



SPITZBERGEN.DE

SPITZBERGEN-SVALBARD.COM



Ostgrönland: Tasiilaq & Scoresbysund

**Reisetagebuch
07.-16. September 2013**

SV Ópal



Die Ópal wurde 1951 in Ribnitz-Dammgarten 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 benannt hatte. 2013 wurde sie schließlich von North Sailing (Húsavík, Island) gekauft und für die Fahrt in grönländischen Gewässern ausgerüstet.

Mit

Kapitän – Heimir
Steermann – Gisli
Koch – Martin
Service – Elena

und

Fahrtleiter – Rolf Stange
Guide – Hendrik “Henni” Uhlenbrock

und Marc, Patrick, Roland, Ursula & Peter, Wolfram & Ingrid

Die Zeit im Reisetagebuch ist die jeweilige Ortszeit.

Mittwoch, 04. September 2013

Reykjavik Domestic Airport: Es treffen sich Peter, Uschi, Marc, Patrick, Roland, Ingrid, Wolfram und Henni, um eine beeindruckende Reise anzutreten.

Nach der kurzen Begrüßung geht es dann auch schon los gen Kulusuk, Grönland. Der Flug dauert zwei Stunden. Kurz vor der Landung auf der Schotterpiste sind die ersten Eisberge zu sehen. Die ersten Ahs und Ohs sind zu hören.

Nach der Gepäckentgegennahme geht es dann richtig los. Per Boot geht die Reise weiter bis Tasiilaq. Die Fahrt dauert rund 60 min und führt recht nah an den Eisbergen vorbei.

Die Ankunft im Red House verläuft warmherzig und alle fühlen sich bei Robert Peroni gut aufgehoben. Nachmittags geht es noch in den Ort, um das Museum sowie zur merkwürdigsten Bücherei der Welt.

Donnerstag, 05. September 2013

Tasiilaq: Walbeobachtung mit dem Boot

Das Frühstück ist großartig und reichhaltig. Dies ist auch notwendig, denn heute steht ein Tagesausflug zu den Buckelwalen an.

Zunächst gibt es jedoch eine kurze Wanderung ins malerische Blumental. Hier bekommt man einen ersten Eindruck arktischer Tundra.

Kurz nach Mittag und nachdem die wärmsten Sachen angezogen sind geht es auch schon Richtung Walschule los. Viggo unser Bootsfahrer steuert hinaus aus dem Kong Oskar Fjord raus auf den offenen Nordatlantik. Zunächst verläuft die Fahrt ohne großartige Ereignisse. Schließlich wird der erste Blas gesichtet und dann geht es relativ schnell. Noch ein Stück weiter gen Osten und da sind sie die Buckelwale. Wir kommen ganz nah an die ca. 13 m langen und 25 – 30 Tonnen schweren Tiere heran und können sie fast anfassen. Unzählige male sehen wir sie mit dem typischen Buckel abtauchen und nach kurzer Zeit wieder auftauchen. Sie scheinen genau so neugierig zu sein wie wir. Ein beeindruckendes Erlebnis.

Wieder vorbei an den imposanten Eisbergen geht es zurück nach Tasiilaq, wo Robert bereits mit dem Abendessen wartet, natürlich und landestypisch.



Freitag, 06. September 2013

Tasiilaq: Bootsausflug zum Inlandeis

Auch heute wird Boot gefahren. Das Ziel ist die Inlandeiskante. Diesmal fahren wir in südwestliche Richtung. Die Eisberge sind immer noch imposant und ständige Begleiter der heutigen Fahrt. Das Wetter hat ein wenig umgeschlagen, es ist etwas neblig und feucht, ein wenig nieselt es sogar.

Nun denn, das tut der Laune keinen Abbruch. Die Fahrt dauert heute ca. 2 Stunden und führt direkt an das grönländische Inlandeis. Nach der Landung wandern wir natürlich sofort hoch, jedoch ist es heute ein wenig grau, so dass die Stimmung eher mystisch ist.

Die Wanderung über das Eis ist jedoch spektakulär und wir sehen viele Risse und Spalten. Das Eis leuchtet stellenweise blau und zeigt bizarre Formen.

Nach der Wanderung zeigt sich ein Polarfuchs direkt an der Landungsstelle, da hat wohl jemand seinen Proviant liegen lassen.

Wieder gibt es ein hervorragendes Abendessen und der Tag wird gemütlich beendet.



Samstag, 07. September 2013

Tasiilaq, Kulusuk, Flug nach Scoresbysund, Einschiffen auf der Ópal

Nebel! Lange Zeit ist es unsicher, ob der Flieger zur zweiten Etappe unserer Reise nach Constable Pynt überhaupt geht. Nach unzähligen Telefonaten und Wetterchecks ist es jedoch klar, es geht los.

Die Sachen werden gepackt und per Boot geht es zurück nach Kulusuk zum völlig überfüllten Flughafen. Dieser leert sich jedoch zusehends, so dass ein wenig Ruhe einkehrt.

Hier stößt auch Elena zu uns, sie wird als Besatzungsmitglied auf der Ópal für unser Wohl sorgen.

Dann besteigen wir die Fokker 50 und los geht's Richtung Nordosten. Das Wetter klart zunehmend auf und die Sicht auf Inlandeis und Fjorde ist beeindruckend.

Nach zwei Stunden Flug landen wir voller Erwartung in Constable Pynt, wo Rolf schon wartet.

Bis hier aus Hennis Feder und Kamera.

Ab hier aus Rolfs Feder und Kamera.

