

**1. Bericht: Schinznach Bad nach
Happy Valley Goose Bay, Labrador
12. Mai bis 6. Juni 2017**

Routenübersicht



Freitag, 12. Mai. In diesem Jahr wird vieles anders sein. Wir reisen zwar zusammen zu *Silmaril* im Winterlager in Lewisporte in Neufundland, aber Alex wird ohne mich segeln. Ich werde mithelfen, *Silmaril* für die Überfahrt nach Europa vorzubereiten, kehre aber nach Hause zurück, wenn die beiden Freunde aus der Schweiz, Hanspeter und Mike Ende Juni anreisen und ihn begleiten.

Unsere Reise nach Lewisporte sollte uns beiden ein paar Wochen Gemeinsamkeit und neues Erleben bescheren, bevor sich unsere Wege nach Jahren des Zusammenlebens auf sehr engem Raum für Monate trennen werden. Alex hat deshalb schon anfangs Jahr eine Passage auf einem Frachtschiff gebucht und die Landreise in groben Zügen geplant: Bremerhaven-New York mit der *MV Barbara*, Besuch bei Freunden und bei meiner Kusine Val und ihrem Mann Rick per Mietauto und weiter nach New Brunswick zu Besuch bei einer Schulkollegin aus Gymerzeiten, dann quer durch Labrador und Neufundland nach Lewisporte.

Eine Woche vor Abreise mussten wir alles umbuchen, da die *MV Barbara* zwei Wochen Verspätung hat. Alle Besuche in Hamburg mussten abgesagt und Bahnbillette umgetauscht. Nach einer hektischen letzten Woche daheim, sind wir doch einen Tag früher als geplant losgezogen.

Nino bringt uns um 06:30 nach Brugg, damit wir mit all unserem Gepäck auf der Fahrt nach Paris und Le Havre nur zweimal umsteigen müssen.

In Paris genießen wir ein gemütliches Mittagessen im Gare de l'Est im Jazz Café Montreux, nehmen ein Taxi zum Gare du Nord und erreichen gegen 17:00 Le Havre.

Es regnet immer wieder, aber auf der relativ kurzen Wanderung vom Bahnhof zum Hotel Kyriad schont uns das Wetter.

Allerdings schüttet es aus allen Kübeln, wie wir auf unserem Stadtbummel aus der ehemaligen Lagerhalle – heute ein Einkaufszentrum – hinaus Richtung Yachthafen weiterziehen wollen. Kurz zurück ins Warenhaus, einen Schirm kaufen und siehe da, nur wenige Minuten später strahlt ein doppelter



Regenbogen über dem sauber gewaschenen Hafengebiet mit seinen vielen Becken. Den nächsten Wolkenbruch überleben wir trocken im Restaurant Le Ch'ti bei wunderbar französischer Esskultur und denken mit Schmunzeln an den Film von Dany Boon.

Spät am Abend diskutieren wir im Hotel an der Bar mit einer Gruppe Arbeitern, die sich auf Service- und Montage-Tour um Arbeiten in Raffinerien kümmern. Sie sind viel auf der Welt herumgekommen und haben tausend Fragen über unser Nomadenleben, das so ganz andere Abläufe kennt als ihr eigenes.

Samstag, 13. Mai. Um 09:00 holt uns ein Taxi ab und bringt uns zur *MV Widukind*, ein Container Frachter, 220m lang und 32m breit. Sie ist in Madeira registriert und operiert unter der deutschen Reederei Peter Döhle. An Bord werden wir von Kapitän Damaschin persönlich begrüßt und fühlen uns gleich sehr wohl. Um 14 Uhr werden die Trossen eingezogen und bald passieren wir die Hafenausfahrt von Le Havre vorbei am eindrucklichen Panorama der Stadt.



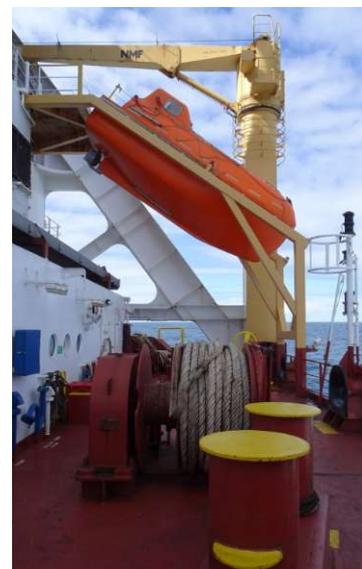
Gegen 15 Uhr verlässt der Lotse das Schiff per Heli. Und wir sind unterwegs.



Beim Abendessen treffen wir Dieter Kurka, den dritten Passagier. Er ist Deutscher und ein Jahr lang auf einer Reise ohne Flugzeug. Seine Route ist geplant; er reist bis in den Pazifik. Dieter entpuppt sich als sehr interessanter und angenehmer Tischnachbar. Das Bild zeigt ihn leider nur im Profil; es

ist bedauerlicherweise das einzige, das ich von ihm aufgenommen habe.

Sonntag 14. bis Sonntag 20. Mai. Wir genießen die Gemächlichkeit und die ereignislosen Stunden der Tage auf See mit Lesen, die Brücke erkunden, Essen und mit Dieter diskutieren. Alex macht viele Fotos aus den Navigations- und Wetterbüchern auf der Brücke und freundet sich mit der Crew an. Täglich machen wir bei meist gutem Wetter einen Spaziergang rund ums Schiff, um



uns ein wenig zu bewegen; wir essen ja so gut und werden nicht nur vom Koch, auch vom Messmann zwischen den Mahlzeiten mit Schalen voller Früchte und ganzen Batterien von Getränken für die Kabine verwöhnt..

Am Samstag, 20. Mai nimmt die ganze Crew an einem Feuerdrill teil. Alle müssen am Schluss in das Rettungsschiff am Heck der *Widukind* einsteigen, als Letzter sogar der Kapitän.



An Deck ist wieder Ruhe eingekehrt und der Fischadler kann getrost ein Weilchen ungestört mitreisen!
Noch zwei Tage bis New York. Die Stunden verfliegen; wir geniessen die restliche Zeit in Musse.

