

BERND MANSHOLT

Blind Date nach Grönland

STYVES

EIN SEGELABENTEUER



DELIUS KLASING

BERND MANSHOLT

Blind Date nach Grönland

EIN SEGELABENTEUER

SVMB

DELIUS KLASING VERLAG

INHALT

Vorwort von Arved Fuchs	6
Prolog	10
Eine logische Entscheidung	12
Mitsegler gesucht	15
Der Start.	18
Eine unerwartete Wendung	28
Die Entscheidung von Peterhead	35
Eine offene Rechnung.	45
Ein guter Tag	48
Sturm	53
Eis	72
Land in Sicht	79
In den Norden	94
Sturm in Nuuk.	101
In der Arktis.	106
Der Gletscher	139
Der Goldschmied	149
Die Geistersiedlung	160
Paamiut	170
Scharf geschossen.	175
Reise-Reise!	185
Atlantik einhand	201
Zurück in Schottland.	211
Epilog.	222
Technische Daten der NIS RANDERS	223
Danksagungen	224

VORWORT VON ARVED FUCHS

Träume sind häufig der Beginn von etwas sehr Wahrhaftigem. Viele Menschen belassen es beim Träumen, andere geben sich nicht damit zufrieden – sie lassen sich darauf ein und setzen sie in die Tat um, versuchen es zumindest. Wenn solch ein Traum dann auch noch im Nordatlantik liegt und Grönland heißt, dann ist der Pfad dorthin ein anspruchsvoller, insbesondere wenn man ihn auch noch mit einem Segelboot erkunden will.

Bernd Mansholt hat seinen Traum gelebt und ist mit seiner Yacht »NIS RANDERS« aufgebrochen. Die Reise ist keiner überhasteten, spontanen Idee gefolgt, sondern dem sorgsam reflektierten Entschluss, sich auf das Abenteuer einzulassen. Vorausgegangen waren ausgiebige Recherchen und Planungen – und vielleicht die Erkenntnis, dass wenn er es jetzt nicht macht, er es wahrscheinlich niemals wagen würde.

Segeln im Nordatlantik stellt besondere Anforderungen an Mensch und Material. Bei aller umsichtigen Planung und Vorbereitung – es gibt immer Unwägbarkeiten, die schwer abzuschätzen sind. Menschen reagieren unter Anspannung, Stress und fernab des gewohnten Lebensumfeldes bisweilen irrational. Diese Erfahrung habe ich selbst einige Male machen müssen. Das macht sie nicht zu besseren oder schlechteren Menschen – sie sind schlicht überfordert mit der Situation. Der Mensch kann das stärkste, aber auch das schwächste Bindeglied sein. Vermutlich ist die menschliche Komponente neben dem Wettergeschehen die am wenigsten planbare. Auch das hat Bernd Mansholt erfahren. Was als eine Reise zu zweit begann, endete als Einhandtörn von Grönland zurück nach Ostfriesland.

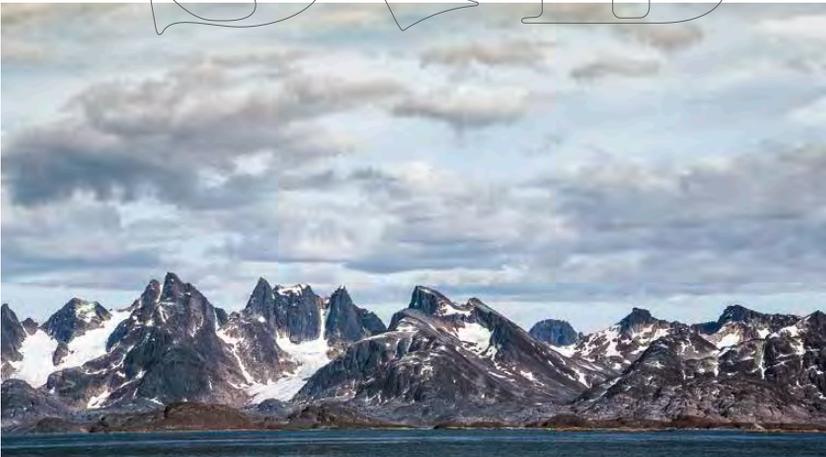
Zerstrittene Segelcrews oder gemeinsame Träume mit einer sehr kurzen Halbwertszeit gibt es in den Segelchroniken viele. Das ist an sich nichts Besonderes. Aber häufig werden die Ursachen dafür unterschlagen oder es wird abgerechnet – dann wird es meist unerfreulich. Nicht so bei Bernd Mansholt. Bei ihm überzeugt die Ehrlichkeit, mit der er die zwischenmenschlichen

