kräftigen Fönwind von West nach Ost, zog heute nur eine leichte, recht unstete Brise, gerade ausreichend, um die Rahsegel zu setzen, die regelmäßig nachjustiert werden mussten, aber immerhin konnten wir einen großen Teil der 40 Seemeilen durch diesen Sund mit Maschine und Segel in Kombination zurücklegen.



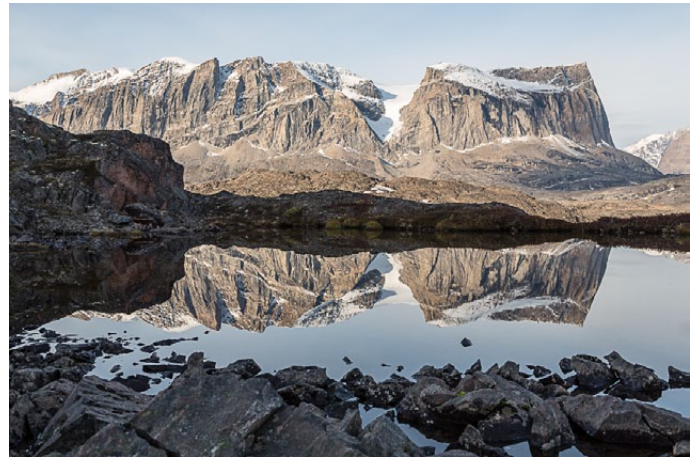
Auf halber Strecke steuerte Hörður die *Ópal* dicht an die steilen Felswände, einen Abstecher, den die Mannschaft als "the wall" bezeichnete, was den Eindruck zutreffend beschrieb. Hier erhoben sich die wilden Gneis- und Granitwände fast zum Anfassen nah vor uns, hoch oben gekrönt von spitzen Zinnen. Es war schwer, sich zwischendurch von diesem Anblick loszureißen, aber Gunnis Moschusochse übte ebenfalls eine Anziehung aus, der man sich nicht komplett entziehen konnte.

Weitere eindruckliche Berge wie die spitze Grundtvigskirke zogen im nachlassenden Licht des mittlerweile bewölkten Abendhimmels vorbei, während wir uns langsam den Bjørne Øerne näherten wo wir gegen 23 Uhr in Jyttes Havn den Anker fallen ließen.

### **Montag, 07. September 2015 – Bjørne Øerne: Jyttes Havn. Milne Land: Charcot Havn**

08.00 Uhr: 71°03,5'N 25°36,6'W, vor Anker in Jyttes Havn. Fast wolkenfrei, windstill, 4°C, 1010 hPa.

Kurz nach acht Uhr waren wir bei schönstem Morgenlicht startklar zum Landgang in Jyttes Havn, auf der östlichsten Insel der schroffen, felsigen Bjørne Øerne (Bäreninseln). Schon vom Ankerplatz aus war die Aussicht auf die wilde Berglandschaft des Milne Landes und des Øfjord beeindruckend, und mit jedem Schritt in die Höhe gewann das Panorama an Qualität. Der Anstieg über Stock und Stein war etwas mühsam, aber schließlich hatten wir etwa 250 Meter Höhe erreicht und somit einen guten Blick in fast alle Richtungen. Im Norden beeindruckte der Øfjord mit seinen markanten Bergspitzen, im Osten breitete sich die Bjørne Øerne aus, direkt angrenzend auf bis zu 650 Meter Höhe ansteigend, im Süden weitete der Scoresbysund sich zu seinem breiten Mittelteil (Hall Bredning) und im Westen lag das Milne Land mit seinem wuchtigen Bergmassiven – ein wahrhaft grandioses Panorama, das wir eine Weile genossen, fotografierten und in Stille auf uns wirken ließen. Dann war es Zeit für den Abstieg, den wir ebenfalls im Ergebnis gut meisterten.



Wieder an Bord, sprangen einige noch schnell ins Wasser, um sich etwas abzukühlen; wie üblich war es die Mannschaft einschließlich Rolf, die so verrückt war. Dann rief Gunni zum bereits herbeigesehnten Mittagessen, und unterdessen glitt die *Ópal* aus Jyttes Havn hinaus und zwischen den Bjørne Øerne und dem Milne Land nach Süden.

