

# „Luv“ in Nova Scotia, Prince Edward Island und Newfoundland

Text und Fotos von Heiko Tornow

Halifax, 15.5.2015

## Story 1 Ein Geniestreich

"So, Sie wollen schon los? Damit haben wir gar nicht gerechnet. Ihr Schiff liegt noch in der Halle." Den Empfang durch den Werft-Manager Darrin haben wir uns irgendwie anders vorgestellt. Vor Wochen schon hatten wir schriftlich unsere Ankunft in Nova Scotia für den 15. Mai avisiert. Vier Mann und Rosi erscheinen denn auch pünktlich früh am Morgen und tatendurstig mit Sack und Pack in der Gold River Marina. Wir wollen die „Luv“ nach dem langen Winter wieder fit machen für die kommenden Segeletappen in der Neuen Welt. Und nun das. Die „Luv“ stehe ganz hinten in der Halle, sagt der freundliche Darrin. Es sei geplant, das Schiff nach dem Victoria Day, dem Nationalfeiertag, ins Wasser zu lassen. Also erst in vier Tagen.

Die Gesichtszüge der LUV-Crew entgleisen kollektiv. Die Körpersprache schaltet von frohem Tatendrang auf totale Depression. Ich muss mich erst mal setzen. Warum, so frage ich, seien wir wohl hier und heute und mit reichlich Vorwarnzeit eingetrudelt? Um zu warten? "Sightseeing?" schlägt Darrin vor, merkt aber gleich, dass das eine besonders blöde Idee ist. Und er merkt auch, dass er umdenken muss, wenn er heile aus der Sache rauskommen will. Es geht dann doch. Am Abend rollt die „Luv“ mit dem Transportwagen aus der Halle. Man sei eben spät dran in diesem Jahr, entschuldigt sich der Manager, der Winter sei furchtbar lang gewesen und sehr schneereich. "Drei Meter hoch.", sagt Darrin und weist auf die Schneereste auf dem Werftgelände hin, die Ende Mai tatsächlich noch längst nicht weggetaut sind.

Mit dem nächsten Hochwasser schwimmt die „Luv“ im Gold River, und wir beginnen mit dem Einräumen. Ein Dutzend Segel, gefühlt 20 Kilometer Leinen, ein Berg von Kojen- und Kabinenpolstern - alles, was James und ich im Herbst von Bord in einen trockenen Stauraum an Land geschleppt hatten, muss jetzt wieder zurück an seinen jeweiligen Platz. Mit Frühjahrsputz und Einräumen, mit Deckwaschen, der Reparatur von elektronischen Geräten und dem Beschaffen von Ersatzteilen sind fünf Personen vier Tage lange gut beschäftigt.



*Die „Luv“ wird mit Polstern bestückt*

Das größte Problem sind die Wantenspanner. Der Gau war bereits im Herbst beim Einmotten der „Luv“ für das Winterlager passiert. Die Werftmannschaft hatte beim Mastlegen die winzigen Schrauben übersehen, mit denen die Wanten gegen unabsichtliches Losdrehen gesichert sind. Mit roher Gewalt und grobem Werkzeug am langen Hebel überwinden die kräftigen Kanadier den

metallinen Widerstand und hobelten so die Steigungen der Gewindebolzen glatt. Damit lässt sich nun kein Mast mehr verstagen. Aus Hamburg hat die Frühlingsscrew neue und sündhaft teure Bolzen mit nach Nova Scotia im Fluggepäck. In ganz Nordamerika hatte sich kein Profi

auftreiben lassen, bei dem sich die Reparatur des Riggs hätte in Auftrag geben lassen. Wir müssen selber ran.

Die Erbauer unserer X-Jacht haben garantiert nicht damit gerechnet, dass irgendwann einmal im fernen Nova Scotia unkundige Segler diese unmögliche Aufgabe lösen müssen. Sonst hätten sie gewiss nicht die langen schweren Gewindestangen, welche die gewaltigen Kräfte des Riggs zum stählernen Kielrahmen unten im Schiff führen, so komplett unzugänglich hinter Einbauschränken, Bodenbrettern, Deckenverkleidungen und Kojenkisten versteckt. Um unsere Ersatzteile einbauen zu können, müssen die fest verschraubten Stangen komplett ausgebaut werden. Natürlich existiert kein Handbuch, keine Zeichnung, keine Anleitung mit klugen Tipps für diesen Job. Nach einem zeitraubenden Prozess von Versuch und Irrtum gelingt es, die Stangen aus dem Deck zu ziehen, mit dem sie am oberen Ende - als zusätzliche Schikane - beinahe unlösbar verklebt sind.

Unlösbar sind nun aber auch noch die langen Stangen mit dem Metallgehäuse verkeilt, in dem der kurze, defekte Gewindebolzen steckt. All unsere Kraft reicht nicht. Kein Werkzeug hilft. Alle Mühe umsonst. Wir können nichts auswechseln. Wir können den Mast nicht setzen. Eigentlich könnten wir jetzt tatsächlich nur noch ein wenig Sightseeing machen und zurück nach Hamburg fliegen. Wenn die Not am Größten, ist die Rettung am Nächsten. Ein Bootseigner, dem ich unser Leid klage, kennt einen Schlosser, der sei ein Genie für jeden Metalljob. Auch am Sonnabend um 16 Uhr?

