

2009 Maine-Neufundland

Eine nicht alltaegliche Reise nach Neufundland.

Wir haben die "FREYA" der Werft Wayfarer in Camden anvertraut. An ihr ist in dem Winter 2008/09 ein umfangreiches Refit durchgefuehrt worden. Anfang April hat Jytte die Fluege in die USA reserviert. Wir muessen den Termin zweimal verschieben. Einen Monat spaeter als geplant erscheinen wir dann in der Werft, um weitere zwei Wochen darauf zu warten mit einem unfertigen Schiff aufzubrechen. Die restlichen und die nicht ausgefuehrten Arbeiten sollen im September erledigt werden.

Wir sind nun vier Jahre an der Ostkueste der USA, Canada und zwei Winter in den Bahamas gesegelt. Wir haben mit vielen Segler aus Maine und Nova Scotia gesprochen. Alle schwaermen von Neufundland. So auch der Verfasser des "Newfoundland Cruising Guide " Doug Bruce. An zwei Abenden sind wir Gaeste in seinem geschmackvollen Haus. Wir sehen einen Lichtbildervortrag, und er beschreibt die Schoenheiten der Landschaft. In diesem Jahr wollen wir es endlich selbst erleben.

Unsere Abfahrt aus Camden gleicht mehr einer Flucht. In der Zwischenzeit ist unser Cruising Permit abgelaufen, und wir duerfen uns eigentlich nicht mehr in den USA aufhalten. Ohne die "FREYA" zu testen segeln wir direkt nach Nova Scotia. Bei Nebel, Regen und Flaute verlassen wir Camden. Uns geht es gut, auch wenn Jytte sich ein wenig unwohl fuehlt. Aber drei Stunden spaeter beginnt der Ernst der Segelei. Wir haben uns die Leine von einem Hummerkorb im Propeller eingefangen. Auch wenn der Line-Cutter das Ende zerschnitten hat haengt ein Teil davon noch im

Propeller und der Motor bleibt stehen. Wir haben eine hohe Duenung. Mitten im Atlantik, wir sehen kein Land mehr,

-2-

steige ich in den Neoprenanzug und bewaffne mich mit dem Brotmesser. Das Schiff rollt und ich versuche beim Tauchen mit dem Kopf Kontakt zum Rumpf zu behalten. Das Wasser hat 9°C. Nach dem ersten Abtauchen zum Propeller ist mir klar, dass ich das nur dreimal machen werde. Die Kaelte verursacht starke Schmerzen am Kopf. Gluecklicherweise schaffe ich beim zweiten Mal das Ende entgueltig von der Welle zu schneiden. Wieder an Bord geht es fuer kurze Zeit unter Motor weiter. Nach kurzer Zeit bleibt er erneut stehen. Der Racor-Filter ist total verstopft. Neuer Filter eingesetzt, Motor entlueftet und sofort nachdem er angesprungen ist bleibt er wieder stehen. Wir haben bei Wayfarer die Tanks reinigen lassen und dafuer 700 \$ bezahlt. Wieder wird ein neuer Filter eingebaut, die Leitungen entlueftet, aber uns ist klar, dass er wieder stehen bleiben wird? Jytte hat die entscheidende Idee. Wir haben doch noch einen zweiten vollen Tank. Na, dann schalten wir doch auf diesen. Nun koennen wir die folgenden 140 sm ohne Probleme motoren. Ich kann mich nicht daran erinnern, jemals 175 sm in einem Stueck wegen einer langanhaltenden Flaute motort zu haben. Den ersten Ankerplatz, den wir anlaufen, ist Port La Tour/Nova Scotia. Das ist kein Port of Entry. Die Flagge Q weht unter der Stb-Saling, und wir werden nicht an Land gehen. Eine Meile vor dem Ankerplatz kommt schwarzer Rauch aus dem Motorraum. Ausserdem knistert es sehr verdaechtig. Motor aus. Jytte steht neben mir mit dem Feuerloescher in der Hand. Ich hebe den Deckel zum Motorraum vorsichtig an. Jytte kann zwei knisternde und qualmende Keilriemen erkennen. Ich schneide sie schnell von der Scheibe des festgelaufenen Kompressors, der

unseren Kuehlschrank mit Kaelte versorgt. Nachdem wir den Schrecken ueberwunden haben ankern wir vor dem

-3-

Hafen. Obwohl das eine Flautenfahrt war hat die Reise nach Neufundland stuermisch begonnen.