Montag, 22. Mai. Als erstes klares Zeichen unserer Ankunft, entdecken wir das Pilot Hotel vor der Küste. In diesem grossen Schiff warten die Lotsen auf ihren Einsatz und fahren mit kleineren Schiffen zu den ankommenden grossen Pöten, die sie zu den verschiedenen Anlegestellen der City begleiten sollen. Wir werden in Brooklyn festmachen.



Es ist noch nicht ganz hell, da rauscht das Pilotboot an, lässt den Lotsen aussteigen



und hinterlässt beim Wegfahren eine elegante Schaumspur auf dem Wasser. Und da ist sie, die berühmte Verrazano Narrows Brücke, die in der Upper New



York Bay Staten Island und Brooklyn verbindet. Sie ist zweistöckig und war nach ihrer Vollendung 1964 mit ihren 1298m Spannweite zwischen den Pfeilern bis 1981 die längste Hängebrücke der Welt. Heute ist sie noch die längste in Amerika. Es ist auch dieses Mal mit der *MV Widukind* wie damals im Juni 2015 mit *Silmaril* ein bewegendes Erlebnis in New York einzufahren. Hier, direkt vor der Freiheits-



statue hatten wir geankert und gewartet, bis uns die Strömung im Garacho den East River hinauf gespült hat. Leider sind die Bilder aus der Ferne etwas verschwommen; der Himmel ist verhangen, die Sicht trüb. Wir nähern uns dem Redhook Terminal in Brooklyn. Mit sicherer Begleitung fahren wir



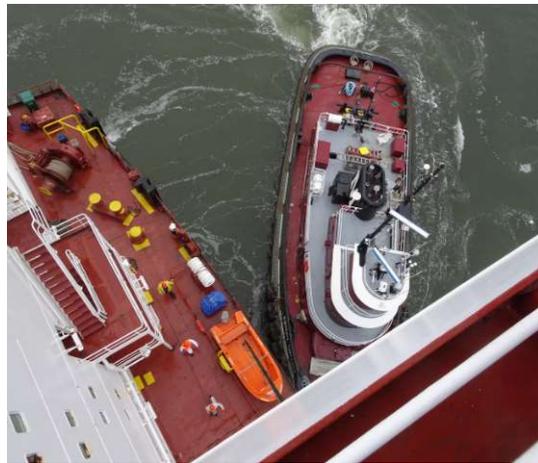
vorbei am Atlantic Basin und bald hilft der Tugger beim Anlegen.



Am Pier geniessen wir die grandiose Aus-

sicht auf die Spitze von Governor's Island vor der Skyline von Manhattan: ein überwältigender Anblick!

Die Behörden kommen an Bord und verkurren uns, nach Bayonne in New Jersey zu fahren, um unsere Fingerabdrücke zu registrieren. Eine solche Zumutung ist



uns in New York noch nie passiert. Aber da gibt es gar nichts zu reklamieren, wir müssen einfach.

Die Taxifahrt würde 200 Dollar kosten. Da bietet uns der Agent an, uns dorthin mitzunehmen, da er sowieso etwas erledigen und wieder zur *Widukind* zurückkehren muss. Wir bezahlen ihm 100 Dollar, lassen uns quer durch die ganze Stadt chauffieren, kaufen unterwegs noch ein während er auf uns wartet und sind gegen Abend wieder am Pier. Die ganze

Aktion erscheint uns einfach lächerlich. In die total leere Riesenhalle am Kreuzfahrtschiff Pier in Bayonne kommen zwei Beamte, nehmen unsere Fingerabdrücke und schicken uns nach fünf Minuten wieder weg!

Nun gilt es Abschied zu nehmen. Messmann und Koch posieren für ein letztes Bild.

Die beiden haben uns verwöhnt mit vorzüglicher Bedienung und gutem Essen.

Wir verlassen die *MV Widukind* bei strömendem Regen, beziehen ein Zimmer im Brooklyn Motor Inn, nur wenige Schritte vom Pier entfernt und machen uns auf pfützengesprenkelten Strassen auf den Weg ins ziemlich nahe Marco Polo zum Abschiedsessen mit Dieter. Er wird seine Reise auf der *Widukind* bis nach Savannah fortsetzen und wir werden uns morgen aufmachen und Kathleen und David auf Long Island besuchen.



Dienstag, 23. Mai. Früh starten wir mit dem Zug nach Manhattan, wo wir unser Mietauto abholen. Bevor wir zum Avis Büro laufen, trinken wir Kaffee und lassen im herrlich uralten Laden an der 200 Church Street die Seekarten ausdrucken, die Alex für seine Grönland-Reise noch nicht hat. Dann besorgen wir Wein und Blumen für Kathleen und David, unsere Motorbootfreunde, holen das Auto und machen uns auf den Weg nach Oakdale. Die beiden freuen sich, uns zu sehen, bewirten uns in ihrem Haus am Kanal mit ihrer *Into the Blue* direkt vor dem Haus. Wir machen einen Spaziergang in der Umgebung, treffen Nachbarn und abends gehen wir aus zum Essen und geniessen es, Erinnerungen auszutauschen über unsere erste Begegnung im letzten Jahr am Anker in Lewis Cove, ME



Mittwoch, 24. Mai. Kathleen fährt in die Stadt; sie arbeitet heute in der Musikschule ihres Sohnes und David chauffiert uns zu West Marine, wo Alex noch allernötigste Einkäufe tätigt! Davids Tesla beeindruckt uns: er fährt mit Autopilot, würde selber parkieren und in die Garage fahren. Abschied, wir machen uns auf den Weg zur Fähre in Orient Point im Norden von Long Island. Die Fahrt ist spannend. Wir geniessen es, die schmucken Dörfer zu sehen, zu lernen, dass es hier viele Weingüter gibt, die berühmten und sehr teuren Wein anbieten. In Greenport auf Long Island haben wir Halt gemacht, die grosse Marina bewundert und im Restaurant Claudio's zu Mittag gegessen. Der Ort hat Geschichte. Um 1800 war das Dorf eine grosse Walstation. 1854 kam der Walfänger *Neva* von den Azoren in den Hafen. An Bord arbeitete Manuel Claudio. Immer wieder kehrte die *Neva* nach Greenport zurück und nach sechzehn Jahren hatte Manuel Claudio genug Geld gespart, blieb für immer in Greenport und gründete das Restaurant direkt am Wasser. Noch heute ist es im Familienbesitz der Claudios. Das historische Gebäude wurde mit viel Liebe gepflegt und eingerichtet. Die wunderschöne