Tatsächlich. Wir finden das Genie - ein Baum von einem Kerl - noch im Dienst und hilfsbereit. Er betrachtet sich die Sache, sagt keinen Ton und schweißt und hämmert und schleift und bohrt und poliert eine geschlagene lange Stunde. Dann ist er fertig und will nur 60 Dollar auf die Hand.

Als am nächsten Morgen ein großer Kran den 22 -Meter-Mast in die LUV hebt, lassen sich die Wanten ohne Anstrengung mit den neuen Gewindebolzen verbinden. Wie geschmiert. Am Abend ist die „Luv“ wieder fit und seeklar für die nächste lange Reise.



*Eggert und der geniale Schlosser*

## Story 2 Klostein und Marzipan

Segeln im hohen Norden Kanadas ist der komplette Gegenentwurf zum Schippern in der warmen Karibik. Natürlich ist es kalt vor der Küste von Nova Scotia. Sehr kalt. Das Meer hat eine Temperatur von nur sieben Grad. Das erfahren wir aus dem Wetterbericht der kanadischen Küstenwache. Unser Bordthermometer war im vergangenen Jahr vor Martinique bei 33 Grad Wasserwärme stehen geblieben und ist seither eine dauerhafte Erinnerung an ein sehr angenehmes südliches Klima.

Die Luft hier, die mit ziemlich hoher Geschwindigkeit unsere „Luv“ schiebt, fühlt sich dagegen ausgesprochen eisig an. Die Meteorologen berichten von 69 Eisbergen, die nicht sehr weit nördlich von uns den Seeweg nach Neufundland unsicher machen.

Eggert hat sich mit Rentierfellmütze aus Polyamid aber ohne Ölzeug ans Ruder gestellt.

Zwei Stunden geht es gut, dann steigt eine grobe See ins Cockpit ein und durchnässt seine



*Eggert mit Rentierfellmütze und Zisch in der Navi*

Jeans und seine Schuhe. Tapfer meint er, nun sei es eben passiert, aber nach ein paar Minuten lässt er sich doch ablösen. Feuchte Hosen entziehen im Wind den Beinen erstaunlich viele Kalorien in unglaublich kurzer Zeit. Mit den Füßen in nassen Schuhen ist es ähnlich. Um den Energieverlust auszugleichen, verteilt Rosi Süßigkeiten. "Livesavers", heißen die quietschbunten Gummiringe, Lebensretter. Auf der Tüte steht, es gäbe fünf geschmacklich verschiedene. Wir sind übereinstimmend der Auffassung, alle schmeckten wie Klostein mit Marzipan.

## Story 3 Warmduscher

Chester gibt den Rat, besser noch einen weiteren dicken Festmacher auszubringen. Wenn der Sturm heute Nachmittag einsetzt, warnt der Hafenmeister der Liscomb Lodge Marina, könne es gewaltig den Liscomb River hinunter wehen.



*Am Anleger von  
Liscom Mills*

Müssen wir  
Chester  
glauben?  
Übertreibt er da  
nicht ein wenig?  
Ist doch schon  
der Begriff  
"Hafenmeister"  
eine ebenso  
heftige  
Übertreibung  
wie die  
Bezeichnung  
"Marina" für den  
einen kurzen  
Schlengel, an  
dem die LUV  
als einziges  
Schiff weit und  
breit  
festgemacht

hat. Und außerdem: So tief ins Land wird der Sturm schon nicht kommen.

Andererseits: Chester ist schon seit 42 Jahren Herr über diesen in keiner offiziellen Seekarte vermerkten Anleger und eine "wertvolle Quelle des Wissens", wie unser Seehandbuch aus den wenigen Erfahrungsberichten von Seglern zitiert, die es in diese "Wilderness Area" verschlagen hat. Also wird die LUV zusätzlich gesichert, sogar mit zwei Extraleinen. Wir hatten uns ursprünglich von dem Restaurant anlocken lassen, das es hier geben sollte. Das aber ist noch im Winterschlaf, ebenso wie das dazugehörige Hotel. Chester ist aber so lieb, die Dusche für uns aufzuschließen. Er will uns sogar sein privates Auto zur Verfügung stellen, damit wir im einige lange Meilen entfernten Shop unsere Vorräte aufstocken können. Die „Luv“ ist aber gut ausgerüstet. Und geduscht haben wir erst vorgestern, selbst James duftet noch nach Seife. Also schlage ich in der Früh vor, wieder abzulegen, Sturm hin oder her. Eggert hat herausgefunden, dass es erst gegen 17 Uhr wirklich unerträglich blasen soll. Bis dahin könnten wir, schlage ich vor, doch noch ein gehöriges Stückchen weiter segeln, grobe Richtung Grönland. Einsame Buchten und sichere Ankerplätze fänden sich unterwegs gewiss dutzendfach.

Zisch sagt leise aber bestimmt, er würde lieber laufen. Rosi schüttelt nur den Kopf und sucht in der Bordapotheke nach Beruhigungsmitteln für mich. Auch James erweist sich - wie die gesamte Crew - als Schisser. Er wolle gerne in dieser sicheren Einöde bleiben oder Bahn fahren, als auf stürmischer See Kopf und Kragen zu riskieren. Alle meine Beschwörungen nutzen nichts. Ich bin der einzig wirklich mutige Seemann an Bord, muss aber, leider leider, nachgeben.