Nach Stopps in Shelburne und Lunenburg erreichen wir die Martin Cove. Hier wohnen unsere Freunde Pitta und Gerd. In der herrlichen Bucht verbringen wir 12 Tage. Wir reparieren nicht nur die Kuehlanlage mit Deric, der nur Klimaanlage kennt, sondern lassen auch zum x-ten Mal den Aussenborder bei Yamaha zum Laufen bringen. Der nette Mechaniker erlaubt es mir, in die Geheimnisse der Fehlersuch einzudringen. Jetzt kann ich einen Vergaser zerlegen und weiss worauf ich zu achten habe. Vier Winschen muessen noch gereinigt und gefettet werden bevor wir bei wolkenlosem Himmel und leichtem Wind nach Halifax segeln. Es ist immer wieder eine Freude, den Hafenmeister vom Royal Nova Scotia Yacht Squadron hier anzutreffen. Er hilft uns, eine Firma zu finden, die noch am gleichen Tag unsere Tanks reinigt. Tray, der Chef der Firma, laesst es sich nicht nehmen, gemeinsam mit mir und dem Dampfreiniger die Tanks in einen Neuzustand zu versetzen. Ich kann mir nicht vorstellen wie dreckig Tanks nach einer angeblichen Reinigung noch sein koennen. Bei der Firma Steamcleaning kostet das Ganze 500 \$.

Am Abend locken wir mit unserer Nationalen Tilo an. Er ist auch Mitglied der Schiffergilde von Berlin. Es wird ein netter Abend mit dazugehoerigen Bieren .

Bei Nebel laufen wir Ship Harbor an. Sturm aus NO ist fuer die folgenden drei Tage angesagt. Im Cruising Guide ist von berauscher Landschaft die Rede. Wir koennen noch

nicht einmal die Ufer erkennen, die uns umgeben. Ohne an Land zu gehen vergehen die Tage mit Reparaturen an Bord.

-4-

Bis Canso segeln wir noch drei Tage. Von diesem Abschnitt der Reise sehen wir so gut wie nichts. Erst als wir Canso

anlaufen ist ploetzlich blauer Himmel ueber uns und die Sonne scheint. Ein ungewohntes Bild - die kalten und nassen Tage sind fuer zwei Stunden vergessen. Dann umhuellt uns wieder der Nebel.

Das Traumrevier der Segler aus Maine und Nova Scotia ist der Bra d'Or Lake. Man erreicht ihn aus Sueden kommend durch eine Schleuse und einen engen und kurzen Kanal. Wir erleben diesen grossen See leider auch nur in schlechtem Wetter.

Unsere Freunde Wolfgang und Peter erwarten wir in Baddeck, einem kleinen touristischen Ort. Sie wollen mit uns nach Neufundland segeln. Wir haben vor Neufundland zu umrunden. Doch Jytte hat ihre Einwaende. Sie moechte nicht nur segeln, was bei der langen Strecke unumgaenglich sein wuerde. Die Vorstellung, das gleiche Wetter wie in den letzten Wochen auch hier zu erleben, laesst uns unseren Plan aendern. Wir werden die Suedkueste und die Ostkueste bis St. Johns erkunden und beginnen damit in Port aux Basques, einem Faehr- und Fischereihafen an der Suedwest-Ecke der Insel. Hier erleben wir das erste Mal wie ausgelassen froehlich die "Newfies" (so nennen sich die Einwohner Neufundlands selbst) sein koennen. Auf einem kleinen Platz spielen vier Mann Musik, die sehr irisch klingt. Alte und junge Menschen sitzen in der Abendsonne auf den Baenken, singen,

klatschen den Takt mit den Haenden oder reden miteinander. Sie geniessen den ersten sonnigen Tag nach drei Wochen. Ein Newfie in unserer Naehe sagt uns, dass