14.00 Uhr: 70°42,5'N 22°36,5'W, Hafen Constable Point. Bewölkt, windstill, 5°C, 999 hPa.

Nach erlebnisreichen Tagen in Tasiilaq im südlichen Osten Grönlands sollte heute unsere Fahrt im Scoresbysund beginnen. Mit dem Flugzeug ging es vom Flughafen in Kulusuk hoch zum kleinen Rollfeld Constable Point im Hurry Inlet im Scoresbysund. Zunächst waren wir froh, dass der Flieger trotz des schlechten Wetters in Kulusuk überhaupt landen konnte. Über dem Scoresbysund zeigte sich das Wetter freundlicher, so dass wir schon die ersten schönen Eindrücke des größten Fjordsystems der Welt aus der Luft sammeln konnten.

In Constable Point trafen wir im Vorbeigehen auf die Gruppe, die gerade die Ópal verlassen hatte; sie hatten eine fantastische Reise gehabt, waren aber aufgrund des Seegangs der letzten Nacht recht müde. Was uns wohl erwarten würde?



Auf jeden Fall waren einige aus Spitzbergen bekannte Gesichter darunter.

Rolf nahm uns in Empfang, und dann ging es zum "Hafen", wo die *Ópal* bereits wartete. Gisli fuhr uns mitsamt Gepäck mit dem Beiboot zur Hildur. Dort hieß Skipper Heimir uns willkommen, und nach einer kurzen Einweisung in wichtige Sicherheitsbelange und Aspekte des täglichen Lebens an Bord (insbesondere die Wissenschaft des Toilettengebrauchs) bezogen wir unsere Kabinen.

Die traditionelle, kleine Willkommenszeremonie, die sich anschloss, involvierte die erstaunlich schmackhafte Kombination aus isländischem Trockenfisch und Brennevin. Unterdessen bewegten wir uns unter Maschine aus dem Hurry Inlet hinaus, wobei die Dünung mehr und mehr fühlbar wurde.

Schließlich trugen Martin und Elena eine große Schüssel Nudeln mitsamt Zubehör auf, was auf großen Zuspruch stieß. Am späten Abend fiel in Amdrup Havn, einer gut geschützten Bucht direkt östlich von Ittoqqortoormiit, der Anker, und wir hatten eine ruhige, erste Nacht an Bord.

Sonntag, 08. September – Ittoqqortoormiit, Hall Bredning

08.00 Uhr: 70°28,5'N/021°53,9'W, vor Anker in Amdrup Havn. Bedeckt, ruhig, Nieselregen. 4°C, 998 hPa.

Zunächst repositionierten wir von Amdrup Havn nach Ittoqqortoormiit, wo ein steifer Nordwind stand, was uns aber nicht davon abhielt, um 9 Uhr an Land zu gehen, um diesem kleinen Dorf einen Besuch abzustatten. Ittoqqortoormiit ist die nördliche der beiden Siedlungsbereiche Ostgrönlands, mit etwa 450 Einwohnern aber deutlich kleiner als Tasilaq. Das heutige Ittoqqortoormiit wurde 1924/25 als dänisch-grönländische Kolonie angelegt, um die Bevölkerungszunahme Tasilaqs aufzufangen und um dafür zu sorgen, dass die dänische Flagge auch im abgelegenen Nordosten Grönlands wehen sollte und nicht etwa die norwegische.

Wir stellten fest, dass ein grönländisches Dorf an einem grauen Sonntagvormittag ähnlich verschlafen war wie eine kleine Landsiedlung in Mitteleuropa. Die schöne, kleine Kirche (gebaut 1928) hatte ihre Türen geöffnet, die meisten von uns begnügten sich aber mit einem kleinen Blick und verzichteten auf die Teilnahme am bemerkenswert schlecht besuchten Gottesdienst, der um 10 Uhr begann. Stattdessen sahen wir uns lieber in Ruhe ein wenig im Ort um und erwanderten etwa den Hügel mit dem Hubschrauberlandeplatz, von wo aus wir eine gute Aussicht über Ort und Umgebung hatten.



Schließlich fanden wir uns wieder am Anleger ein und waren kurz darauf wieder an Bord. Der Wind hatte mittlerweile Sturmstärke erreicht, und eine kleine Yacht, die ebenfalls in der Bucht vor Anker gelegen hatte, war unterdessen in Schwierigkeiten geraten: Der Anker hatte nicht gehalten, der Motor wollte nicht auf Antrieb anspringen und schließlich verloren die beiden mutigen Seefahrer, eine Norwegerin und ein Franzose, auch noch ihr Beiboot. Heimir und Rolf leisteten tatkräftige Hilfe, bis die Yacht mitsamt Beiboot sicher mit Uferleine und Anker in Amdrup Havn lag. Anschließend machte die Besatzung die *Ópal* seefest, damit nicht etwa die Ausrüstung wie das Zodiac im Sturm Schaden erleiden sollte.

Anschließend ging die Fahrt in den Scoresbysund hinein los. Das Ziel war Hekla Havn auf der Danmark Ø, ein sicherer kleiner Naturhafen. Bis dorthin waren aber über 12 Fahrtstunden zurückzulegen, so dass wir uns auf einen ruhigen Nachmittag an Bord einstellten. Tatsächlich war der Seegang, sobald wir uns westlich des Hurry Inlet befanden, erstaunlich moderat, so dass einer erholsamen Siesta nichts im Wege stand.

Der weitere Nachmittag verlief vom Wetter her soweit grau, dass man besten Gewissens im Salong oder in der Koje ausspannen konnte. Nach dem Abendessen sorgten Henni und Rolf für Kurzweil, indem sie zunächst erfolglos versuchten, Lautsprecher am Computer zum Laufen zu bringen, und anschließend schauten wir uns eine Reise-Reportage aus Westgrönland an, um uns mit sonnigen Bildern schöner Landschaften auf die kommenden Tage einzustimmen.

