



SPITZBERGEN.DE

SPITZBERGEN-SVALBARD.COM

GeoRGG

Geographische ReiseGesellschaft

Ostgrönland unter Segeln

Reisetagebuch

25. August - 09. September 2019 mit SY Anne-Margaretha
von und bis Akureyri



Skipper und Eigner Heinz Wutschke und Greet Dekker haben die Anne-Margaretha selbst als robustes Schiff für die rauesten Meere überall auf der Welt konzipiert und in fünfjähriger Arbeit gebaut. Sie hat einen soliden Stahlrumpf von 22 Metern Länge, zwei Masten, 49 Tonnen Verdrängung, hoch am Wind bis zu 240 Quadratmeter und vor dem Wind bis zu 515 Quadratmeter Segelfläche und eine 160 PS Maschine. Sie bietet bis zu 16 Personen Platz und fährt weltweit. Am liebsten sind Heinz und Greet aber in Arktis und Antarktis unterwegs.

Mit

Kapitän – Heinz Wutschke

Crew – Peter

Crew – Piet

Crew – Helga

Fahrtleiter – Rolf Stange

und Barbara und Norbert, Beate und Bernd, Diethard, Marga, Michaele und Wilfried, Olivia

Sonntag, 25. August 2019 – Akureyri

14.00 Uhr: 65°41'N/018°05,2'W, im Hafen von Akureyri. Bedeckt, 13°C. Windstill, 1 007 hPa.

Nach langer Anreise waren wir bereits gestern oder sogar vorgestern in Akureyri im Norden von Island angekommen, einige hatten schon erlebnisreiche Tage auf Island hinter sich.

Gegen 14 Uhr schließlich versammelten wir uns auf der *Anne-Margaretha*, unserem Zuhause für die nächsten 16 Tage. Die auf den ersten Blick nicht gerade geräumig erscheinenden Kabinen boten auf den zweiten Blick und nach etwas Organisation ausreichend Platz für Hab und Gut und Mensch und Maus.

Schließlich versammelten wir uns zu einer kleinen Stärkung und wurden von Kapitän und Schiffseigner Heinz begrüßt und in die Geheimnisse des täglichen Lebens auf der *Anne-Margaretha* eingewiesen.

Wegen des stürmischen Wetters, das in den nächsten Tagen zwischen Island und Grönland zu erwarten war, hatten wir nicht vor, heute noch abzulegen. Rolf zog noch einmal in die Stadt, um die kommunikationsbedingt beeinträchtigte Versorgung mit Körpertrocknungsutensilien sicherzustellen (in der Ausrüstungsliste hatte der Punkt „Handtücher“ gefehlt). Später stellte er Grönland in einem Vortrag vor, wobei es schwerpunktmäßig um die frühe Besiedlung und um die heutige Gesellschaft Grönlands ging.



Vor dem Abendessen verholten wir auf Anweisung des Hafenmeisters noch eben in den ein paar hundert Meter weiter nördlich gelegenen Fischereihafen. Für die Nacht war heftiger südlicher Wind zu erwarten, dem der Yachthafen keinen Schutz entgegenzusetzen hatte. So waren wir Grönland schon mal ein Stück näher gerückt ☺

Nach dem Abendessen – Pasta mit Lachs – verbrachten wir den Abend in gemütlicher Atmosphäre und sahen uns später noch zur Einstimmung auf die Überfahrt nach Grönland den Segelklassiker „Around Cape Horn“ an.

Montag, 26. August 2019 – Akureyri, Eyafjordur, Grimsey

08.00 Uhr: 65°41,6'N/018°05,2'W, im Fischereihafen von Akureyri. Teilweise bedeckt, 14°C. Leichte südliche Brise, 982 hPa.

Tatsächlich waren nachts heftige Böen zu hören gewesen, aber als wir morgens aufwachten, wurden wir von Sonne und schönem Wetter begrüßt.

Die Wetterlage ließ keinen Zweifel aufkommen: Die offene See zwischen Island und Grönland war derzeit sehr stürmisch und sicher nicht der Ort, wo wir unterwegs sein wollten. Nicht nur, dass dies mit starkem Seegang verbunden sein würde; bei Gegenwind bis zu Stärke 10 oder sogar darüber hinaus konnten wir sowieso nicht darauf hoffen, nennenswert in die gewünschte Richtung vorwärts zu kommen.

Da war Akureyri noch für einen halben Tag doch die bessere Variante! Das gut mit heißen Pools ausgestattete Schwimmbad erfreute sich einiger Beliebtheit, wie auch ein Gang durch die Innenstadt, der man ansah, dass die Einzelhändler im Ort Touristen als Zielgruppe durchaus auf dem Schirm hatten.

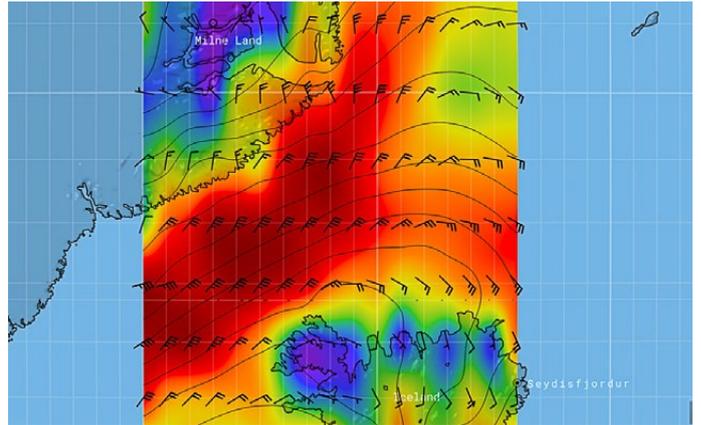
Mittags liefen wir aus. Der Norden Islands war genau im Auge des Sturms: Auf allen Seiten Islands stürmte es, aber



an der Nordküste sollten wir ein Stück weit ruhiges Fahrwasser haben. Da wir auf der Insel Grimsey einen geschützten Hafen wussten, wollten wir die erste Etappe bis dorthin nun angehen. Zunächst wurden die Wachgruppen eingeteilt. Dann wurden die Leinen losgeworfen, und wir glitten in den Eyafjordur hinaus.

Gelegentliche, leichte Regenschauer wechselten sich mit blauem Himmel und Sonne ab, was zu sehr abwechslungsreichen, eindrucklichen Lichtspielen sowie einigen schönen Regenbögen führte. Mehrfach ließen Buckelwale einen





Blas in den Himmel steigen und zeigten ihre mächtige Fluke. Wir passierten mehrere kleine Orte und die Insel Hrisey, grüne Hänge und Wasserfälle auf beiden Seiten. Für eine Weile konnten wir Segel setzen.

Schließlich erreichten wir das offene Meer. Dort nahm der Wind praktisch vollständig ab, nur eine leichte Dünung blieb erhalten und ließ die Anne-Margaretha sanft schwanken. Der Reihe nach versuchten wir uns am Steuer, wobei einige sich als routinierte Steuermenschen erwiesen, während andere um den rechten Weg herum oszillierten.

Gegen 21.30 Uhr erreichten wir die kleine Insel Grimsey mit ihrem noch kleineren Hafen. Bald hatten wir angelegt. Eine leichte Dünung erreichte uns auch hier im Hafen, so dass uns quietschende Fender und die eine oder andere leichte Erschütterung durch die Nacht begleiteten, aber in tolerablem Umfang. Ein Hafenbierchen (oder anderes Getränk nach Wahl) unter freiem Himmel war noch fällig, dann erklärten wir den Tag für beendet.

Dienstag, 27. August 2019 – Grimsey

08.00 Uhr: 66°32,3'N/018°01,1'W, im Hafen von Grimsey. Teilweise bedeckt, 11°C. Leichte Dünung, böiger Wind, 990 hPa.

In den äußeren Hafen, wo wir lagen, war nachts noch ein wenig Dünung hineingerollt, so dass das Schiff immer wieder ruckartig von den Tauen gebremst wurde und die Fender fleißig quietschten. Trotz Hafen also eine eher unruhige Nacht.

Der Wetterbericht sah weiterhin für den heutigen Tag für das Seegebiet zwischen Island und Grönland stürmischen Wind vor, so dass wir wie geplant im Hafen blieben. Auch die zeitweilig erwogene Variante, zum Nachmittag hin abzulegen, wurde bald wieder verworfen, was mit Blick auf die starken Winde in der Wetterkarte ohne Zweifel richtig war.





So hatten wir reichlich Zeit, Grimsey zu erkunden. Die meisten zog es am kleinen Flughafen vorbei nach Norden, wo der nördliche Polarkreis die Insel durchschneidet. Am Flughafen konnte man auf einem kleinen Treppchen über den Polarkreis steigen. Da die Neigung der Erdoberfläche und damit auch die genaue Lage des Polarkreises allerdings Schwankungen unterliegt, hatte man 2017 ein neues Denkmal für den Kreis gesetzt, der die Arktis astronomisch von den niederen Breiten trennt. Dieses hatte die Form einer riesigen Betonkugel, die kurz vor dem Nordende der Insel lag. Jahr für Jahr



sollte ihre Position angepasst werden; man konnte sich fragen, wie lange das noch möglich sein würde, bis der Polarkreis nördlich von Grimsey im Meer lag.