-5-

der Sommer doch schoen ist. Dass wir die naechsten fuef Tage nur Sonnenschein haben, damit hat er wohl selbst nicht gerechnet. Wir segeln die gesamte Suedkueste nach Osten. Kleine Fischerorte, die nur ueber das Wasser zu erreichen sind, werden von uns besucht, Wir lernen viele nette Menschen kennen. Die jungen Leute verlassen diese Orte und suchen am Festland Arbeit. Aber alle kommen im Alter wieder in ihren Hafen zurueck, um hier den Rest ihres Lebens zu verbringen. Viele Maenner arbeiten auch auf den Bohrinseln oder im Westen von Kanada. An den Wochenenden sind sie dann oft bei ihren Familien, die weiterhin in den Orten leben. Die Doerfer sind nicht sehr sehenswert. Einfache sehr ungepflegte Haeuser bestimmen das Ortsbild. Da es keine Autos gibt sind die Strassen entsprechend schmal. Eine "Quartbreite", bei der sich aber nicht zwei Quarts begegnen duerfen. In den Vorgaerten stehen verrostete Snowmobile. Es fehlen nur noch die verrosteten Eisschraenke, und wir wuerden uns wie in den Bahamas fuehlen. Die Landschaft ist nicht atemberaubend. Auch wenn sie hier Fjorde genannt werden, so sind sie mit denen, die wir kennen, nicht zu vergleichen.

Dass es von hier nur wenige Meilen bis Frankreich sind , ist im allgemeinen kaum bekannt. Die Inseln St. Michelon und St. Pierre sind franzoesisches Hoheitsgebiet. Wir besuchen St. Pierre und muessen ordnungsgemaess einklarieren. Costum- und Emigration Officers kommen an Bord. Europaeer unter sich. Wir essen vorzueglich in den Restaurants. Im Supermarkt gibt es ein hervorragendes Sortiment an Kaese und Wurst, alles fuer Euros. Noch zwei

kleine Haefen und wir segeln die Ostkueste nach Norden. Die Eisberge sind seit drei Wochen verschwunden, so erzaehlen uns die Einwohner. Schade, wir hatten uns so auf -6-

die "Iceberg Alley" gefreut. Aber nun erfreuen wir uns an den vielen Walen. Sie kommen zum Teil bis auf 30m an unsere Yacht. Ein Anblick, den wir nicht so schnell vergessen werden. Robben und Seehunde tauchen auf und beaeugen uns, vielmehr betteln sie, so wie sie es bei den Fischereifahrzeugen machen. Es wird uns auf der Strecke nach St. Johns nicht langweilig. Immer wieder der Hinweis von einem unserer Crew: "Da drueben blasen sie"! Und dann sehen und hoeren wir Fontaenen von Wasser die aus dem Atlantik aufsteigen.

St. Johns ist ein Port of Entry, und so muessen wir aus Frankreich kommend wieder in Kanada einklarieren. Aber hier ist alles nicht so formell. Wir sind in Kanada registriert, und eine Polizeistreife uebernimmt es fuer uns. Wir koennen uns nicht vorstellen, dass es in unserer Zeit noch Staedte ohne Kanalisation gibt. Doch auch in der groessten Stadt Neufundlands gibt es derzeit kein Abwassersystem. Die Kanalisation wird in den Hafen geleitet. Die "FREYA" schwimmt zwischen Faekalien und Kondomen. Ein fuerchterlicher Gestank an den man sich gewoehnen muss, wenn man St. Johns anlaufen will. Eine moderne Stadt mit teilweise alten Haeusern und einem Amuesierviertel in der Naehe des Hafens, das einer europaeischen Hafenstadt wohl ebenbuertig ist. Wir sitzen in den Pubs, hoeren Musik und trinken bitteres Bier. Nach einigen Tagen muss uns Wolfgang verlassen. Jytte nimmt den selben Flug nach Halifax. Sie hat gesundheitliche Probleme und will diese in den kommenden zwei Wochen auskurieren. So segel ich mit Peter in diesen zwei Wochen zurueck nach Nova Scotia.