Montag, 09. September – Danmark Ø: Hekla Havn. Fønffjord. Rødefjord, Røde Ø

07.20 Uhr: 70°26,5'N/026°08,7'W, zwei Meilen vor Hekla Havn. Tiefe Wolken, Nieselregen, windstill, 2°C, 1014 hPa.

In den dunkelsten Stunden der Nacht hatten wir eine Weile driftend verbracht, so dass wir morgens Hekla Havn erreichten, eine kleine, gut geschützte Bucht im Süden der Danmark Ø. Mit dem Frühstück um 07.30 Uhr starteten wir etwas früher in den Tag, und sobald wir startklar waren, gingen wir an Land. Das Wetter war recht grau und trübe, aber dafür waren die Felsen umso farbiger: bunt gebänderter Gneis aus den Urzeiten grönländischer Erdgeschichte.

Wir machten einem Steinmann (ein Steinhäufen) unsere Aufwartung, der aus den Tagen von Carl Ryders Ostgrönland-Expedition 1891-92 stammte, und folgten den bunten Gneishügeln entlang der Bucht. Kahle Felsen und kleine Feuchtgebiete auf Moränen-Untergrund wechselten sich ab mit herbstlich-bunter Tundra mit Arktischer Weide, Zwergbirke und mehreren Beerenarten. In der Bucht fanden wir eine erstaunlich geräumige Hütte, die 1967 von der "Nordisk Mineselskab A/S" als Basis für geologische Untersuchungen gebaut worden war und seitdem von Jägern aus Ittoqqortoormiit und Expeditionen genutzt wird. Bald darauf hatten wir die *Ópal* wieder erreicht und wurden von Martin am Ufer abgeholt.



Nachdem der Anker gehoben war, startete unsere Umrundung des Milne Landes, indem wir in den Fønffjord einfuhren. Noch war es recht grau, aber mehr und mehr kämpfte die Sonne sich durch die Wolken und gab den Blick auf die steilen Felswände frei, die uns zu beiden Seiten umgaben. Wir passierten einen Eisberg mit einem großen Torbogen und dann war es erst einmal Zeit für das Mittagessen.





Während der weiteren Fahrt durch den Føn fjord hielten sich die Berge in den Wolken versteckt, aber als wir schließlich in den Rødefjord einbogen, legte der leichte Wind sich, und die Wolken wichen nach und nach der Sonne. Bald hatten wir die Røde Ø (“Rote Insel”) erreicht, ein kleines Eiland aus dunkelrotem Sandstein und einigen auffälligen Basaltgängen. Das Wasser war spiegelglatt, die Sonne schien und überhaupt luden die Verhältnisse zu einem Zodiac-Ausflug ein.

Kurz darauf saßen wir im Boot und fuhren erst entlang der Südküste der Røde Ø mit ihren hohen Sandsteinklippen und hervorspringenden Basaltfelsen. Es ging an einem brennholzstapelähnlichen Gebilde aus Basaltsäulen vorbei und durch ein Sandsteintor. Kurz an Land, widmeten wir uns der fantastischen Farbkombination aus dem leuchtendroten Sand und den Herbst-

farben der Arktischen Weide und der Rauschbeere.

Dann kam “iceberg city”. Im relativ flachen Sund zwischen Røde Ø und Milne Land waren Eisberge gestrandet, die von der Strömung hereingetrieben waren und nun auf Grund lagen. Es sah zunächst so aus, als befänden wir uns vor einer undurchdringlichen Wand aus Eis, aber es öffneten sich doch fahrbare Wege und Kanäle, und schließlich hatten wir die Nordostecke der Røde Ø passiert. Die Formen und Farben waren unglaublich, auf nahezu allen Größenebenen, die man sich vorstellen konnte, von kleinen Eistrümmern bis hin zu Eisbergen von Hochhausgröße.

In der Bucht im Nordosten der Røde Ø gingen wir an Land, um von einem roten Sandsteinrücken aus eine Aussicht über das eisige Spektakel aus erhöhter Perspektive zu gewinnen.

Schließlich fuhren wir noch an ein paar besonders schönen Eisbergen vorbei, darunter einer mit auffällig viel Moränenfracht, und hatten die *Ópal* anschließend wieder vor uns. Heimir steuerte das Schiff noch in die Sonne, mit Eisbergen im Hintergrund, so dass wir alle schöne Fotos hatten, als wir wieder an Bord kamen.

Auf den nächsten Meilen war die Konzentration an Eisbergen so dicht, dass wir die Fahrt deutlich verlangsamen mussten. Dafür hatte das Abendlicht mittlerweile eine farbliche Intensität erreicht, die sprachlos machte. Die Eisberge warfen perfekte Spiegelbilder aufs Wasser. Wir hielten eine Weile neben einem spitzen Kirchturm, bevor wir Kurs auf die Sorteø nahmen, die “Schwarze Insel”, und nach einer Weile war eine gute Ankerstelle gefunden, so dass wir uns auf eine ruhige Nacht freuen konnten.





Dienstag, 10. September – Sorteø, Snesund, Øfjord, Rypefjord

08.00 Uhr: 70°40,7'N/027°46,5'W, vor Anker bei der Sorteø. Sonnig, fast windstill, 1°C, 1021 hPa.



Gestern Abend hatte der Himmel sich zugezogen. Umso größer war die Freude, als wir heute früh feststellen konnten, dass die Sonne von blauem Himmel auf eine grandios schöne Landschaft strahlte. Das Schiff lag zunächst im Schatten, aber ein sonniger, erhöhter Blick auf dieses grandiose Panorama war direkt nebenan auf der Sorteø in etwa 190 Metern Höhe zu haben, eine Chance, die wir uns nicht entgehen ließen. Auch zwei Schneehasen sahen wir unterwegs.