Probleme schildert. Das ist keine Abrechnung, kein Vorwurf an den anderen, sondern da ist ein wenig Traurigkeit und Irritation zu spüren. Auch Enttäuschung und Unverständnis – aber das ist ja nachvollziehbar. Der Traum ist etwas aus dem Kurs gelaufen. Aber so ist das nun einmal. Entscheidend ist doch, wie ich mit veränderten Situationen umgehe. Bernd Mansholt bleibt sich und seinen Zielen treu. In der Summe zählt nur das.

Mich hat in diesem Buch die Ehrlichkeit beeindruckt, mit der Bernd Mansholt über seinen Törn berichtet. Keine Schnörkel, keine Beschönigungen, keine Übertreibungen, aber auch keine Abrechnung. Andere bleiben zu Hause – Bernd Mansholt hat das Durchsetzungsvermögen und den Willen gehabt, seinen Traum Wirklichkeit werden zu lassen.

Arved Fuchs, Ostgrönland, im Sommer 2014

SVMB



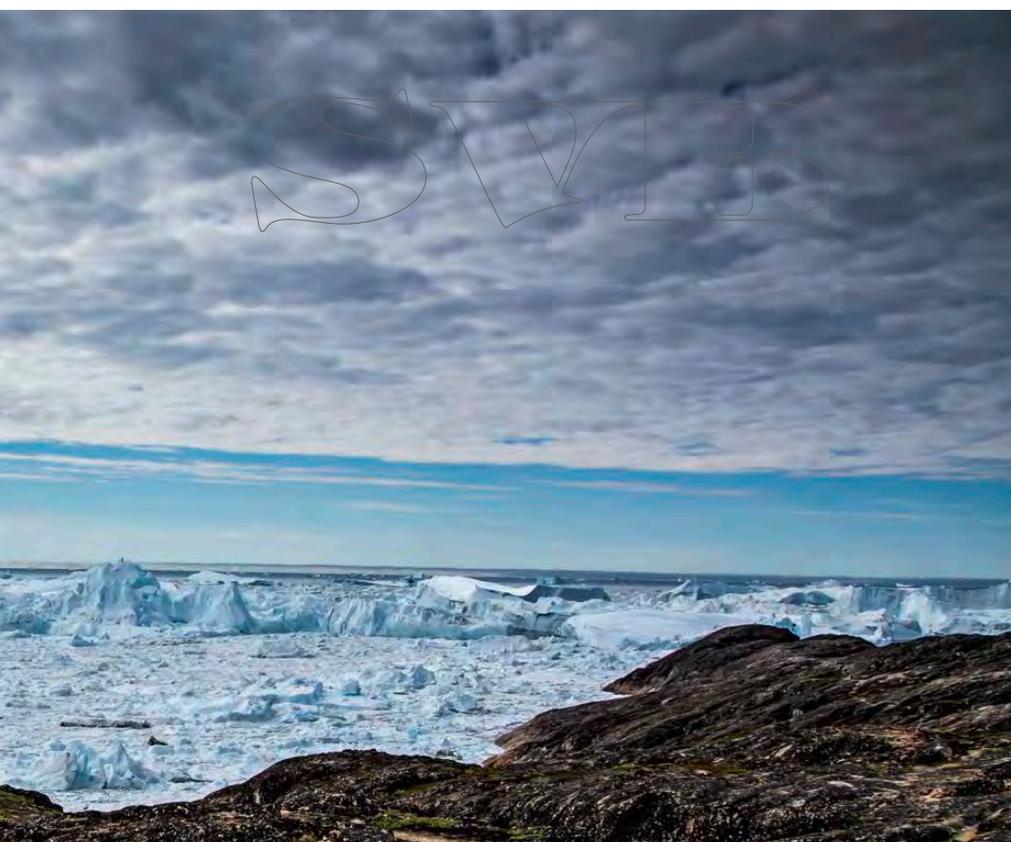
PROLOG

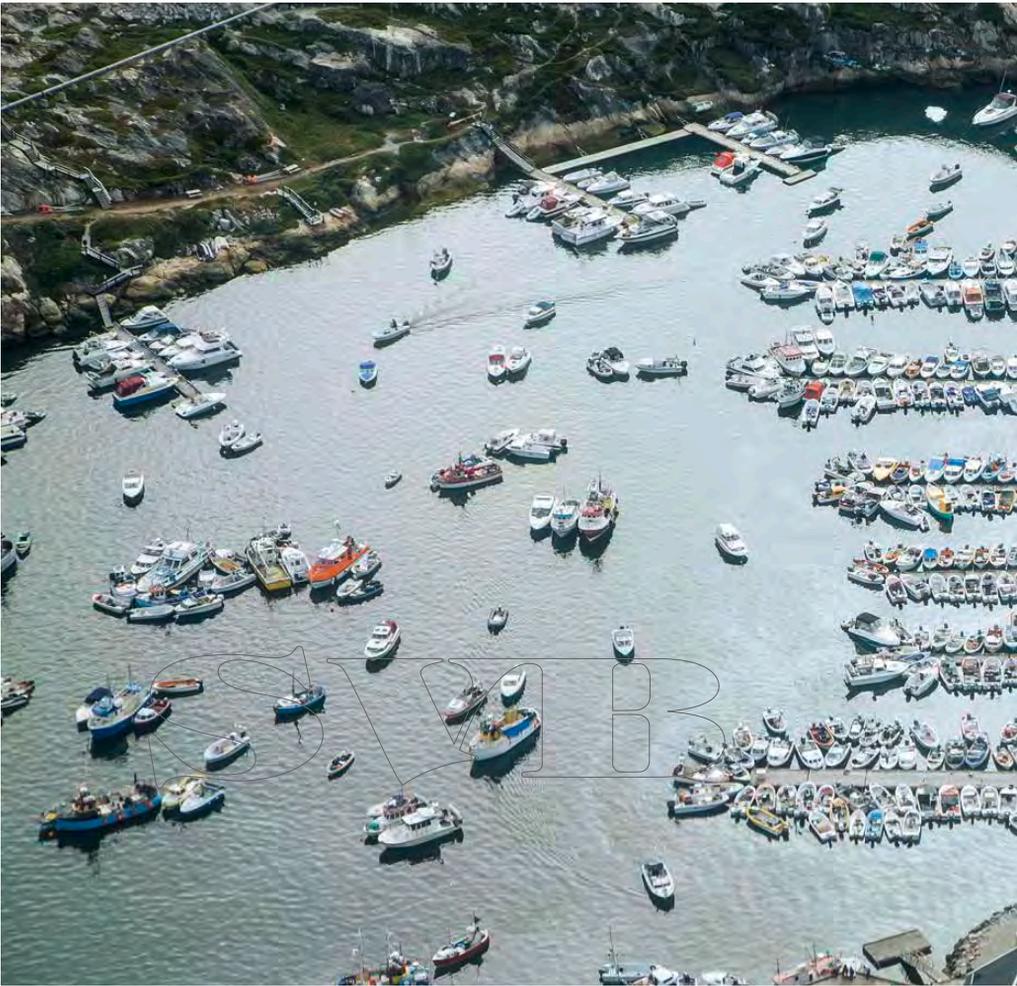
Im Wesentlichen gibt es wohl zwei Gründe unterschiedlicher Natur, warum man etwas publiziert: Entweder man berichtet, um anderen Menschen Sachverhalte mitzuteilen, oder man möchte mit seinem Buch unterhalten. Das vorliegende Manuskript versucht beides – einfach, weil der Inhalt dieser Geschichte es hergibt.