Wir haben eine schoene Zeit. Wir liegen hauptsaechlich in kleinen Fischreihafen und freuen uns ueber die Gastfreundschaft der Fischer. Wir trinken mit ihnen Bier,

-7-

und wenn wir fragen, ob wir etwas von ihrem Fang kaufen koennen, dann gehen wir mit Kilos von Krabbenbeinen, Jakobsmuscheln, Schnecken und anderem wohlschmeckenden Getier von Bord. Ein erneuter Stopp auf dem Rueckweg ist in St. Pierre. Wieder gutes Essen und erlesene Esswaren, mit denen wir unseren Proviant aufstocken. Von St. Pierre gibt es eine heftige Bolzerei bei bis 7 Bft. gegenan. Die "FREYA" steckt das alles gelassen weg. Wir erreichen bei Nacht und Nebel nach 233 sm Louisbourg. Diese Stadt und Festung entstand im 18. Jahrhundert unter Ludwig dem XIV und war die bedeutenste Festung in der westlichen Welt. Sie konnte jedoch den Englaendern nicht widerstehen. 1961 hat die kanadische Regierung mit der Rekonstruktion begonnen. Heute hat sie eine so natuerliche Patina, dass wir uns nicht wie in einem Museum fuehlen, obwohl jedes der ueber dreissig Haeuser ein Museum ist. Und ueberall Komparsen. Es werden Kanonen bedient, Salven abgefeuert. Soldaten des Sonnenkoenigs marschieren nach dem Rythmus von Trommeln, und auf den Strassen tanzt das Volk. Ein eindrucksvolles Schauspiel.

Wir verlassen Louisbourg wieder im Nebel. Noch zwei Hafen werden angelaufen bis Jytte in Canso wieder an Bord kommt. Peter faehrt mit dem Mietwagen nach Halifax und wird schon am kommenden Tag in Hamburg sein.

Jytte und ich segeln die Atlantikkueste von Nova Scotia nach Suedwesten. Wir haben wenig Wind, und so muessen Motor und unsere Nerven gequaelt werden. Seit Camden

sind wir nun 35 Tage gesegelt. Meine Statistik sagt, dass wir an 16 Tagen Nebel hatten und 150 Stunden am Radar sitzen mussten. Im Nebel zu segeln ist in diesem Jahr bei
-8-

uns zur Routine geworden. Eigentlich alles ohne Probleme. Bis auf ein ca. 15 m langes Speedboot, das ich auf dem Radar verfolge, wie es mit hoechster Geschwindigkeit - von Bb kommend - auf uns zufaehrt und 30 m hinter uns passiert. Bei einer Sichtweite von max. 50 m rutscht uns das Herz buchstaeblich in die Hose. Segler erzaehlen uns, dass diese Leute mit Infrarot Sichtgeraeten fahren, die beim Militaer eingesetzt werden. Diese "Seefahrer" wollen ihre Mitmenschen in Angst und Schrecken versetzen.

Nach einem kurzen Stopp bei unseren deutschen Freunden in Lunenburg - wir haben dort noch einige Ausruestungsgegenstaende gelagert, die wir mitnehmen muessen - segeln wir nach Shelburne, wo wir natuerlich bei unseren Freunden Kathleen und Roland, die hier das Spitzenrestaurant "Charlotte Lane" fuehren, abends dinieren. Hier lernen wir Capt. Sean Berkaw von dem Schoner "AMISTAD" kennen. Erst machen wir eine gemeinsame Fuehrung ueber den eindrucksvollen Segler. Am naechsten Tag segeln wir mit dem Schoner bei leichtem Wind in der Bucht von Shelburne. Wir erfahren, dass die "AMISTAD" ein Jahr nach dem Erscheinen des gleichnamigen Films auf Kiel gelegt wurde. In dem Film wurde die "PRIDE OF BALTIMORE" als Double eingesetzt. Es war fuer uns wieder einmal ein unvergessliches Ereignis.

Wir haben auf der Ueberfahrt nach Maine halbwegs guten Wind. Das aussergewoehnliche Ereignis dieser 197 sm langen Strecke sind die unzaehligen, riesigen Meeresschildkroeten, die uns lustig mit einer ihrer Flossen

zuwinken. Drei Jahre sind wir in diesem Revier gesegelt ohne eines dieser Tiere gesehen zu haben. Die kommenden Tage sind schwach windig. Ploetzlich

