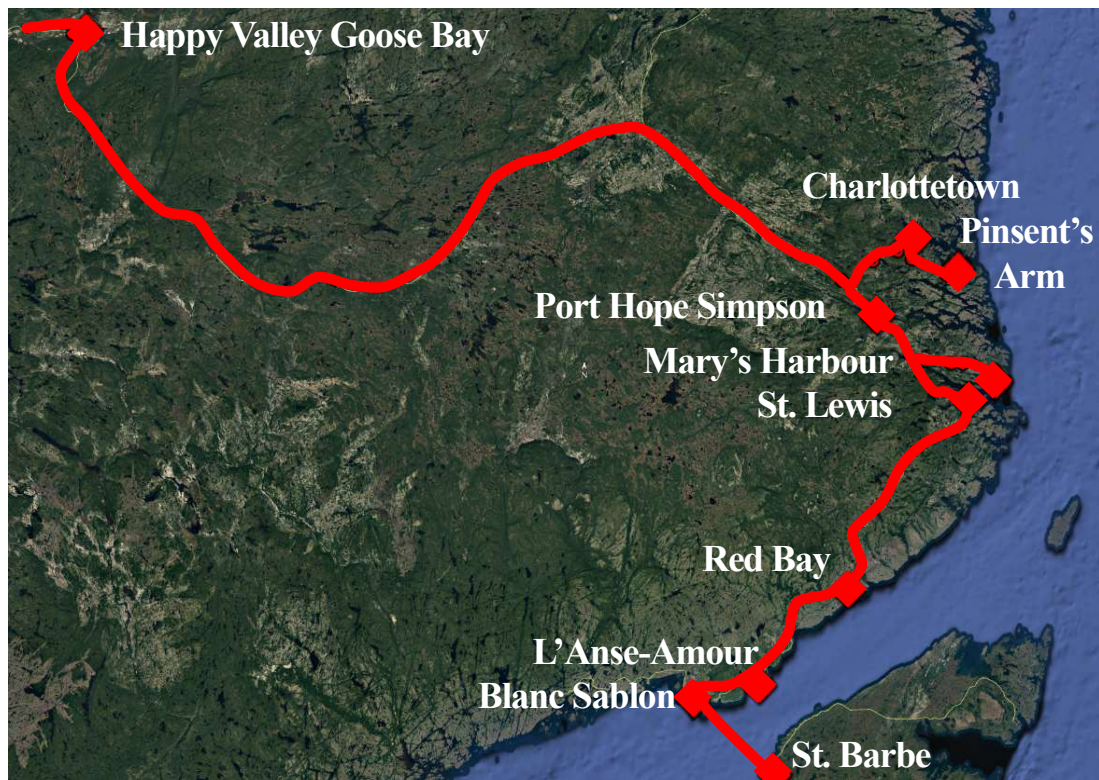


**2. Bericht: Von Happy Valley Goose Bay,
Labrador nach St. Barbe, Neufundland
7. bis 9. Juni 2017**

Routenübersicht



Mittwoch, 7. Juni. Heute fahren wir etwa 390 km in einer grossen S-Schleife, erst nach Südosten, dann wieder nordöstlich und wiederum südöstlich der zerklüfteten Küste zu nach Port Hope Simpson. Ein letzter Blick auf das mächtige Spital von Happy Valley und wir nehmen die Rte 510, hier Labrador Coastal Drive genannt. Die Strasse führt durch die Veterans Memorial Brücke über den breiten flachen Churchill River. Wir fahren in den langen Tunnel der Stahlkonstruktion. Die Landschaft wird offener, viele Pflanzen zeigen erste Lebenszeichen, aber an sonnenabgewandten Plätzchen liegt immer noch alter Schnee.



Holprige Pisten zweigen ab zu den Bau-
stellen der Hochspannungsleitungen. Sie

sind nur für sehr robuste Fahrzeuge be-
nutzbar. Die Masten sind gigantisch; die
zwei Leitungen transportieren hier
Gleichstrom. Die fertige Anlage wird den
Strom 1100km von Muskrat Falls durch
ganz Labrador, auf die Avalon Peninsula
in Neufundland, unter dem Meer des Ca-
bot Strait durch nach Cape Breton und
durch Nova Scotia bis in die USA liefern.