Die Gründe zu reisen können umso vielfältiger sein: Vielleicht möchte der Reisende seinen Horizont erweitern, Körper, Geist und Seele erholen oder sich schlicht die Zeit vertreiben. Manche arbeiten an ihrer Life-Work-Balance, andere wiederum brechen aus religiösen Gründen auf. Einige von uns hinge-



gen müssen ab und an Neuland erforschen, sind Suchende auf dem Weg zur inneren Ausgeglichenheit. Fernweh ist ein Stachel im Fleisch der geregelten Lebensplanung und mindestens genauso schlimm wie Heimweh – nur umgekehrt. Man muss dem irgendwann nachgeben und für Ausgleich sorgen, sonst läuft man Gefahr, unglücklich zu werden. So geht es auch mir. Grönland habe ich eher durch einen Zufall kennengelernt. Ich habe das raue, ursprüngliche Land so angenommen, wie es ist, und es hat sich mir geöffnet. Es macht mich stolz und glücklich, jetzt von einer Reise voller Überraschungen und Abenteuern berichten zu dürfen.





IN DER ARKTIS

In der grönländischen Verkehrsinfrastruktur zählen Wasserfahrzeuge zu den wichtigsten Fahrzeugen. Von den großen Fähren mit Eisklasse, die neben Personen auch die Post, Waren und Frachtgut wie zum Beispiel Autos oder Sport- und Jagdboote befördern, über die Taxiboote, die hauptsächlich Post und Personen transportieren, bis hin zu den Motorbooten für



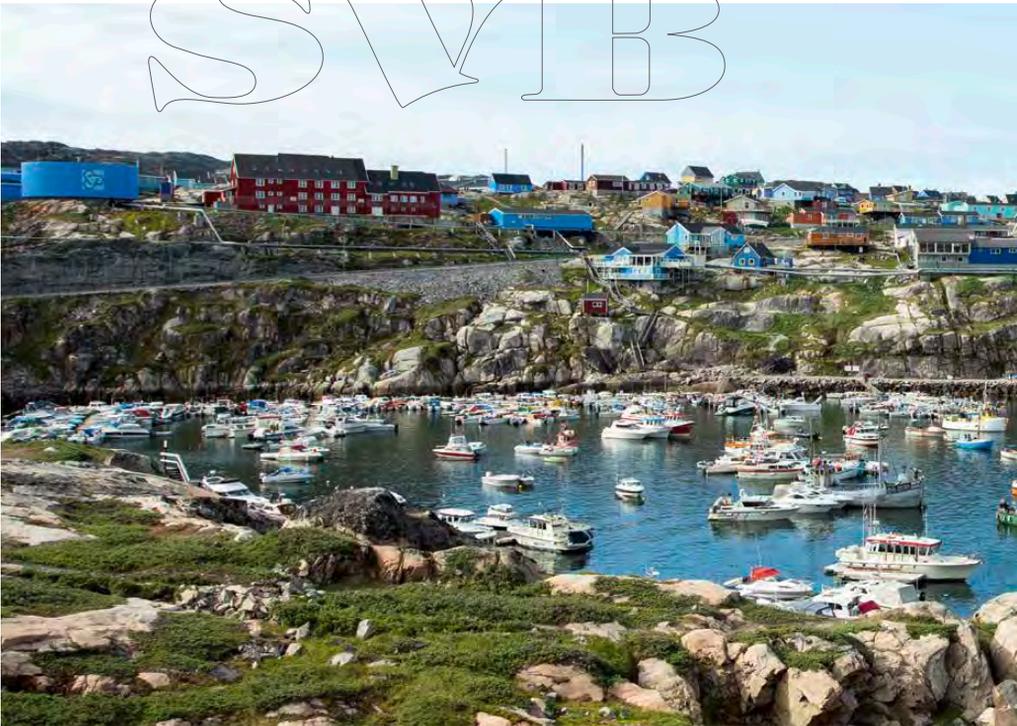
Beim Anflug auf die drittgrößte Stadt Grönlands. Der Hafen von Ilulissat aus der Luft.

