



Über den Autor

Klaus Offermann wurde 1953 in Bensberg bei Köln geboren. Im Dezember 1998 erschien sein erstes Buch „Tagebuch einer Neuseeland-Radreise“. Im Jahr 2021 veröffentlichte er die Reiseerzählung „Die Launen der Frau Luna“. Dieses Buch beschreibt seine Erlebnisse während einer Tour durch Vietnam, Laos und Kambodscha. Im vorliegenden Buch schildert er seine Eindrücke über die Schiffsreise entlang der Westküste Grönlands sowie die anschließende Rundreise durch Island im Jahr 2024.

Klaus Offermann

Grönland und Island

**Erlebnisse
zwischen
Gletschern und Vulkanen**



© 2025 Klaus Offermann

Coverdesign von: Klaus Offermann

Illustration von: Klaus Offermann

Verlagslabel: Klaus Offermann

Druck und Distribution im Auftrag des Autors:

tredition GmbH,

Heinz-Beusen-Stieg 5, 22926 Ahrensburg,

Deutschland

ISBN

Paperback 978-3-384-56569-3

Hardcover 978-3-384-56570-9

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Für die Inhalte ist der Autor verantwortlich. Jede Verwertung ist ohne seine Zustimmung unzulässig. Die Publikation und Verbreitung erfolgen im Auftrag des Autors, zu erreichen unter: Klaus Offermann, Daisenbergerstraße 9, 83607 Holzkirchen, Germany.

Kontaktadresse nach EU-Produktsicherheitsverordnung: ok@klaus-offermann.de

Coverfotos:

Ewigkeitsfjord, Grönland

Geothermalgebiet Hveradalir im Kerlingarfjöll, Island

Inhaltsverzeichnis

Wie alles begann	7
Wir stechen in See	16
Besuch von Neptun	35
Rund um Ilulissat	45
Quer durch Island	53
Abenteuer Hochland: Kerlingarfjöll	63
Erlebnisse am Mückensee	83
Das Tal der Wasserfälle:Fossárdalur	89
Die längste Trampstrecke	93
Mythen und Legenden in Kirkjubæjarklaustur	96
Vík: Südlichster Ort des Festlands	104
Kunst, Kultur und Kneipen in Reykjavík	109

Mein Dank gilt dem Reiseveranstalter, der Crew
der MS Cape Race sowie meinem Freund Klaus,
der mich zu dieser Reise motiviert hat.



Wie alles begann

Seit langem besuche ich die jährlich in München stattfindende Reise- und Freizeitmesse f.re.e. Vor einigen Jahren hatte ich angefangen, mich für Schiffstouren in die Arktis und Antarktis zu interessieren und Reisekataloge mit nach Hause gebracht. Die Auswahlkriterien für eine Buchung waren damals ein meinem Budget entsprechender Reisepreis und ein möglichst kleines Schiff. Leider trafen beide Vorgaben gleichzeitig zu dieser Zeit nicht zu. Folglich habe ich dieses Projekt auf Eis gelegt, aber nie aufgegeben. Beim Messebesuch im Frühjahr 2023 habe ich trotz dieser „Hürden“ wiederum Kataloge der entsprechenden Anbieter für das Jahr 2024 mitgenommen. Einen Reiseveranstalter mit einem kleinen Schiff hatte ich schnell gefunden, da das Angebot bezüglich meiner Vorstellungen nicht groß war. Die Reiseziele, besonders Grönland, begeisterten mich. Jetzt galt es, über das Budget nachzudenken und das Limit entsprechend heraufzusetzen.

Meine Entscheidung zur Durchführung der Reise beruhte auf drei Punkten:

1. Der Klimawandel schreitet schnell voran. Fast weltweit schmelzen die Gletscher. Einige davon möchte ich sehen, bevor sie weiter geschmolzen oder gar nicht mehr vorhanden sind.
2. Mit zunehmendem Alter kann sich der Gesundheitszustand im schlimmsten Fall schnell ver-

schlechtern und eine solche Reise beschwerlicher oder unmöglich machen.