Viktorianische Bar rettete der Besitzer aus einem alten abbruchreifen Hotel in Manhattan und baute sie 1886 in seiner Taverne ein. Während der Prohibition leitete Manuels Neffe, Frank Claudio, das Unternehmen. Unter seiner Leitung entstand im Erdgeschoss ein ausgezeichnetes französisches Restaurant und im Obergeschoss eine gut besuchte Bar wo verbotener Alkohol ausgeschenkt wurde, der ladungsweise auf dem Weg nach NY verschifft im Vorbeifahren auch in Greenport seine Abnehmer fand. Bei Nacht und Nebel kamen die Schiffe in den Hafen, der damals auf Pfählen stand, und entluden das verbotene Gut durch Falltüren direkt ins Restaurant. Eine davon funktioniert heute noch, allerdings kaum für den Schmuggel, sondern als Servicetüre zu den unteren Kellerräumen.

In den späten 20er Jahren war Greenport das Mekka der Segler, die den America's Cup verteidigten. Die Wände des Restaurants sind voller Bilder und Gegenständen der Cup-Verteidiger. Viele der J-Klasse Boote wurden von S.T. Preston ausgerüstet, direkt gegenüber von Claudio's.

Während über fünfzig Jahren führte Bill Claudio Senior umsichtig das Geschäft als eine der ältesten und berühmtesten Gaststätten auf Long Island. 1990 war es nun an der vierten Generation der Familie, die Leitung zu übernehmen. Stolz schreiben sie auf ihre Speisekarte, dass das Claudio's heute sein 147. Jubiläum feiert und das älteste Restaurant in den Vereinigten Staaten ist, das ohne Unterbruch von derselben Familie besessen und betrieben wird. Die Marina ist ebenfalls im Besitz der Familie und lockt unzählige Gäste an, die per Schiff unterwegs sind.



Zur Zeit ist die Marina noch leer. Die meisten Segler und Motorbootfahrer haben ihre Schiffe noch nicht aus dem Winterschlaf aufgeweckt.

Auf der Fähre erinnern wir uns an die Truman Bay, in der wir im Juni 2015 geankert hatten bevor wir durch die Enge, "the race", an Block Island vorbei Richtung Newport segelten. Sie liegt gleich hinter dem Fähranleger, wenige hundert Meter entfernt. Die Fahrt nach New London bringt uns auf die andere Seite des Long Island Sound vorbei an den bekannten Landmarken unserer vorherigen Reise. New London ist eine hübsche Stadt. Wir nehmen uns etwas Zeit, die alte Seilerei zu besuchen. Und weiter geht's nach Newport,, RI, wo wir im Historic Hill Inn übernachteten. Auch hier haben

wir ganz spezielle Erinnerungen vom Ort, vom Hafen, von Besuchen und der 4. Juli Feier auf *Silmaril* mit Freunden. Da muss-



te sich Alex auch eine sehr kostspielige Wurzelbehandlung gefallen lassen!

Donnerstag bis Sonntag, 25. bis 28. Mai. Im strömenden Regen haben wir die letzte Etappe bis nach Dover, NH in Angriff genommen. Meine Kusine Val hat uns mit einem frischen Salat empfangen. Wir bleiben ein paar Tage, wohnen im Motel 6, sehen Val



und Rick jeden Tag, spazieren mit den beiden Dackel, Rippley und Bruno im nahen Park, gehen gemeinsam essen, besuchen den Markt in Portsmouth und fahren am Sonntag alle Vier nach Boston, wo Val und Rick im Fenway Park ein Baseball Spiel geniessen und Alex und ich einen ausgedehnten Stadtbummel machen. Wir mögen die Stadt sehr und besuchen wie gute Touristen das mit Genuss tun viele historischen Orte und lauschige Plätze.

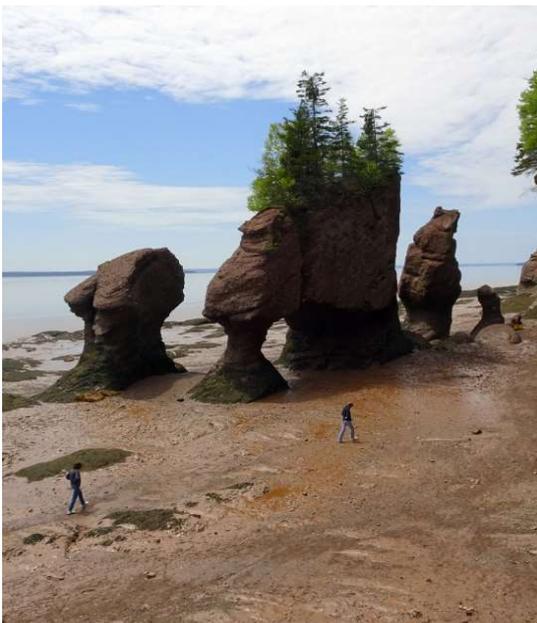
Montag, 29. Mai. Memorial Day. Val und Rick haben frei und sich anboten, uns und unser Gepäck samt neuem Radar mit ihrem Toyota Truck bis über die Kanadische Grenze zu führen. Etwas beschämt haben wir angenommen. Die Fahrt mit Bus und Taxi über die Grenze wäre wohl möglich gewesen, aber lang und kompliziert. So sind wir also kurz vor 6 Uhr gestartet. Die grosse Distanz hat es nicht erlaubt, oft anzuhalten, da Val und Rick noch am selben Tag wieder heimfahren müssen. Gegen 16 Uhr kommen wir am Flughafen in Moncton, NB an, essen etwas, holen das Mietauto ab und verabschieden uns schweren Herzens von Val und Rick.