die Freizeit und die Jagd auf Robben. Kajaks spielen heute kaum noch eine Rolle – obgleich es sie bei den traditionsbewussten Inuit durchaus noch gibt. Schnelle Verbindungen zwischen zwei Orten schaffen Hubschrauber; Heliports finden sich in fast jeder Ortschaft. Für große Entfernungen und wenig Gepäck eignet sich am besten das Flugzeug. Die Fluggesellschaft Greenland

Air verbindet im Westen der Insel elf Destinationen und im Osten eine mit seinem Flugnetz.

Nach zwei Stunden Flugzeit und einem Zwischenstopp auf dem Internationalen Flughafen von Kangerlussuaq erreiche ich den Flughafen von Grönlands drittgrößter Stadt Ilulissat. Nachdem ich das kleine Abfertigungsgebäude verlassen habe, werde ich von sommerlichen Temperaturen, blauem Himmel und Stechmücken begrüßt. Eine freundliche Taxifahrerin bringt mich zu meiner Unterkunft, einem Hostel im Herzen der 4600 Einwohner zählenden Kleinstadt. Ich wohne im Ilulissat Vandrehjem, einem in die Jahre gekommenen länglichen, blau bemalten Holzbau an der Marralinnguaq Nr. 49. Die Eingangstür und einige der etwa 20 Fenster des flachen Gebäudes stehen weit offen. Vor der Jugendherberge hängt Wäsche zum Trocknen in der Sonne, und einige Leute sitzen auf einer groben Holzbank und unterhalten sich auf Englisch mit italienischem Akzent. Sie tragen derbe Wanderstiefel und Funktionskleidung. Offenbar rüsten sie sich für eine Wanderung in die Wildnis.

SVB



Eine Mitarbeiterin der Herberge führt mich zu einem der 24 einfach eingerichteten kleinen Zimmer mit Doppelbett. Sie erklärt mir auch die Unterkunft: Gemeinschaftsküche, Klo und Dusche auf dem Gang. Im Gemeinschaftsraum gibt es Fernsehen und Internet. Die derbe, aber gemütliche Herberge wurde Anfang der 1980er-Jahre erbaut und diente ursprünglich als Unterkunft für Saisonarbeiter. Die Einwohner von Ilulissat leben zum großen Teil von den Fischfabriken, in denen Krabben und Heilbutt verarbeitet werden. Der Tourismus hat in den vergangenen Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen, nicht zuletzt auch wegen des 1992 erschienenen Bestsellers von Peter Høeg, *Fräulein Smillas Gespür für Schnee*, der 1997 verfilmt und an Schauplätzen in Ilulissat gedreht wurde. Berühmtester Sohn der Stadt ist der Polarforscher Knut Rasmussen, der 1879 hier geboren wurde und dessen Geburtshaus noch immer hier steht.

**Ilulissat – Dank *Fräulein Smillas Gespür für Schnee*
ein echter Touristen-Hotspot ...**

SVB



Nördlich des Polarkreises –
Ilulissat um 2:00 Uhr morgens.





Gleich nachdem ich meine Sachen verstaut habe, verabrede ich im Touristbüro von World of Greenland eine Nachtfahrt in die Eisberge auf einem eisgängigen ehemaligen Fischerboot.

Am Abend schreibe ich in meinen Blog:

Schon vom Flugzeug aus habe ich durch die Fenster das Eis vor der Hafeneinfahrt der Stadt gesehen. Es türmte sich kilometerweit ins Meer hinaus. Gut, dass wir nicht hierher gesegelt sind, denn es wäre für uns mit dem Segelschiff kein Durchkommen gewesen. Eine Einheimische sagte mir, dass das Eis vor der Stadt schon seit Wochen die Zufahrt behindert, und auch die Schiffe, die im Hafen liegen, warten auf einen Windwechsel, der das Eis fortreibt. Das sind die Folgen der Erderwärmung, sagt sie. Sie lässt die Gletscher deutlich schneller abschmelzen. Diese produzieren dadurch immer mehr Eisberge, die ins Meer hinaustreiben und bis zum Horizont reichen. Sogar im geschäftigen Hafen sehe ich große Eisstücke, die dort hineingetrieben sind.