Die Strassenränder sind farbig geworden.
Moose in vielen Formen und Farben be-
decken den kargen Boden. An feuchten

Stellen spriessen kleine Blumen aus dem Kies. Sind es winzige Katzenschwänze? Und plötzlich sitzt da ein Bär auf der Böschung. Wir trauen unseren Augen kaum. Alex bremst, fährt ganz langsam etwas rückwärts und da sitzt er, frisst und schaut sich um, aber würdigt uns keines Blicks.



Er sieht gesund aus. Sein Fell glänzt und er ist keineswegs abgemagert wie sie scheint es oft sind, wenn sie aus dem Winterschlaf erwachen.

Wir haben ihm lange zugeschaut. Er trottet erst davon als wir schon viele Bilder und sogar ein kurzes Video aufgenommen haben.

Ein Auto hat uns überholt, hat umgedreht und bei uns angehalten. Der Fahrer hat vermutet, dass wir wegen eines Bären stoppen. Zu dieser Jahreszeit kommen sie oft an die Strasse, sagt er, wo Licht und Sonne das erste Gras wachsen lassen. Er wollte auch ein Bild erhaschen. Aber zu spät. Der Bär ist nicht mehr zu sehen. Die Nahaufnahme habe ich natürlich dem Zoom meiner Kamera zu verdanken. Das Tier ist doch etwa drei oder vier Meter vom Auto entfernt.



Diese Strecke ist recht stark befahren. Der aufgewirbelte Staub dringt in alle Ritzen. Und da fahren sogar zwei Motorräder. Wie sehen die wohl aus, wenn sie absteigen? Und wie atmen sie in diesem Dreck? Da möchte ich nun wirklich nicht auf ein Zweirad umsteigen!

Die Naturstrasse wird gepflegt. Das muss sein bei diesem Klima und den Monstern, die hier ihre gewaltigen Lasten von Baustelle zu Baustelle fahren. Angekündigt werden die Arbeiten lange bevor wir der Maschine begegnen. "Grader" nennen sie diese Gefährte. Sie schaben tatsächlich die Spurrinnen und das "Wellblech" der Strasse einfach glatt und schieben das lo-



ckere Material vor sich her. In drei oder vier Bahnen wird die ganze Breite der Strasse behandelt. Auf diesen Strecken muss man sehr vorsichtig sein, da weiche Walme über die Fahrbahn laufen können.

Wir sind sehr beeindruckt von der Strassenführung. Im Westen von Labrador haben wir die aufgeschütteten Fahrbahnen und die Schlangenlinie durchs hügelige Land bewundert, hier erstaunen uns die schnurgeraden langen Abschnitte mit den gewaltigen Erdbewegungen.



Das ist der erste Unfall der Reise. War es ein Tier? Jedes Jahr gibt es Tote bei Kollisionen mit Elchen. Dies hier war wohl eher ein Fall von überhöhter Geschwin-

digkeit auf der Naturstrasse, sonst wäre das Dach eingedrückt.

Man hat uns immer wieder gewarnt vor Zusammenstößen mit Elchen. Vor allem nachts sollte man wenn immer möglich nicht fahren. Die tonnenschweren Viecher



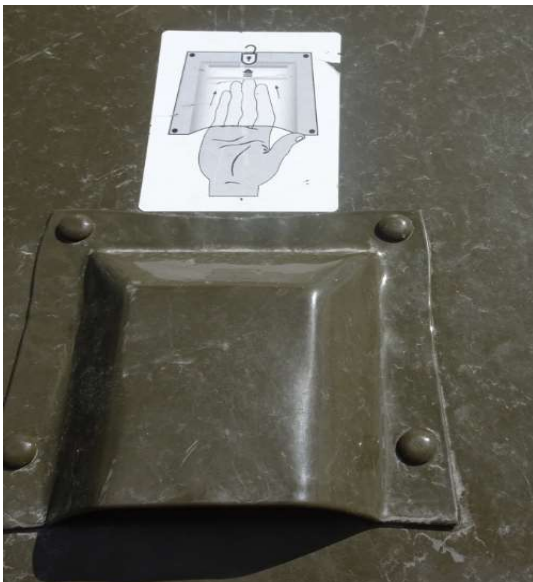
rennen blindlings auf die Strasse und sind so hoch auf den Beinen, dass ein Personenwagen sie quasi aufgabelt und sie dann mit ihrem Gewicht Dach und Windschutzscheibe eindrücken. An Strassenrändern findet man ab und zu die laufenden Zahlen der tödlichen Unglücksfälle in Labrador und Neufundland. Tot sind meistens die Fahrer.