Nun sind wir also wieder allein und machen uns auf den Weg zu meiner Schulkameradin aus Gymerzeiten. Wir haben uns seit der Matura vor über 50 Jahren nie mehr gesehen. Verenas Haus liegt direkt am Wasser gegenüber der Prince Edward Insel in der St. Laurence Bucht. Im alten Teil des Hauses, rechts vom Eingang, hat sie für Gäste eine wunderhübsche kleine Wohnung eingerichtet. Da dürfen wir einziehen.

Im angebauten neuen Teil des Hauses ist ihr Reich. Beim Abendessen gibt es viel zu erzählen. Wir kennen uns kaum noch und müssen aus der Erinnerung das Bild von einander neu erstellen lassen, berührende Momente.



Dienstag, 30. Mai. Verena hat etwas vor heute Morgen, Alex und ich fahren zu den Hopewell Rocks an der Bucht von Fundy, wo zwischen Ebbe und Flut der höchste Unterschied im Wasserstand auf der ganzen Welt gemessen wird. Vor unseren Augen erstreckt sich eine riesige rötliche Schlammebene. Tief unter uns tummeln sich die Touristen auf dem Meeresboden. Kaum vorstellbar, dass in



ungefähr sechs Stunden das Wasser hier bis an die Wurzeln der Bäume auf den Felsen reicht, ungefähr 14m Wasser über dem Grund.



Gegen Abend fahren wir mit Verena zur Little Big Bear Safari. Tief im Wald in der Nähe von Acadieville, NB füttern seit Jahren Richard und Viviane Goguen die wilden Schwarzbären.

Die Tiere haben sich so sehr daran gewöhnt, dass sie zu gegebener Zeit kommen und sich nicht stören lassen, dass Leute sie von einem geschlossenen Hochstand aus beobachten. Faszinierende zwei Stunden haben wir verbracht, hoch oben, mäuschenstill, mit freiem Rundblick auf die mächtigen Tiere, die gemächlich aus ihren Verstecken herankommen um zu fressen. Wir haben das Glück, viele Tiere zu sehen, junge und alte, sogar eine Mutter mit ihren zwei Kleinen kommt an getrottet.

Sie hat sie sogleich auf einen hohen Baum geschickt, weit weg vom Hochstand, wo die zwei in schwindelnder Höhe herum klettern und erst herunter kommen werden, wenn wir alle wieder verschwunden sind.



Mittwoch, 31. Mai. Es regnet. Verena will uns die Uni von Moncton zeigen, wo sie viele Jahre unterrichtet hat. Vorerst stoppen wir in Shediac, Alex lässt sich im Beach Comber's Barber Shop von der jungen Besitzerin Bart und Haare schneiden, Verena und ich kaufen ein fürs Abendessen.

Die Unibibliothek sammelt Eingeborenenkunst. Wir bestaunen die eindrücklichen Skulpturen und besuchen auch das Musée Acadien über die Geschichte der französischen Auswanderer im 17. Jahrhundert und ihre Vertreibung.

Donnerstag, 1. Juni. Unser Weg ist noch weit. Wir müssen leider schon aufbrechen. Wir nehmen Abschied von Verena. Die letzten Tage waren vollgestopft mit einzigartigen Erlebnissen und vielen emotionalen Augenblicken. Wir haben ausgetauscht über unser Erleben und viel erfahren aus Verenas sehr bewegtem Leben. Wir fahren auf der Akadischen Halbinsel der Küste entlang gegen Norden und Westen bis nach Campbellton, wo wir übernachten werden. Meeressarme ziehen sich ins Landesinnere; Wasser, Schiffe, Brücken bereichern die Strecke ungemein und bieten immer wieder herrliche Bilder. Wir machen kurz Halt im kleinen Naturpark, Daly Point Nature Reserve, trinken einen Tee, reiben Mücken-



mittel ein und wagen uns auf einen Spaziergang über sumpfige Wege. Tiere begegnen wir keine, nur ab und zu lockt eine hübsche Pflanze, die Kamera zu zücken. Die Brücke und L'Entract Restau-Pub von Campbellton. Der Quality Inn ist akzeptabel und auch das Abendessen nicht schlecht. Eine angeregte Diskussion mit Diane und Roman, einem Ehepaar am Nachbartisch, die sich interessieren, woher wir kommen und wohin wir gehen, macht den Abend wirklich spannend.



Freitag, 2. Juni. Heute müssen wir die Fähre in Matane erreichen; sie wird uns über den St. Lorenzstrom nach Baie Comeau in der Kanadischen Provinz Quebec übersetzen.

Wir fahren auf der Rte 132 dem Matapedia Fluss entlang gegen Norden. An einer Stromschnelle entdecken wir drei Männer in einem Boot; sie fischen. Die Gegend ist berühmt für die Lachsfischerei, wie wir auf Plakaten lesen. Allerdings dürfen die Fische nicht getötet werden, "catch and release" ist Vorschrift. Fasziniert beobachten wir die Drei. Das Boot hängt im flachen Wasser am Anker. Hinten sitzt der Bootsführer, in der Mitte der offenbar zahlende Fischer und im Bug kommentiert und instruiert der Dritte. Es dauert. Der Mann am Motor manövriert das Boot immer wieder in günstige Strömung, der Fischer wirft aus und der "Lehrer" gibt Anweisungen. Nach etwa 20 Minuten biegt sich die Rute bedenklich: einer hat angebissen. Mit viel Geduld wird eingeholt, wieder losgelassen. Der Fisch wehrt sich vehement. Aber gegen die Drei hat er keine Chan-



ce.
Bald ist er im Netz, wird vom Angel befreit, muss noch kurz für ein Siegerfoto still halten und darf dann wieder zurück ins Wasser.
Ein Stück weiter nördlich leuchtet uns eine

wohl berühmte Brücke durch das Ufergebüsch entgegen, der Pont de Routhierville, erbaut im Jahr 1931. Ein Riesenlaster steht davor und darf nicht rüber: die Brücke ist für schwere Laster gesperrt. Seine Fracht ist offensichtlich für das Dorf bestimmt. Der Fahrer ist nicht bei seinem Fahrzeug. Er hat sich wohl zu Fuss auf den Weg über die Brücke gemacht, um Auskunft im Dorf zu erfragen. Neben der Lachsfischerei im herrlichen Flusstal gibt es sonst nicht viel für Touristen, aber die Einheimischen, die Provinz



