

5. Reisebericht

Nova Scotia - Maine 31. Mai - 5. September 2010

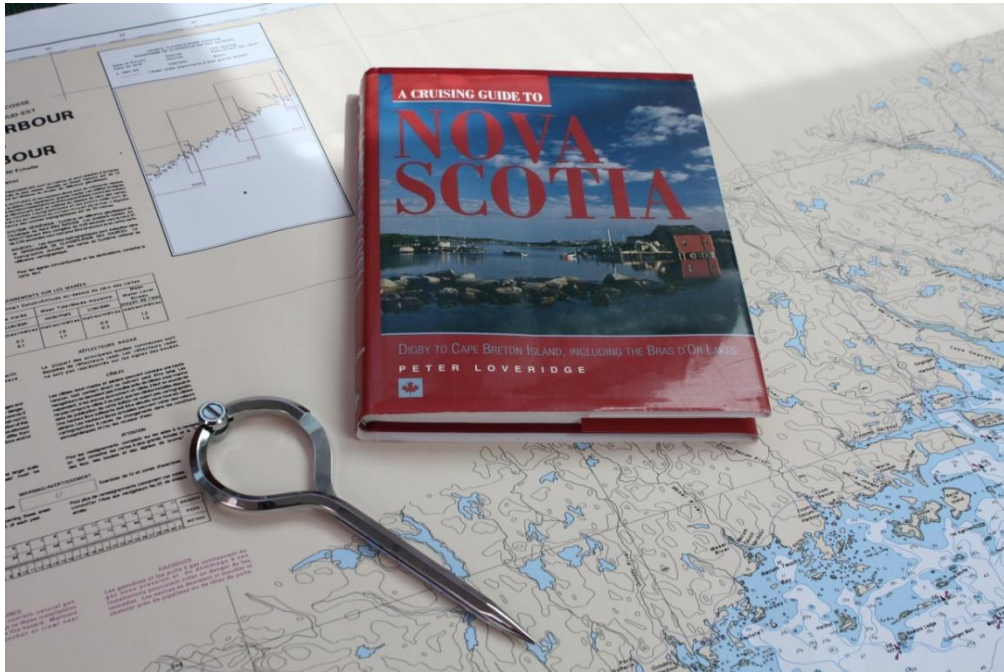
Ende August geht unser kanadisches Sommermärchen zu Ende. In Shelburne, unserem ersten und letzten Hafen in Kanada, heißt es „Leinen los“ Richtung Maine. Wir haben Nova Scotia von seiner besten Seite erlebt – ein „Jahrhundertsommer“, wie uns die Locals sagen. Dazu tolle Liegeplätze in wunderschöner Landschaft, die an Norwegen und Schweden erinnert, uns hier jedoch fast immer allein gehörte, ...



... geteilt nur mit Seehunden und anderen Vertretern des reichhaltigen „Sea Life“.



Peter Loveridge, Autor des 15 Jahre alten, inzwischen leider vergriffenen, aber immer noch besten Nova Scotia-Segelführers, bereist seit mehr als 30 Jahren dieses Revier. (Stegnachbar John aus Halifax schenkte uns sein Exemplar mit den Worten: „Ihr braucht es jetzt mehr als ich.“)

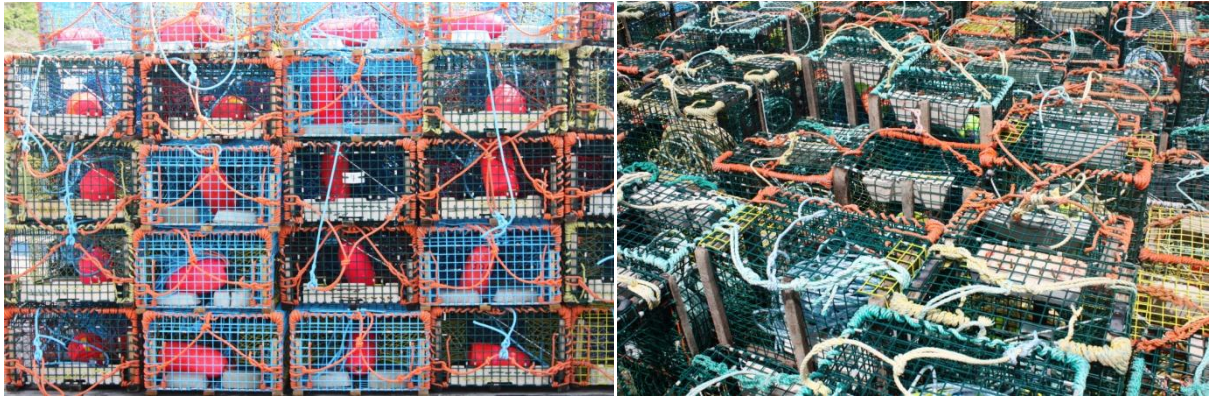


Viele der Buchten, die wir bei bestem Wetter besucht haben, hat Loveridge nur einmal ohne Nebel erlebt. Bei wem können wir uns bedanken? Doch zurück zum Beginn dieser Reiseetappe.

Am 31. Mai verlassen wir Shelburne. Mit von der Partie ist Wolfgang, der uns seit der Karibik begleitet.