Nun lag er aber vor uns, bot ein schönes Ziel für eine kleine Wanderung und wir hatten unsere Freude daran, wie auch an den Blicken von den schroffen Klippen auf der Ostseite der Insel. Hier und da saßen noch Eissturmvögel und Dreizehnmöwen auf den Klippen.

Gegen Mittag fanden die meisten sich wieder im Hafen ein, wo zwischenzeitlich das kleine Restaurant geöffnet hatte. Da die Sonne heiter schien, war die Außenterrasse sehr einladend, und die meisten ließen sich dort für ein kleines Mittagessen nieder.

Nun lockte noch der Südteil der Insel. Unterhalb der Schule waren am Ufer schöne Basaltsäulen zu sehen, und dort entdeckten wir auch einen der „Century Stones“, die die Lage des Polarkreises zu früheren Zeiten, 1717 am Südende der Insel, 1817 hier vor der Schule und 1917 Richtung Flughafen, markierten.

Richtung Südende waren die letzten, einsamen und etwas heruntergekommenen Häuser des kleinen Ortes gelegen, dann passierten wir eine kleine Bucht mit Sandstrand und dahinter lag die Südspitze mit dem kleinen Leuchtturm. Auch hier machten kleine Buchten mit schroffen Felsklippen die Landschaft abwechslungsreich.

Dann ging es langsam aber sicher zurück Richtung Hafen und Schiff, wobei man ganz nach Wahl den gleichen Weg zurück gehen oder aber einem kleinen Pfad auf der Ostseite der Insel folgen konnte.

An Bord hatte Piet ein herrliches Abendessen aus frischem Heilbutt gezaubert, den er von einem der umliegenden Fischerboote bekommen hatte.

Wir ließen den Abend gemütlich ausklingen und gingen früh ins Bett. Morgen sollte die Überfahrt nach Grönland beginnen. An unserem neuen Liegeplatz, weiter innen im Hafen, machte auch die Dünung sich deutlich weniger bemerkbar als letzte Nacht weiter draußen, so dass wir auf eine ruhige Nacht hoffen konnten.

Mittwoch, 28. August 2019 – Grimsey, Dänemarkstraße

08.00 Uhr: 66°32,3'N/018°01'W, im Hafen von Grimsey. Tiefe Bewölkung, 6°C. Windstill, leichter Nieselregen, 1 001 hPa.

Pünktlich um 8 Uhr wurden die Leinen losgeworfen und wir verließen den kleinen Hafen von Grimsey. Lokal war es im Hafen zwar windstill, aber die nach Verlassen des Hafens schnell einsetzende Dünung machte deutlich, dass der Wind nicht weit weg sein konnte. Die Segel wurden gesetzt, und bald machten wir muntere 7-8 Knoten nach Nordwesten, eine Geschwindigkeit, die wir auch über große Teile des Tages halten können würden.

Erwartungsgemäß nahm der nördliche Wind bald zu und erreichte zunächst Stärke 4 und später auch Stärke 5, zeitweise Richtung 6 (Beaufort). Dabei konnten wir die Geschwindigkeit gut halten, allerdings machten Wind und Wellen sich auch durch Schwankung des Schiffes bemerkbar, so dass die Reihen der sichtbar Anwesenden sich doch lichteten, da einige es bevorzugten, sich so horizontal wie möglich in der Kabine aufzuhalten.

Die übrigen fanden sich in den Rhythmus des Wachwechsels ein, was dem Tag einen Ablauf und jedem zeitweise eine Beschäftigung gab und die Zeit somit etwas schneller verstreichen ließ. Schweres Grau überall um uns herum: graue Wellen und grauer Himmel mit grauen Wolken. Manchmal huschten graue Eissturmvögel an uns vorbei. Immer weiter, Kurs 320° über Grund, zur Blosseville-Küste südlich des Scoresbysund. So hoch am Wind, wie dieser es eben zuließ.



Donnerstag, 29. August 2019 – Dänemarkstraße, Blosseville Kyst

08.00 Uhr: 68°19'N/022°30'W. 149 Seemeilen nordöstlich von Grimsey, 72 Meilen vor Grönland (Blosseville-Kyst). Überwiegend bewölkt, trocken, 5°C. Windstärke 3-4 aus Nord, 1 001 hPa.

Zum Morgen hin hatte der Wind sich deutlich gelegt, nun war es vielleicht noch Windstärke drei, so dass die Verhältnisse an Bord wieder ruhiger und angenehmer geworden waren. Die Stimmung war wieder lebhafter und die Gespräche munterer. Zudem war bereits um acht Uhr herum die noch gut 70 Seemeilen weit entfernte Küste Grönlands in Sicht gekommen! Hohe, schroffe, schneebedeckte Berge waren es, die in der Ferne über den Horizont stiegen und einladend zu uns herüberleuchteten: „Ihr seid auf dem richtigen Weg!“ schienen sie uns zuzurufen.

Die Stunden und die Seemeilen gingen dahin und langsam, aber sicher rückten die Berge näher und bildeten einen geschlossenen Küstenstreifen, wild, steil und schön. Einzelne, gewaltige Eisberge drifteten langsam ihrem einsamem

Schicksal entgegen. Einmal tauchte eine Herde Buckelwale auf, einer sprang sogar mehrfach aus dem Wasser. Später sahen wir kurz eine Herde Delfine, wahrscheinlich Weißschnauzendelfine. Die Vogelkundler konnten sich über mehrere Raubmöwenarten und Sturmtaucher freuen.

Schließlich setzten wir nördlichen Kurs, auf das Kap Brewster, eine mächtige Landmarke auf der Südseite des Eingangs in den Scoresbysund. Weiter östlich, auf See, sollten starke Winde wehen; wir hofften, dass sie der Vorhersage folgten und der Küste fern blieben. Ihre Boten in Form einer merklichen Dünung erreichten jedenfalls unser Fahrwasser.

Später passierten wir einen besonders eindrücklichen und schön angeleuchteten Eisberg.

Nachts hielten wir nördlichen Kurs, auf das Kap Brewster zu. Unterdessen zog das auf See befindliche Windfeld doch etwas näher Richtung Küste, so dass wir Gegenwind bekamen. Die Bewegung des Schiffes nahm zu und die Geschwindigkeit ab auf zeitweise weniger als drei Knoten.



Freitag, 30. August 2019 – Kap Brewster, Volquart Boons Kyst

08.00 Uhr: 69°57'N/022°10'W. 13 Seemeilen südlich von Kap Brewster. Bewölkt, trocken, 6°C. Windstärke 4-5 aus Nord, 1012 hPa.

Bald verbesserte sich dies aber wieder, so dass wir mit etwa sechs Knoten Geschwindigkeit (gemeint ist immer die Geschwindigkeit über Grund) die Höhe des Kap Brewster gewannen. Nicht lange darauf hatten wir auch ein paar große Eisberge hinter uns gelassen, so dass wir einen östlichen Kurs setzen konnten – nun ging es in den Scoresbysund hinein!



Natürlich drehte der Wind und kam uns nun entgegen, aber mit wechselnden Segelkursen konnten wir eine gute Geschwindigkeit von bis zu gut sieben Knoten halten. Im Süden ragten die schroffen Basaltberge der Volquart Boons Kyst weit über 1000 Meter in die Höhe, während im Norden das bergige Liverpool Land mit der Siedlung Ittoqqortoormiit an der Küste lag, gefolgt vom flacher ansteigenden Jameson Land.

Weiter ging es, die wildschöne Küste entlang, an so manchem großem Eisberg vorbei. Zwischendurch versammelten wir uns im Steuerhaus um den Tisch, wo Rolf die Karte ausbreitete und einen kleinen geographischen Überblick über den Scoresbysund gab, ergänzt von einem Blick auf die Wetterkarten der letzten sowie der nächsten Tage. Nun hatten wir die Überfahrt hinter und ruhige Tage vor uns, so stand die Wahrscheinlichkeit.



Während der folgenden Stunden passierten wir noch einige riesige Eisberge und hatten ständig den Blick über die schroffen, dunklen Basaltklippen und Gletscher der Volquart Boons Kyst. Das Abendessen konnten wir zum ersten Mal seit Tagen wieder gemütlich fast alle zusammen um den Tisch herum sitzend essen, und dann erreichten wir genau rechtzeitig vor dem Dunkelwerden die Vikingebugt, wo wir auch bald einen geeigneten Ankerplatz fanden. Die Kette rasselte, dann ging der Motor aus und es wurde still.

Samstag, 31. August 2019 – Vikingebugt, Hall Bredning, Danmark Ø: Hekla Havn.

08.00 Uhr: 70°20,9'N/025°04,5'W, vor Anker in der Vikingebugt. Bewölkt, trocken, 5°C. Schwacher Wind aus S, 1006 hPa.

Die Nacht ging ruhig dahin, während die stündlich wechselnden Ankerwächter darauf achteten, dass der Wind nicht plötzlich zunahm oder ein Eisberg uns unangenehm nahe kam.

Das Frühstück wurde, erstmalig seit Island, in gemütlicher Runde eingenommen, und Rolf gab noch ein paar Informationen zu unseren Landgängen in Grönland. Mit Eisbärensichtungen war zwar eher nicht zu rechnen, aber ein paar Vorsichtsmaßnahmen waren für alle Fälle dennoch zu beachten.