und bestimmt die Besitzer der Groupe Cedrico, Causapsal in der Nähe von Amqui profitieren von den unermesslichen Weiten des Waldes. Riesige Lastenzüge karren die Stämme an, Holzlager stapeln sich und das Holz wird gleich hier in der Pa-



pierfabrik verarbeitet. Etwa um 14:00 erreichen wir Matane, essen etwas Kleines, nehmen uns Zeit für ein Bild des imposanten Leuchtturms und fahren dann zum Fähranleger. Das Schiff legt um 15:00 ab und bringt uns in zwei Stunden und 15 Minuten ans andere Ufer des St. Lorenzstroms nach Baie Comeau. Hier übernachteten wir im Comfort Inn. Die Unterkunft ist vernünftig in jeder Beziehung. Wir brauchen ja nur ein sauberes Bett und eine Dusche.

Samstag, 3. Juni. Wir starten, erwischen erst mal die falsche Richtung und merken es erst nach etwa 30km. Was soll's? Wir müssen wohl oder übel einfach umdrehen, da hilft keine Diskussion über einen alternativen Weg. Es gibt zu wenig Strassen hier! Nun beginnt der lange Weg auf der kurvenreichen hügeligen Quebec Rte



389, schon anfangs dichte Wälder, nichts wie Bäume, immer wieder Wasserläufe, kleine moorige Seen, dann der Damm Jean-Lesage, die Zentrale Manic Deux und

die Zeugen gewaltiger Stromproduktion in der einsamen Landschaft.

Bevor wir unsere nächste Unterkunft im Relais Gabriel erreichen, holpern wir 320 km auf Naturstrassen. Nur sehr selten kommt uns ein Auto entgegen, meistens ist es ein Riesenlaster.

Nach guten drei Stunden ragt die Riesenstaumauer von Manic Cinqe vor uns auf. Wir fahren ein kurzes Stück zu einem



Aussichtspunkt, um einen freien Blick auf das imposante Bauwerk zu haben. Die Strasse führt im Zickzack bis an die oberste rechte Seite der Mauer, wo wir einen winzigen Teil des unermesslich weiten Stausee erhaschen und einen Eindruck bekommen vom gigantischen Ausmass seines Einzugsgebiets.



Ausser Wald, Wasser, Strasse und Himmel sehen wir nicht viel Neues. Nur auf einmal sitzt ein schwarzes Etwas am Strassenrand, ein Stachelschwein. Alex bremst, fährt ein Stück zurück und zielt mit der Kamera zum Fenster hinaus. Es frisst gemächlich, dreht sich sogar kurz zu uns um und schaut in unsere Richtung, traut uns dann doch nicht so ganz und watschelt ins Gebüsch zurück. Und wie sieht so ein Stachelschwein wirklich aus? Ich schaue



mal nach: <http://wowbiology101.weebly.com> bietet ein aufschlussreiches Bild! Und wiederum zieht für Stunden die eindruckliche Landschaft an uns vorbei, das Band der Strasse, Wald soweit das Auge reicht und verhangener Himmel.



Hie und da erinnert ein Strassenschild, wie weit die nächste menschliche Siedlung entfernt liegt, bei Panne muss Hilfe über Funk angefordert werden, Telefonverbindung mit Natel gibt es nicht. Gegen sechs Uhr erreichen wir unsere Unterkunft. Mitten im Niemandsland liegt das Relais Gabriel.



Eigentlich ist es eine Servicestation für Arbeiter und ihre Fahrzeuge. Das kleine Gebäude mit dem roten Doppeldach

beherbergt das Restaurant und die vier Zimmer für Gäste. Drei davon werden bereits bewohnt von Angestellten. Die Reihe kleiner Häuser hinter dem Gasthaus sind fest vermietet an Waldarbeiter. Uns weist man ein 6m² Zimmer ohne Fenster zu! Grosse Bedenken über unseren Schlafkomfort beschäftigen uns beim sehr schlichten Essen! Und tatsächlich, Alex tigert die halbe Nacht im Gang und der Aussentreppe herum. Ich versuche tapfer, mir nicht allzu viele Sorgen zu machen und trotz allem etwas zu schlafen. Wir sind ja dankbar, dass wir in dieser Einsamkeit überhaupt ein Bett haben und hier auch Benzin tanken können.

Sonntag, 4. Juni. Bevor wir starten gehen wir noch über die Strasse und lesen über das Naturschutzgebiet Louis-Babel, gegründet 1991. Es umfasst 23'540ha und liegt in einem riesigen Krater mit dem Berg Babel in seinem Zentrum, der vor 210 Millionen Jahren durch den Einschlag eines Meteoriten entstanden ist. Das Gebiet ist Teil der autonomen Eingeborenen Gemeinde der Betsiamiten, ein "First Nation Stamm", und darf nicht betreten werden. Der Berg ist benannt nach dem Schweizer Missionar Louis Babel, dem ersten Weissen, der von 1866 bis 1870 diese Riesenwälder des Labrador Plateaus durchquert hat.

Auf dem Weg nach Labrador City gibt es viel zu sehen. Die Landschaft hat sich etwas geändert. Die dichten Wälder werden aufgelockert durch viel Wasser, Flüsse, kleine Seen und morastige Felder. Überall liegen Steine, kleine und grosse Brocken und der Boden ist mit Geröll übersät.