Zum Trost gehe ich jetzt erst mal warm duschen.

#### **Story 4 Literarische Reise**

Die Sicht an der Südküste von Nova Scotia ist heute mal wieder mau. Die Glocken- und Heultonnen sind weit besser zu hören als zu sehen.

Rosi liest im Cockpit der „Luv“-Crew aus dem Buch vor, das sie sich auf ihren Kindle heruntergeladen hat: "Ein Mann mit dichtem blonden Haar hebt den Kopf, der sich eben noch zwischen den üppigen Brüsten einer willigen Dienstmagd befunden hatte."

Wir halten derweil angestrengt Ausschau nach den zahlreichen, selbst auf über 50 Metern Wassertiefe ausgelegten Hummerkörben. Die langen Leinen mit den signalbunten Schwimmkörpern dürfen sich nicht in unserem Ruder verheddern.

Die Zitate aus dem Schinken "Der Drachenkelch" verkürzen uns die lange Reise auf das Angenehmste. Rosi liest: "Da verdunkelte sich seine Welt, als die klauenartigen Hände ihm das Genick brachen."

Eggert umkurvt mal wieder elegant eines der Hindernisse. Der Wind ist nicht so stramm und böig wie gestern. Die Sonne scheint, und wer den Windschatten der Sprayhood nutzt, braucht heute nicht mal Handschuhe.

Rosi liest: "Dann hob er liebevoll ihr Kinn an und sah in die von Tränen glänzenden Augen." Auch unsere Augen tränen mittlerweile. Wir müssen eine Halse fahren. Der Steuermann hat sich allzu sehr ablenken lassen. Es wird eine gemütliche Q-Wende. Niemand muss sich anstrengen. Rosi behält die ungeteilte Aufmerksamkeit aller. Sie behauptet, den Fantasy-Schinken ohne Absicht, in grober Unkenntnis seiner literarischen Qualität, erworben zu haben.

Rosi liest kichernd vor: "Dankbar schaute Ariana ihn an, doch in ihrem Blick lagen noch tiefere Gefühle." Zisch sagt hoffnungsfroh: "Gleich kommt es zum Äußersten!", und er trimmt das allzu lose Unterliek des Großsegels.

Nova Scotia, 30.5.2015

#### **Story 5 Der dritte Frühling**

James fragt: "Hat die „Luv“ Eisklasse?" Keine so ganz abwegige Sorge, die ihn bewegt. Ohne Faserpelz, Handschuhe und Mütze traut sich niemand mehr nach draußen. Von unserem Ankerplatz im Yankee Cove können wir mit dem Fernglas an Land frische Schneepackten auf den Felsen und den umgestürzten Baumstämmen erkennen. Viel fehlt nicht mehr, und wir fühlen uns wie Polarforscher. Als Eggert nach einem Reparaturausflug in den Mast wieder an Deck steht, ist er ziemlich steifgefroren. Von ganz oben, berichtet er, sei die Sicht auch nicht besser, aber der kalte Wind noch stärker als hier unten. Die enge Ausfahrt aus unserer geschützten Bucht können wir nur erahnen. Aber was wir wissen: Davor tobt der Nordatlantik mit steilen, brechenden Wellen. Wollen wir das? Wollen wir nicht! Die „Luv“-Crew beschließt, erst einmal bessere Bedingungen abzuwarten.

Der arktische Frühling dieses Jahres hat sich im kalten Labradorstrom ordentlich verspätet. Anfangs hatte sich Rosi noch gefreut, als sie zu Beginn unserer Kanadareise im Gold River nach der Blüte im Alten Land einen zweiten Frühling erleben durfte. Das Grün der Bäume durchbrach eben die Knospen, als wir die „Luv“ Mitte Mai seeklar machten. Hier, an der äußersten nordöstlichen Spitze von Nova Scotia und ein gutes Stück näher am Nordpol, ist die Natur noch einmal ein gutes Stück weiter zurück und wir sehen zum Dritten mal in diesem Jahr, wie sich die Tulpen aus der Frosterde bohren.

Gegen Mittag wirbt Eggert: "Lasst uns losfahren." Der Nebel hat sich ein wenig gelichtet. Wir können eine gute Kabellänge (ca 200 Meter) sehen.



### *Fast unsichtbar im Nebel*

Die Sonne ist bereits eine fahle Scheibe im noch grauen Luftmeer. Eggert lockt: "Es sind ja nur sieben Meilen."

Tatsächlich, draußen ist es nicht halb so grüsig wie befürchtet. Wir sehen zwar rein gar nichts von der "landschaftlich schönen Küste", die uns das Seehandbuch verspricht, aber nach 14 Meilen - typisch Eggert! - sind wir in einer durch Schären geschützten Inselwelt.

Aber erneut spielt das Wetter verrückt. Plötzlich scheint die Sonne, der Horizont ist voller Landschaft und das Windmessgerät zeigt 52,7 Knoten an. Das ist fast Orkanstärke. Ohne Vorwarnung, aus dem Nichts. Vor Topp und Takel macht die LUV ohne Segel und Motor 4,6 Knoten Fahrt. Mit Mühe machen wir fest in dem Fischerhafen von Canso. Dutzende Boote landen an der Holzbrücke ihren Fang an. Im Ort kann man gleichwohl nicht den kleinsten Hummer kaufen, kein Restaurant bietet die Krustentiere an. Die LUV-Crew hatte sich deutlich mehr versprochen. Nur Rosi, die ein Herz für Lobster hat, ist es zufrieden.