Das Ziel war Charcot Havn, und bis dahin hatten wir einige Stunden Fahrt vor uns, die im Sonnenschein und mit dem Anblick diverser Eisberge und der nahen Küste des Milne Landes schnell vorübergingen.

Gegen 17 Uhr hatten wir Charcot Havn erreicht und gingen an der flachen Südküste an Land. Geologisch hatte dieser Teil des Milne Landes etwas Besonderes zu bieten, nämlich jüngere Sedimente, jedenfalls jung im Vergleich zum kristallinen Grundgebirgsgestein, das uns in den letzten Tagen begleitet hatte und dessen Alter bis in die Milliarden Jahre zurückdatierte. Hier sollte es sich nun um Flachmeerablagerungen aus dem Jura handeln, also so etwas wie ein versteinertes Wattenmeer, 201-145 Millionen Jahre alt (genauer: Kap Leslie Formation, Callovium-Oxfordium, 166-157 Ma).

Im Bereich des unteren, flach ansteigenden Hanges war davon nicht viel zu sehen, denn dort dominierte eine Streu aus uraltem Kristallingestein, das von eiszeitlichen Gletschern dort zurückgelassen worden war. Allerdings war die Vegetation hier deutlich anders beschaffen, als wir es gewohnt waren, indem hier Flechten und Moose dominierten im Gegensatz zu den strauchigen Gehölzen andernorts. Begleitet wurde dies landschaftlich vom Blick auf einen weiten Gletscher in der Bucht und das vorliegende Schwemmland.



Bald war der Bereich des Hanges erreicht, wo große, braungelbe Sandsteinblöcke überall verstreut herumlagen. Zunächst waren wir etwas skeptisch in Bezug auf die Aussichten, in diesem Sandstein Fossilien finden zu können, aber dafür war die Überraschung dann umso größer: Wie sich zeigte, waren große Teile dieses Sandsteines voll mit Muschelschalen, Brachiopoden (muschelähnliche Organismen), Korallenstücken und Belemniten. Eine wissenschaftlich haltbare Bestimmung konnten wir natürlich nicht durchführen, aber der Reichtum an oft gut erhaltenen Schalen war beeindruckend. So streunten wir eine Weile gemütlich zwischen den Felsblöcken umher und schauten, was es zu entdecken gab, bevor wir wieder zum Strand herabspazierten, wo Áki uns mit dem Zodiac erwartete.

Zurück auf der *Ópal*, zeigte sich, dass Gunni an Bord den Grill angeworfen hatte, und während das Schiff still in der Bucht trieb, genossen wir ein gutes Abendessen in gemütlicher Runde. Dann war es Zeit, Kurs auf Ittoqqortoormiit zu setzen; Abendlicht und Eisberge sorgten noch eine Weile für Unterhaltung.



© Foto Löwenzahn: Hanna Henkenhaf,

## Dienstag, 08. September 2015 – Ittoqqortoormiit

08.00 Uhr: 70°24'N 22°59' W, südlich vom Jameson Land. Bedeckt, leichte östliche Brise, 3°C, 1006 hPa.

Wir hatten gute Fahrt gemacht und konnten daher kurzfristig am späteren Vormittag noch einen kurzen Besuch auf Kap Hope anpeilen und zuvor einen kleinen Vortrag über Scoresbysund (Fjord und Siedlung). Dann allerdings übernahm Grönland die Regie: Der Wind frischte deutlich auf, Segel wurden gesetzt und statt Vortrag und Landgang gab es daher Aktion an Deck, was sich natürlich niemand entgehen ließ.



Somit erreichten wir die Siedlung Ittoqqortoormiit kurz nach 13 Uhr. Zunächst stand ein kleines Mittagessen an der Tagesordnung, dann war die *Ópal* in Position vorm Ufer, um Diesel zu bunkern und um uns an Land zu setzen. Von einer Hafenanlage, die diese Bezeichnung verdiente, konnte allerdings kaum die Rede sein.

Rolf gab uns eine kleine Orientierung über die Siedlung, die ohnehin zu klein war, um sich zu verlaufen. In der Nähe befand sich der Supermarkt, und die Touristeninformation war nicht weit. Bald entdeckten wir den kleinen Art Shop mit Souvenirs aus lokaler Herstellung. Kleine Spaziergänge führten hinauf zum Hubschrauberlandeplatz als gutem Aussichtspunkt, und um 16 Uhr wurden Museum und Kirche für uns geöffnet. Unterdessen hingen die Wolken schwer und tief über dem Ort, der somit einen recht grauen und desolaten Eindruck machte, aber immerhin behielten die Wolken ihr Wasser für sich, so dass wir das Dorf trocken erkunden konnten.