Die Entscheidung, die NIS RANDERS in Nuuk zu stationieren und mit dem Flugzeug weiterzureisen, ist also richtig gewesen, wir hätten es mit dem Schiff in der zur Verfügung stehenden Zeit niemals bis hierher geschafft.

Das kleine Städtchen ist terrassenartig in die Felsen der Berghänge gebaut. Von den Straßen, die etwas oberhalb liegen, kann man weit auf das Meer hinausblicken. Das heißt, man könnte das Meer sehen, wenn das Eis nicht wäre. Soweit das Auge sieht, ist das Nordmeer mit Eis bedeckt.

Ich befinde mich mehr als 300 Kilometer nördlich des Polarkreises. Das bedeutet, dass die Sonne in den Sommermonaten zu keiner Tageszeit unter den Horizont gelangt. Kurz vor Mitternacht besteige ich im Hafen des Ortes bei hellem Sonnenlicht das ehemalige Fischerboot, das sich seinen Weg durch das Eis in Richtung des zwei Kilometer entfernten Gletscherfjords, der auch Kangia genannt wird, bahnt. Dabei geht es nicht gerade zimmerlich zu, was das Treibeis angeht. Mein Kapitän heißt Nanuq. Das bedeutet in Kitaa-miutut, der Amtssprache Grönlands, so viel wie »Polarbär«. Sein Alter kann ich nur schwer einschätzen, er mag wohl Mitte 50 sein. Er spricht Englisch mit mir, sofern er überhaupt mal den Mund aufmacht, denn er scheint wie die meisten Inuit kein Freund vieler Worte zu sein. Nanuq weicht zwar den Eisbergen und ganz großen Schollen aus, aber von den anderen im Wasser treibenden Eisstücken lässt er sich nur wenig beeindrucken.

Während wir mit dem Kunststoffrumpf der NIS RANDERS stundenlang zwischen dem Eis durchs Wasser mäandert wären, fährt er mit dem verstärkten



Meine Entscheidung herzufliegen war absolut richtig: Mit dem Schiff wäre hier kein Durchkommen. Eis, soweit das Auge reicht.

Bug seines Schiffes einfach dagegen, um sie zur Seite zu schieben. Andauernd kracht und bebt es durchs ganze Schiff! Ich brauchte einige Zeit, um mich daran zu gewöhnen.

Nach einer Stunde Fahrt durch das Eis haben wir unser Ziel, den Ilulissat-Gletscherfjord, erreicht. Der Fjord wird vom Gletscher Sermeq Kujalleq gespeist. Er ist der größte der nördlichen Hemisphäre und mit 7000 Metern pro Jahr der schnellste dauerhaft fließende Gletscher der Welt. Die Eisberge, die er produziert, sind zum Teil mehrere Kilometer lang und bis zu 1000 Meter hoch. Einige ragen bis zu 150 Meter aus dem Wasser. Nachdem diese Riesen entstanden sind, verbleiben sie etwa ein Jahr lang im davor liegenden Eisfjord und werden dann von den nachfolgenden Eisbergen über eine unterseeische Moräne getrieben, wo sie sich abschleifen und zerbrechen. Wer glaubt, dann »handliche« Exemplare vorzufinden, irrt. Auch anschließend sind sie immer noch gewaltig groß. Man vermutet, dass der Eisberg, den die TITANIC rampte und untergehen ließ, vom Ilulissat-Eisfjord stammt.