Bei der Brücke über den Paradise Fluss, kurz vor der Abzweigung nach Cartwright machen wir Halt. Der kleine Parkplatz ist offensichtlich recht gut besucht. Sobald die Türen offen sind hocken auch schon gefiederte Gäste auf dem Dach der Infotafel.



Der spezielle Abfallkübel macht uns

gewundrig. Die Erklärung für das Öffnen macht klar, dass Bären hier vorbei kom-



men.

Wir verlassen die Rte 510 und machen einen Abstecher nach Charlottetown. Alex

ist erpicht darauf, die Küste zu erkunden. Er wird mit *Silmaril* hier hoch segeln und möchte wissen, wie die Häfen aussehen. Der Weg zum Dorf führt an einigen grossen Seen vorbei. Eis liegt an den schatti-



gen Ufern und Schnee bedeckt die Uferböschungen.

Wir steigen aus, um Bilder zu machen. Ein Polizei Auto fährt an uns vorbei, dreht um. Was will der wohl? Dürfen wir hier nicht anhalten? Aber der Polizist will nur wissen, woher wir mit unserem Quebec Nummernschild wohl herkommen und hinwollen. Er ist in der Gegend stationiert und macht regelmässig Patrouillen in den entlegenen Aussenstationen. Allerdings ist er in Nova Scotia aufgewachsen. Und man glaubt es kaum, er kennt sogar Leute, die wir selber auf unserer Reise im Sommer 2015 nördlich von Halifax kennen gelernt haben!



Wir fahren erst nach Pinsent's Arm, eine kleine Siedlung näher am offenen Meer als Charlottetown und sehen das erste Eis im Meerwasser. Hier leben nur 50 Menschen. Das Eis ist tief in den Meeresarm hinein getrieben. Die Fischer haben ihre Boote noch am Trockenen und der Pier ist ausser für die ganz Kleinen unzugänglich. Alex schaut sich die Anlegestelle gut an. Wenn das Eis weg ist, könnte er *Silmaril*



hier höchst wahrscheinlich festmachen. Ein Stück weiter gegen das offene Meer zu, sehen wir sogar einen grossen Eisberg



im Treibeis. Die Leute beklagen sich, dass die Fischerei sehr unter dem vielen späten Eis leidet. Normalerweise sollten die Fischer jetzt ausfahren können. Viele Schiffe liegen noch am Trockenen. Der unten im Bild hat sein Boot ins Wasser gebracht und es versucht aber es ist zu gefährlich hinaus zu fahren. Der Eisteppich ist

einfach zu dicht.

An der Strasse nach Charlottetown ist alle paar hundert Meter Holz gestapelt, wahr-



scheinlich der Brennstoff, der sich jeder direkt aus dem Wald holt. In diesem Klima braucht es sicher etliche Ster, um die schlecht isolierten Häuser warm zu bekommen, sind sie auch noch so klein.



Charlottetown ist ein hübscher Ort. Er hat 365 Einwohner, die meisten von ihnen sind Fischer. Bis 2002 versorgte die Küstenfähre regelmässig die Bewohner. Dieser Service wurde eingestellt, als die Trans-Labrador Strasse fertig gebaut war. Wie viele kleine Orte in der Wildnis von Labrador hat auch dieser Ort einen Flughafen für Notfälle und vernünftige Reisezeiten, wo immer das Ziel auch sein mag.

Der Hafen ist gepflegt und hat sogar Schwimmstege, einer schon im Wasser der andere noch an Land.

Ob der Pier für *Silmaril* tief genug wäre? Stabil ist er bestimmt. Alex wird vielleicht



hier landen auf seinem Weg nach Norden.

Es wird Abend und die Dunkelheit kommt immer noch früh. Wir machen uns auf den Weg nach Port Hope Simpson zu unserem Nachtquartier im Alexis' Hotel. Wieder sehen wir ganze Flächen toter Bäume und fragen uns erneut: Waldbrand? Ungünstiger Boden? Schädlinge? Keine Antwort. Oder doch? Könnte es Waldbrand gewesen sein?

Trockenes Wetter scheint hier immer wieder Probleme zu machen.

Das Hotel Alexis' liegt sehr idyllisch am Wasser. Wir fühlen uns sogleich sehr willkommen. Die Besitzerin empfängt uns, zeigt uns das Zimmer und rät uns, bald zum Essen zu gehen, da das Restaurant im Haus nicht mehr sehr lange offen sein wird.