Nova Scotia, 31.5.2015

### **Story 6 Wetterkapriolen**

Wenn Segler über ihre Erlebnisse berichten, spielt das Wetter immer eine Hauptrolle. Das ist auf der einen Seite naheliegend und selbsterklärend, auf der anderen Seite aber selbst für geneigtste Landratten, die mit den ewigen Stories von Stürmen und Wellen und Wolken belästigt werden, nicht immer interessant. Dennoch, auf die Gefahr hin, zu langweilen: hier eine wirklich ungewöhnliche Geschichte über das Wetter in Nordost-Kanada.

Sie beginnt damit, dass heute die Frühstücksbutter beinahe von allein übers Pumpnickel geflossen wäre. Gemeinhin ist es morgens unter Deck so kalt, dass der fette Brotaufstrich entweder über einige Minuten heftig angehaucht werden oder im Gasbackofen auf Streichtemperatur gebracht werden muss. Aber hier in Ballantyne's Cove ist es um sieben Uhr in der Früh warm, richtig warm. Wenn es nicht so windig wäre, wir würden draußen im Cockpit frühstücken, mit kurzer Hose und dünnem T-Shirt. Es fühlt sich an, als wenn man nach kurzem Flug vom nasskalten Hamburg im frühlommerlichen Südsanien landet.

Zwei Wochen lang hat die „Luv“-Crew täglich mit dem winterlichen Klima von Nova Scotia im Wonnemonat Mai gehadert. Die Einheimischen hatten uns denn auch bestätigt, dass wir besonderes Pech hätten. Nie sei es so kalt, so schneereich, so lang anhaltend eisig gewesen wie im Winter 2015. Die Dächer seien unter der Schneelast zusammengebrochen, erzählt die Inhaberin des kleinen Fish and Chip - Ladens in Canso. Noch immer lägen die weißen Massen ungeschmolzen in den Urwäldern der Insel. Am 11. Mai habe man noch Eisschollen im Hafen von Ballantyne's wegschieben müssen, berichtet der Fischer Bernhard, erst dann hätten er und seine Kollegen ihre Boote zu Wasser lassen können.

Eine Erklärung für den plötzlichen Temperatursprung finden wir in dem Umstand, dass wir uns seit gestern an der Westküste Nova Scotias aufhalten. Der Südwest-Wind, bisher vom

Labradorstrom tiefgekühlt, erreicht uns nun nach einer gehörigen Strecke über sonnenbeschiene Landmassen. Aber ins Schwitzen sei man ohne Anstrengung um diese Zeit hier noch nie gekommen, sagt Walter Diamond, im örtlichen Segelclub seit Jahrzehnten der Schatzmeister: "Ungewöhnlich, höchst ungewöhnlich." Wir spekulieren angeregt über die Folgen der Erderwärmung und des Klimawandels. Am frühen Nachmittag bezieht sich der Himmel. Der Wind dreht rechts um 90 Grad, die Kaltfront eines neuen Tiefs überquert die Insel. Wir ziehen uns die langen Hosen wieder an und setzen die Mützen auf. Und die Butter ist auch wieder hart.

Prince Edward Island, 9.6.2015

### **Story 7 You wanna ride?**

"You wanna ride?" - Im Hafen von Sourie hält ein Auto neben der „Luv“-Crew. Wir hatten uns eben mit unseren Einkaufstüten auf den Weg ins Zentrum des kleinen Ortes gemacht, als das Fenster herunter gekurbelt wird. Ob er uns mitnehmen solle, fragt der Mann, dem vier Fußgänger wohl komisch vorgekommen sind. Hier, auf der Prince Edward Insel, ist man entweder mit dem Boot unterwegs oder mit dem Auto. Niemand läuft durch diese Gegend.

Wir klettern in den Wagen, der riecht sehr nach Hummer. Während der kurzen Strecke zum Einkaufszentrum erfahren wir über Sourie, dass es 1800 Einwohner zählt, die meisten sind Fischer, Hummerfischer, fast alles Nachfahren von schottischen Einwanderern. Dort sei das Krankenhaus, sagt der Fahrer, hier hätten die Gemeindeväter gerade eine Schule platt gemacht und "da ist der Schnapsladen, wenn ihr was braucht." Alkoholische Getränke erhalte man hier in Kanada ausschließlich in solchen lizenzierten Geschäften, und wir bekommen neben diesem Hinweis von unserem Fremdenführer noch eine Visitenkarte mit den Kontaktdaten der örtlichen Anonymen Alkoholiker: "Wenn Ihr Probleme mit dem Saufen haben solltet." Er heiße übrigens Tim und - wie viele Schotten hier - MacDonald und er sei auch bei den AA.

Vor dem Supermarkt überlegt es sich Tim anders: "Ich zeig Euch mal was." Und er zeigt den deutschen Seglern, ohne dass die darum gebeten hätten, einfach mal so, seine schöne Heimat. "Hier", sagt er stolz, "bekommen wir eine neue Brücke über den Fluss." Der Mann dort, Tim nennt uns den Namen, angelt mit Fliegen nach den sehr schmackhaften Salzwasserforellen. Dies Grundstück mit Seeblick gehört jetzt reichen US-Amerikanern, die hier alle guten Parzellen aufgekauft haben, als sie noch richtig billig waren. Man gewinnt den Eindruck, dass Tim MacDonald auf reiche Amerikaner nicht gut zu sprechen ist.