Schließlich trafen alle nach und nach am Denkmal für Ejnar Mikkelsen ein, der die hauptsächliche treibende Kraft bei der Gründung dieses Ortes als dänische Kolonie 1925 gewesen war. Von hier war es nicht weit zum blauen Haus, in dem wir zum Abendessen eingeladen waren; es war unser Farvel-Essen in Grönland und passenderweise gab es Moschusochsenbraten mit diversen Beilagen, ein Essen, wie es lokal gerne zu Weihnachten oder anderen besonderen Anlässen zubereitet wurde. Wir ließen es uns schmecken, und sobald wir verdrückt hatten, was der Appetit aufnahm, sagten wir Qujanaq (grönländisch: Danke) und verabschiedeten uns.

Nun wurden noch einmal die Segel gesetzt und Kurs auf den Hurry Inlet genommen, wo zu später Stunde bei Constable Point der Anker fiel.



## Mittwoch, 09. September 2015 – Constable Point, Abreise

08.00 Uhr: 70°43,6'N 22°38,6' W, vor Anker bei Constable Point. Bedeckt, Regen, nördliche östliche Brise, 2°C, 1008 hPa.

Der Tag begann draußen grau und feucht und drinnen mit dem Packen des Gepäcks, gefolgt von Frühstück, Abschied, Transfer an Land und dem Gang zum kleinen Flughafen von Constable Point.

Der Abschied von Schiff und Mitreisenden, von den Landschaften, dem Eis und den Tieren Grönlands fiel schwer. Eine wunderschöne Reise lag hinter uns, und viele wussten bereits jetzt: Es sollte nicht der letzte Aufenthalt im hohen Norden gewesen sein.



*Die Mannschaft der Ópal, Rolf Stange und die Geographische Reisegesellschaft bedanken sich bei Euch für die Teilnahme und die gute Stimmung an Bord und auf der Tundra – alles Gute und auf Wiedersehen, irgendwo zwischen den Polen!*

Rolf schrieb dieses Reisetagebuch, besorgte das Layout, die Karte und, soweit nicht anders angegeben, die Fotos.

**Rolf Stange** und die **Geographische Reisegesellschaft** werden weiterhin schöne Reisen im Norden organisieren. Die Spitzbergen-Reisen mit der *Antigua* und der kleineren *Arctica II* werden weiterhin Schwerpunkt sein, aber es wird auch Landaufenthalte geben mit Foto-Workshops und Wandertouren. Und mittelfristig geht es vielleicht auch unter Segeln in die Antarktis, beispielsweise in das Tierparadies Südgeorgien?

Die Geographische Reisegesellschaft organisiert darüber hinaus **Trekkingreisen** nach **Island** und **Grönland**. Gemütlicher geht es zu bei einer Exkursion in die **Weinlandschaften in der Eifel und an der Mosel**, und wer mal die **finnischen Natur- und Saunalandschaften** erleben will, sollte sich im Internet oder per Rundbrief auf dem Laufenden halten (lassen).

Für eine unterhaltsame Lesereise in den Scoresbysund sei *Scoresbysund Hot Dogs* und zur naturkundlich-geologischen Nachbereitung *Steine und Eis* von Rolf empfohlen (siehe [www.spitzbergen.de](http://www.spitzbergen.de)).