Bald war die *Ópal*, die bereits Kurs auf den Snesund genommen hatte, wieder eingeholt, und wir fuhren in den Snesund ein, die Meeresstraße zwischen Milne Land und Sorteø nach Nordosten verlief und in den Øfjord mündete. Der Snesund war nicht allzu lang, war aber mit unter 3 km Breite der

engste der vielen Fjorde im inneren Scoresbysund und hatte zu beiden Seiten schroffe Berge und einige schöne, kleinere Gletscher zu bieten.

Bald hatten wir einen Gletscher an der Küste des Milne Landes erreicht, der steil zwischen schroffen Bergen zum Ufer herabfiel, ohne dieses jedoch zu erreichen. Stattdessen befand sich zwischen Wasser und Gletscher ein steinigtes Gelände, über das wir den Gletscher relativ leicht erreichen konnten. Zunächst jedoch beobachteten wir die *Ópal* beim Wassertanken aus dem klaren Schmelzwasserbach: Heimir steuerte das Schiff direkt ans Ufer, setzte den robusten Kiel in den Kies und dann wurde eine Pumpe im Bach installiert, die über eine Schlauchleitung das klarste Wasser, das man sich vorstellen konnte, direkt in die Tanks beförderte! Eine effiziente Methode, um die Schätze der Natur auf direkteste Art zu nutzen.

Dann wanderten wir den steinigen Hang hoch zum Gletscher. Mit etwas Vorsicht war es über den griffigen Schutt sogar problemlos möglich, einige Schritte auf dem eigentlichen Eis zu machen. Ansonsten bot das Gletscherumfeld allerhand Spannendes aus dem Reich der glazialen Morphologie.

Schließlich ging es zurück an Bord – mit dem Zodiac, oder direkt über den Klüverbaum – und nach (im Einzelfall) einem erfrischenden Bad setzten wir die Fahrt durch den Snesund durch.





Das nächste Ziel war der Rypefjord, den wir nach einigen Meilen durch den Øfjord erreichten. Nun galt es, nach Moschusochsen Ausschau zu halten, denn der Plan für den Nachmittag war eine Moschusochsensafari oder, wie Rolf es ausdrückte, eine "ordentliche Ochsentour".

Hier und dort standen vereinzelt Moschusochsen recht hoch am Hang, aber in guter Hoffnung auf eine günstigere Situation fuhren wir tiefer in den Fjord ein. Und in der Tat fanden wir bald eine Herde von 5 Tieren in einem Flusstälchen. Zunächst gelang uns schon vom Schiff aus eine schöne Beobachtung. Dann wollten wir noch probieren, was sich vom Ufer aus erreichen ließ, und standen kurz darauf an Land. Langsam zogen wir in Richtung der Moschusochsen: Urzeitliche Tiere, die wie zottelige, teppichbehängte Rindviehcher (natürlich sind Moschusochsen nicht mit Rindern verwandt) unter einem felsigen Hang standen. Wir verbrachten noch eine ganze Weile damit, aus respektvoller Distanz zu den Moschusochsen zu schauen, dann zogen wir mit Henni noch ein Stück über die Tundra, während Rolf das Boot von der Landestelle holte und uns entgegenkam. Zur Ópal waren es noch gut 3 Meilen zu fahren, die Strecke war schnell zurückgelegt.

An Bord hatte Martin bereits einen echten grönländischen Grillabend mit Moschusochsensteaks vorbereitet, die wir aus thermischen Gründen aber im gemütlichen Saison zu uns nahmen. Unterdessen begann es draußen zu schneien, was Heimir und Gisli aber nicht davon abhielt, an Land ein Lagerfeuerchen vorzubereiten, und die Hartgesottene unter uns versammelten sich schließlich noch zu einem erstaunlich langen Abend um die knisternden Flammen, die mit gelegentlicher Hilfe des einen oder anderen Schlucks Diesel am Leben erhalten wurden. Ein ungewöhnliches und sicher unvergessliches Erlebnis, im Schneetreiben in der Dunkelheit am Harefjord auf den Felsen zu sitzen und ins Feuer zu schauen! Das taten wir bei bester Laune und lebhaftem Gespräch, bis die Feuchtigkeit durch die Anzüge drang und wir den Tag für beendet erklärten.



Mittwoch, 11. September – Rypefjord, Øfjord, Bjørneøerne

08.00 Uhr: 71°04,5'N/027°44'W, vor Anker im Rypefjord. Tiefe Wolkendecke, Schneefall, windstill, 0,6°C, 1005 hPa.

Was für ein Kontrast zum gestrigen Morgen! Waren wir gestern früh noch in einer sonnigen Sommerlandschaft erwacht, so begann der Tag heute sehr winterlich. Das ganze Land, aber auch die Ópal waren vollständig mit einer Schicht Neuschnee bedeckt.

Nach gemütlichem Frühstück lichteten wir den Anker und begannen mit der Fahrt aus dem Rypefjord, wobei wir noch einmal vom Schiff aus eine Herde Moschusochsen beobachten konnten, was in der Schneelandschaft noch ein ganz anderer Eindruck war als gestern. Nach einer Weile bogen wir in den Øfjord ein, der zwischen Milne Land im Süden und Renland im Norden verläuft und die letzte Passage unserer Umrundung des Milne Landes sein sollte. Der Øfjord war der gewaltigste der Fjorde dieser Region: Zu beiden Seiten erhoben sich die Berge unmittelbar oberhalb des



Ufers über 1200 Meter hoch, in zweiter Reihe erreichten sie über 2000 Meter Höhe. Unter dem Schiff hatten wir 900-1000 Meter Wasser. Unglaubliche Dimensionen!