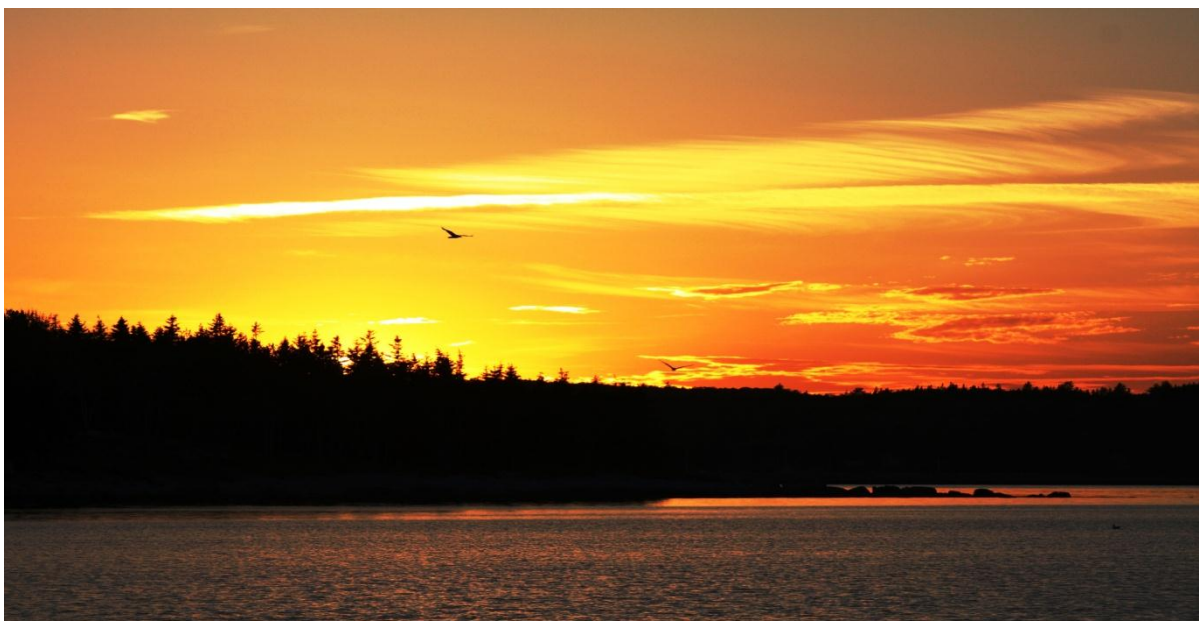


Viele Fischerboote begegnen uns, hoch beladen mit leeren Lobster-Fallen - heute ist Ende der Fangsaison an diesem Teil der Küste.



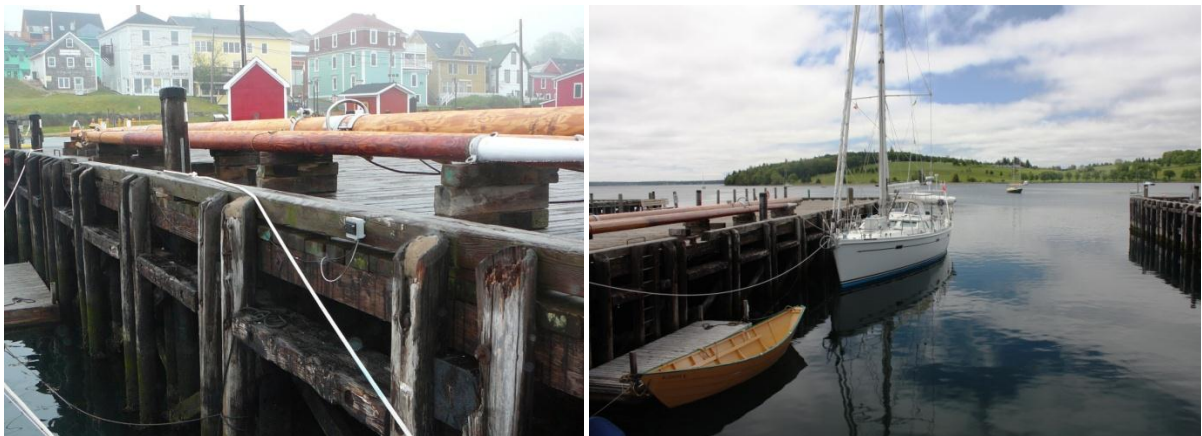
Mit Generalkurs Nordost und nur wenigen Zwischenstopps wollen wir zum Bras d'Or Lake, einem ausgedehnten Seengebiet in der Mitte der Insel Cape Breton. Hier werden wir das Schiff während unseres Deutschlandaufenthaltes bis Ende Juli liegen lassen.

Wir verbringen einen sonnigen Abend an unserem ersten Ankerplatz.



Am nächsten Tag legt das milde Frühlingswetter jedoch prompt eine Pause ein, und wir fahren in strömendem Regen bei lausiger Kälte die Küste entlang Richtung Lunenburg. Originalton Org: „Sch...wetter“, aber tolles Segeln mit Speed zwischen acht und neun Knoten.

Lunenburg wurde im 18. Jahrhundert von norddeutschen Siedlern gegründet und war lange das Zentrum für Fischerei und Schiffbau in der Region. Die spektakuläre Einfahrt können wir nur erahnen, denn mittlerweile ist auch noch dicker Nebel aufkommen. Bei der Suche nach einem Liegeplatz ist uns ein kanadischer Salzbucket behilflich. Dann liegen wir sehr prominent in der Box des Schoners Bluenose II, der zurzeit im Dock vor dem Fischereimuseum überholt wird. Ich finde, **wir** machen uns hier auch sehr gut!



Die Original- Bluenose war legendär. Gebaut wurde sie 1921 hier in Lunenburg, und zwar aus Verärgerung über die Absage des „America Cup“ von Veranstalterseite wegen Windstärken von gerade über 20 Knoten. (Der AC gilt also nicht erst seit dem Streit zwischen BMW Oracle und Alinghi als kapriziös.) Seefahrer aus Neuengland und Kanada riefen eine neue Regatta ins Leben, „für richtige Seeleute mit richtigen Schiffen“. Diese sollten, wenn nicht im Rennen, als reguläre Arbeitsboote zum Fischfang dienen. Im ersten Jahr wurde die Bluenose noch von den Neuengländern geschlagen, danach fuhr sie 19 Jahre lang auf allen Regatten an der Ostküste der Konkurrenz davon. Stets war sie auch als erste auf den Neufundland-Bänken und kam mit ihrem Fang als erste zurück nach Lunenburg. Leider war ihr ein unrühmliches Ende beschieden: Sie lief in Trinidad auf ein Riff.