Wir fahren über einspurige Brücken, die mächtige Flüsse überspannen. Wir steigen



aus und erkunden die Holzkonstruktion zu Fuss. Tief unten rauscht das moorige Wasser. Die Strasse ist hoch aufgeschüt-



ter natürlichen Strassenränder ist allgegenwärtig. Ein wenig aufgehalten wird sie durch dichtes Moos, das wie eine steife Perücke über der Stirn des Strassenrandes den lockeren Untergrund ein bisschen zusammenhält. Gegen 10:30 lädt ein Plakat ein, uns die Füsse zu vertreten und erzählt die Geschichte der verlassenen Bergbaustadt von Gagnon am Babel See. Hier lebten und arbeiteten zwischen 1959 und 1985 ungefähr 4000 Menschen, die von weither gekommen waren, um im Abbaugbiet von Eisenerz ein Auskommen zu finden. 1985 wurden die Minen geschlossen, die Stadt verlassen und ganz abgebaut. Heute ist alles verschwunden, die Cafeteria, das Einkaufszentrum, die verschiedenen Geschäfte, der Curling Club, das Stadion, das Spital, das Rathaus, das Hotel, das Manoir Cartier, sogar vom kleinen Flughafen etwas nördlich der Stadt ist nichts mehr zu finden.



tet, links und rechts im Strassengraben sammelt sich das Grundwasser. Erosion



Das einzige Überbleibsel ist eine Stelle am Ufer des Sees, der Platz bietet für zwei drei Wohnwagen. Offenbar gibt es Fische im See und die herrliche Landschaft lockt Fischer und naturliebende Feriengäste an. Wieder unterwegs bleibt die Strasse kurvenreich. Die Warnung ist sehr verständ-



lich; die Lastwagen fahren mit unglaublicher Geschwindigkeit auf diesen Naturstrassen, viel schneller als wir das wagen. Da kündigt eine mächtige Staubwolke einen an.

Und da kommt er schon angerauscht und hüllt uns in



eine Wolke von ersticken- dem feinem Strassenstaub ein.

Um die Mittagszeit nähern wir uns dem Abbaugbiet von Fire Lake und Mount Wright. Hier im grössten Abbaugbiet von Kanada wird Eisenerz gewonnen. Die Produktion läuft 365 Tage im Jahr rund um die Uhr und fördert 26Mio metrische Tonnen Erz im Tag-



bau. Über 1000 Leute arbeiten im Gebiet die meisten wohnen in Fremont, wenige Kilometer entfernt oder in Container-Unterkünften direkt an Ort, wohl ein sehr beengter komfortloser Wohnort.

Bevor wir Fire Lake erreichen, fahren wir der Bahnlinie entlang, die für die Minen gebaut wurde. Sie verläuft schnurgerade, die Strasse folgt eher den topografischen Gegebenheiten und überquert die Gleise neun Mal, oft ohne Barriere. Die Züge blasen ihr Horn sehr laut, der Ton erreicht uns Minuten bevor sie bei uns ankommen. Sie fahren mit nur 50-60kmh und sind un-



gläublich lang. Wir schätzen diesen hier auf etwa 2.1km. Beim Näherkommen verstehen wir den Namen des Sees und seiner Abflüsse; sie brennen zwar nicht, aber glühen feuerrot von den Abfällen des Eisenerzes, ein grausiger Anblick.

In der Ferne sichten wir den Mount Wright oder was von ihm bis heute übrig geblieben ist. Welch ein Eingriff in die Natur! Was nicht abtransportiert und verkauft wird, liegt in kahlen Schuttbergen etwas nördlich der Strasse. Die Rte 398 führt direkt durch das Werk hindurch, wo wir die angekündigten Riesenlaster sehen. Und riesig sind sie in der Tat. In Fremont



ist der Caterpillar Camion 172, Modell 789, Kapazität

190t seit seiner Ausmusterung 2005 in einem kleinen Park ausgestellt. Er hielt damals den Leistungsweltrekord mit 105'630 Arbeitsstunden zwischen dem 7. Februar 1988 und dem 11. Oktober 2005. Ich bin 160cm gross und reiche ihm gerade zur Radnabe!



Der Name Fremont ist eine Verballhornung des französischen Fer Mont, der Eisenberg. Die Stadt hat ungefähr 2'500 Einwohner und lebt von der Erzförderung. Mit so vielen Leuten ganz unterschiedlicher Herkunft muss offensichtlich immer wieder daran erinnert werden, dass auch hier der Abfall in Kübel gehört und Zuwiderhandeln hart bestraft wird. Die Strassenzeichen in der Nähe der Stadt machen deutlich, dass die Einwohner die umliegenden Wälder als Erholungsgebiet nutzen; viele schmale Naturstrassenzweigen ab von der Hauptstrasse, offensichtlich



Winter und Sommer benutzt von Schneemobilen und Geländefahrzeugen. Alle diese Plakate machen uns schmunzeln und unterhalten uns auf der langen Fahrt.

Kurz nach Fremont kommen wir an die Grenze zur Provinz Neufundland und Labrador und zum Beginn des berühmt berüchtigten Trans-

labrador Highways, die Rte 500. Bis nach Labrador City sind es noch wenige Kilometer. Wir übernachten im Motel Northern Inn & Suites.

Montag, 5. Juni. Man sagt uns, dass es weiter östlich immer schwieriger wird, eine Unterkunft zu bekommen. Und wir hatten geglaubt, dass es unnötig wäre, Schlafplätze im Voraus zu buchen. Hotels und Motels, falls es überhaupt welche gibt, sind besetzt von Arbeitern, die für Wochen oder Monate herkommen oft von weither, ihre Arbeit verrichten und für Wochen wieder zu ihren Familien heimkehren. So entscheiden wir uns, von hier aus Übernachtungsmöglichkeiten bis ans Ende der Reise zu buchen. Die Aufgabe ist zeitraubend. Alles scheint ausgebucht und wir möchten doch jeden Tag wissen, wo wir schlafen können in diesem so dünn besiedelten Riesenge-

biet! Zwischendurch machen wir Spaziergänge, besuchen die Zwillingstadt von Labrador City, Wabusch und machen uns wieder ans Telefonieren. Zum Glück gibt es in der Gegend wenig wirklich Spannendes, wir verpassen nichts mit der zeitraubenden Telefoniererei. Die beiden Städte haben zusammen ungefähr 11'000 Einwohner und beide leben vom Bergbau. Das Einkaufszentrum ist sehr bescheiden, obwohl es das Einzige ist in ganz Labrador. Das Angebot vermittelt uns einen Eindruck, wie abgelegen der Ort ist und wie einfach die Menschen hier in der grössten Stadt weit und breit auch heute noch leben.