Die Fahrt geht durch eine hügelige Landschaft, vorbei an buschigen Wäldern, kleinen See, großen Bauernhöfen. Wir besichtigen eine katholische Kirche, gebaut aus dem allgegenwärtigen tiefroten Inselsandstein, der uns sehr an Helgoland erinnert. Viele der alten Holzhäuser, die das Bild der weitläufigen Siedlung prägen, sind zu verkaufen. Geld für neue Farbe, sagt unser freundliche Fahrer, hätten auch nicht mehr alle und deutet auf Gebäude, deren Fassaden schon mal bessere Zeiten erlebt haben. Nach einer dreiviertel Stunde wissen wir fast alles über Geschichte und Gegenwart Souries.

Über sich selbst erzählt Tim, dass er mal, vor vielen Jahrzehnten, mit dem berühmten Sir Edmund Hillarie an einer Antarktikexpedition teilgenommen habe. Drei Wochen seien sie damals im Eis eingeschlossen gewesen. Morgen, am Sonnabend, werde er übrigens 78 Jahre alt. In der Früh fahre er mit seinem Kutter hinaus zum Fischen, wie immer seit mehr als fünfzig Jahren: "Nur sonntags nicht."

Als Tim MacDonald uns schließlich absetzt, sagt er: "Hat mich sehr gefreut." Ich sage: "Ganz meinerseits. Ganz und gar meinerseits."

Port aux Basques, 15.6.2015

### **Story 8 Nichts für Anfänger, nichts für Zögerliche**

Ich weiß gar nicht, womit ich diesen Bericht beginnen soll. So viel gibt es hier auf der Insel Neufundland zum Staunen, zum Bewundern, zum Kopfschütteln; da ist so viel Seltsames, Widersprüchliches, ja Wundersames. Aus all diesen Wahrnehmungen und Eindrücken in wenigen Zeilen ein stimmiges Bild über dieses abgelegene und neblig-kalte Land und seine Leute zu zeichnen, muss Stückwerk bleiben. Deshalb hier nur ein kleines Sammelsurium von Kuriositäten und Auffälligkeiten vom nordöstlichsten Punkt unserer Reise.

Im einzigen Hafenhandbuch für Neufundland, das wir haben auftreiben können, werden Segler wie wir ja gewarnt, diese Küste sei "nichts für Anfänger und nichts für Zögerliche." In der „Luv“-Crew gab es zwar Etliche, die ein wenig Zurückhaltung an den Tag legten, als der Reiseplan besprochen wurde. Ob das denn wirklich sein müsste? So weit weg, und was das denn soll? Aber Eggert und ich hatten uns schließlich durchgesetzt; ein wenig mit dem Hinweis, dass Hafenhandbücher auch nicht immer das Gelbe vom Ei seien. In unserem Exemplar findet sich zum Beispiel diese historisch interessante Information über die indianischen Ureinwohner der Insel, die Beothuk: "Als Ergebnis eines komplexen Mix von Ereignissen starben die Beothuk 1829 aus." Wer so etwas so schreibt, dem muss man auch sonst nicht alles glauben.



*Der alte Leuchtturm Rose Blanche von 1871 und der weitgehend aufgelassene Fischereihafen belegen den Niedergang der einstmals großen Kabeljau-Fangkultur von Neufundland*

Nach stürmischer Fahrt über die Cabot-Straße binden wir die „Luv“ im Fischereihafen von Port aux Basques an die Pier und wollen uns ein Auto mieten. Hier auf der Insel fährt jedermann mit dem eigenen Auto, jede Strecke. Der Hafenmeister, der uns die Liegegeldrechnung vorbeibringt, steigt in seinen 480-PS-Pickup und rollt von seinem Hafenmeisterbüro bis zur „Luv“, ganze 67 Meter, nachgemessen!

Der nächste Autovermieter ist im benachbarten größeren Ort, knappe 170 Kilometer entfernt. Wie man da hinkommt, wollen wir wissen. Bus? Der fährt nur einmal am Tag, und zwar spät abends, und dann ist das Büro dort geschlossen. Eisenbahn? Die wurde vor 40 Jahren abgeschafft. Taxi? Unbezahlbar.

Auf der Pier schnacke ich einen alten Mann an, ob er denn Rat wisse. Doch, ja, er habe gerade Zeit. Er könne mich hinfahren, gegen eine geringe Gebühr. Wir haben also endlich einen Mietwagen. Wir erfahren, dass Neufundland über einen Highway One verfügt, beinahe eine Ringstraße um die Insel herum, die Südküste ist aber ausgelassen. Bis zum Hauptort St. Johns sind es so an die 900 Kilometer. Das schaffen wir nicht. Einen Highway Two gibt es nicht in diesem Land, das deutlich größer ist als zum Beispiel Dänemark.