Nach dem obligatorischen Anleger sputen wir uns, denn Dinner gibt es in Nova Scotia von etwa 17 bis spätestens 20 Uhr, und es ist bereits kurz vor acht.

Erst im dritten Lokal, der Old Fish Factory, finden wir einen Koch, der zudem bereit ist, zu dieser „späten“ Zeit noch die Kochlöffel für uns zu schwingen.

Die Empfehlung des Hauses lautet: „Lunenburg Sausage, Sauerkraut and Original Oktoberfest Senf“. Wir genießen! Die Wurst soll eine Weiterentwicklung althergebrachter deutscher Rezepturen sein, eine Art Kreuzung aus Brat- und Weißwurst. Ganz lecker, aber aus meiner Sicht hätte es dieser Innovation nicht unbedingt bedurft. Sauerkraut wird in Lunenburg hergestellt und vom örtlichen Supermarkt im Tetrapack neben der Milch im Kühlregal angeboten.



Am nächsten Tag reißt der Himmel wieder auf, und wir erkunden den sehr hübschen Ort, der UNESCO Weltkulturerbe ist.





Am 3. Juni laufen wir kurz nach Sonnenaufgang aus Lunenburg aus. Unser Ziel ist der knapp 200 Seemeilen entfernte St. Peter Canal, der südliche „Eingang“ zum Bras d’Or Lake. Wir passieren Ost- und Westberlin, Wolfgang sieht einen Walrücken. Bereits nach kurzer Zeit umgibt uns dicker Nebel, zusätzlich regnet es später.

Gegen Abend wird es bitterkalt. Die Sicht tendiert gegen Null, ich kann in der Suppe nicht mal mehr unsere Mastspitze erkennen. Nebel wird in Nova Scotia meist auch von kräftigem Wind begleitet. Trotz kleiner Besegelung läuft Alumni um die 8 Knoten, gelegentlich dringt das Heulen oder der Glockenschlag einer Tonne durch den Nebel.



AIS und Radar laufen auf Hochtouren, um Kollisionen zu vermeiden. Nach drei Stunden Nachtwache fallen mir vor Kälte fast die Hände und Füße ab. Wir schlafen in Faserpelz, Skiunterwäsche, Socken und Pullover. Gegen Morgen beträgt die Innentemperatur 11 Grad. Org läßt sich erweichen und „findet“ nun endlich den Knopf für die Heizung. Zu Kälte, Nebel und Nässe kommt jetzt auch noch Gewitter hinzu, wir bekommen wirklich alles aus Petrus Wetterküche geboten.

Im Laufe der Nacht hatten wir festgestellt, dass es sehr unterschiedliche Höhenangaben für die Hochspannungsleitungen gibt, die den St. Peter Canal überspannen. Im ungünstigen Fall ist unser Mast zu hoch, das bedeutet einen Umweg von gut 100 Seemeilen bis an die Nordküste von Cape Breton, bei der derzeitigen Wetterlage eine wenig einladende Option. Am Morgen des 4. Juni telefoniert Org mit dem Versorgungsunternehmen wegen der Durchfahrtshöhe. Sein „Es passt!“ führt zu allgemeiner Erleichterung. „Warning“ beginnt bei 85 Fuß Masthöhe, wir haben mit Antenne laut Werftunterlagen 83 Fuß! Kursänderung 50 Grad nach Backbord wird prompt umgesetzt, am Nachmittag fällt unser Anker neben der Einfahrt zum Kanal.

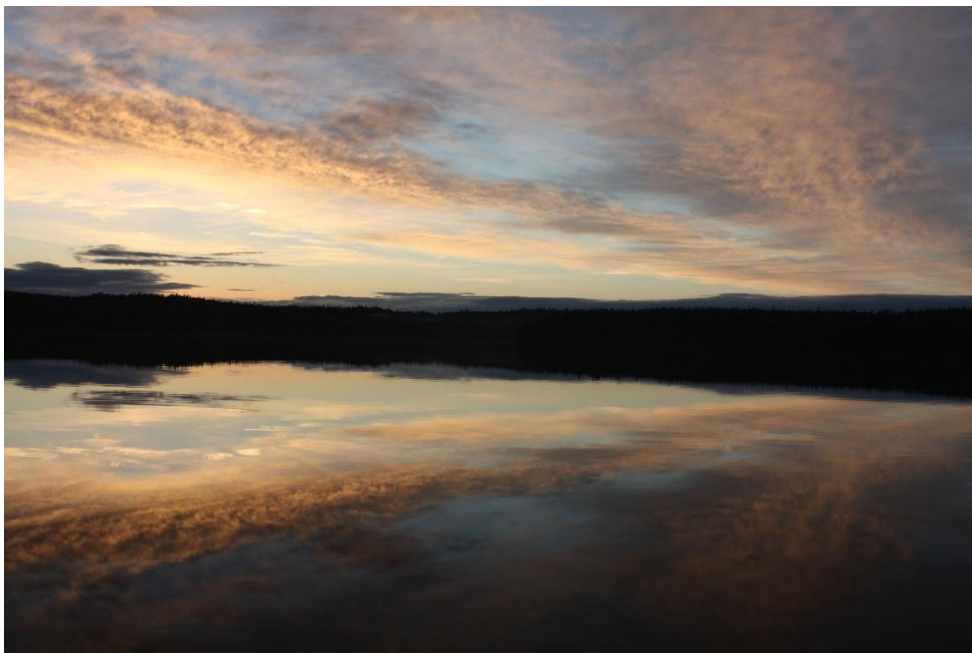
Der Himmel wird blau, die Sonne kommt durch, und wir entknittern uns von den Spuren der Nacht mit einer warmen Dusche.