Zweimal steuerte Heimir die *Ópal* dicht unter die steilen Uferfelsen aus uraltem Gneis, damit wir aus nächster Nähe einen Eindruck von der gewaltigen Landschaft bekommen konnten. Unterdessen hatte eine östliche Brise eingesetzt, so dass wir Schonersegel und Innenklüver setzen und für eine Weile die Fahrt durch den Fjord bei vollständig abge-



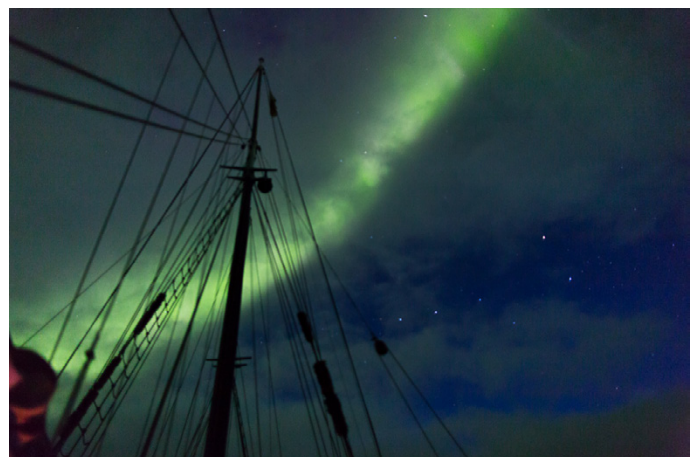
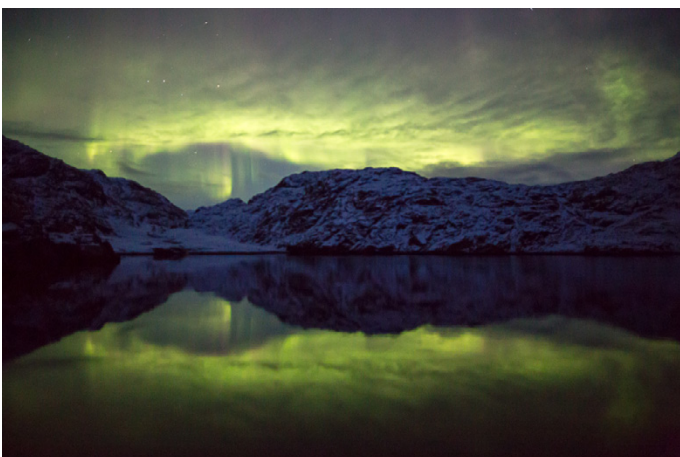


schalteter Maschine genießen konnten. Grönland unter Segeln! Berge und Eisberge zogen lautlos vorbei. Ein arktischer Traum wurde für eine Weile Wirklichkeit.

Zur Wirklichkeit gehörte aber auch, dass der Øfjord-Wind ganz entgegen seiner sonstigen Angewohnheiten nicht stärker wurde, sondern irgendwann sogar nahezu wieder einschlief, so dass die Maschinen schließlich wieder gestartet werden musste. Unterdessen war dafür die Bewölkung teilweise aufgerissen, und das Wechselspiel von Himmel und Wolken, von scheinwerferartigen Durchbrüchen der Sonne und dunklen Schatten ließ die Landschaft noch einmal viel abwechslungsreicher erscheinen.

Gegen 20 Uhr hatten wir den Øfjord schließlich durchfahren und erreichten die Børneøer (Bäreninseln), von denen der Fjord seinen Namen hat (Øfjord=Inselfjord). In Jyttes Havn wollten wir für die Nacht ankern. Bald waren Anker und Uferleine gelegt und konnten uns auf eine ruhige Nacht in diesem bestens geschützten Naturhafen freuen. Wieder hatte Martin den Grill aktiviert, dieses Mal gab es isländisches Lamm, und bei bester Stimmung saßen wir noch lange in gemütlicher Runde zusammen.

Der krönende Abschluss des Tages kam spät des Nachts in Form des berühmten Nordlichts. Grün waberten Vorhänge und Girlanden in großen Höhen in der Atmosphäre über die uns umgebenden Berge, bis schließlich wieder Wolken aufkamen und das Leuchten so diffus wurde, dass man guten Gewissens ins Bett gehen konnte.



Donnerstag, 12. September – Bjørneøerne, Hall Bredning

08.00 Uhr: 71°03,5'N/025°36,4'W, vor Anker in Jyttes Havn. Teilweise bedeckt, leichte Brise aus Ost, 0°C, 996 hPa.

Nach erholsamer Nacht saßen wir gemütlich beim Frühstück zusammen und besprachen die Pläne für den kommenden Tag. Zunächst war geplant gewesen, einen vollen Tag hier bei den Bjørneøerne zu verbringen, aber die Wettervorhersage verhiess für den Sonntag Wind in Sturmstärke, zwischen einem Hoch über Grönland von 1030 hPa und einem Tief östlich von Island von 960 hPa. Da war das einzig Vernünftige, Grönland Freitag zu verlassen, um den heftigsten Winden zuvorzukommen.

Somit begnügten wir uns hier mit einem Landgang ganz in der Nähe der Ankerstelle. Bevor wir an Land gingen, schauten wir Arved zu, wie er über den Strand lief und nach Essbarem suchte. Arved der Fuchs war ein Eisfuchs und hier in Jyttes Havn der Hausfuchs.

Dann brachte Gisli uns an Land. Über winterlich-weiße Felshügel stapften wir langsam in die Höhe und gewannen zunehmend mehr Aussicht über die nähere und weitere Umgebung. Schließlich hatten wir etwa 200 Meter Höhe erreicht. Im Norden lag der Øfjord mit seinen fantastischen Bergen, im Westen das Renland, im Osten die verschiedenen Inseln der Bjørneøer mit ihren bis zu 660 Meter hohen, schroffen Graten und im Süden öffnete sich die weite Hall Bredning, der breite, mittlere Teil des Scoresbysund, mit vielen großen, treibenden Eisbergen. Ein Grönland-Panorama vom Feinsten.

