

## **Dass es kalt war, war nicht so wichtig**

Auf diese Etappe mit der SKWB-Yacht „Wappen von Bremen 3“ hatte die gesamte Crew lange gewartet, nachdem uns zwei Jahre zuvor die technisch bedingte Absage eine ebenfalls beeindruckende Reise von Island nach Bremerhaven beschert hatte. Es gab also nichts zu bereuen, vielmehr waren Spannung und Vorfreude auf einen anspruchsvollen Törn noch weiter gestiegen.

Zunächst führt vor dem Start ein erster Ausflug tief ins Innere des Nuuk-Fjordes bis nach Kapisigdlit, einem heute noch besiedelten Dorf der alten "Westsiedlung" aus Wikingerzeiten. Dabei gestattet der Besuch bei einer einheimischen Familie einen kleinen Eindruck vom Alltagsleben der Grönländer.

Für unseren Weg nach Süden wählen wir an der Westküste die "inner route", die nicht nur navigatorisch anspruchsvoll ist, sondern auch durch eine archaische Landschaft führt, die uns spüren lässt, dass bei ihrem Entstehen an Menschen beileibe noch nicht gedacht worden war. Mit Zwischenstopps im Hafen von Fiskebøl und einer unruhigen Anker Nacht in der Ravens-Storø-Bucht gehen wir weiter auf Kurs Süd nach Pamiut. Die Eisberge mehren sich, ab und an eröffnen sich jetzt phantastische Blicke auf das „Frederikshab Isblink“, den einzigen Gletscher im südlichen Grönland, der bis an die Küste reicht. Dänemark ist in Pamiut, wie in allen Häfen, allgegenwärtig. Ein in Svendborg gebauter und 1948 nach Grönland gebrachter Fischkutter kündigt davon ebenso wie der Brugsen-Supermarkt. Das intensive Nordlicht der Nacht ist allerdings in Dänemark nicht zu bestaunen.

Nach Konsultation des Eisdienstes stellt sich heraus, dass der Narssalik-Fjord trotz „split-ice“ zu befahren ist, zwei Tage auf See mit wechselnden Winden, bei mäßiger Sicht und etwas Regen enden mit einer nächtlichen Anfahrt auf Narssaq. Die Anfahrt macht aufmerksame Eiswache erforderlich. Der Ausflug des folgenden Tages führt zur von Erik dem Roten gegründeten Siedlung Brattahild. Langsam bewegen wir uns weiter nach Süden, laufen das gut 3.000 Einwohner zählende und daher für grönländische Verhältnisse als Großstadt zu bezeichnende Qaqortoq an, nehmen in Frederiksdal Diesel, um von dort aus den Weg zum Prins-Christian-Sund einzuschlagen.

Die beiden folgenden Tage bieten atemberaubende Blicke auf Gestein, dem vulkanischer Ursprung und die Bewegungen des Eises ein uraltes Gesicht gegeben haben. Dem Kangerdlua-Gletscher nähern wir uns vorsichtig bis auf drei Kabellängen - nach Plotter und Karte befinden wir uns bereits seit über 2 sm auf Eis. Das gelungene Ankermanöver auf seltenen 16 Metern Wassertiefe beschließen wir mit einem per Grönland-Eis gekühlten Whisky. Mehr treibend als segelnd folgen wir am kommenden Tag dem Sund, zufrieden damit, die beeindruckenden Bilder aus Fels und glitzerndem Eis still in uns aufnehmen zu dürfen. Der Ostausgang des Sundes wartet mit einem Besuch auf der dortigen Funk- und Wetterstation auf und am nächsten Morgen mit zwei „bergy bits“ vor dem kleinen Naturhafen, die unser Auslaufen zwar verzögern, nicht aber verhindern können.

Seglerisch war die Reise bislang vor allem navigatorisch anspruchsvoll verlaufen, nun soll sie es auch unter sportlichen Aspekten werden. Die Größe der Eisberge an der Ostküste nimmt zu, geometrisch klare Riesen werden begleitet von bizarr geformten kleineren Verwandten, vor allem aber die Eisdichte steigt. Das Barometer dagegen fällt, wir befinden uns auf der Südseite schnell nach Osten ziehender Tiefs. Die nächsten drei Tage sind geprägt von zunächst ständigen Segelwechseln bei Winden zwischen 15 und 35 kn, ständigem Ausguck und möglichst wenig Fahrt bei Nacht. Wegen der Eisdichte beschließt die Schiffsführung, keinen weiteren Hafen an der Ostküste anzulaufen, sondern nun direkt nach Island zu

gehen. Dieser Abschnitt wird abwechslungsreich. Liegen wir in einer Nacht bei grober See noch beigedreht nur unter G4, beginnt der folgende Tag mit schwachen Winden, um pünktlich mit Einsetzen der Dunkelheit dann wieder Sturm mit Spitzenwerten von über 50 kn zu bringen.

Erst die letzten gut 200 sm werden dann wieder ruhiger. Im Zeitplan erreichen wir bei Nacht Reykjavik, den Hafen, von dem aus wir vor zwei Jahren schon einmal gestartet waren und werden von der hellerleuchteten Oper begrüßt, hinter der wir liegen werden.

Was hat diese Reise so besonders gemacht? Nicht die doppelte Lage Funktionsunterwäsche, die am Ende gerne gegen zivilere Kleidung getauscht wird. Eher schon die Konfrontation mit einer überwältigenden Natur und die kleinen Einblicke in eine fremde Gesellschaft, die, wie bei jeder anregenden Reise, viele Fragen aufwerfen, die sich einer schnellen Antwort verweigern. Die akribische Vorbereitung und Planung, die Raum lässt für Anpassung an wechselnde Bedingungen auf See. Zwischenstopps an Land mit der Gelegenheit, noch mehr zu erleben und zu erfahren als die Auseinandersetzung mit Wind, Wetter und uns selbst. Und – auf einem starken Schiff - die gegenseitige Rücksichtnahme einer Crew, in der jeder für das respektiert wird, was er oder sie zum Gelingen des Ganzen beitragen kann.

Den maßgeblichen Anteil daran haben der Schiffer Bolle Noack und seine Stellvertreterin Henrike Thomssen. Dafür gebührt ihnen Dank von der Crew, bestehend aus Manfred Toborg, Michael Hübner, Henning Scherf, Nanna Noack, Ulrich Klasen, Sabina und Harald Jakobs und Horst Rippien.

Nachtrag von Michael H.: diesen Bericht habe in ganz wesentlichen Teilen nicht ich, sondern den hat Horst R. geschrieben.