Am nächsten Tag passieren wir den Kanal, halten unter den Hochspannungsleitungen kurz mal die Luft an und sind im Bras d'Or Lake.



Wir suchen uns eine schöne, ruhige Bucht, in der wir das Erreichen unseres Ziels feiern. Für einige dicke Schauer werden wir mit einer traumhaften Abendstimmung entschädigt.



Wir machen uns auf den Weg nach Dundee, wo wir einen Liegeplatz für die nächsten zwei Monate haben. Die Einfahrt ist extrem schmal und flach, ich sehe an beiden Seiten Gräser aus dem Wasser ragen. Org schaut vorsichtshalber nicht mehr aufs Echolot, wir passen jedoch durch und liegen kurz darauf längsseits an Dock 3 wie in Abrahams Schoß. Dundee-Marina gilt als „Hurricane Hole“.



Es kommt mir vor wie das Ende der Welt. Am späten Nachmittag ziehen Weißkopf-
adler über das Wasser. Den Abend verbringen wir im Marina-Restaurant „Stuffing
Box“, beliebter Treffpunkt der „Locals“ in weitem Umkreis. Die „Box“ ist wahrschein-
lich auch das einzige Restaurant, in dem Waschpulver auf der Speisekarte steht,
denn der Marina-Waschsalon ist direkt an die Küche angeschlossen. Am 11. Juni
fliegen wir zurück nach Deutschland.

Wir verbringen sieben Wochen zu Hause bei hochsommerlichem Wetter, genießen
das Treffen mit vielen Freunden und feiern Familienfeste. In der Zwischenzeit leisten
zwei engagierte Bootsbauer von Leda Yachtservice Garantiewerke vor Ort. Am 30.
Juli geht es zurück nach Halifax. Dort landen wir wegen defekter Maschine leider mit
mehrstündiger Verspätung, so dass wir das dortige Friday Night Fever nur noch in
seiner Endphase erleben. Im Gegensatz zu den bislang besuchten Gegenden von
Nova Scotia werden hier jedenfalls die Bürgersteige nicht um 20 Uhr hochgeklappt,
sondern es gibt so etwas wie ein studentisches Nachtleben. Nach kurzem Spazier-
gang fallen wir gegen sieben Uhr deutscher Zeit ins Bett.

Am nächsten Tag erkunden wir zunächst Waterfront und Downtown von Halifax ein-
schließlich der Old Town Clock, dem Wahrzeichen der Stadt.



Nach kurzem Stopp in dem ursprünglichen Fischerdorf „Fisherman’s Cove“ ...



... machen wir uns über den „Marine Trail“ entlang der Südküste auf den 400 Kilometer langen Weg nach Dundee, wo wir am frühen Abend eintreffen.

Wir nutzen das gute Wetter der folgenden zwei Tage für ausgedehnte Landausflüge mit unserem Mietwagen. Zunächst geht es zu den Festungsanlagen nach Louisbourg, einem riesigen Freilichtmuseum.



Hier wird - originalgetreu wiederaufgebaut - ein Stück Frankreich der „Neuen Welt“ im frühen 18. Jahrhundert präsentiert. Etwa hundert Bürger, Soldaten, Handwerker und Fischer, dargestellt von Studenten und Einwohnern der Umgebung in zeitgenössischer Kleidung, bevölkern den Ort und erzählen den Besuchern von ihrem Alltagsleben, eingebettet in den geschichtlichen Hintergrund. 1760 wurde die Stadt, die neben Boston und New York ein bedeutendes Handelszentrum war, von den Engländern bis auf die Grundmauern geschleift.

Am Tag darauf fahren wir den rund 300 Kilometer langen „Cabot Trail“, der um den gesamten nördlichen Teil von Cape Breton führt, laut Reiseführer eine der schönsten Küstenstraßen der Welt. Sie ist wirklich sehenswert. Ausgedehnte Waldgebiete, Marschlandschaften, Seen, kleine Strände und Fischerdörfer wechseln sich ab. Die französisch geprägte Westküste des Kaps gefällt uns dabei noch besser als der etwas zersiedelte Osten.



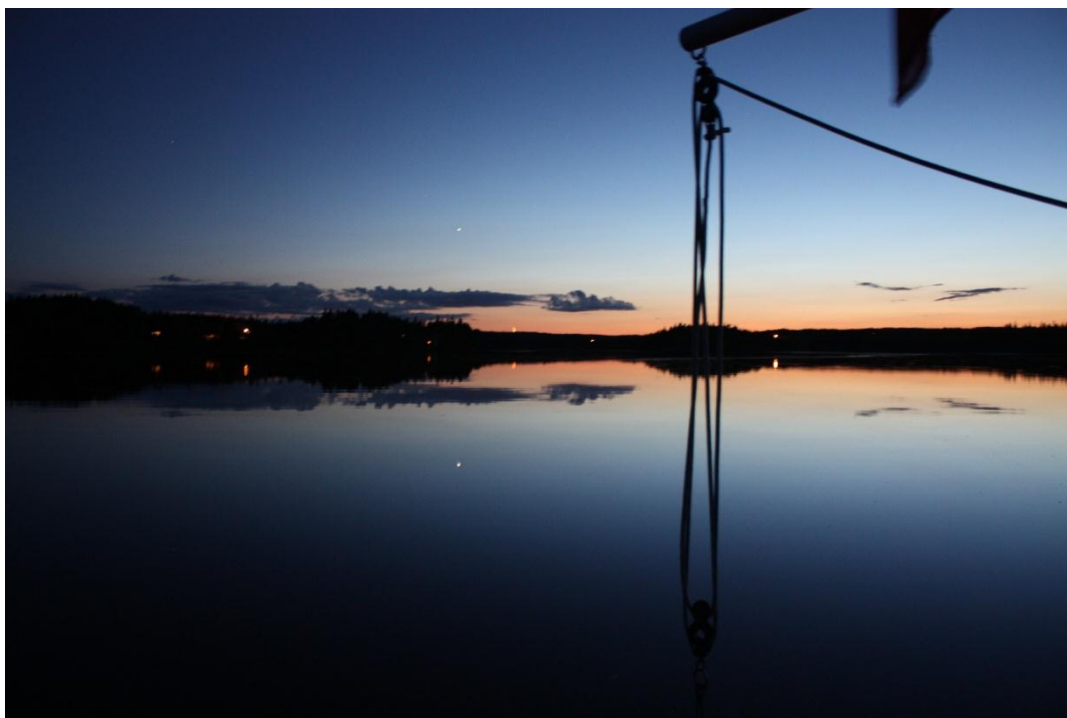
In einer lang gestreckten Kurve grast friedlich eine Elchkuh am Straßenrand.