Nach dem Frühstück mussten noch die beiden Beiboote vorbereitet werden, was eine Weile in Anspruch nahm, und dann konnte unser erste Landgang beginnen! Unweit der Anne-Margaretha befand sich ein kleiner, steiniger Strand, an dem man gut aussteigen konnte.

Wir befanden uns hier in der Vikingebugt auf der Südseite des Scoresbysunds, in jenem Küstenabschnitt, der als Volquart Boons Kyst bekannt ist. Geologisch ist dies der jüngste Teil in diesem Winkel von Grönland (oder, beinahe auch von ganz Grönland): Der Untergrund entstand vor 55-35 Millionen Jahren bei gewaltigen Vulkanausbrüchen als aus mehreren Lagen aufgebautes Basaltplateau. Die schönen Basaltsäulen, die man vielerorts in dieser Region finden kann, gehören zu den landschaftlichen Besonderheiten der Gegend.



Aber zu den Besonderheiten des Tages gehörten zunächst ganz andere, unerwartete Höhepunkte: Kurz bevor es losgehen konnte, erspähte Piet mit scharfen Augen doch glatt einen Eisbären! Dieser wanderte genau an unserem Hang landeinwärts, in Richtung der ausgedehnten Moränenlandschaft, die vor dem schönen Gletscher lag. Natürlich waren alle schnell mit Fernglas und Kamera an Deck und sahen zu, wie der Bär sich bald auf einem Schneefeld zur Ruhe legte und ein ausgedehntes Schläfchen genoss.

Wer hätte es gedacht? Eisbären sind in Grönland wirklich kein alltäglicher Anblick. Dabei hatten wir kurz zuvor noch von Eisbären gesprochen! Aus Sicherheitsgründen müssen wir uns an Land ohnehin auf die mögliche Anwesenheit von Bären einstellen, genau so wie in Spitzbergen. Aber die Wahrscheinlichkeit einer tatsächlichen Sichtung ist doch deutlich geringer. Glück braucht der Mensch, auch und gerade in der Arktis!

Da der Bär sich vorerst nicht weiter rührte, wandten wir unsere Aufmerksamkeit wieder unserem ersten Landgang in Grönland zu, den wir natürlich jetzt verlagerten, fort vom ursprünglich vorgesehenen Ufer und hin zu einer kleinen Insel, wo wir einen guten Sicherheitsabstand zu dem Bären hatten und diesen auch gut im Blick behalten konnten.



Kleine Inseln sind in der Arktis aus der Entfernung oft sehr unscheinbar, erweisen sich bei näherem Blick aber als Schatzkisten der Natur. So war es auch hier. Sobald wir gut an Land gekommen waren, konnten wir nahezu perfekte Basaltsäulen bestaunen. Kaum zu glauben, dass die Natur so regelmäßige geometrische Formen schaffen konnte!

Offensichtlich war die Insel noch vor kurzem von einer größeren Zahl Vögel bewohnt gewesen, wie zahlreiche Guanoflecken und Federn unzweifelhaft bewiesen. Auch von einem Besuch des Eisbären ließen sich unzweideutige Spuren finden.

Beeindruckend waren die kräftig leuchtenden Farben der herbstlichen Tundra, die mit Arten wie Arktischer Weide und Krähenbeere farbenfrohe Gewächse aufweist, die es etwa in Spitzbergen nicht gibt. Die leuchtenden Farbflächen waren gerade an einem recht grauen Tag wie heute umso wirkungsvoller. Die gewaltige Landschaft im Hintergrund tat ihr übriges zum Gesamteindruck: Mehrere große Gletscher und steile Berge zu allen Seiten trugen zum Landschaftsbild bei, wie auch zahlreiche Stücke Gletschereis, die im Fjord trieben.

Der Wind nahm zu, und bevor es zuviel wurde, machten wir uns auf den Rückweg, nicht ohne noch einmal eine Runde Richtung Eisbär zu drehen, der allerdings weit vom Ufer entfernt auf einem Moränenhügel saß.

Es war recht grau und windig, während wir Kurs auf die Danmark Ø setzten, tiefer im Scoresbysund gelegen. Die Fahrt dorthin verlief ruhig, vorbei an den omnipräsenten Eisbergen, so dass viele die Stunden angesichts des graueuchten Wetters einem guten Buch oder einer kleinen Siesta widmeten.

Am späten Nachmittag liefen wir schließlich in Hekla Havn ein, eine kleine Bucht auf der Südseite der Danmark Ø. Diese Bucht erwies sich als hervorragender Naturhafen, in dem wir nicht nur ankern, sondern auch mehrere Uferleinen ausbringen konnten, so dass die Anne-Margaretha so sicher lag wie an einer Pier vertäut. Das Legen der Uferleinen be-

schäftigte die Mannschaft mit Peter und Rolf im Boot eine ganze Weile, sorgte gleichzeitig aber auch für nicht unerhebliche Unterhaltung, und vor allem auch dafür, dass wir auf die nächtliche Ankerwache verzichten konnten. Eine Nacht Durchschlafen hörte sich sehr attraktiv an! In guter Stimmung versammelten wir uns zum Abendessen, und schließlich brachte Rolf noch einen ersten Teil seiner kleinen Vortragsserie zur Geologie, um den Tag abzurunden.

Sonntag, 01. September 2019 – Danmark Ø: Hekla Havn. Fønfjord.

08.00 Uhr: 70°26,9'N/026°14,7'W, Hekla Havn. Dünne Bewölkung, trocken, 5°C. Windstill, 1 008 hPa.

Nach einer ruhigen Nacht ohne Ankerwache und frisch gestärkt mit einem guten Sonntagsfrühstück mit Rührei ging es an Land. Zunächst statteten wir unseren später gestern Abend noch angekommenen Nachbarn einen kurzen Besuch ab; es handelte sich, zur Freude von Barbara und Norbert, um eine Schweizer Jacht. Dann fuhren wir mit den Beibooten aus Hekla Havn hinaus und gingen ein paar Meter weiter westlich an einem felsigen Ufer an Land. Neben der farbenfrohen Vegetation, darunter das Weidenröschen (die grönländische Nationalblume) und den Blicken in die Weite – der mächtige Sydbrae war etwa 25 Kilometer entfernt gut zu sehen, die Dimensionen der Landschaft waren einfach gigantisch – gab es die Ruine einer alten Jägerhütte zu sehen.

Deutlich unscheinbarer, aber viel interessanter waren die Winterbehausungen von Thule-Inuit, die vor Jahrhunderten hier gelebt haben mochten (Europäer haben nie Inuit im Scoresbysund angetroffen und weiter nördlich in Ostgrönland auch nur einmal, Douglas Clavering 1823 auf Clavering Ø weiter nördlich). Nun gab es noch steinumfasste Vertiefungen im Boden zu sehen, die früher einmal mit einfachen Decken aus Treibholz, Walknochen und Walrosshäuten abgedeckt waren. In jeder dieser einfachen Behausungen hatte eine Familie gelebt, so dass wir sicher von 20-30 Personen ausgehen konnten, die sich zeitweise hier aufgehalten hatten. Der abwärts verlaufende Ein- und Ausgang stellte die Erhaltung der warmen Innenluft sicher, und wichtig war die freie Aussicht auf den Fjord, so dass man jagdbares Wild erspähte, sobald es sich in der Nähe zeigen mochte. Derartige Aspekte und überhaupt eine wildreiche Umgebung waren den Inuit deutlich wichtiger als ein geschützter Ankerplatz wie in Hekla Havn, der für uns so vorteilhaft war.

Wir schauten uns in Ruhe um und stellten uns in einem stillen Moment vor, wie es vor Jahrhunderten hier gewesen sein mochte, als hier Familien lebten, Kinder aufwuchsen und Jäger ihre Familien mit dem versorgten, was die Umgebung hergab.





Dann stiegen wir wieder in die Zodiacs. Nun gingen wir im Eingang von Hekla Havn auf der Ostseite an Land. Die Uferfelsen bestanden aus Gneis mit vielen farbenfrohen Strukturen. Rolf erläuterte ein paar der geologischen Entdeckungen, die man hier so machen konnte, und dann ging es auf die Suche nach Motiven, die sich in Nah und Fern reichlich boten.

Auf einem kleinen Felshügel direkt oberhalb der Landestelle stand ein großer, sorgfältig gebauter Steinmann. Wie Rolf erzählte, war dieser 1891/92 von der Expedition von Carl Ryder gebaut worden, die als erste Expedition in den inneren Scoresbysund vorgedrungen und die verschiedenen Fjorde und Verzweigungen erstmalig kartiert und naturkundlich erforscht hatte. Ryder hatte mit seinen Leuten hier überwintert: Ein paar Meter weiter konnte man noch erkennen, wo das geräumige, wohnliche Winterhaus gestanden hatte, unweit davon fanden sich noch Reste der beiden Observatorien für Astronomie und Magnetismus, die die Wissenschaftler unterhalten hatten. Ausgedehnte Reisen in die weite Umgebung mit Booten und Schlitten, je nach Jahreszeit, brachten reiche geographische Kenntnisse, so dass Ryders Expedition insgesamt als sehr erfolgreich gelten kann. Ihr Schiff, die Hekla, hatte den Winter ebenfalls in dem nach ihr benannten Naturhafen verbracht.