Schließlich stiegen wir wieder ab. Gut 3 Stunden hatte der Ausflug gedauert, und Martins Suppe war danach mehr als willkommen. Unterdessen hoben Heimir und seine Matrosen, vorneweg Henni und Wolfram, den Anker und die *Ópal* glitt zwischen Bjørneøerne und Milne Land hinaus in den weiten Scoresbysund.



Bald befanden wir uns zwischen drei gigantischen Eisbergen. Regelmäßig brachen hier und dort kleinere Stücke ab und fielen mit gewehrusschussartigem Donner ins Wasser. Wir hielten eine Weile und wurden Zeuge einer größeren Kalbung, als über einem höhlenartigen Eingang ein Teil des Daches einstürzte und hunderte von Tonnen Eis herabfielen.

Der weitere Nachmittag verlief ruhig. Mehrfach noch passierten wir große Eisberge, während der Himmel über uns sich langsam mehr und mehr bedeckte und wir Meile für Meile um das Jameson Land herumfuhren, mit Kurs auf die Siedlung Ittoqqortoormiit.



Freitag, 13. September – Ittoqqortoormiit, Dänemarkstraße

08.00 Uhr: 70°29' N 21°57,9' W, vor Anker vor Ittoqqortoormiit. Bedeckt, windstill, 3°C, 996 hPa.

Frühmorgens gegen 6 Uhr waren wir vor der kleinen Siedlung Ittoqqortoormiit vor Anker gegangen und betraten dort nach dem Frühstück gegen 9 Uhr letztmalig für diese Reise grönländischen Boden. Wir waren nicht alleine, im Gegenteil herrschte heute ein erstaunlicher Verkehr: Neben uns lagen ein Schiff der dänischen Küstenwache sowie ein kleines Kreuzfahrtschiff vor Anker.

Letzteres hatte den Vorteil, dass verschiedene Anlaufstellen wie Touristeninformation, Kirche und Museum geöffnet hatten. Im Museum wurden man von einer Grönländerin mit traditioneller ostgrönländischer Tracht begrüßt, und vor der Touristeninformation konnte man Moschusochsenfleisch probieren, ein Vergnügen, das wir schon mehrfach gehabt hatten. So konnten wir noch die eine oder andere Sehenswürdigkeit “mitnehmen” und etwas umherstreifen, um dieses gewaltige Land mit seiner wunderschönen Natur, von der der Ort überall umgeben war, sowie diesen Außenposten grönländischer Siedlungen noch in Ruhe auf uns wirken zu lassen.

Sobald wir das ausgiebig getan hatten, versammelten wir uns bei Magnus und Andreas, zwei Einheimischen, die für die *Ópal* ein Mittagessen arrangiert hatten; 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. Eine zeitige Abreise war wichtig, um nicht am





Sonntag noch in ein heftiges Tiefdruckgebiet zu geraten, das dann dem Norden Islands bedrohlich nahe kommen sollte.

So waren wir vor 13 Uhr wieder an Bord, und nach letzten Vorbereitungen, um das Schiff seefest zu machen, stachen wir in See. Grönland ließen wir in schönstem Sonnenschein zurück. Wir umrundeten das Kap Tobin mit seiner kleinen, nun weitgehend verlassenen Jagdsiedlung und sahen südlich des Scoresbysund das mächtige Kap Brewster, einen mächtigen Felsklotz, der (von oben gesehen) wie ein spitzer Haken in den Atlantik hinausragt.

Dann befanden wir uns in der offenen Dänemarkstraße. Wir versammelten uns im Salong, und Heimir informierte uns hinsichtlich der vor uns liegenden Strecke und der neuesten Wetterprognosen, denen zufolge wir eine gute Überfahrt haben sollten: Die Zeit von Freitag Mittag bis Sonntag früh war genau das richtige Zeitfenster für die Passage nach Island, bevor am Sonntag das nächste Tiefdruckgebiet möglicherweise heftigen Sturm in die Dänemarkstraße bringen würde. Heimir stellte auch die Frage nach Aspiranten des Seemannstums, die Lust hatten, sich bis Island an den Wachen zu beteiligen (großer Wert wurde dabei darauf gelegt, dass die Teilnahme absolut freiwillig war!). Alle meldeten sich, um typischerweise zweimal täglich für zwei Stunden das Steuer zu übernehmen, nach Eis Ausschau zu halten oder sonstige kleinere Aufgaben zu übernehmen.

Wie sich herausstellte, erforderte das Steuern doch gewisse Übung, und wer die Anweisung "Kurs 160 Grad", wie sie von nun an bis kurz vor Húsavík gelten sollte, umzusetzen hatte, war meist froh, wenn auf der Anzeige irgend etwas zwischen 150 und 170 zu sehen war. Das war bei Wind, Seegang, Strömung und einem gut manövrierbaren, aber im Vergleich zu einem Auto doch träge reagierenden Schiff aber völlig normal, und so war Heimir letztlich mit uns Novizen am Steuerrad vollumfänglich zufrieden. Auch der Umstand, dass sich alle gemeldet hatten, war ein schöner Moment und bedeutete, dass die auf den Einzelnen zukommende Arbeit mehr Lust als Last war; die meisten verbrachten tatsächlich viel mehr Zeit an Deck, als der Wachplan vorsah.

Bald verschwand Grönland zunächst hinter einer Wolkenbank, aus der die Berge der Blossville Küste aber bald wieder auftauchten, und wir hatten die Küsten der größten Insel der Welt gut sichtbar hinter uns, bis schließlich die Sonne hinter den Gipfel versank. Gegen Abend hüllte uns eine recht feuchte Wolke ein, wir überließen das Deck den Wachhabenden und suchten zur Nacht die Kojen auf.