Am Abend sind wir vom vielen Schauen rechtschaffen müde. Nova Scotia kennen wir nun wirklich sehr, sehr gut. Die nächsten Tage vergehen mit Verproviantieren, Räumen und Basteln am Schiff. Wir lernen nette Leute in der Marina kennen, unter anderem Hilary - nicht „die“, sondern schlichtweg „eine“ - kanadische Airforce-Pilotin, die mit ihrem pensionierten Ehemann (er dürfte etwa 40 sein!) und Tochter auf ihrem Segelboot unterwegs ist. Sie hat einige Zeit in Nova Scotia gelebt, findet die Gegend landschaftlich sehr hübsch, meint jedoch, dass die Zeit hier wohl stehen geblieben sei und dass die östlichen Provinzen nach dem Niedergang der Fischerei und des Bergbaus das Armenhaus des Landes bildeten.

Am 6. August verlassen wir Dundee und verabschieden uns mit dröhnendem Tuten. Während der nächsten zwölf Tage segeln wir in Tagesetappen bis Halifax. Der Bras d'Or Lake und St. Peter verabschieden sich mit Kaiserwetter. Auf unserem Weg ankern wir hinter Inseln, liegen in tief ins Land einschneidenden Buchten oder aber fahren Flussläufe mehrere Meilen landeinwärts. Eines haben diese Plätze gemeinsam: Sie sind wunderschön, und meistens sind wir am Ankerplatz das einzige Schiff.





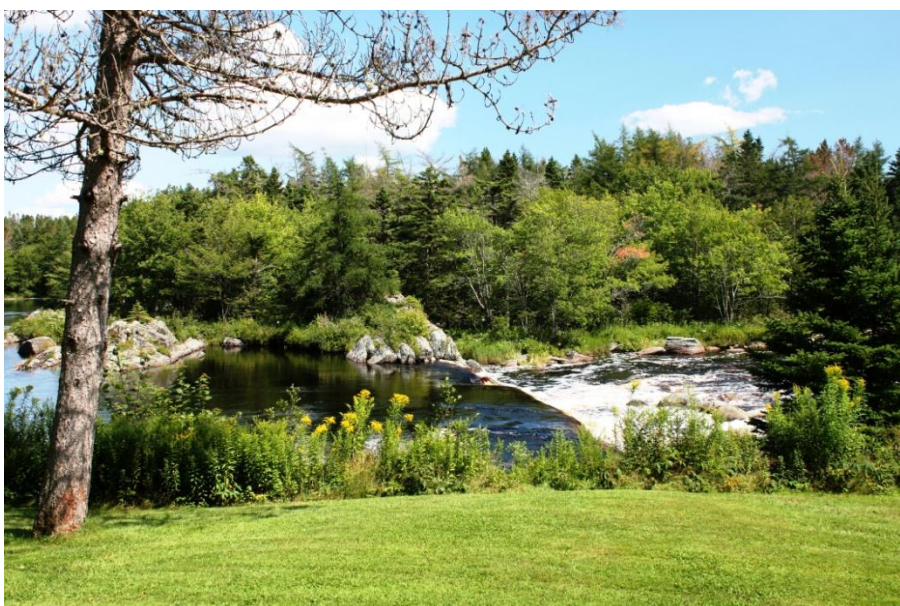
Während unserer Tour erleben wir das gesamte Repertoire an geräuschvollen Seezeichen: dumpf dröhnende Heultonnen, scheppernde Glockentonnen und die hellen, durchdringenden Signalpfeifen der Türme an Land. Dieser Teil der Küste liegt nun mal den überwiegenden Teil des Jahres im Nebel!

An besonderen Highlights sind mir etliche Dinge im Gedächtnis geblieben. Beispielsweise das schaurig-schöne nächtliche Ständchen der Seehunde in Glasgow Harbor, oder aber die Einfahrt in den Yankee-Cove. Nach mündlicher Überlieferung soll im Kanal zum Yankee-Cove, in den wir uns langsam hinein tasten, ein in keiner Seekarte verzeichneter Felsen liegen. Wir können das bestätigen, er liegt mittendrin! Wir halten es mit unserem nautischen Führer „If you don't bounce once a while, you haven't been anywhere“.