-9-

aufkommende Wellengeräusche lassen uns nach South Freeport segeln wo wir die "FREYA" aus dem Wasser nehmen. Die Wellenanlage wird ueberprueft. Ich hebe die Maschine um 1,5 mm an, da die Welle etwas zu nahe an der Rumpfdurchfuehrung liegt. Der Line-Cutter bekommt ein neues Plastiklager. Alles umsonst. Das Wellengeräusch ist weiterhin vorhanden, obwohl der MaxProp im Winter ueberarbeitet wurde. Nach vier Tagen wollen wir endlich die Werft verlassen. Beim Ablegen passe ich einen Augenblick nicht auf. Unsere Yacht treibt bei starker Stroemung in einen aufgestellten Aussenborder. Die scharfe Spitze unter dem Propeller bohrt sich kurz ueber der Wasserlinie in den Rumpf, was ein 3 cm grosses Loch hinterlaesst. Es ist Freitag - so werden aus den vier Werfttagen acht. Wir haben genug Zeit, bekommen jeden Tag zum Nachmittag das Curtesy-Car von der Werft, werden von ansaessigen Seglern zum Dinner eingeladen und sind zwei Abende in Freeport bei LL. Bean und anderen Outlet Stores.

Wir sind in Lake Tashmoo/Marthas Vineyard mit Sarah, Klaus und der Shannon 43 "CARA" verabredet. Bei den Windverhaeltnissen koennten wir ja bis dorthin motoren. Aber das machen wir grundsaeztlich nicht. Nach ca. 30 sm unter Motor laufen wir gewoehnlich eine Bucht oder einen Hafen an. So dauert die Fahrt bis zum Cape Cod Canal drei Tage. Danach passieren wir die enge Durchfahrt bei Woods Hole mit 6 kn Strom von vorne, was ein 20 minuetiges Abenteuer fuer sich ist. Wir erreichen am spaeten Nachmittag unsere Freunde. Normalerweise vermeiden wir es gegen den Strom zu fahren. Aber ohne Inkaufnahme

einer kochenden See und zum Teil unter Wasser liegenden Tonnen haetten wir keinen netten Abend mit den Freunden verbringen koennen. Am naechsten Morgen schon muessen
-10-

sie nach Hause. Wir aber bleiben noch einen Tag in der herrlichen Bucht vor Anker. Die naechster Verabredung koennen wir besser planen. Monika, Fred und die "SAGITTA" warten in Coecles Harbor/Shelter Island auf uns. Sie leben seit 1955 in den USA und kennen den Long Island Sound sehr gut. Dementsprechend schoen ist der Ankerplatz. Drei Tage verbringen wir mit ihnen. Gegenseitige Einladungen zum Sundowner, Dinner und gemeinsame Wanderungen bestimmen die Tage.

Wir schaffen es gerade noch nach Northport wo Terry, Gus und die "NINO" beheimatet sind. Diese lieben Freunde haben ihr Haus verkauft, sind berentet und leben nun auf ihrer Yacht, einer Tartan 4100. Ein gemeinsames Abendessen bei ihnen an Bord. Am naechsten fruehen Morgen sind sie schon auf dem Weg in die Bahamas.

Wir lassen uns Zeit und verbringen noch ein paar Tage in Northport. Nach vier Jahren Segeln an der Ostkueste Nordamerikas und den Bahamas wollen wir das Revier verlassen. Aus diesem Grund haben wir uns in den letzten Wochen von Freunden und guten alten Bekannten verabschiedet.

In Mamaronek liegt die "FREYA" in einer Werft. Dort werden einige Maengel behoben, die bei dem Refit in Maine schlecht ausgefuehrt wurden. Mitte Oktober 09 werden wir mit unserer Yacht in Richtung Panama auslaufen. Die Fortsetzung dieser Reise wird dann im Fahrtenbericht 2010 zu lesen sein.

-11-

Resumé unserer diesjaehrigen Seereis aus Neufundland kommend wurden wir von Seglern aus Nova Scotia und Maine gefragt ob uns die grosse Insel im Norden gefallen Norden gefallen hat. Wir geben zu, dass wir etwas enttaeuscht sind. Von Seglern die in Norwegen, Schottland oder Nordirland gesegelt sind, kam die spontane Bemerkung: "Forget Newfoundland" doch mit der Einschraenkung: "Das ist eben das Revier vor unserer Haustuer". Haetten wir jedoch diese Meinung frueher gehoert waeren wir sicher in einem anderen Revier gesegelt, vermutlich in Labrador. Nun, wir werden den Sommer mit den lustigen, freundlichen und hilfsbereiten Newfies nicht vergessen. Aber was sagt mein Freund Peter H. zu dieser Reise: "Jetzt koennen wir jedenfalls mitreden".

Oktober 2009