Wir sind auch müde und freuen uns auf eine gute Mahlzeit. Im Speisesaal treffen wir nur ganz wenige andere Gäste. Zwei Männer gehen gleich und ein dritter trinkt auch schon den Kaffee.

Wir werden von einem Inder bedient; mit ihm unterhalten wir uns ausgiebig. Er lebt seit zwei Jahren hier. Er und seine Frau arbeiten im Hotel seit ihrer Ankunft. Er fühlt sich sehr wohl, ist dankbar für die feste Stelle und

denkt nur selten an seine Heimat. Die Kälte? Man gewöhnt sich daran und gute Kleidung gibt es hier zu kaufen; die brauchen ja alle.

Im Sommer kommen die Touristen. Eine Fährverbindung zu interessanten Orten an der Küste bieten viele Möglichkeiten für spannende Ausflüge.

Die nahe Umgebung lockt auf lange Wanderungen in die wilde Natur der Gegend. Kurz vor dem Schlafen gehen kaufen wir Wasser für die Nacht im nahen Laden und legen uns dann aufs Ohr.



Donnerstag, 8. Juni. Am Morgen erkunden wir die Umgebung des Hotels. Das schöne Wetter lässt uns ahnen, dass es sich hier im Hochsommer herrlich Ferien machen lässt. Auch die Einheimischen sind bestens für Ferien gerüstet.



Hinter dem Haus steht ein kleiner Helikopter. Die Besitzerin des Hotels hat uns



verraten, dass der eine Gast ein Monteur der Telefongesellschaft ist. Er kommt von weit her und hat keine Zeit für lange Autofahrten; der Heli gehört seiner Arbeitgeberin und stellt ihn für lange Strecken zur Verfügung. Wir erleben die Dimensionen dieser einen Provinz von Kanada jeden Tag hautnah und verstehen sehr gut, dass für schnelle Hilfe nur die Luftfahrt in Frage kommt. Trotzdem staunen wir, dass der Telefonmonteur nicht in der Nähe wohnt. Die Spezialisten sind offenbar nicht gewillt, in den kleinen Dörfern irgendwo da draussen zu wohnen. Das verstehen wir gut. Hier zu leben, weitab von grossen Städten, mit sehr bescheidener Infrastruktur, im rauen Klima mit kurzen Sommern und langen kalten Wintern verlangt eine zähe Konstitution und eine tiefe Verbundenheit zur Abgeschlossenheit in diesem Land.

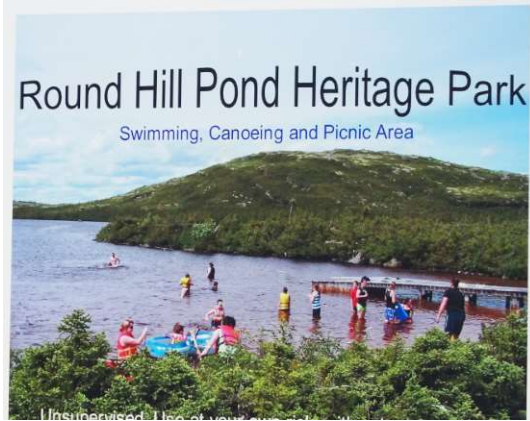
Wir wollen noch einen weiteren Ort am Meer besichtigen, wo Alex vielleicht landen könnte. Wir nehmen die Abzweigung Rte 513 und folgen der Naturstrasse in Richtung Meer. St. Lewis liegt an einer grossen Bucht, die sehr tief ins Landesinnere reicht. Jeden Winter wird das Eis weit hinein geschwemmt und macht dem Namen der Route alle Ehre.

Dokumente belegen, dass der französische Entdecker Louis Jolliet am 12. Juli 1694 hier gelandet ist und den Ort Bay St. Louis nannte. Die geschützte Lage, die guten Fischgründe und die Nähe zu einer beachtlichen Seehundpopulation lockten viele Siedler. Heute zieht St. Lewis auch Touristen an.



Eisberge und Wale sind würdige Lock "vögel".

Was diese sommerliche Attraktion zu bieten hat, erscheint uns allerdings eher fragwürdig, obwohl das Bild auf dem Plakat



kaum eine Fotomontage sein kann; das Badehaus und den Steg haben wir mit eigenen Augen gesehen.