Wir ließen die gewaltige Umgebung mit all ihren Schönheiten auf alle Sinne einschließlich Herz und Seele wirken und zogen dann einen Kreis um Hekla Havn herum, der uns zu einem praktischen Steiufer führte, wo Heinz und Peter uns mit den Beiboote abholten.

Wieder an Bord, ging es daran, Uferleinen, Anker und Beiboote wieder reisefertig zu machen, und dann verließen wir diesen schönen Naturhafen und bogen in den Fönfjord ein. Dies war eine der gewaltigen Wasserstraßen, die um die



große Insel Milne Land herumführen. Die Dimensionen waren gewaltig: 700-900 Meter Wasser unter dem Schiff, Berge von 1500 Metern Höhe und mehr daneben, der Fjord um fünf Kilometer breit. Immer wieder trieben Eisberge, die in dieser Landschaft winzig wirkten, aber sobald wir sie in der Nähe passierten, zeigte sich ihre wahre, beeindruckende Größe. Auch wenn die obere Hälfte der Berge überwiegend in einer Wolkendecke verborgen war – einzelne Gipfel ließen sich immerhin hier und da sehen und wir bekamen einen guten Eindruck von der majestätischen Umgebung.

Im Gegensatz zu den sonst üblichen Wetterverhältnissen hatten wir keinen uns entgegen kommenden Westwind, sondern im Gegenteil sogar zur Abwechslung einmal eine leichte Brise mit uns, so dass wir gute Fahrt machten.

Gegen Abend erreichten wir schließlich Ankervig, die weite, offene „Ankerbucht“, die an der Biegung lag, wo der Føn fjord nach Norden abbog und in den Rødefjord überging. Leider erwiesen die Ankerbedingungen sich nicht als ideal, da der Grund direkt vor dem Ufer überall direkt in die Tiefe abfiel. Nach einer Weile des Hin- und Herfahrens hatte Heinz dennoch eine brauchbar erscheinende Ankerstelle gefunden, so dass der Anker fallen und die Maschine gestoppt werden konnte.

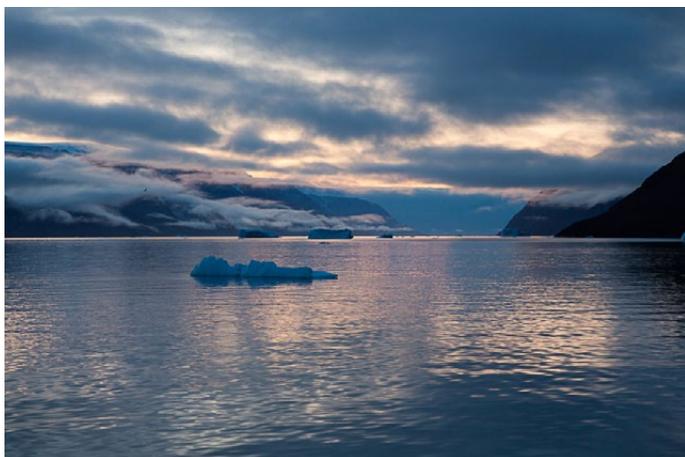
Mittlerweile hatten die Wolken sich leider zu einer grauen, tiefen Decke gesenkt, und es hatte tatsächlich sogar ein wenig angefangen zu regnen. Da versammelten wir uns lieber gemütlich um die Tafel, genossen das gute Abendessen – Pieter hatte ein thailändisches Reis-Fischgericht mit Kokos-Currysauce kreiert – und beschäftigten uns anschließend noch mit Fragen der geologischen Zeitskala und Altersbestimmung. Dann wurde es still auf dem Schiff, nur noch die Ankerwache wachte über unser aller Wohlergehen.

Montag, 02. September 2019 – Renodden, Strømbugten, Rødefjord. Harefjord: Ternevigene.

05.00 Uhr: 70°21,3'N/028°08,8'W, vor Anker in Ankervig. Dünne Bewölkung, trocken, 5°C. Windstill, 1014 hPa.

Leider hielt die Stille nicht ganz so lang an wie gedacht. Schon um 5 Uhr herum musste der Anker gehoben werden, da er auf dem stark abschüssigen Boden nicht mehr gehalten hatte. Daher war es schon zu früher Zeit vorbei mit der Stille, der Anker ging rasselnd hoch und die Anne-Margaretha setzte sich in Bewegung, nach Norden und in den Rødefjord hinein.

Immerhin hatte es in den letzten Stunden etwas aufgeklart, die Wolkendecke hatte mehr und mehr Löcher bekommen, so dass sich über uns blauer Himmel zeigt, der nach Osten, über dem gestern recht grauen Føn fjord, ins goldene Orange überging.



Rolf meinte, am Ufer des Renodden, südlich des Vestfjords, ufernah Moschusochsen stehen zu sehen. Die kantigen, braunen Objekte sahen auch wirklich zu verlockend aus, entpuppten sich aber bei näherer Betrachtung als eine Sammlung alter Ölfässer. Da wir jetzt schon schön nah am Ufer mit seiner farbig leuchtenden Tundra waren, ließen wir gleich ein Boot zu Wasser und machten uns zu einem kleinen Morgenspaziergang auf – es war nicht mal 8 Uhr früh und das Frühstück war noch eine Wunschvorstellung, nur verschwommen im Nebel ferner Zeiten sichtbar, aber was für einen schöneren Start in den Tag konnte man sich vorstellen als einen kleinen Spaziergang über farbenfrohe Tundra an einem goldenen Herbsttag in Grönland? Am Ufer lagen ein paar Knochen von Moschusochsen; diese und die Ölfässer hatten offensichtlich mit Jagdaktivitäten der Grönländer aus Ittoqqortoormiit zu tun.

Die Halbinsel Renodden war in diesem Bereich flach, und nach einem kurzen Gang mit reichlich Fotostops für die farbenfrohen Details der Tundra wie Arktische Weide, Birke, Blau- und Krähenbeere hatten wir das andere Ufer erreicht und standen am Vestfjord. Hier trieben viele Eisberge herum und die gebirgige Landschaft war noch mit einigen Schwaden Morgennebel dekoriert. Wir ließen uns auf einen Uferfelsen nieder und genossen diese äußerst beeindruckende Umgebung, bevor wir uns wieder auf den Rückweg machten. Nun war es doch langsam Zeit fürs Frühstück!



Nach wenigen Meilen Fahrt hatten wir die Røde Ø auf der Ostseite des Rødefjords erreicht, wo sich die Bucht Strømbugten befand. Hier hatte die Strömung zahlreiche Eisberge angetrieben, die nun in relativ flachem Wasser gestrandet waren. Ein echter Eisbergfriedhof. Hier waren wirklich zahllose Eisberge in allen Farben, Formen und Größen zu sehen! Wir ließen ohne zu zögern beide Beiboote ins Wasser und machten uns auf Eisberg-Safari. Die weißen und blauen Eisberge glitzerten in der Sonne, die mittlerweile vom makellos blauen Himmel schien.



Die nächsten zwei Stunden gehörten sicher für alle zu den Höhepunkten der Fahrt. Jeder Eisberg schien gewaltiger als der davor, jeder hatte mit unglaublichen Formen und Farben aufzuwarten. Auch gerade die kleinen Eisstücke, denen man sich gefahrlos nähern konnte, zeigten Faszinierendes wie ihre tief ins Wasser reichenden Wurzeln.

Zwischendurch machten wir einen Abstecher zur Røde Ø, die mit tiefrotem Sandstein beeindruckte und einen starken Kontrast zu dem weißblauem Eis und dem kräftig blauen Himmel schuf.



Schließlich kehrten wir wieder zum Schiff zurück. Die Boote wurden wieder an Deck gelegt und dann ging die Fahrt durch den Rødefjord nach Norden. Diese Fjordfahrt gehört sicher zu den schönsten, die man sich überhaupt vorstellen kann, zumal an einem so makellos schönen Tag wie heute. Auf der Westseite bestand das Ufer aus tiefroten Sandsteinfelsen, die steile, runde Hänge bildeten, aber von zahlreichen Canyons zerschnitten waren. Auf der Ostseite lagen schroffe Inseln mit steilen Felswänden wie das große Milne Land, die Store Ø und die kleinere Sorte Ø. Im Fjord trieben zahllose Eisberge, so dass es zwischendurch aussah, als gäbe es gar keine Passage. Aber dann fanden sich beim Näherkommen doch immer wieder brauchbare Öffnungen zwischen den Eisriesen.



So ließen wir die Meilen und die Stunden nach und nach hinter uns, bis wir am späten Nachmittag den Harefjord erreichten. Auf dessen Nordseite befanden sich ein paar kleine Buchten: die Ternevigene. Dort sollten sich brauchbare Ankerplätze befinden. Heinz und Rolf erkundeten eine der Buchten mit dem Beiboot und befanden diese für gut. Bald fiel der Anker, und schnell waren zwei Uferleinen ausgebracht, so dass wir uns auf eine ruhige Nacht einstellen konnten. Nur für den Fall, dass ein Eisberg sich in die Bucht verirrt, oder für die erfreuliche Unterbrechung der Nachtruhe durch ein Nordlicht, war dennoch eine Ankerwache notwendig.