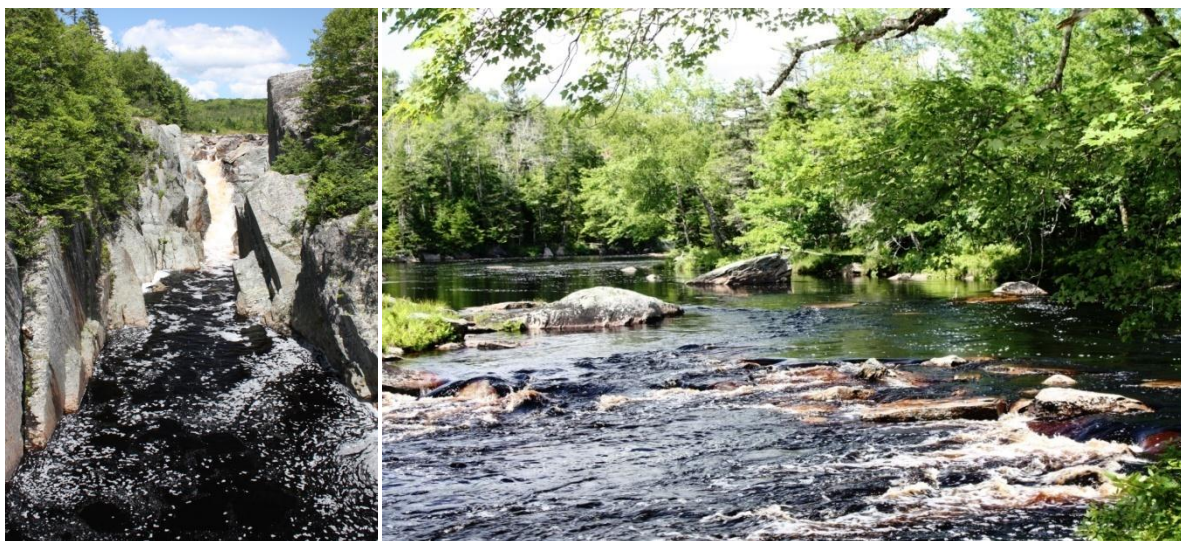
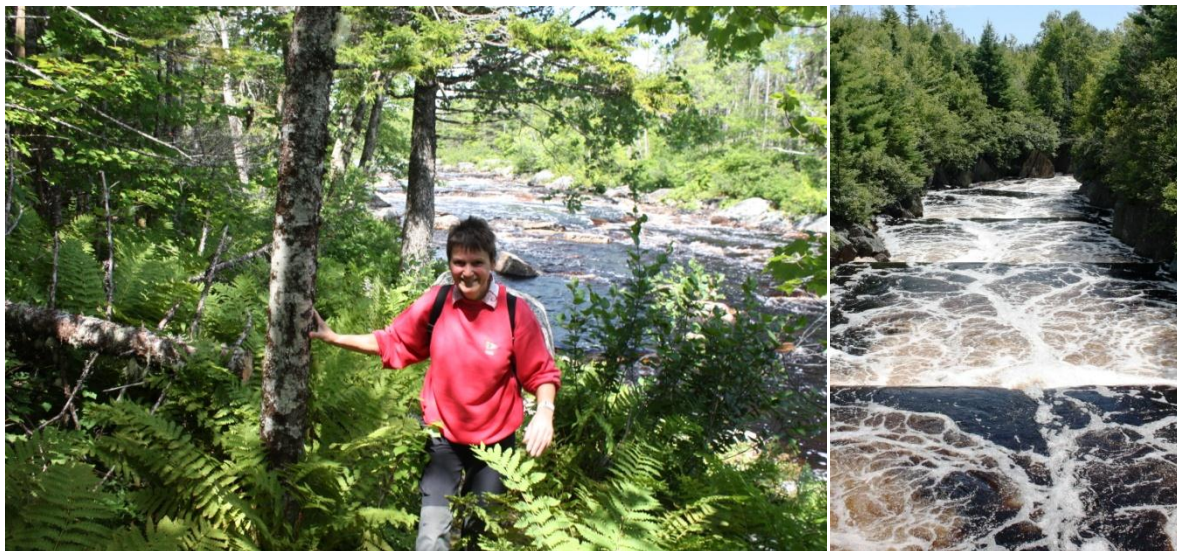
Spannend ist auch die Ansteuerung des Liscomb River. Draußen auf dem Wasser haben wir blauen Himmel und Sonne, die Küste liegt in dickem Nebel und scheint noch in 200 Metern Entfernung wie ausradiert. Die Einfahrt wird trotzdem gefunden, dem Kartenplotter und Radar sei Dank. Am nächsten Tag gießt es ausnahmsweise wie aus Kübeln, wir verlassen das Schiff nur, um in der Liscomb Lodge zum Essen zu gehen. Spezialität des Hauses ist „Planked Atlantic Salmon“, ein auf Zedernholz vorgegarter Lachs, der früher bei den Mi'kmaq Indianern in einer Erdgrube fertig gegart wurde. In heutigen Zeiten wandert er ganz schnöde noch mal kurz in die Pfanne – trotzdem lecker!



Wir laufen den herrlichen Liscomb River Trail, leider durch die ergiebigen Regenfälle des Vortags an etlichen Stellen extrem matschig.



Der Liscomb River wird durch viele kleine Bäche gespeist, die derzeit alle viel, viel Wasser führen. Und alle gilt es zu überqueren...!



Am 17. August erreichen wir Halifax und machen im 1837 gegründeten ehrwürdigen Royal Nova Scotia Yacht Squadron fest. Auf dem Gelände herrscht reges Getümmel, denn in den Folgetagen wird hier die kanadische Meisterschaft der J 24 ausgetragen. Ich gestatte mir am heutigen Tag auch ein paar sentimentale Minuten: Genau heute vor einem Jahr sind wir von Delfzijl nach Guernsey aufgebrochen.



Tags darauf sind wir auf dem Nachbarschiff, der „Windigo“, eingeladen. Es ist eine sehr lebhafte Runde, die sich hier trifft mit dem amerikanischen Eigner Sandy vom Cape Cod, seinen Gästen Bill und Mignonne sowie dem Kanadier Ernest. Von Sandy erhalten wir neben einigen nautischen Tipps auch ein Buch über seinen Törn von Neufundland nach Alaska, als wir ihn am nächsten Abend zum Essen bei uns an Bord haben. Per Mietwagen machen wir einen herrlichen Ausflug nach Peggy's Cove mit dem berühmten Leuchtturm.