Samstag, 14. September – Dänemarkstraße, Kolbeinsey

08.00 Uhr: 68°21'N/020°06'W, Dänemarkstraße, 154 Meilen nördlich von Húsavík. Teilweise bedeckt, fast windstill, 3°C, 994 hPa.

Heute früh war eine kräftige Brise durchgezogen und hatte das Schiff merkbar schaukeln lassen, aber der Wind war bald wieder eingeschlafen, so dass nur noch die Dünung die *Ópal* in Bewegung versetzte. Bewölkte und sonnige Abschnitte wechselten einander ab, die Wachgruppen kamen und gingen, während wir Welle für Welle hinter uns ließen und Meile für Meile auf Island zuhielten. Wir lagen gut im Zeitplan und befanden uns bereits in isländischen Gewässern.

Der Tag verlief ruhig, mit moderatem Seegang, guter Geschwindigkeit und ansonsten ohne größere berichtenswerte Ereignisse. Es war ein Erlebnis, den offenen Ozean mit einem kleinen Schiff zu überqueren, so nahe am Wasser zu sein, so direkt inmitten der riesigen Natur, und zudem selbst das Ruder in Händen zu halten und das Schiff zu steuern. Wir erwiesen uns fast alle als rechte Seeleute, sowohl am Steuerrad als auch dabei, der Seekrankheit keine Chance zu geben.

Nach einem wiederum wunderschönen Sonnenuntergang passierten wir Kolbeinsey, jenes nördlichste Inselchen von Island, das allerdings nicht mehr als ein Fels in der Brandung war. Und wer länger aufblieb, wurde gegen Mitternacht noch von einem schwachen Polarlicht belohnt.



Sonntag, 15. September – Húsavík

08.00 Uhr: 66°02,7'N/017°20,8'W, kurz vor Húsavík. Bedeckt, starke westliche Brise, 4°C, 986 hPa.

Erwartungsgemäß hatte der Wind während der Nacht kräftig aufgefrischt, und wir waren froh, in der Dämmerung die Küste Islands vor uns zu sehen. Die letzten Meilen bis in die Hafeneinfahrt von Húsavík legten wir ohne Maschine unter Segeln zurück. Im Hafen angekommen, gingen wir an einem anderen Schiff der North Sailing Reederei längsseits, da die andere Hafenseite bei dem Wind schon nicht mehr zugänglich war.

Die *Ópal* wurde von der Eignerfamilie begrüßt, mit anderen Worten standen vier Generationen von Heimirs Familie bereit, um das Schiff, uns und natürlich vor allem unseren Kapitän Heimir wieder im heimischen Hafen willkommen zu heißen. Nach dem Anlegemanöver und einer kurzen, herzlichen Begrüßung war es dann Zeit für ein gutes Frühstück, das gemütlichste seit einer Weile.

Nach einer Weile der ersten Entspannung zog es die meisten von uns in das öffentliche Schwimmbad, wo wir uns im berühmten Geothermalwasser Islands wieder auf Betriebstemperatur brachten; eine Wahl, die sich als ganz hervorragend erwies. Nicht minder lohnenswert war der Besuch des Walmuseums am Hafen, das sich in liebevoller Aufmachung aus biologischer und historischer Sicht mit den Walen und dem Walfang beschäftigte. Ansonsten ging der Nachmittag in gesteigerter Gemütlichkeit an Bord schnell herum: Während draußen der Sturm in voller Stärke tobte und wir froh waren, das offene Meer genau rechtzeitig hinter uns gelassen zu haben, verbreitete der knisternde Ofen im Salon angenehme Wärme. Der eine oder andere suchte auch schon im Gamli Baukur Refugium, um sich mit kräftigenden Getränken zu stärken.

Zum Abend hin versammelten wir uns alle dort, um das letzte Abendessen in einer absolut bewegungsfreien Räumlichkeit zu zelebrieren, die mindestens so gemütlich war wie die *Ópal*, oder vielleicht sogar noch etwas mehr (falls das möglich war). Heimir ließ es sich nicht nehmen, uns mit einem isländischen Menue zu verwöhnen, das man nur als echten Gaumenschmaus bezeichnen konnte. Wir genossen den Abend, stießen auf die gelungene Reise an und Peter wandte sich mit einer kleinen Rede noch an die Grönlandfahrer, Passagiere und Mannschaft. Zufriedenheit mit den viel zu schnell vergangenen Tagen lag deutlich spürbar in der Luft.

Was auch immer draußen in der Luft lag, bewegte sich angesichts der aktuellen Windgeschwindigkeiten sehr schnell von irgendwo nach nirgendwo. Hier in der Region tobte Windstärke 11, anderswo in Island hatte der Sturm die Stufe 12 (Orkan) schon erreicht. Draußen in der Bucht hatten sich bereits fast neun Meter hohe Wellen aufgebaut. Kurz und gut: Die einwandfreie Kommunikation zwischen Grönland und Island, zwischen *Ópal* und North Sailing in Húsavík, zwischen Heimir und seinem Vater Hörður hatte uns mit allem Wissen versorgt, dass letztlich unsere weitestgehend komfortable, absolut sichere und zeitlich perfekt platzierte Passage vom Scoresbysund nach Húsavík ermöglicht hatte.

Der Abschied von Schiff und Mitreisenden, von den Landschaften, dem Eis und den Tieren Grönlands fiel den meisten schwer. Eine anstrengende, aber 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!*

Henni und Rolf schrieben den Text für dieses Reisetagebuch. Rolf besorgte das Layout, die Fotos aus dem Scoresbysund und die Karte.