Zunächst aber gab es ein herzhaftes Abendessen, und dann gingen wir noch einmal an Land, um die schöne Abendstimmung von einem kleinen Hügel direkt oberhalb der Ankerbucht zu genießen. Dann wurde es an Bord schnell ruhig.



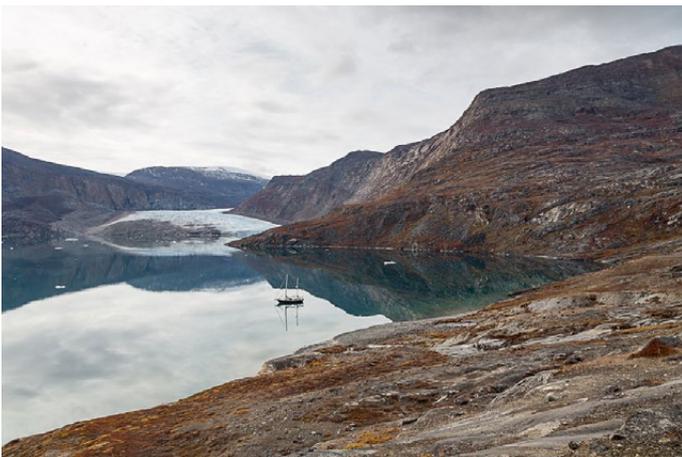
Dienstag, 03. September 2019 – Harefjord

08.00 Uhr: 70°57'N/028°08'W, vor Anker in den Ternevigene. Dünne Bewölkung, trocken, 5°C. Leichte Brise aus W (Windstärke 1), 1010 hPa.

Die Nacht war ruhig verlaufen. Auch Nordlichtalarm war nicht ausgelöst worden, denn im Laufe der Stunden war eine Wolkendecke aufgezogen, so dass wir ein eventuelles Spektakel in der hohen Atmosphäre ohnehin nicht sehen konnten.

Nach dem Frühstück wurden die Uferleinen und der Anker eingeholt, und wir verließen diese schöne Bucht – nicht endgültig; wir hatten vor, heute hierher wieder zurückzukehren. Aber nun wollten wir erst mal los und den Harefjord erkunden. Hier konnten wir noch ein paar Meilen nach Westen fahren, bevor der Fjord zu Ende war. Direkt hinter den Bergen am Ufer lag das grönländische Inlandeis, von dem zwei Arme zum Harefjord herabreichten.

Am Ufer stand eine kleine Herde Moschusochsen, die sich den Hang hinauf verzogen, sobald wir mit dem Schiff in die Nähe kamen.



Wir gingen an einem Strand unter einem Hang an Land, der zum nördlichen der beiden Gletscher hinaufführte. Oberhalb des Ufers fanden wir den Schädel eines Moschusochsen, und etwas weiter stand eine wunderschöne Arktische Glockenblume mit ihren blauen, glockenförmigen Blüten.

Oben auf dem Rücken angekommen, hatten wir eine Seitenmoräne vor uns und dahinter sah man bereits die spaltige Oberfläche des Gletschers. Bald darauf hatten wir die Seitenmoräne erreicht und der Gletscher lag in seiner ganzen, wilden Pracht vor uns. Die zerklüftete Oberfläche rührte daher, dass es sich um einen Auslassgletscher vom hinter den



Bergen verborgenen Inlandeis handelte, das mit der Macht seiner Größe kräftig schob und dadurch für ständige Bewegung sorgte. Auch der Gletscherrand selbst mit dem Übergang in die Seitenmoräne war faszinierend: Überall plätscherte Wasser und verschwand in Spalten und Löchern, Steine rollten steile Hänge herab und in Senken sammelte sich der Schlamm. Eine eiszeitliche Welt in ständiger Bewegung.

Wir ließen die ertümlichen Eindrücke eine Weile auf uns wirken, fotografierten aus allen möglichen Perspektiven und die echten Inlandeis-Fans nutzten die Gelegenheit, an geeigneter Stelle den Rand der zweitgrößten Eismasse der Erde zu berühren. Dann wanderten wir auf der Moräne am Gletscher entlang, erfreuten uns unterwegs an schönen Augneisen und den geologischen Geschichten, die diese zu erzählen hatten und erreichten eine Stelle, von der aus wir die Gletscherfront aus einem ungewöhnlichen Winkel in den Blick bekamen. Dann ging es zurück zum Schiff, nicht ohne unterwegs noch an schönen Glockenblumen einen Fotostop einzulegen.

Bevor wir diesen schönen Ort verließen, drehten wir mit dem Beiboot noch kleine Runden zum Gletscher, durch die treibenden Eisstücke und um die Anne-Margaretha, um schöne Bilder zu machen. Wieder einmal war die Fahrt durchs Eis ein großer Genuss.



Zurück an Bord, war es Zeit für eine kleine Stärkung, und dann nahmen wir wieder Kurs auf die Ternevigene, die Ankerbucht der letzten Nacht. Auch heute parkten wir wieder an dieser schönen Stelle.

Wir hatten noch etwas Zeit und nahmen daher direkt die Gelegenheit wahr, noch einmal an Land zu gehen. Direkt neben der Ankerbucht lag eine schöne, langgestreckte Kuppe mit felsigen Hügeln und Tundraflächen. Hier ließ sich leicht eine schöne Aussicht aus erhöhter Perspektive gewinnen und zudem bot sich die Möglichkeit, ein etwas stetigeres



Wandertempo einzulegen und dadurch den Appetit auf das Abendessen zu befördern.

Zwischen den kleinen, aber teilweise etwas steileren Felsen hindurch fanden sich mit etwas Hin und Her immer gute Wege, und so gewannen wir schnell an Höhe. Schließlich erreichten wir einen besonders schönen Findling, der so aussah, als müsse er schon bei einem kleinen Windhauch das Gleichgewicht verlieren und den Hang herabpoltern. Tatsächlich wog der Brocken sicher 80 Tonnen und lag sicher schon 10000 Jahre so und hatte dabei bestimmt schon so manchen heftigen Sturm überstanden, so dass man sich gefahrlos anlehnen konnte.

Daneben war es natürlich vor allem die absolut grandiose Aussicht, die uns verstummen ließ. Wir blickten über den Harefjord und in den Eingang des Øfjord und das Nordende des Rødefjord hinein. Die Ankerbucht mit der Anne-Margaretha und die Nachbarbucht lagen sehr charmant unter uns. Ein unvergessliches Landschaftsbild.

Schließlich machten wir uns auf den Rückweg, kurvten wieder um die Felsen und erreichten gut das Ufer, wo Heinz uns abholte. Piet hatte unterdessen Pasta mit Lachs vorbereitet, was hervorragend ankam.

Die Ankerwache bekam wieder die Zusatzaufgabe, bei Nordlichtalarm anhand der Weckenswertigpolarlichtliste individuelle Schlafbeendigung vorzunehmen, was sich aufgrund einer Wolkendecke aber nicht realisierte, was immerhin für etwas mehr Schlaf sorgte. Auch nicht schlecht.

Mittwoch, 04. September 2019 – Øfjord. Bjørneøerne: Jyttes Havn

07.00 Uhr: 70°57'N/028°08'W, vor Anker in den Ternevigene. Blauer Himmel ☺, 7°C. Windstill, 1013 hPa.

Heute hatten wir mehr als 50 Seemeilen vor uns, um den Øfjord zu durchfahren und bei den Bjørneøerne den nächsten Ankerplatz zu erreichen. Daher starteten wir bereits um sieben Uhr früh, was aufgrund des schönen Morgenlichts bei praktisch wolkenfreiem Himmel aber ohnehin ein Genuss war, sobald man sich einmal hinreichend aktiviert hatte.

Bald waren die Uferleinen und der Anker eingeholt und das Beiboot wieder sicher an Deck verstaut, so dass wir in den Harefjord steuern und Kurs auf den Øfjord nehmen konnten. Das Licht des jungen Tages über dieser absolut grandio-



osen Landschaft sorgte für atemberaubenden Genuss. Zwischendurch brachte Rolf noch die Moschusochsengeschichte „Ovibos“ zu Gehör und sorgte damit für Heiterkeit. Unglaublich, was sich auf dieser riesigen Abenteuerinsel Grönland alles so abgespielt hatte.

Unterdessen querten wir die Fjordkreuzung, wo Rødefjord, Harefjord, Rypefjord und Øfjord sich treffen. Schönheit pur war in allen Richtungen zu sehen. Unsere Richtung hieß Øfjord, der „Inselfjord“. Dieser 50 Seemeilen (90 Kilometer) lange Schlauch gehört mit seinen ungeheuren Dimensionen zu den gewaltigsten Landschaften überhaupt. Der 5-7 Kilometer breite Fjord ist stellenweise über 1 000 Meter tief, und die Berge stehen bis über 2 000 Meter hoch steil und schroff auf beiden Seiten. Gelände, das Landgänge für nicht bergsteigerische Touren erlaubt, gibt es hier nicht, aber dafür hatten wir nun die beeindruckendste Fjordkreuzfahrt vor uns, die sich denken lässt. Bald hatten wir die typische Brise mit uns, die hier fast immer von West nach Ost weht, und mit einem Hilfssegel erreichten wir 7-8 Knoten Geschwindigkeit.