St. Lewis ist recht weitläufig. Sein Zen-

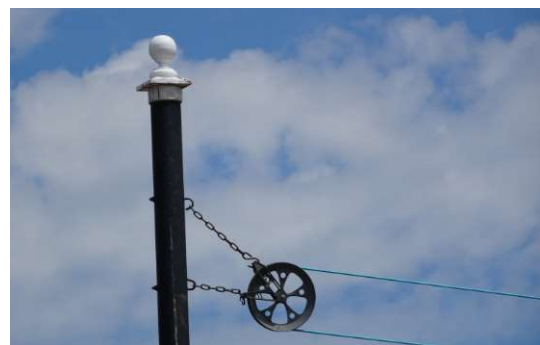
trum liegt am Kopf einer Bucht am Nordrand des St. Lewis Sounds, sein Hafen am westlichen Ufer dieser Bucht. Wir fahren durch den ganzen Ort in den Hafen und weiter zum Fisherman's Point, von wo aus in den 1750er Jahren die Fischer zum Fang ausliefen. Diese Ecke ist den Herbst- und Winterstürmen stark ausge-



setzt und ist trotzdem seit 1947 wiederum ständig bewohnt. Die Aussicht auf den weiten Sound zeigt immer noch viel Eis am Ufer und vorbei treibende Eisberge in weiter Ferne.

Quer über der Bucht liegt der Hafen mit den Booten der Fischer, die wegen dem Eis noch alle am Pier fest sitzen.

Die Wäsche hängt an einer Doppelleine



weit gespannt vom Pfahl mit Vogelhaus auf der einen Seite und dem Rad für die Leine auf der andern zum Holzhaufen, wo die Wäschestücke aufgehängt und auf der

Leine weg befördert werden.

Zwei solche Räder haben wir gekauft; die schmücken jetzt unsere Ostterrasse in Schinznach Bad samt Wäscheseil.

Auf dem Weg zurück zum Hafen und ins Zentrum machen wir Halt im Laden und unterhalten uns lange mit Phyllis.

Da gibt es tatsächlich alles zu kaufen, was auf dem Schild angepriesen wird. Wir erstehen frisches Gemüse und ein paar Früchte. Sie erzählt uns, wie sie ein amerikanisches Ehepaar nicht bedienen konnte, die Fisch kaufen wollten. Sie hat ihnen dann abends bei sich zu Hause aus



ihrem privaten Vorrat ein Dorsch Essen gekocht. Die beiden hätten ihr jahrelang Karten geschickt und die Geschichte der gastfreundlichen Phyllis in ihrem Bekanntenkreis weit verbreitet. Wir verabschieden uns und erinnern uns an viele Beweise der unglaublich spontanen und grosszügigen Gastfreundschaft auf unseren Reisen in Kanada.

Holz wird auch an dieser Strasse viel geschlagen, mit solchen Schlitten aus dem Di-



ckicht geholt, zum Trocknen aufgestellt, gespalten und gestapelt. Die hellen Schnittflächen der Scheite auf dem Haufen beweisen, dass einer hier emsig für den Winter vorsorgt. Wenn der Winter kommt und das Holz geholt wird, muss es über

den Strassengraben gebracht werden. Aufwändiges Heizmaterial!

Zurück auf dem Labrador Coastal Drive, nur wenige Kilometer südlich von Port Hope Simpson, führt die Route in südöstlicher Richtung am Südufer des St. Lewis Sounds entlang. Fast quer über dem Sound liegt Mary's Harbour. Wir fahren den kurzen Abstecher nach Norden. Knapp 500 Menschen leben hier. Seit die Dorschfischerei 1992 wegen Überfischung mit einem Moratorium belegt wurde, leben die Fischer hier nun vom Krabbenfang. Die örtliche Verarbeitungsanlage beschäftigt ungefähr



120 Leute. Auch hier liegen die Fischerboote noch fest vertäut oder noch nicht einmal im Wasser. Draussen treibt noch zu viel Eis, sogar für diese grossen Kähne.

Mary's Harbour ist ein hübscher Ort. Die Fischerhäuschen am Wasser sind sehr farbig angestrichen; sie zeugen vom Farbenhunger der Leute in den langen grauen Wintermonaten. Das Bild ist leider unscharf, es soll lediglich eine Farbvorstellung vermitteln. Auch die weissen Häuschen haben oft eine far-



Ein grosses Plakat preist eine Wanderung zu einem Wasserfall an. Den wollen wir

bige Verzierung.