Rolf Stange und die **Geographische Reisegesellschaft** werden weiterhin schöne Reisen im Norden organisieren; dabei wird auch **Alexander Lembke** sein photographisches Wissen bei ausgewählten Terminen verstärkt in Form von Workshops etc. einbringen. Die *Antigua*-Reisen in Spitzbergen werden noch lange Schwerpunkt sein, aber vielleicht machen wir mal eine Pyramiden-Woche mit Foto-Workshops und Wandertouren?

Neben **Spitzbergen** wird auch **Grönland** weiterhin auf dem Programm stehen, mit der *Ópal* in den **Scoresbysund** in **Ostgrönland**, aber sicher auch mal nach Westgrönland oder weiter nach Norden, in den Nationalpark. Und mittelfristig vielleicht auch einmal die **russische Arktis**...? (Zu diesem Thema laufen längerfristig angelegte Machbarkeitsstudien.)

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).

Rolf Stange
www.Spitzbergen.de
Rolf.Stange@Spitzbergen.de

Geographische Reisegesellschaft (Geo-RG)
Sporksfeld 93
D-48 308 Senden
Telefon: 0 25 36 - 34 35 96 2

www.Geo-RG.de
info@Geo-RG.de

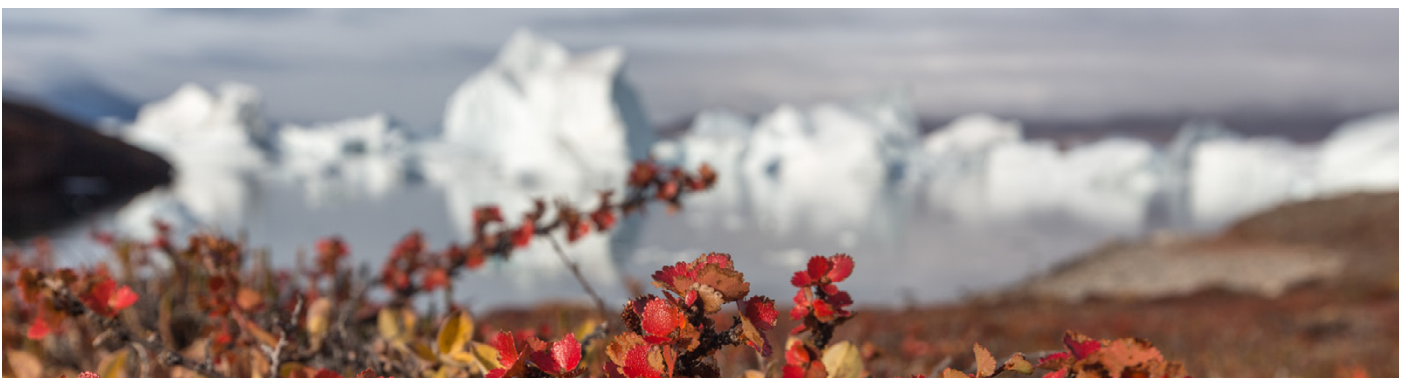


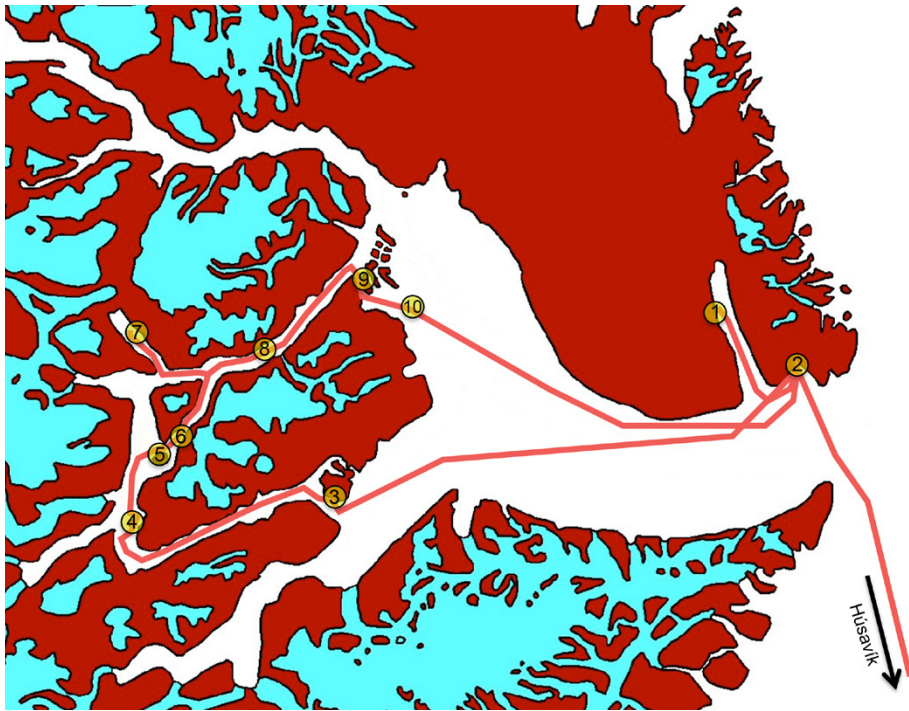
SPITZBERGEN.DE

SPITZBERGEN-SVALBARD.COM



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 Heimir zu treffen. Wer in der Nähe von Húsavík übernachten will, kann das künftig im Gästehaus von Martin tun (mehr unter www.tungulending.is).





1. Constable Point
2. Ittoqqortoormiit
3. Danmark Ø: Hekla Havn
4. Røde Ø, Rødefjord
5. Sorte Ø
6. Snesund
7. Rypefjord
8. Øfjord
9. Bjørneøerne: Jyttes Havn
10. Hall Bredning (Eisberge)