Dienstag, 6. Juni. Dank unseres Durchhaltewillens gestern, wissen wir, wo sich unser nächstes Bett befindet: im Labrador Inn 550km entfernt werden wir die Nacht verbringen. Also starten wir noch vor 7 Uhr. Die Strecke nach Churchill Falls führt über 240km durch Wildnis wie gehabt. Allerdings begegnen uns hier mehr Autos, da in der Gegend intensiv an Staumauern und Stromleitungen gebaut wird. Die Strasse ist meistens geteert, Schlaglöcher sind abschnittsweise tief und zahlreich. Trotzdem wird mit mindestens den erlaubten 90kmh gefahren, oft eher mehr. Wer hätte auch Interesse zu kontrollieren?

Die Landschaft hat sich ein wenig geändert. Wir fahren durch offeneres Land, hier und da eine Kiesgrube, wahrscheinlich entstanden in den Phasen der Strassenarbeiten der letzten Jahre. Abschnittsweise wurde geteert. Dazwischen moorige Flächen, sogar Seen. Die häufigsten Tannen in Labrador sind die Schwarzfichten (*Picea mariana*). Weiter westlich wachsen



sie in sehr dichten Wäldern fast alleine ohne andere Baumarten. Sie gedeihen gut auch in sumpfigem Boden und ihre kleinen Zapfen bleiben oft jahrelang am Baum, öffnen sich bei Waldbränden und besamen die verbrannten Flächen. Überall haben wir kahle Stämme gesehen, die gänzlich abgestorben erschienen. Was der Grund dafür ist, konnten wir bisher nicht ermitteln. Leute fragen hilft nichts; niemand scheint es zu wissen.

Je östlicher wir fahren erscheinen Lärchen und Birken zwischen den Schwarzfichten.

Im Geröll am Strassenrand kämpfen einzelne zählebige Pflanzen um ein Plätzchen. Sie bringen mich immer zum Schmunzeln mit ihrer eindrucklichen Ausdauer und ihrem Charme. Ist das



wohl ein Rainfarn?

Das Gestein am Wegrand zeigt die herrlichen Farben von Eisenerz.



Gegen 9:00 erreichen wir die Brücke über den Churchill Fluss. Das breite Flussbett ist fast trocken. Nur ein klägliches Rinnal fließt noch; ein trauriger Anblick, da er vor dem Kraftwerkbau ein reissender

Fluss war.

Im Landesinnern sahen wir keinen Schnee mehr; aber je näher wir der Küste kommen, liegt ab und zu ein letztes Restchen von letztjährigem Schnee in einer schattigen Mulde.

Im Ort Churchill Falls wohnen die Angestellten der Verwaltung und die Arbeiter des Elektrizitätswerks der Churchill Falls Corporation. Ein Komplex mit Hotel, Restaurant, Schule, Bibliothek, Laden und was sonst eine Gemeinde zu bieten hat steht im Zentrum. Eigentlich wollten wir hier übernachten, aber alle Zimmer sind seit Monaten ausgebucht. Besucher des Konzerns wohnen hier oft wochenlang. Das Fenster der Bibliothek hat mich be-

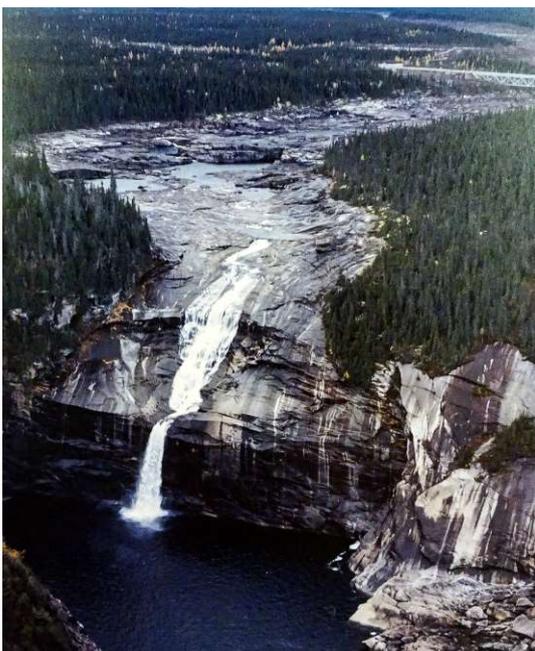
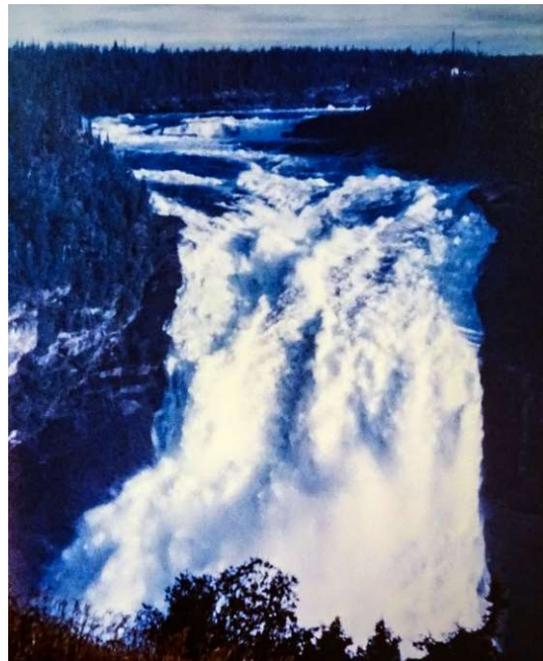


rührt; auch hier und vielleicht besonders hier in der umgebenden Wildnis und den bescheidenen Möglichkeiten für Unterhaltung sorgen sich Eltern und Erzieherinnen um die Tradition des Erzählens, die von Seiten elektronischer Spiele schon bei den Kleinsten gewaltig unter Druck steht. Etwas ausserhalb liegt die Siedlung für die Festangestellten, kleine einfache Häuser mit wenig Umschwung und kaum Bepflanzung. Auch Gärten haben wir keine gesehen. die Zeit des Wachstums ist sehr kurz und wahrscheinlich lohnt es sich nicht, Gemüse anzupflanzen.