Am 20. August kommt Henning, Orgs früherer Chef aus Stinnes-Zeiten, aus New York eingeflogen, um mit uns nach Maine zu segeln.



Im Gebiet um Halifax, etwa der schönen Prospect Bay, herrscht deutlich mehr Bootsverkehr als bislang erlebt. Vor allem die große Mahone Bay mit den hübschen Orten Chester und Mahone ist das Seglermekka von Nova Scotia.

Am 25. August bekommen wir auf unserem Weg nach Lockport so richtig einen auf die Mütze. Zunächst haben wir bei halbem bis raumem Wind eine herrliche Rauschefahrt, am Nachmittag frischt es jedoch auf zu Starkwind um 34 Knoten, auch wenn unser Skipper das beharrlich leugnet. Wir sehen 13,8 Knoten auf dem Speedometer – dokumentiert sind immerhin 13,0:



Dazu beginnt es kräftig zu regnen. An uns ist kein trockener Faden mehr, als wir in Lockport längsseits liegen, und an den drei netten amerikanischen Seglern, die unsere Leinen entgegen nehmen, leider auch nicht. Im Marina-Restaurant, eigentlich nur einer simplen Bude, genießen wir kurz drauf vorzüglichen, superfrischen Schellfisch „from next door“, der nebenan liegenden Fischfabrik. Am Tag drauf geht es nach Shelburne, damit schließt sich der Kreis unserer Kanadareise. Beim Anlegen winken uns Ken und Jason vom bereits bekannten Steg zu. Als das Manöver beendet ist, hat der Steg eine (von innen korrodierte) Klampe weniger: Alumni was here!



Die nächsten zwei Tage vergehen mit Trockenlegen des Schiffes, Basteln, Verproviantieren und Sightseeing im Ort.



Der Zoll kommt an Bord und händigt uns das vor drei Monaten bei der Einreise konfiszierte Pfefferspray (gegen unliebsamen Besuch) ohne Aufforderung wieder aus.

Verstärkt beobachten wir die Hurrikan-Entwicklungen auf dem Atlantik. „Danielle“ hat uns verschont und ist weit nach Osten abgedreht, Sorge macht uns derzeit „Earl“, der deutlich näher unter der Küste läuft. Am 29. August verlassen wir Shelburne, ohne weitere Schäden am Steg zurückzulassen. Wie bei unserer Ankunft Ende Mai haben wir strahlend schönes Wetter. Unser Horn tutet zum Abschied für den Club, seine gastfreundlichen Mitglieder sowie einige amerikanische Segler, die wir vielleicht in Neuengland wiedersehen werden und mit denen wir bis dahin regen EMailkontakt unterhalten.

Am Cape Sable, der in Seglerkreisen mit großem Respekt bedachten Südspitze Nova Scotias, schiebt uns die Tide, wie von Org berechnet - wir kommen gut vorwärts auf unserem Weg durch die Nacht. Mit frischer Backstagsbrise wagen wir im Dunkeln die enge Passage zwischen Seal und Mud Island. Die Überfahrt nach Bar Harbor (170 Seemeilen) verläuft dagegen unspektakulär, bei abflauendem Wind ist der Segelanteil geringer als erhofft. Aber wie sagte der Amerikaner von einem Nachbarboot: Es gibt schlimmeres, als den Golf von Maine bei Schwachwind zu durchkreuzen. Unmengen von Seevögeln begleiten uns. Am Nachmittag kreuzt ein Wal unseren Kurs. Er kommt hoch aus dem Wasser, bläst aus, dummerweise ist der Fotoapparat mal wieder nicht einsatzbereit. Die letzten Seemeilen bis Bar Harbor fahren wir Slalom durch die Lobster Pots, die es hier reichlich gibt. Der Wind, der uns bis eben noch frösteln ließ, ist in Landnähe auf einmal warm wie in den Tropen.