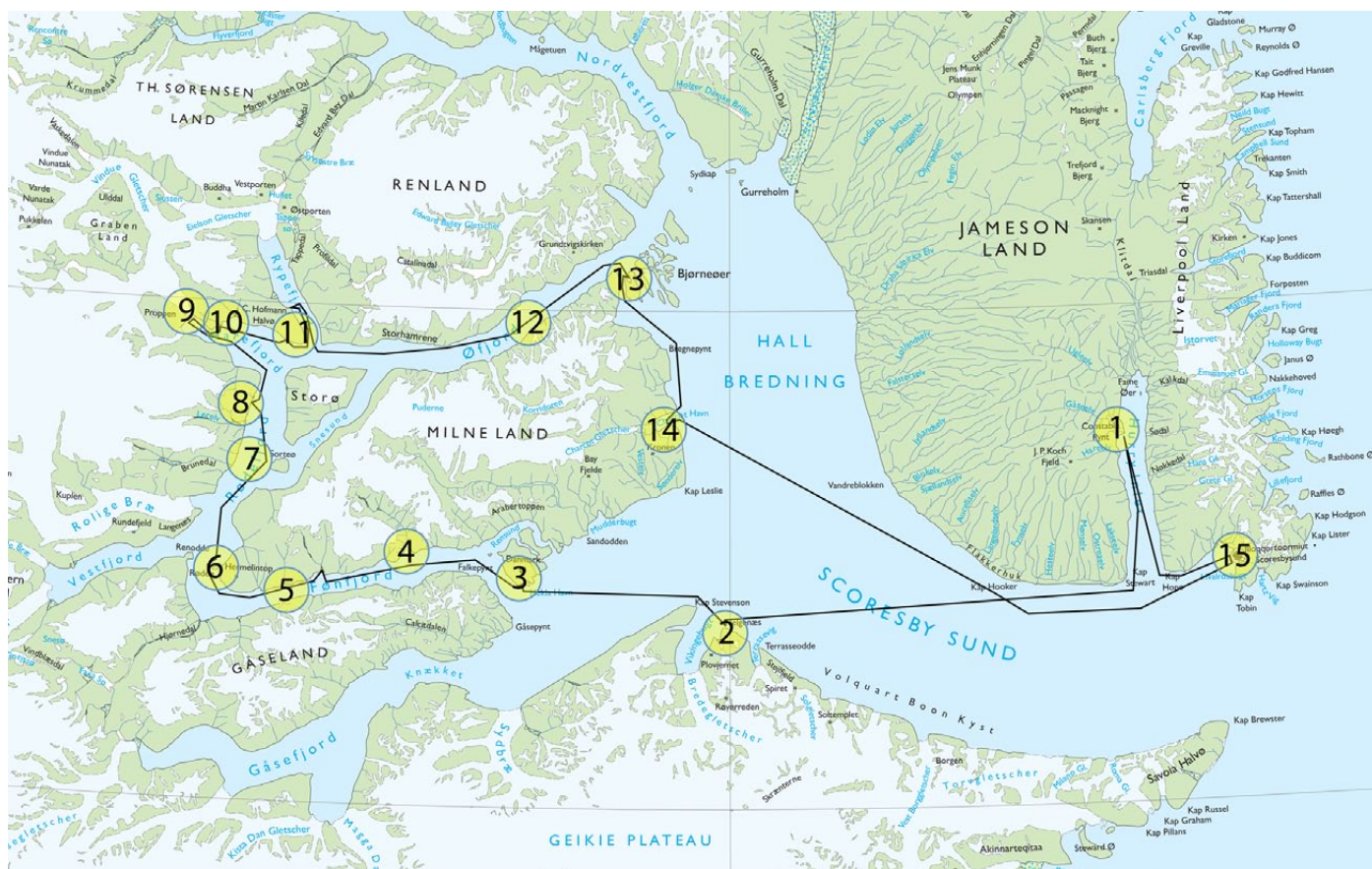


**SPITZBERGEN.DE**

SPITZBERGEN-SVALBARD.COM

**GeoRG**  
 Geographische ReiseGesellschaft

Die *Ópal* gehört North Sailing in Húsavík, Island. Wer in Húsavík vorbeikommt, sollte sich die Gelegenheit nicht entgehen lassen, mit der *Ópal* oder einem der anderen Schiffe von North Sailing auf Walsafari zu gehen und dabei vielleicht wieder Hörður zu treffen.



1	Constable Point (Flughafen)	9	Harefjord: Gletscher
2	Vikingebugt: Helgenæs (Basaltsäulen)	10	Harefjord: Ternevigene (Abendspaziergang, Nordlicht)
3	Danmark Ø: Hecla Havn	11	Harefjord-Rypefjord: C.-Hofmann-Halvø
4	Milne Land: Wassertankbucht	12	Øfjord
5	Føn fjord	13	Bjørneøerne: Jyttes Havn
6	Rødefjord: Røde Ø (Eisberge)	14	Milne Land: Charcot Havn (Fossilien)
7	Rødefjord	15	Ittoqqortoormiit
8	Rødefjord: New Red Canyon		