Die Meilen und die Stunden gingen schnell dahin, während wir Berge wie die Storhamrene und Grundtvigs Kirke bewunderten und fotografierten. Wie Rolf erklärte, fuhren wir dabei durch ein uraltes Gebirge, das sich bei der kaledonische Gebirgsbildung vor 400-500 Millionen Jahren gebildet hatte. Nun ist durch Hebung und Fjordbildung im Øfjord (und im benachbarte Nordvestfjord) ein ziemlich einmaliger Querschnitt durch die Wurzel dieses Gebirges freigelegt.



Am späteren Nachmittag hatten wir die Bjørneøerne erreicht, eine (für grönländische Verhältnisse) Gruppe kleiner, schroffer Felseninseln am westlichen Ende des Øfjords. Hier gab es mit Jyttes Havn einen guten Naturhafen. Heinz und Rolf erkundeten mit dem Zodiac schnell den Ankerplatz, und bald darauf waren Anker und Uferleinen ausgebracht.

Unterdessen hatte Piet eine leckere Suppe vorbereitet, und dadurch gestärkt, konnten wir zum Landgang aufbrechen. Wir zogen munter die Hügel hoch. Irgendwo fand sich immer ein brauchbarer Weg in dem teilweise recht steilen und felsigen Gelände. Fleckenweise gab es auch hier die schöne Tundra mit ihren leuchtenden Farben, und auf kleinen Seen spiegelten sich die umgebenden Berge, die teilweise wie Haifischgebisszähne gen Himmel ragten.

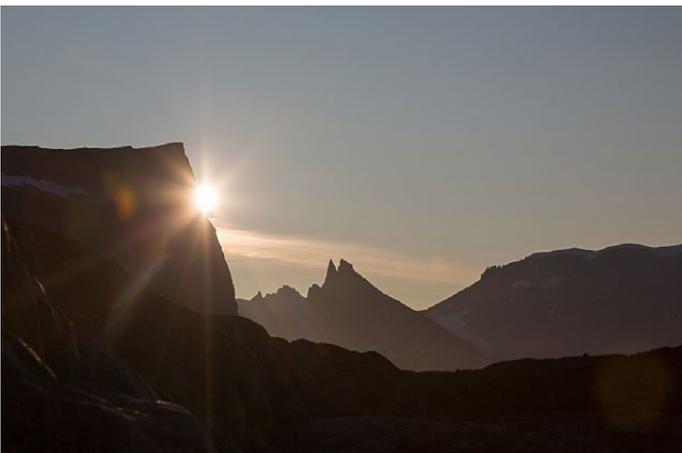
Schließlich hatten wir einen der höchsten Hügel der Insel erreicht. Aus etwa 240 Metern Meereshöhe hatten wir einen atemberaubenden Blick in fast alle Richtungen. Im Westen und Norden der Øfjord mit seinen gewaltigen Bergen, darunter die Grundtvigskirke (1882 Meter) und die „falsche“ (aber spitzere) Grundtvigskirke (1977 Meter), im Osten die Bjørneøer mit ihren steilen Felswänden und schroffen Gipfeln (bis zu 645 Meter). Im Südosten öffnete sich der Blick auf Hall Bredning, den weiten Mittelteil des Scoresbysundes, wo zahlreiche riesige Eisberge trieben. Dahinter war die Volquart Boons Kyst sichtbar und weit im Südosten, 86 Seemeilen (160 Kilometer) entfernt, konnte man noch das Kap Brewster erkennen! Und all das im schönsten Abendlicht. Ein grönländischer Traum.

Schließlich machten wir uns wieder an den Abstieg, und pünktlich zum Abendessen um 18.30 Uhr waren wir wieder an Bord. Wir besprachen die Pläne für die nächsten Tage: Nun mussten wir den Wetterbericht für die Überfahrt nach Island im Auge behalten sowie den Umstand, dass es allein bis zum Fjordausgang über 90 Seemeilen Fahrtstrecke waren,



also ein langer Fahrttag. Aber nach aktuellem Stand der Wettervorhersage konnten wir hoffen, nach Zurücklegen der Strecke bis zum Fjordausgang dann übermorgen noch einen Besuch in der Siedlung Ittoqqortoormiit machen zu können.

Mit diesen Informationen beendeten wir den Tag – er war auch lang genug gewesen, und vor der frühen Abfahrt standen die Ankerwache und mit großer Wahrscheinlichkeit Nordlichter. Der Himmel war klar und die Sache somit vielversprechend!

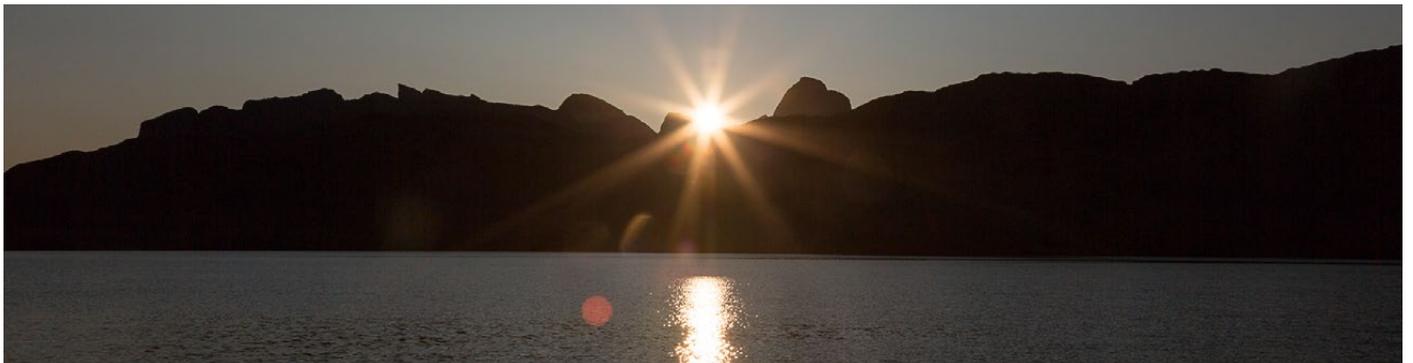
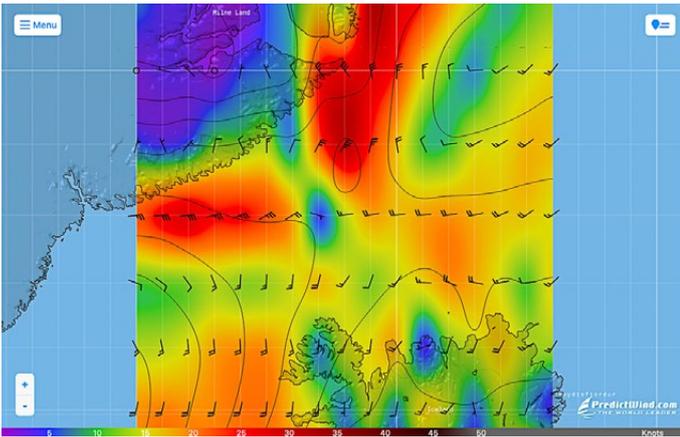


Donnerstag, 05. September 2019 – Scoresbysund: Hall Bredning

06.00 Uhr: 71°03,6'N/025°36,6'W, vor Anker in Jyttes Havn. Wolkenlos ☺, 5°C. Windstill, 1 007 hPa.

Der Tag begann gegen 2 Uhr früh, als Diethards zarte Stimme mit dem Ruf „Nordlicht!“ durch die Kabinen hallte. Nach einem schnellen Griff zu ein paar warmen Sachen und der Kamera ging es an Deck. Die Anne-Margaretha lag mit ihren Uferleinen so stabil im Wasser, dass man gut das Stativ aufbauen und nach allen Regeln der Kunst Nordlichter fotografieren konnte. Es war ein Nordlicht mittlerer Stärke, dass mit grünlichem Schimmer und schneller Bewegung über den Sternenhimmel huschte. Damit war für manche von uns ein weiterer Grönland-Traum in Erfüllung gegangen!

Bald zogen wir uns wieder für ein paar Stunden in die Federn zurück, Schlaf ist auf einem Segelboot eine wichtige und mitunter knappe Ressource. Gegen 6 Uhr früh ging bereits wieder der Wecker. Die Uferleinen, das Beiboot und der Anker wurden eingeholt und wir setzten uns in Bewegung; wie erwähnt waren es viele Meilen, die wir bis zum Fjordausgang zurückzulegen hatten. Zwischen den Bjørneøerne, über denen sehr dekorativ die Sonne aufging, und dem Milne Land steuerten wir nach Süden in Richtung Hall Bredning.



Unterdessen lud Heinz einen aktualisierten Wetterbericht via Satellitenverbindung herunter, der es in der Tat in sich hatte. Zeigte die Wetterkarte von gestern zwar Starkwindgebiete in der größeren Region, die uns auf unserer Route aber ungeschoren passieren lassen sollten, hatte sich das Bild heute geändert. Ein Sturmtief war im vollen Anmarsch auf das Seegebiet zwischen Scoresbysund und Akureyri. Die Lage war eindeutig und die Entscheidung klar: Es war wichtig, dem Sturm zuvorzukommen. Unser nächstes Ziel hieß somit ab sofort Island.