Wir essen im Restaurant und informieren uns an den vielen Plakaten an den Wänden was es mit der Berühmtheit der Churchill Wasserfälle auf sich hat.

Zwei Fotos zeigen den Wasserfall vor und nach der Umleitung des Churchill Flusses in das unterirdische Elektrizitätswerk. Vor 1970 ergoss sich das ganze Wasser des Flusses durch ein enges Tal und über eine 300m hohe Felsenstufe.



Heute führt er kaum mehr Wasser, wie wir von der Churchill Brücke aus gesehen hatten. Es gibt grosse Kritik an der konsequenten Ausbeutung der Wasserkraft, aber weder die Eingeborenen noch die Umweltverbände konnten sich gegen das Grossprojekt wehren. Neue Projekte sind

ebenso unter Beschuss. Gegen die Zerstörung des Muskrat Falls weiter östlich am Churchill Fluss und am Trans Labrador Highway wird demonstriert. Aber niemand erwartet, dass die Aktionen irgendeinen Einfluss auf die Ausführung haben werden. Und wir sehen später auch keine Demonstranten mehr am Ort.

Nach 550km Fahrt erreichen wir Happy Valley Goosbay. Die Stadt liegt am Lake Melville, wo das wenige Wasser des Churchill Flusses in den Meerarm fließt, der tief ins Landesinnere reicht. Während des Zweiten Weltkriegs entstanden hier auf dem weiten sandigen Plateau eine grosse Militärbasis und ein wichtiger Hafen. Heute sind die neuen Projekte der Elektrizitätswerke und auch der Tourismus wichtig für die Stadt.

Es ist noch recht früh am Nachmittag. Wir entschliessen uns für eine Fahrt durch den Ort bevor wir zum Labrador Inn fahren. Wir sind hier nach langem wieder am Wasser und müssen selbstverständlich den Hafen inspizieren. Er liegt nördlich der Stadt Richtung Flughafen. Ein rotes

Boot steht aufgebockt an Land, sie macht uns neugierig. Es ist die berühmte Vagabond aus Brest. Alex ist ganz aufgeregt und erzählt mir, dass sie für Eisfahrten ausgerüstet ist. Das sehe ich auch. Die massive Stahlkonstruktion des Rumpfs und des Oberbaus, die zwei geschützten Propeller und viele verräterische Einzelheiten der Ausrüstung. In schlechtem Wetter lässt sie sich auch aus dem Innern steuern. Alex denkt bestimmt an seine kommende Reise an der Labrador Küste entlang nach Norden und weiter gegen Osten nach Grönland. Wir kehren um und fahren durch die Stadt nach Osten. Ein riesiger Friedhof lockt zum Erkunden. Entlang seiner Einfriedung kommen wir an Eingängen vorbei, die in die verschiedenen Abteilungen führen. Wir kurven durch den



weiläufigen Friedhof; er beherbergt eine ganze Reihe verschiedener Glaubensbekenntnissen, jede in der eigenen Abteilung. Nur wenige sind uns wirklich bekannt. Da sind die Anglikaner und die Katholiken, aber auch das Bethel Pentecostal Tabernacle, die United Church, die Heilsarmee und die Moravian Church, auf Deutsch die Herrnhu-



ter, alle mit identischen Holzrahmen gekennzeichnet. Der Friedhof ist offensichtlich auch Familientreffpunkt, ein Ort der Erinnerung und des Zusammengehörigkeitsgefühls, wie mir scheint. Auf alle Fälle fühlen wir uns hier nicht eingengt von steifen Friedhofsgesetzen und schmunzeln immer wieder über etwas verkommene aber doch liebevoll dekorierte Grabstätten.

In dieser Familie freut man sich offenbar auf ein Wiedersehen.

Wir fahren an der Kirche der Herrnhuter vorbei und lernen, dass sie eine der ältesten reformatorisch orientierten Gemein-



den sind. Ihre Geschichte reicht weit zurück bis zur Verbrennung des böhmischen Reformators Jan Hus am 6. Juli 1415 in Konstanz mehr als hundert Jahre vor Luthers 95 Thesen am Tor der Schlosskirche in Wittenberg.

In Kanada waren die Herrnhuter im 18. Jahrhundert unter etlichen Indianerstämmen missionarisch tätig und wie man sagt auch geschätzt.

Auf dem Weg zu unserer Unterkunft fahren wir am mächtigen Gesundheitszentrum vorbei. Seine Dimensionen lassen seine Bedeutung und seine Verant-



wortung im riesigen Einzugsgebiet vermuten.

Der Labrador Inn sieht aussen besser aus als wir beim Empfang entdecken. Viele Arbeiter unterschiedlicher Nationen sind hier untergebracht, die Zimmer voller Betten, Kleider und Essen, eben Männerhaushalte. Geraucht wird aber doch draussen. Dafür sind wir sehr dankbar. Wir wohnen akzeptabel mit eigenem Bad, brauchen auch keinen Luxus für



eine Nacht. Sogar waschen kann ich. Eine halbe Weltreise entfernt im Untergeschoss finde ich die Waschküche, muss leer schlucken über den Zustand. Was soll's, die Wäsche wird bestimmt sauberer heraus kommen als ich sie in die Maschine hineinpacke; das ist die Hauptsache.

Im Inn gibt es kein Restaurant. Wir verpflegen uns gegenüber in der Jungle Bar im Hotel North Two. Die Einrichtung ist überwältigend, lauter skurrile Details, die uns die Wartezeit verkürzt. Das Essen entspricht den Gästen, bodenständig und viel! Kein Wunder, dass es auch hier unglaublich viele fettleibige Leute gibt, alte und auch ganz junge Menschen.

Morgen wollen wir früh starten. In der Nähe haben wir einen Tim Hortons entdeckt, eine kanadische Kette, die schlicht überall zu finden ist und uns bestens bekannt. Da bekommen wir schon in aller Herrgottsfrühe wirklich guten Kaffee und frisches Gebäck. Wir werden bis nach Port Hope Simpson fahren 390km entfernt und im Alexis' Hotel übernachten. Wir freuen uns auf einen neuen Tag in der spannenden Wildnis von Labrador. Werden sie uns wohl begegnen?