Mich berührt die liebevolle Pflege der Holzbauten, die wir vielerorts beobachten konnten. Sicherlich ist solider Schutz nötig im kalten nassen Klima; auch Seelenbalsam in trüben Tagen?



sehen, tönt spannend.
Zum Glück führt der Weg über Holzstege. Es liegt noch viel Schnee und der Untergrund ist sehr morastig.
Nach einer guten Stunde sichten wir den Wasserfall immer noch nicht und es ist unklar, in welcher Richtung der Pfad über ein weites Feld weiterführt. Wir kehren um und verlassen Mary's Harbour.



Nun führt die Strasse nach Südwesten. Ein Autowrack am Strassenrand; wir stoppen und besichtigen den Totalschaden. Das war nun eindeutig eine Kollision mit einem Elch, genau wie man uns beschrieben hat: eingedrücktes Dach und zertrümmerte Front- und Fensterscheiben. Der Aufprall muss gewaltig gewesen sein; Glassplitter und verschiedene Autoteile liegen weit verstreut. Wir werden nie nachts fahren! Das nehmen wir uns ganz

fest vor.
Wieder unterwegs sichten wir weit vorne die beiden Motorradfahrer, die wir unterwegs und in Happy Valley Goose Bay getroffen hatten. Vater und Sohn erfüllen sich einen lang gehegten Wunsch: zusammen die Wildnis von Labrador zu durchqueren, meistens im Zelt zu schlafen und im Freien zu kochen.
Bevor wir sie überholen, fahren



sie wieder los und lassen uns ihren Staub schlucken; halb so schlimm, wir sind ja auch besser geschützt als sie! Vor unserer Reise durch die Wildnis, dachte ich immer, es sei ein wenig verrückt, sich so lange einsame Strecken zuzumuten. Aber diese beiden? Hut ab vor so viel Abenteuerlust und Durchhaltewillen auf schlechten Straßen und in unwirtlicher Gegend auf Motorrädern zu reisen.

Die Landschaft hat sich drastisch verändert, keine Wälder mehr, hügelig Weiten, letztjähriger Schnee, zugefrorene Seen, das Eis gelb vom Strassenstaub.

Auf langen Abschnitten wird an der Strasse gearbeitet. Die Naturstrasse soll bald einmal geteert werden.

Die Strassentafeln sind Prachtstücke der Information für Analphabeten. Oder dienen sie einfach der Sicherheit der Fahrer: Klarheit auf einen Blick?

Wir haben uns immer wieder köstlich über die einfallsreichen Variationen amüsiert. Hier kommen uns also keine Riesenmaschinen entgegen, nur Vermesser mit ihren Instrumenten! Sie sind also die Gefährdeten, nicht wir!



In Red Bay nehmen wir den kurzen Abstecher zum Museum. Der Ort hat eine lange Geschichte. Seine sehr geschützte Lage an einer Bucht mit vorgelagerter Insel machte es schon um 1530 bis ins frühe 17. Jahrhundert zu einer wichtigen Baskischen Walfang Station. Jeden Sommer kamen Basken aus Südfrankreich und

Nordspanien auf Ihren Walfängern her, man sagt 600 Mann jedes Jahr. Die Unterwasser Archäologie hat einige Baskische Schiffe zu Tage befördert, die im Museum zu sehen sind. Seit 2013 ist der Ort UNESCO Weltkulturerbe. Auf dem Weg zum Hafen stehen witzige Steinmänner, eine alte Tradition der Gegend. Die Bucht ist auch hier immer noch vom Eis bedrängt.

Wir fahren zurück zum Hafen. Alex will natürlich seinen Zustand ausfindig machen. Er beschäftigt sich intensiv mit seiner anstehenden Überfahrt.



Tatsächlich zeigt der Pier ganz bedenkliche Mängel. Offensichtlich wird er nicht mehr viel gebraucht. Da scheinen die privaten Anlegestellen besser gepflegt und benutzt zu sein, wenn das Eis endlich weg geschmolzen ist.



Die Stützmauer zeigt die vielen Farben des Gesteins in dieser Gegend; von fast schwarz, grau, grün, braun, und einer Reihe Rottönen gibt es alles. In der Umgebung des Hafens sehen wir überall Zerfall. Häuser sind am Einfallen



oder stehen schief in der Gegend. Nur die Kirche strahlt Leben aus: leuchtend weiss steht sie ein wenig oberhalb des Dorfs. Im Museum lernen wir viel über die Walfänger und die Riesenviecher, die sie jagten. Die Ausstellung ist umfanglich, gibt

Auskunft über das Leben der Menschen, ihr Handwerk, die Schifffahrt, die Fauna und Flora der Umgebung; wir sind lange da drin und lesen gespannt über Vieles uns Unbekanntes.