Wir beschränken uns auf den Nationalpark Gros Morn. Auf der Fahrt dahin läuft ein ausgewachsener Elch vor uns über die Straße, frisst ein paar Baumknospen und verschwindet wieder im Wald; vier Karibus grasen auf einem Hochmoor. Kanada-Gänse, welche sonst, paddeln mit ihrem Nachwuchs in flachen Teichen. Männer in halshohen Gummihosen stehen in steinigem Stromschnellen und angeln Lachse.

In einige der Schlaglöcher passt gut und gerne eine Mülltonne. Ein Schild weist darauf hin, dass der Wind von den Bergen schon mal mit 200 Stundenkilometern herunterbrüllen kann. Hunderte abgeknickte Stämme bilden an manchen Stellen in der Landschaft bizarre Baum-Mikados und verleihen dieser Warnung Glaubwürdigkeit.

Wir erleben eine atemberaubende Landschaft. Im Süden baumlos und karg, im Norden hohe dicht bewaldete Berge und tief ins Land eingeschnittene Fjorde, da könnten die Norweger neidisch werden. In den kleinen Fischerdörfern stehen Schneemobile in der Garage. Die Fischfabriken an halbverfallenen Piers sind sämtlich rostige Ruinen, seit vor Jahrzehnten das Meer nach Jahrhunderten der rücksichtslosen Überfischung die vormals sagenhafte Kabeljauproduktion auf den Neufundlandbänken eingestellt hat. Wo früher bis zu 300 Menschen vom Fischfang lebten, hoffen jetzt 30 Einwohner auf zufällig vorbeikommende Touristen.

Wieder im Hafen, lernen wir Maria kennen, die Stimme vom UKW-Kanal 11, die uns bei der Ansteuerung von Port aux Basques beraten hatte. Sie erzählt uns, dass die Regierung ihr den Job bei der Funkberatung mit dem Versprechen aufgeschwatzt habe, sie müsse hier "nur kurze Zeit" ausharren und könne bald in ihrem Heimatort arbeiten, dem vergleichsweise mondänen Halifax. Nun fürchtet sie, auch in zehn Jahren noch hier zu sein. Sie sieht aber auch die positive Seite ihrer Arbeit. Sie ist absolut stressfrei. Im Schnitt hat sie es mit sechs Schiffen pro Tag zu tun. Da war die Meldung der „Luv“ eine willkommene Abwechslung. Von der Seefahrt versteht Maria nichts. Nur so viel, dass sie erleichtert vernimmt, dass die deutschen Segler nicht weiter nach Norden wollen: "Dort ist immer noch gefährliches Packeis."

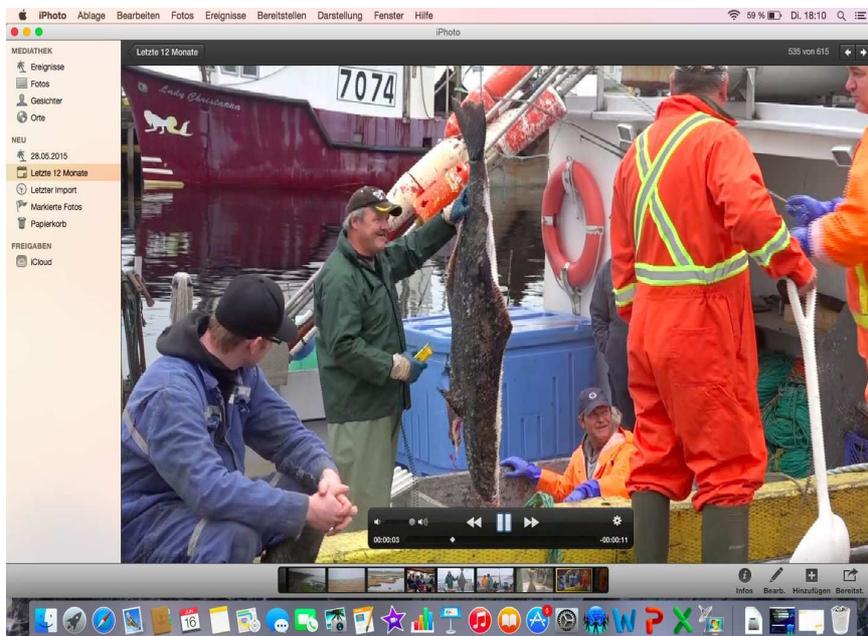
Aber auch im Seegebiet südlich von Neufundland ist es grade nicht gemütlich. Als wir anderntags auslaufen, erhalten wir von Maria auf Kanal 11 den aktuellen Wetterbericht der kanadischen Küstenwache: "Starkwindwarnung, Gefahr von 30 Knoten, später abnehmend". Die Meteorologen von Neufundland sind aber leider auch nicht besser, als die bei uns daheim. In der Cabot-Street brist es erst auf 35 Knoten, dann 40 Knoten auf, der Wind nimmt schließlich auf 50 Knoten zu. Das ist ein ausgewachsener Sturm von elf Beaufort. Dafür ist es jetzt wärmer. Elf statt sechs Grad Celsius. Irgendwo weit im Süden, ist Sommer.