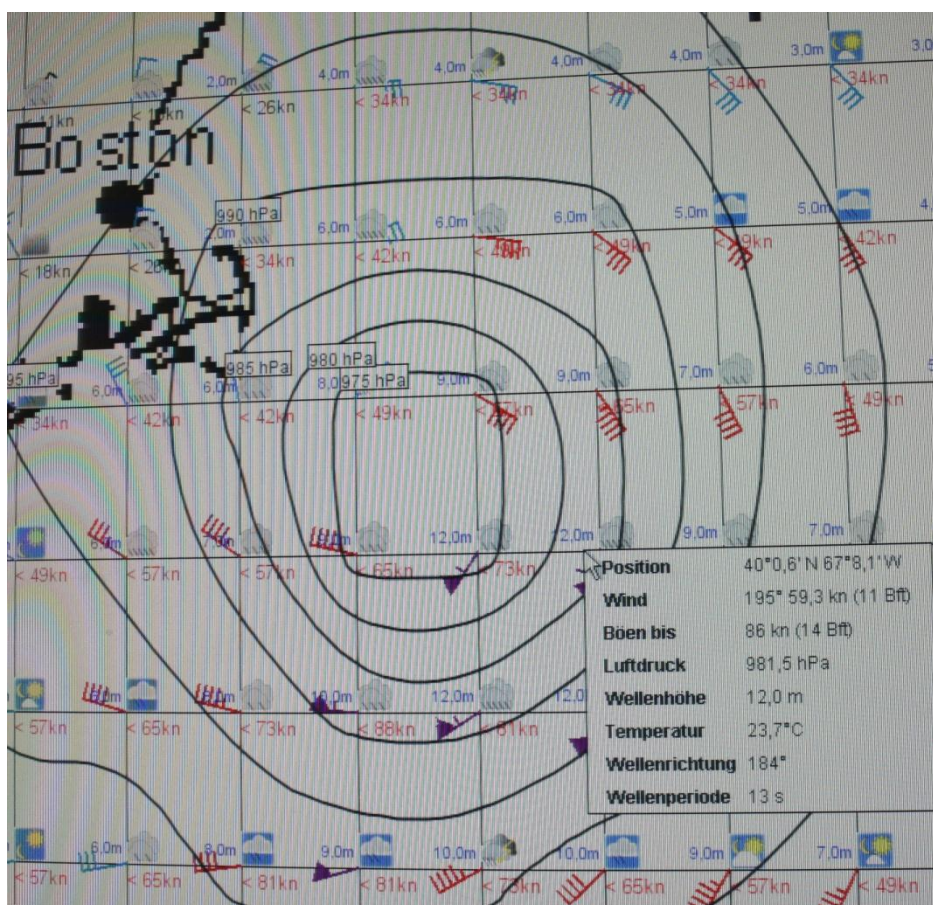
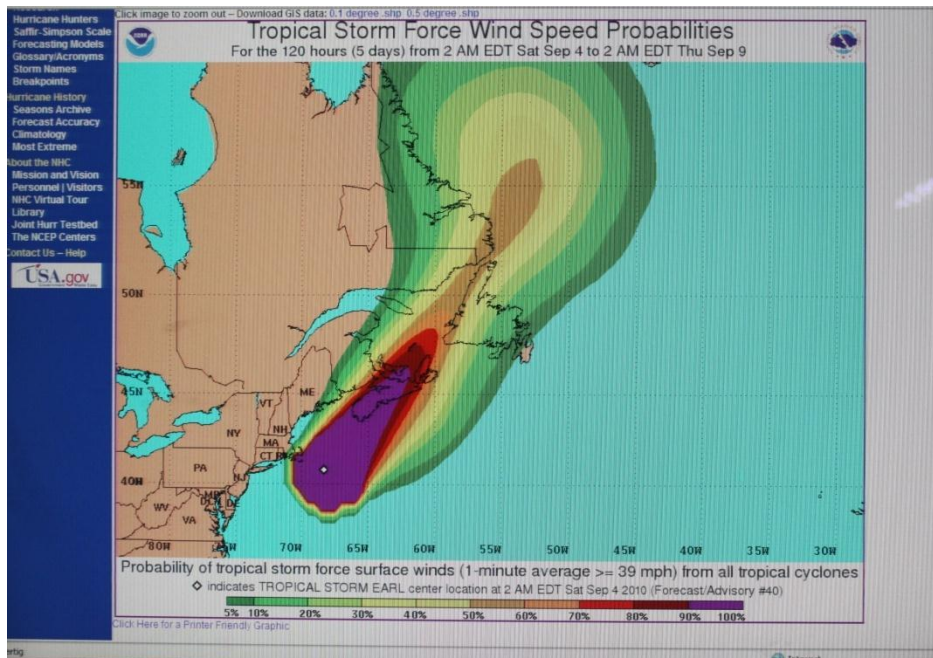
Am Dienstag, den 31. August, kommen Zoll und Immigration an Bord. Auch hier eine ausgesprochen freundliche Einklarierungsprozedur, danach dürfen wir an Land. Mit Ausblick auf die schöne Frenchman Bay führen wir einen Lobstervergleich Nova Scotia – Maine durch, der geschmacklich unentschieden ausgeht; allerdings kosten die US-amerikanischen Schalentiere gut das Doppelte.





Hurrikan „Earl“ nimmt mittlerweile immer mehr Platz in der Berichterstattung ein. Er läuft die amerikanische Ostküste hoch und nimmt Kurs auf Nova Scotia. In den Carolinas wird die Bevölkerung auf den vorgelagerten Outer Banks evakuiert, in Bar Harbor werden sämtliche Schwimmstege abgebaut und an Land abgesetzt. Der Hafenmeister sagt uns, dass ab Mittwochnacht aufgrund des erwarteten Schwells kein sicheres Liegen in der Bucht von Bar Harbor mehr möglich sein wird. Wir erkundigen uns über Funk bei der Coast Guard nach dem sichersten Ankerplatz zum Abwettern von „Earl“ und folgen der Empfehlung, tief in den fjordartigen Somes Sound im Süden von Mount Desert Island einzufahren.

Nach der Prognose des National Hurricane Center soll „Earl“ in der Nacht vom 3. auf den 4. September mit 60 Knoten (das ist fast Orkanstärke) und mehr über uns hinweg ziehen.



Wir legen uns vor 70 Meter Kette sowie einen zweiten Anker ...



... und verzurren alles, was nicht niet- und nagelfest ist.

Große Betriebsamkeit an Land, bis in den späten Abend werden zahlreiche Schiffe aus dem Wasser genommen. Wir beobachten, wie sich auch unsere vor Anker liegenden Nachbarboote konzentriert auf den Hurrikan vorbereiten. Einzig störendes Element ist der etwa 50 Meter lange „Stink Pot“ namens „Laurel“, dessen Kapitän seine Besatzung von Boot zu Boot fahren lässt, um mitzuteilen, dass er vor 900 Fuß Kette liegt, weitere 100 Fuß in petto hat und wir ihm aufgrund seines entsprechenden Drehkreises alle viel zu dicht kommen.

Wir gehen Ankerwache, der Wind frischt kräftig auf, und es beginnt heftig zu regnen. Am Ende erweist sich „Earl“ jedoch als Rohrkrepieler. Henning sieht in seiner Wache 36 Knoten Wind, das war es dann auch. Am Samstag wird „Earl“ vom „Hurricane“ zum „Tropical Storm“ herab gestuft und hat viel an Kraft verloren, als er in Nova Scotia „an Land“ geht. Wir atmen - ich denke, gemeinsam mit unseren kanadischen Freunden - tief durch.

Nach zwei schönen und erlebnisreichen Wochen geht am 5. September Henning von Bord. Am selben Abend kommen unsere Patenkinder aufs Schiff, um mit uns entlang der Neuenglandküste bis Boston zu segeln. Doch das ist ein anderer Bericht.