Nach Red Bay führt die Strasse durch felsiges Land, kurvenreich oder schnurgerade, der Gegend für die Linienführung vorteilhaft angepasst.

Noch einmal zweigen wir ab von der Hauptstrasse und fahren auf einer schmalen Naturstrasse hinaus zum Point Amour Leuchtturm. Der Weg eingeengt zwischen Wasser



und Fels führt uns Richtung Ziel. Trotz Warnung muss ich mir kurz Zeit nehmen für dieses Steinmandli Bild.

Der imposante Leuchtturm wurde im Jahr 1857 erbaut. Er ist der höchste an der Kanadischen Atlantikküste und der zweithöchste in ganz Kanada.

Die ehemaligen Wohnquartiere sind heute als Museum eingerichtet.

In den 1890er Jahren entstanden überall in der neuen Welt Marconi Stationen, die Funkverkehr gewährten. Von der hiesigen Station sind nur noch die Fundamente zu erkennen.

Es wird Zeit, unser Nachtquartier zu suchen. Im Motel Quatre Saison in Blanc-Sablon ist ein Zimmer für uns reserviert. Kurz vor der Fährstation sind wir wieder auf Quebec-Boden. Es dauert eine Weile, bis wir den Ort erreichen. Er ist aufgeteilt



in Quartiere mit verschiedenen Namen und unser GPS sucht zuerst mal am falschen Ort und findet die Strasse nicht. Beim Suchen erhaschen wir in der Dämmerung einen Blick auf die Fähre und auf das Eisfeld zwischen den beiden Fährhäfen hier in Labrador und drüben in Neufundland.



Hoffentlich gibt es morgen da wirklich eine Eisschneise für uns. Schlussendlich erreichen wir ein ganzes Stück westlich der Fährstation die Rue Beaudoin 2 in Lourdes-de-Blanc-Sablondoch noch bevor die Besitzerin des Motels den Laden dicht macht für die Nacht. Die ältere Dame erklärt uns die Küche (das Frühstück macht jeder Gast selber),

überreicht uns den Zimmerschlüssel, empfiehlt uns ein Restaurant und wünscht uns eine erholsame Nacht. Es war ein langer Tag vollgestopft mit Tausenden Eindrücken und wir sind erleichtert, dass es zu dieser Zeit noch etwas zu essen gibt und das Bett bereit steht.

Morgen sollte die Fähre um 07:30 ablegen; eine Stunde vor Abfahrtszeit müssen wir zur Einschiffung bereit sein. Wie wir erfahren, musste heute die Überfahrt nach St. Barbe auf Neufundland abgesagt werden, da das Packeis ohne Eisbrecher kein Durchkommen erlaubte; und der war andernorts im Einsatz. Hoffen wir, dass wir morgen Glück haben.

Freitag, 9. Juni. Pünktlich um 06:30 reihen wir uns in die lange Warteschlange ein und lassen uns im Hafencbüro die Reservation bestätigen. Vor uns warten viele, die für die gestrige Überfahrt gemeldet waren. Hinter uns stehen Dutzende.

Die *Apollo* ist bereit. Sie wird fahren und wir vertreiben uns die lange Wartezeit mit allerlei Gedanken über das kommende Abenteuer einer Eis Fahrt.

Labrador liegt bald hinter uns. Wir haben überwältigend viele tiefe Eindrücke der Reise mitgenommen und werden Zeit brauchen, uns mit dem Erlebten auseinander zu setzen, die Einzelheiten in Erinnerung zu rufen und über vieles nachzudenken und nachzulesen. Aber erst sind wir gespannt auf diese unerwartet eisige Überfahrt. Bald werden wir ablegen und freuen uns auf die neuen Erlebnisse auf Neufundland.