Das Gebiet um den Ilulissat-Eisfjord wurde 2004 von der Unesco zum WeltNaturerbe erklärt. Nach einem Treffen von Angela Merkel mit dem dänischen Staatsminister Rasmussen im Jahre 2007 ist Ilulissat zum Symbol der globalen Erwärmung avanciert, ungeachtet dessen, dass es im gesamten Norden Auswirkungen der Klimaprobleme zu spüren gibt. So wird zum Beispiel den Jägern durch das schnell zurückweichende Eis das Erreichen ihrer traditionellen Jagdgründe erschwert. Es gibt Berichte, wonach immer mehr Jäger auf zu dünnem Eis einbrechen und ertrinken. Doch die Grönländer sind ein sehr anpassungsfähiges Volk, das in der Erderwärmung durchaus seine Chancen sieht. Das zurückweichende Eis ermöglicht nämlich andererseits den Abbau von Bodenschätzen, die zuvor nicht erreichbar waren. Und nicht nur die Chinesen locken mit Devisen für Schürflizenzen.

Das Holz für die Häuser und andere Baumaterialien werden aus Dänemark geliefert – Grönland bietet nur Fels und Eis.



Im Licht der Mitternachtssonne erreichen wir den Rand des Eisfjords. Völlige Windstille herrscht. Bizarre Eisberglandschaften spiegeln sich im Wasser, das so ruhig und schwarz ist wie Öl. Kapitän Nanuq hat den Schiffsdiesel abgestellt. Eine geradezu mystische Stille kehrt ein. Nur das beständige Knacken und Blubbern der aus dem schmelzenden Eis entweichenden Luftbläschen ist zu hören. Zwischen den Eisbergen ist es nicht so kalt, wie ich es mir vorgestellt habe; ich brauche nicht einmal Handschuhe. Die Luft ist mit Sauerstoff angefüllt. Das Licht der Mitternachtssonne taucht die gesamte Szene in unzählige pastellene Blautöne. Ich lehne über der Reling und nehme diese Naturwunder mit allen Sinnen auf. Es ist sicher einer der friedlichsten und ruhigsten Momente in meinem Leben.

Als ich darüber nachdenke, welche glückliche Fügungen wohl dafür verantwortlich sind, dass ich mich zu dieser Zeit an diesem Ort befinde, beendet ein plötzliches und lang anhaltendes Donnerrollen die Ruhe. Es klingt wie ein aufziehendes Gewitter, das irgendwo zwischen den Eisbergen entsteht. Doch der Himmel ist nur mit einigen Wolken bedeckt, die Ursache muss woanders liegen. Das Grollen geht schließlich in ein unheimliches Murmeln über, während das Schiff sanft von einer leichten, kaum wahrzunehmenden Woge angehoben wird. Der Kapitän sieht meinen fragenden Blick und klärt mich auf. Das Geräusch stammt aus den Eisbergen und entsteht, wenn sich in ihrem Inneren starke Spannungen schlagartig abbauen. Gefährlich wird es erst, wenn ein Eisberg zerbricht oder große Teile von ihm abbrechen und auf die Wasseroberfläche treffen. Dann kann eine energiereiche Welle, die auf See zunächst nur als leichte Woge daherkommt, sich am Ufer je nach Untergrundbeschaffenheit zu einem Tsunami aufbauen. Boote, die am Ufer liegen, oder Menschen, die sich am Strand aufhalten, befinden sich in solchen Momenten in akuter Lebensgefahr. Das gleiche Phänomen tritt bei kalbenden Gletschern auf, deren Eisberge auf das Wasser treffen.

Es folgt erneut ein Geräusch, anders diesmal, mehr ein Knallen, wie ein Schuss, der mit einem scharfen Echo zwischen dem Eisgebirge verhallt.

Nach einiger Zeit startet der Kapitän wieder den Motor. Mit langsamer Fahrt setzen wir unsere Reise zwischen den Eisbergen fort. Während der Fahrt erklärt mir Nanuq die Farben der Eisberge: Die meisten sind schneeweiß. Das liegt daran, dass die Kolosse vor Jahrtausenden durch zusammengepressten Schnee auf dem Festland entstanden sind. Die dabei eingeschlossenen Luftbläschen streuen das einfallende Tageslicht sehr stark und in alle Richtungen. Dadurch erscheinen diese Eisberge für unsere Augen weiß. Besonders