Port aux Basques, 17.6.2015

## Story 9 Vom Butt, den Fischern und einer Frau

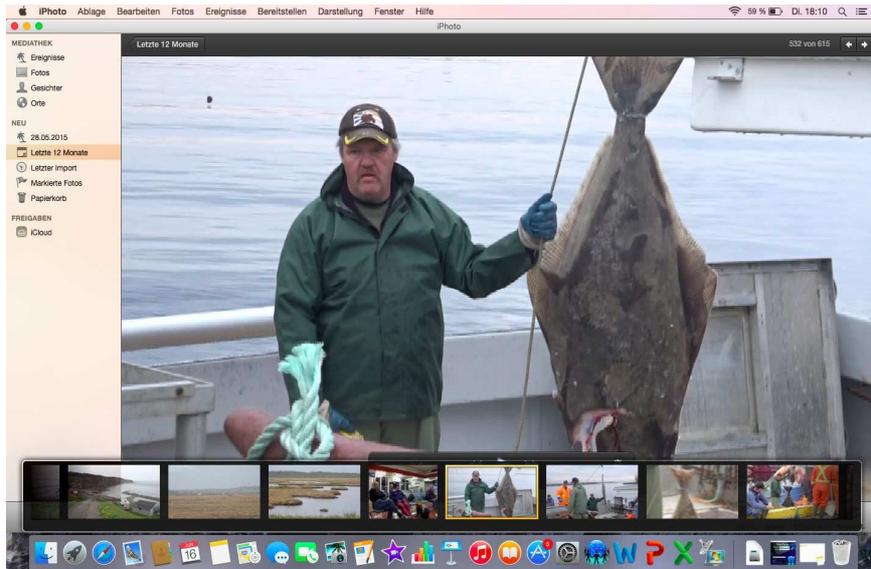
Fast hätte ich es vergessen, zu erzählen: es gibt noch Fischerei auf Neufundland. Mit Langleinen angeln Seeleute mit sehr kleinen Booten sehr große Plattfische in sehr großer Tiefe. Morgens früh landen sie den Heilbutt direkt gegenüber unserem Liegeplatz in Port aux Basques an. Das ist ein pittoreskes Schauspiel. Es beginnt damit, dass ein Gabelstapler eine braune Holzkiste vom Format eines Herzchenklos auf der Pier abstellt. Anstelle des Herzchens befindet sich eine Klappe vorn an der Kiste, anstelle des Klos steht ein Drehstuhl. Auf diesem sitzt eine Frau und schaut sich durch die Klappe an, was vor ihr geschieht:

Aus der Luke des Fischerbootes hievt eine kleine Winsch große Fische an Land, angebunden am Schwanz mit einem Drahtseil. Ein Mann im roten Ölzeug misst den Fisch von Kopf bis Schwanz: "185". Ein weiterer Mann in Rot schneidet den Kopf ab, drei Männer im grünen Ölzeug wuchten das Tier auf eine große Waage. Die Frau in dem Klo, nein der Holzkiste, sagt das Gewicht an: "140" und schreibt es in ein Formular, in dem auch die Größe vermerkt wird. In einer großen Plastikkiste landet der Butt neben und über den anderen.



*Heilbutt werden  
angelandet*

Ein weiterer Arbeiter schaufelt Eis darüber. "Ein guter Fang heute.", sagt der Fischer, "Nur ein Tag und fast jeder Haken mit Fisch." Ob das denn heute besonders große Fische seien, will ich wissen. Nein, sagt er, es gebe schon mal welche mit dem doppelten Gewicht.



### Heilbutt am Haken

Die Frau gibt Auskunft. Sie sei von der Fischereiaufsicht und müsse darauf achten, dass kein Fischer mehr anlandet als seine vorgegebene Quote erlaubt. Kein Heilbutt darf unregistriert gefangen werden. "Nachhaltige Nutzung der Meeresproduktivität", heißt diese Politik, die in Neufundland nach dem katastrophalen

Zusammenbruch der Kabeljaupopulation die Zukunft der Fischerei sichern soll. Der Mann mit dem Maßband sei übrigens Wissenschaftler. Der sammle Daten und davon hingen die Fangquoten der Zukunft ab.



Zum Schluss kommen in einem großen Kübel noch kleinere Heilbutts aus der Luke. Auch Sie landen kopflos aber vermessen auf der Waage. Der Fischer versucht zu mogeln: "Acht Fische." Die Frau sagt "Neun, es sind neun."

### Die Fischereiaufseherin

Mit einem einheimischen Ehepaar kommen wir ins Gespräch über Fischgerichte. Nein, auch Sie hätten hier an der Südwestküste von Neufundland noch kein Restaurant gefunden, das ordentlichen Fisch zubereiten könne. Entweder der Heilbutt werde mit fader Mehlpnade in der Fritteuse hingerichtet oder in der Pfanne soßenlos gehärtet. Um ganz ehrlich zu sein, sie hätten überhaupt noch kein ordentliches Restaurant gefunden, sagen uns die beiden Insulaner.

Auch wir haben diese betrübliche Erfahrung gemacht, und deshalb will ich für unsere Bordküche frischen Fisch kaufen. Im Beifang der Heilbuttfischer finden sich zwei ansehnliche Kabeljau. Die gibt es für zehn Dollar mit Eis als Zugabe. Ich bereite mit viel Aufwand daraus eine Fischsuppe und zart gedünsteten Dorsch mit Kartoffeln und Senfsoße. Bei Rosi komme ich damit leider nicht an: Sie mag Fisch nur gebraten. Und ohne Gräten. Rosi könnte sich auf Neufundland wohlfühlen.