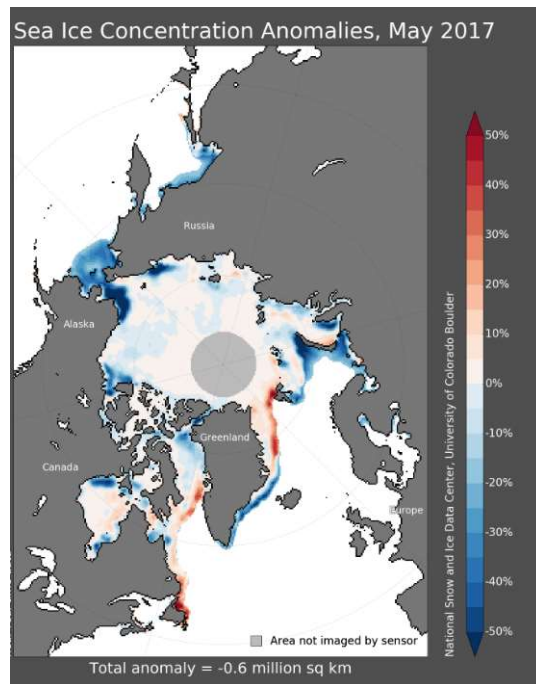
Alex hat viel über Eis gelesen während den Vorbereitungen für seine Überfahrt nach Europa. Da ist das Packeis, das gefrorene Meerwasser der Polargebiete. Es formt sich auch hier im St. Lorenz Golf. Das Gletschereis dagegen entstand über Jahrtausende durch Schneefall über Grönland. Die Gletscher kalben mächtige Eisberge, also gefrorenes Süsswasser; die treiben dann mit dem Labradorstrom gegen Süden und schmelzen auf ihrem Weg langsam ab. Warum treffen wir so spät noch derartig viel Eis an? Die Klimaerwärmung macht sich hier dramatisch bemerkbar. Die Gletscher im Norden Grönlands schmelzen stark ab und Eisberge treiben in grosser Zahl gegen Süden. Die Eiskarte der Universität Boulder zeigt mit den roten Feldern die statistischen Abweichungen der Eiskonzentration. An der Küste von Labrador und Neufundland gab es im Mai 2017 deutlich mehr Eis als im Durchschnitt früherer Monate Mai.

Dieses Jahr liegt das Eis sehr viel länger an der Küste. Die Leute sagen, dass das Wasser schon vor einigen Wochen hätte eisfrei sein sollen. Bei soviel Eis können die Fischer keinesfalls ausfahren und die Fährverbindungen können keine festen Fahrpläne garantieren.

Sehr langsam bewegt sich die *Apollo* vom Pier weg und steuert hinaus in die Meerenge von Belle Isle Richtung St. Barbe in Neufundland. In der Nähe des Hafens (Blick zurück) treibt nur wenig Eis. Aber bald fahren wir in einem dichten Eisfeld.



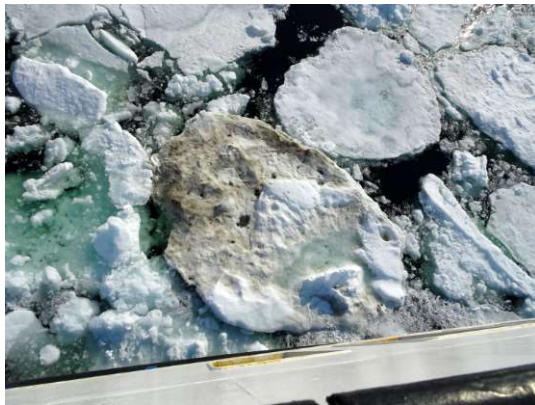
Das Schiff kommt nur langsam voran. Der Kapitän weicht den grossen Brocken aus; die kleineren werden weg geschoben. Nur hie und da hören wir das Krachen von Stahl auf Eis und spüren die Bewegung des Schiffs, wenn der Bug sich auf eine grosse Scholle schiebt und sie zerbricht anstatt sie wegzudrängen. Hinter uns bleibt eine Fahrrinne für eine Weile offen, bevor die stetige Strömung



die Schollen wieder zusammenschiebt. Fasziniert beobachten wir die unzähligen Formen und Farben und die Beschaffenheit des Eises.

Das schmutzige Stück Eis stammt wohl von einem Gletscher, der Geröll und Sand mit schiebt. Meereis wird kaum so verreckt.

Eis schwimmt zwar, zeigt aber nie das ganze Volumen über Wasser. Von oben



kann man schön sehen, was sich unter Wasser verbirgt: Grüntöne, je nach Lichtbrechung, machen deutlich, dass auch bei flachen Schollen ein guter Teil unter Wasser liegt und keineswegs die gleiche Form des sichtbaren Eises haben muss.

Nahe am Land wo die Mocken auf Grund auflaufen und schmelzen, bilden sich die



skurrilsten Eisskulpturen. Nach dreieinhalb Stunden hat die *Apollo* ihre Aufgabe erfolgreich geschafft. Wir sind in St. Barbe, NL angekommen.