in Grönland kann man aber auch Eisberge beobachten, die einen Stich ins Bläuliche haben oder sogar mit dicken tiefblauen Linien durchzogen sind. Bei diesem Eis handelt es sich um sehr kompaktes und stark komprimiertes Eis, in dem sich nur wenige bis gar keine Luftblasen befinden. In diesem Eis wird das Licht nicht gestreut und zurückgeworfen, sondern scheint teilweise durch das Eis hindurch. Dabei werden alle Farben bis auf Blau absorbiert. Aus diesem zusammengepressten Eis besteht auch das für uns Seeleute so gefährliche Black Ice, das man im Wasser oft erst dann entdecken kann, wenn es schon zu spät ist. Ganz selten kann man in Grönland auch grüne Eisberge entdecken. Die Ursache für diese Farbe ist noch nicht ganz geklärt, man nimmt aber an, dass Sedimente oder Plankton dafür verantwortlich sind, erklärt Nanuq auf der Rückfahrt weiter.

Als wir in den Hafen von Ilulissat zurückkehren, bestimmt rege Betriebssamkeit das Bild. Männer in kleinen Motorbooten kommen uns entgegen, Gewehre an Bord. Sie sind auf der Jagd nach Robben, die ab und an zwischen dem Eis ihren Kopf durch die Wasseroberfläche stecken. Am Sonnenstand lässt sich die Tageszeit nicht bestimmen, denn die Sonne hat ihren tiefsten Punkt bereits längst überschritten. Ein Blick auf die Uhr verrät mir aber, dass es kurz nach zwei ist – nachts. Als ich durch die Straßen zurück in meine Unterkunft gehe, kommen mir vergnügt rufende Kinder im Grundschulalter auf ihren Fahrrädern entgegen, die scheinbar ein Rennen durch den Ort veranstalten. Meine innere Uhr ist schon durch die Wachwechsel an Bord der NIS RANDERS durcheinandergelassen, aber das Tageslicht des polaren Sommers gibt mir den Rest. Ich lege mich in meinem kleinen Zimmer auf mein Bett und blicke an die Decke. Während ich noch überlege, ob ich denn jetzt müde bin oder nicht, muss ich wohl doch eingeknickt sein, denn als ein lang anhaltendes Heulen erklingt, schrecke ich hoch. Es klingt, als ob 100 Sirenen ihre Arbeit aufnehmen. Dann wird mir bewusst, dass es sich um jaulende Hunde handelt. Schlittenhunde! Ich mache mich also wieder auf den Weg. »Schlafen kann ich, wenn ich wieder zu Hause bin«, denke ich. Jetzt gibt es Wichtigeres zu sehen.

Auf die 4600 Einwohner Ilulissats kommen 2300 Schlittenhunde. Hier im hohen Norden sind sie auch heute noch unverzichtbarer Bestandteil der Mobilität. Zu lange dauert die Kälteperiode, in der alles vereist und verschneit ist. Motorscooter sind zwar vereinzelt vorhanden, können sich aber aufgrund eines entscheidenden Nachteils nicht endgültig durchsetzen: Sie benötigen Treibstoff. Jetzt, im Sommer, fahren Autos durch die Straßen der Stadt, und



Blick auf Ilulissat. Im Vordergrund die Sledgedog Area, der Platz der Schlittenhunde.

die Hunde werden in den sogenannten Sledgedog Areas am Rande der Stadt angekettet, wo sie ein für unser Empfinden tristes Dasein führen.

Der robuste Grönlandhund ist ein Polarspitz und stammt in direkter Linie vom Wolf ab – und Wölfe bellen nicht, sondern heulen. Daher auch das Geräusch, das mich weckte. Mehrmals am Tag kann man das anschwellende Heulen hören, bei dem zunächst ein Tier beginnt und immer mehr folgen. Die Schlittenhunde sind reine Arbeitstiere, ihre Besitzer haben kaum emotionale Bindung zu ihnen. Von Domestizierung keine Spur. Entsprechend werden sie gehalten und behandelt. Sie sind sehr ausdauernde Tiere, die in Westgrönland endemisch sind und nach einem alten Inuit-Gesetz nur nördlich des sogenannten Hundeäquators gehalten werden dürfen.