Da ohnehin Morgennebel zur Reduzierung der Geschwindigkeit zwang, stoppte Heinz hier das Schiff, damit wir das erste der beiden Beiboote sicher verstauen konnten, was eine Weile in Anspruch nahm.





Sobald wir damit fertig waren, hatte der Nebel sich auch verzogen, so dass wir wieder volle Fahrt aufnehmen und gleichzeitig die schönen Blicke in alle Richtungen genießen konnten. Das gebirgig-vergletscherte Milne Land nun im Westen, im Süden die wilde Volquart Boons Kyst, im Osten das weitläufige Jameson Land. Und in allen Richtungen Eisberge, die sich mit Blick auf Größe und fantastische Formen einen Wettbewerb zu liefern schienen. Das Wasser lag spiegelglatt und die Sonne wärmte, so dass wir die ruhige, schöne Fahrt in vollen Zügen genießen konnten.



Am Nachmittag ging die Dichte der Eisberge etwas zurück. Wir passierten noch ein besonders wuchtiges Exemplar und dann hielten wir bei einem weiteren Eisberg, der sich durch einen hohen, isoliert stehenden Turm auszeichnete. Hier nutzten wir die Gelegenheit, noch einmal in das Beiboot zu steigen. Wir fotografierten die Anne-Margaretha vor dem Eisberg und vom Schiff aus das Zodiac mit ebendiesem Hintergrund, denn erst so werden die gewaltigen Dimensionen dieser Eisriesen deutlich. Langsam tuckerten wir mit dem Zodiac um den Eisberg und bewunderten die schönen Farben, Formen und nicht zuletzt die Geräusche, das Knacken, das Rauschen eines kleinen Schmelzwasserfalls und das Donnern, wenn einmal ein kleines Stück abbrach. Rolf steuerte das Zodiac so, dass die Sonne für einen Moment hinter dem Eisturm unterging, was besonders schöne Lichteffekte hervorbrachte. Eine schöne Sammlung letzter Grönland-Eindrücke, die wir auch noch einen stillen Moment lang genossen, bevor es zurück ging zum Schiff.

Dort wurde nun auch das zweite Zodiac seefest verstaut, und dann setzten wir Kurs aufs offene Meer. Wir hatten noch einen langen Abend vor uns, bevor wir dieses erreichten, und bis dahin gab es einen schönen Sonnenuntergang und fantastisches Abendrot über den nun in der Ferne liegenden Bergen des Milne Landes, gefolgt von einem beeindruckenden Nordlicht unter den Sternen und über unseren Segeln.



Freitag, 06. September 2019 – Dänemarkstraße

08.00 Uhr: 69°42'N/021°03'W, 35 Meilen südöstlich von Kap Brewster, 250 Meilen nordnordwestlich von Akureyri, 6 Knoten Geschwindigkeit. Wolkendecke, schwacher Wind (Stärke 1) aus S, 3°C, 1 012 hPa.

Später hatte der Wind aufgefrischt, so dass die nächtlichen Stunden zeitweise etwas bewegter vor sich gingen. Dann ließ der Wind wieder nach, um zum Vormittag hin völlig einzuschlafen. Wir hatten unsere Tagesabläufe wieder in den üblichen Rhythmus der Ruderwachen organisiert und so gingen die Meilen in nautischer Routine dahin. Eissturmvogel und (überwiegend junge) Dreizehenmöwen waren unsere Begleiter, ab und an ließ sich eine Spatelraubmöwe blicken und auch von der einen oder anderen Walsichtung gingen die Gerüchte.

Der Tag verlief in maritimer Gleichförmigkeit fast bei Windstille und moderater Dünung. Gegen Abend hüllte Nebel uns ein, so dass unsere Welt sehr klein, grau und still wurde.



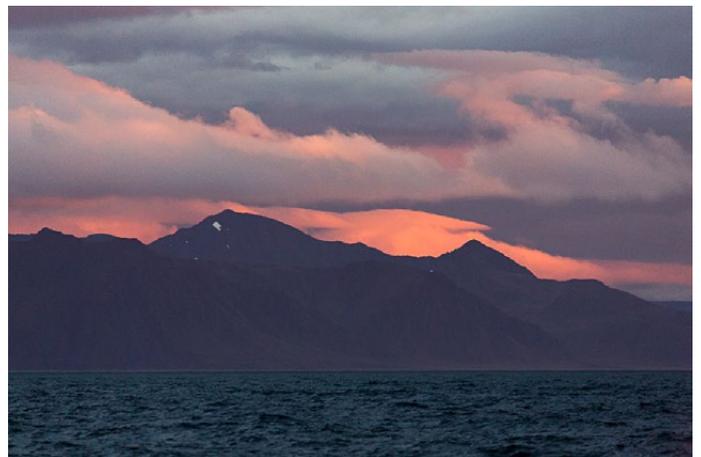
Samstag, 07. September 2019 – Dänemarkstraße

08.00 Uhr: 67°28'N/019°15'W, 173 Meilen südöstlich von Kap Brewster, 85 Meilen nordwestlich von Olafsfjordur und 110 Meilen nordnordwestlich von Akureyri, 5-6 Knoten Geschwindigkeit. Wolkendecke, Regen, steife Brise (Stärke 6) aus SE, 8°C, 1 006 hPa.

Nachts hatte der Wind aufgefrischt und blies jetzt munter als steife Brise (Stärke 6) von Südost, also fast von vorn. Die Steuerleute versuchten, das Schiff so hoch wie möglich am Wind zu halten, und mit 5-6 Knoten kamen wir Island Stunde um Stunde näher. Vormittags passierten wir die Höhe von Kolbeinsey, gegen Mittag schnitten wir unseren alten Kurs von der Hinfahrt nach Grönland.



Tagsüber zeigte sich das Meer mit Seegang und Regen noch mal von seiner eher ungemütlichen Seite, aber dann ließ der Seegang nach und Island kam in Sicht. Kurz nach 20 Uhr gab es einen sehr beeindruckenden Sonnenuntergang auf offenem Meer. Dann liefen wir bald in den Eyafjordur ein. Wir steuerten den kleinen Hafen von Dalvik an, den wir nach ein Uhr früh erreichten. Bald kehrte Stille auf dem Schiff ein, unterbrochen nur vom sanften Säuseln der Atemwege hier und dort.



Sonntag, 08. September 2019 – Dalvik, Eyafjordur, Akureyri

09.00 Uhr: 65°58,4'N/018°31,5'W, im Hafen von Dalvik. Dünne Wolkendecke, trocken, windstill, 8°C, 996 hPa.

Der Vorschlag, das Frühstück heute auf neun Uhr zu legen, war gestern noch einstimmig angenommen worden; so kamen alle an eine gute Müte Schlaf, und schließlich war heute ja auch Sonntag.

Nach einem gemütlichen Frühstück (mit Ei!) zogen wir los. Auf der vorhergehenden Fahrt der Anne-Margaretha hatte die Mannschaft Dalvik bereits besucht und war somit ortskundig. Unter Piets Führung gingen wir durch den Ort nach Süden, wo es das kleine Naturschutzgebiet Svarfaðardalur gab. Es lag in einem weiten Tal in einer Flusslandschaft mit Ästuar und Marschen, mit kleinen Birken- und Weidenwäldchen, die uns im Vergleich zu Grönland allerdings wie tropische Regenwälder erschienen. Ein paar Pflanzen waren uns aus Grönland geläufig, andere späte Blüher setzten willkommene Farben in die Landschaft. Die Vogelwelt war mit mehreren Entenarten, Singschwänen, diversen Sägern und Tauchern sowie einer Reihe LBBs („little brown birds“) vertreten; Interessierte hatten jedenfalls reichlich Futter für ihre Ferngläser.



Auf dem Rückweg kehrten wir in ein kleines, aber sehr feines Café ein, dessen Auswahl an Kuchen, Kaffeederivaten und sonstigen Speisen und Getränken sich schnell großer Beliebtheit erfreute. Nach angemessener Stärkung gingen wir zum Schiff zurück.



Pünktlich um 13 Uhr legten wir ab, um das letzte Stück der Schiffsreise anzugehen, die verbliebenen 20 Seemeilen nach Akureyri. Im Gegensatz zur Vorhersage, die Regen angedroht hatte, war es windstill und weitgehend sonnig, so dass wir die Fahrt an Deck genießen konnten, und natürlich hofften wir auf Wale. Da sollten wir auch nicht enttäuscht werden, mehrfach sahen wir unterwegs Buckelwale, die auch schön ihre Flukes zeigten, bevor sie nach dem jeweils letzten Atmen wieder für einige Minuten in der Tiefe verschwanden.

Wir drehten noch eine kleine Kurve zu einem Wasserfall gegenüber von Akureyri, der wohl recht einzigartig ist, da er sowohl geothermisch heiß als auch künstlich ist. Er soll während der Bauarbeiten an einem nahegelegenen Tunnel entstanden sein.