Halifax, 26.6.2015

## **Story 10 Nicht der Rede wert**

Der Mann im Kajak sieht aus wie ein Trapper.

Wettergebräuntes Gesicht, schlotterige Lederjacke, speckiger Lederhut, verziert mit braunen Federn. Seine Begleitung, eine hübsche Indianerin, steht auf einem kippeligen Paddelbrett. Die beiden heißen uns "Willkommen in der Austernbucht" und ob uns irgendetwas fehle, ob wir denn wirklich mit allem versorgt seien. Man wolle und werde gern helfen.

Am Abend zuvor hatten wir unseren Anker in den Grund der Oyster Bay geworfen und durchs Fernglas den Trapper dabei beobachtet, wie er seine Ziegen fütterte. Wie sich herausstellt, hatte er uns auch wahrgenommen. In einem Umschlag reicht er vom Kajak ein Foto von der „Luv“ herüber, wie sie malerisch in der Bucht vor Anker liegt.

Diese Begegnung ist typisch für so viele Begegnungen während unserer Reise, die für uns - vorerst- heute in Halifax mit einem Crew-Wechsel endet. Ob er uns denn in die Stadt fahren dürfe, bietet der Kommodore des Armdale-Segelclubs an, er stehe er für jede denkbare Hilfestellung bereit. So war es immer und überall. Wo immer wir die „Luv“ angebunden haben, wir erfahren eine herzliche, voraussetzungslose Hilfsbereitschaft. Über den alten Lobster-Fischer, der uns ausgiebig seine Heimatstadt auf Prince Edward Island zeigt, habe ich bereits berichtet. Andere Kanadier waren nicht weniger freundlich zu den deutschen Seglern. Mal bietet man uns den eigenen Wagen für einen Ausflug an, mal werden wir zum Einkauf begleitet und dabei beraten. Mal bekommen wir zu einem wirklichen Spottpreis ein Dutzend gekochte Hummer. Als wir von Souris nach Cape Breton Island segeln, unterbricht ein Fischer auf hoher See seine Arbeit und fährt mit voller Kraft hinter uns her. Über Wind und Wellen hinweg warnt er die fremden Segler vor einem heranziehenden Unwetter. Wir rufen zurück, wir hätten bereits einen Wetterbericht erhalten und die „Luv“ könne ordentlich was ab. Dennoch: "Herzlichen Dank." - "Nicht der Rede wert", schreit der Fischer und dreht ab.

An unserem Ankerplatz im Salmon River unterbricht ein ortsansässiger Handwerker seinen späten Feierabend und fährt James zu einem Meilen entfernten Laden, damit wir anderntags Milch und Eier zum Frühstück haben. Und James und Peter Zigaretten. Brot, wunderbare Baguettes zum Aufbacken, schenkt uns die Inhaberin und Köchin des Salmon-River-Inn, einer in ziemlicher Abgeschiedenheit ums Überleben kämpfenden kulinarischen Überraschung mit deutscher Küche. Margit Wechslers Spezialität sind unter anderem Currywurst oder Sauerbraten. Vor 23 Jahren wanderte die Mutter von vier Kindern aus Bayern nach Kanada aus, adoptierte dort noch mal drei weitere, eins davon blind, und kümmert sich resolut um drei zusätzliche Pflegekinder. Sie sagt: "Nicht der Rede wert."

Wir verholen die „Luv“ in Halifax vom Armdale Yacht Club an einen neuen Liegeplatz mitten in der Stadt. Es sind nur ein paar Seemeilen, vorbei an beeindruckenden Anwesen und luxuriösen Wasservillen mit großen Yachten direkt am ufernahen Grillplatz. Die Blankeneser würden neidisch werden. Ein Junge überholt uns mit sehr hohem Tempo in seinem Zodiac. Zwei Minuten später strampelt er im eiskalten Wasser, sein Boot rast mit jaulendem Motor in immer engeren Kreisen um den Schiffbrüchigen, der verzweifelt versucht, die Beine vor der rasenden Schraube in Sicherheit zu bringen. "Help!", ruft er, "Help!". Er hatte offensichtlich die erste Regel beim Schlauchbootfahren verletzt und die rote Reißleine nicht am Handgelenk befestigt, die den Außenborder sofort stoppt, wenn der Bootsführer über Bord gehen sollte.

Wir sind die einzigen, die von dem Zwischenfall Notiz genommen haben. Die „Luv“ ändert den Kurs. Eggert steuert unseren großen Segler zwischen den wild gewordenen kleinen Zodiac und den verängstigten Schwimmer in Not. Das Boot kollidiert zweimal mit uns, ändert

dann seinen Kurs und saust in Richtung Ufer. Übers Heck können James und Peter dann Jackson, elf Jahre, an Bord hieven. Rosi sorgt sich sofort um den schnatternden und zitternden Jungen. Ich kletterte in unser Beiboot und berge rudernd den Zodiac, den mittlerweile ein Mann am Ufer eingefangen hat.



Jackson braucht ein paar Minuten und eine Tasse heiße Schokolade, bis er uns die Telefonnummer seiner Eltern nennen kann. Wir fahren zwei Meilen zurück und liefern ihn ab. Die Mutter will sich ein übers andere mal bedanken. "Nicht der Rede wert", sagt Eggert.

*Rosi und Jackson*