Dann waren wir im kleinen Hafen von Akureyri angekommen. Um 17.20 Uhr waren die Leinen fest und Heinz stellte die Maschine ab. Unsere große Fahrt war zu Ende.

Die Reise selbst aber natürlich noch nicht. Wir versäumten die Gelegenheit nicht, ein Gruppenfoto zu machen, und dann nutzte Rolf die Zeit und zeigte einige Bilder von seinen Hundeschlittenerlebnissen aus Ittoqqortoormiit und Umgebung.



Unterdessen hatte Piet das letzte, gute Abendessen vorbereitet, so dass wir übergangslos von einem schönen Programm zum nächsten übergehen konnten. Den Abend ließen wir gemütlich an Bord verstreichen, aber es dauerte nicht lange, bis es ruhig wurde auf dem Schiff. Immerhin war es die erste Nacht ohne Anker- oder Ruderwache seit Hekla Havn.

Montag, 09. September 2019 – Akureyri

09.00 Uhr: 65°41'N/018°05,2'W, im Hafen von Akureyri. Bedeckt, 13°C. Windstill, 1 006 hPa.

Zum letzten Frühstück an Bord der Anne-Margaretha hatte Bernd sogar rechtzeitig Leckereien vom Bäcker besorgt, so dass wir ein richtig schönes Montagmorgenfrühstück genießen konnten. Anschließend bekamen wir sogar noch Verstärkung, als Uwe Maaß von der Geographischen Reisegesellschaft in der Tür stand, den alle von den Vorbereitungen der Reise her kannten, aber die meisten hatten ihn noch nicht persönlich getroffen. Auch in seiner kleinen Island-Reisegruppe trafen einige von uns alte Bekannte von früheren Fahrten wieder.

Dann war es Zeit, die Taschen zu packen. Wir verabschiedeten uns von unseren Mitreisenden, der Mannschaft und dem Schiff und zogen unserer Wege. Kaum zu glauben, dass diese große Reise nun plötzlich zu Ende war, aber die Erinnerungen würden uns alle noch lange begleiten und einige wussten schon jetzt, dass es sicher nicht die letzte Reise in den hohen Norden gewesen sein sollte.

Gesamte Fahrtstrecke (Akureyri-Akureyri): 1 149 Seemeilen = 2 178 Kilometer

*Rolf Stange, die Geographische Reisegesellschaft,
Heinz Wutschke und die Mannschaft auf der Anne-Margaretha bedanken sich
bei Euch für die Teilnahme und die gute Stimmung
an Bord und an Land in Island und Grönland*

- alles Gute und auf Wiedersehen, irgendwo zwischen den Polen!





Rolf schrieb dieses Reisetagebuch und sorgte für Fotos, Karten und Layout.

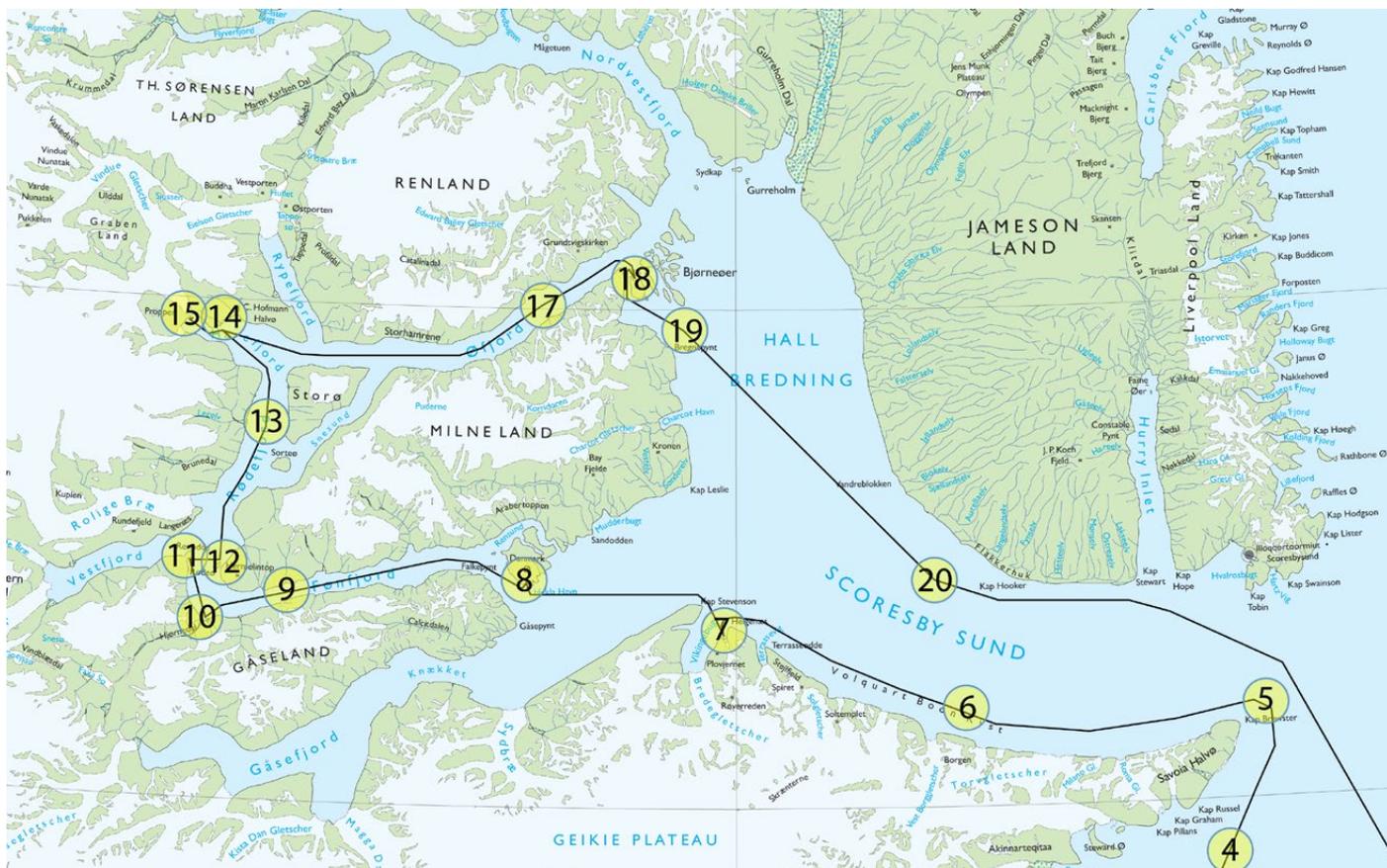
Das Reisetagebuch, Fotogalerien und der bebilderte Blog sind auf www.spitzbergen.de verfügbar.

Rolf Stange und die **Geographische Reisegesellschaft** werden weiterhin schöne Reisen in den Norden und perspektivisch auch in den Süden (Antarktis, Patagonien, vielleicht mal die Falklandinseln) organisieren. Manche unserer Fahrten haben Themenschwerpunkte wie Fotografie oder das Motto "Spitzbergen für Fortgeschrittene", mit Schwerpunkt auf abgelegenen Gebieten und längeren Wanderungen in kleineren Gruppen, unter Segeln und landbasiert in und um Pyramiden.

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

Vorträge und Schwerpunktthemen:

25.08.	Grönland – Eine Einführung
30.08.	Der Scoresbysund: geographischer Überblick
31.08.	Geologie: der Kreislauf der Gesteine
01.09.	Geologie: Altersbestimmung und die geologische Zeitskala
02.09.	Nordlicht: kleine Einführung in die Fotopraxis (Ternevigene, abends an Land)
03.09.	Gneise, Feldspäte und Zirkone: Datierung, das Grenville-Ereignis und die kaledonische Gebirgsbildung (im Harefjord an Land)
04.09.	Ovibos: eine Moschusochsengeschichte
08.09.	Scoresbysund Hot Dogs: Hundeschlittengeschichten aus dem Scoresbysund



- | | | | |
|----|------------------------------|----------|------------------------|
| 1* | Akureyri | 13 | Rødefjord |
| 2* | Eyfjordur | 14 | Harefjord: Ternevigene |
| 3* | Grimsey | 15 | Harefjord |
| 4 | Blosseville Kyst | 16 (=14) | Harefjord: Ternevigene |
| 5 | Kap Brewster | 17 | Øfjord |
| 6 | Volquart Boons Kyst | 18 | Bjørneøer: Jyttes Havn |
| 7 | Vikingebugt | 19 | Hall Bredning |
| 8 | Danmark Ø: Hekla Havn | 20 | Hall Bredning: Eisberg |
| 9 | Føn fjord | 21* | Dalvik |
| 10 | Ankervig | 22* | Eyafjordur |
| 11 | Rødefjord: Renodden | 23* | Akureyri |
| 12 | Rødefjord: Røde Ø (Eisberge) | | |

* Isländische Orte sind außerhalb der Karte





SPITZBERGEN.DE

SPITZBERGEN-SVALBARD.COM

Rolf Stange

www.spitzbergen.de

rolf.stange@spitzbergen.de

GeoRG

Geographische ReiseGesellschaft

Geographische Reisegesellschaft (Geo-RG)

Sporksfeld 93

D-48 308 Senden

Telefon: 02536 - 343 56 92

www.geo-rg.de

info@geo-rg.de