3. Viele Reisen des von mir in Erwägung gezogenen Veranstalters bieten die Option einer Verlängerung in Island in Eigenregie. Die Umbuchung des Rückflugs wird kostenlos vorgenommen.

Fazit: Ein weiteres Jahr wollte ich nicht warten. Zudem reizte mich eine Islandreise als Anschlussprogramm.

Meine Wahl fiel auf eine Grönlandreise von 15 Tagen mit 14 Übernachtungen an Bord der Cape Race im Juni 2024. Im Reisepreis enthaltene Leistungen waren u.a. die Flüge von Deutschland nach Keflavík in Island sowie die Flüge von Keflavík nach Grönland und retour. Dazu kam die Vollpension an Bord. Durch die Übernachtungen an den Flughäfen betrug die Gesamtreisedauer 18 Tage. Da das Schiff nur über zwei Einzelkabinen verfügt habe ich mir eine davon durch die frühzeitige Buchung gesichert. Die Kabine befindet sich auf dem Hauptdeck, auf dem auch die Messe und der Salon sind. Sie besitzt ein Bullauge und hat außerdem den Vorteil, dass es bei Seegang weniger schaukelt als in den Kabinen im Unterdeck.

Die Cape Race wurde 1963 in einer Werft in Quebec in Kanada als Fischtrawler gebaut und war mit 15 Mann Besatzung unterwegs. Im Jahr 2006 wurde sie umgebaut, um als Expeditionsschiff fahren zu können. 2010 wurde sie für Forschungsreisen der US-Navy nach Ostgrönland eingesetzt. 2017 kaufte Nikolaus Gelpke, der Verleger des mare Verlags, das Schiff. In den Jahren 2018 und 2019

erfolgten weitere Umbauarbeiten. Neben einer Kläranlage, dem Einsatz von schadstoffarmem Diesel sowie modernsten Sicherheitsstandards legte der Eigner extrem hohen Wert auf die Gestaltung der Inneneinrichtung. Im mahagonigetäfelten Salon befinden sich ein dänischer Bollerofen, ein gestimmtes Klavier und eine umfangreiche Bordbibliothek mit maritimer Literatur. Auf dem Hauptdeck ist im vorderen Teil der Cape Race eine Sauna zu finden. Das Schiff ist 38 Meter lang und gut 7 Meter breit. Es bietet Platz für 12 Passagiere.



Die Cape Race

3. Juni

Der vor einigen Tagen für 8.50 Uhr gebuchte HO-KI-Ortsbus, ein Rufbus, der mich zum Bahnhof bringt, trifft mit wenigen Minuten Verspätung ein. Trotzdem kann ich eine frühere S-Bahn als geplant zum Flughafen München nehmen. Der Check-in bei der Icelandair für den Flug nach Reykjavík um 14.05 Uhr ist bei meiner Ankunft noch nicht geöffnet. Als ich an der Reihe bin, wird die Stofftasche mit den Gummistiefeln, die ich mittels Spannriemen am Rucksack angebunden habe, beanstandet. Die Demontage beschert mir neben meinem Fotorucksack ein zusätzliches Handgepäckstück für die Kabine. Verstehen kann ich diese Maßnahme, da sich die Tasche trotz solider Befestigung lösen könnte und damit den reibungslosen Transport meines Rucksacks gefährden würde. Allerdings bin ich froh, dass die Stiefel ohne Problem und zusätzliche Gebühren laut Aussage des Angestellten der Fluggesellschaft als „persönliches Gepäckstück“ durchgehen. Die Gummistiefel sind für die Anlandungen in Grönland mit dem Zodiac, einem Schlauchboot mit Außenbordmotor, unentbehrlich.

Bei der Sicherheitskontrolle wird die Mitnahme meiner Apfelschorle nicht akzeptiert. Vor der Entsorgung möchte ich etwas trinken. Beim Öffnen der Flasche schäumt der warme Inhalt über und verwandelt den Boden meiner näheren Umgebung blitzschnell in eine Pfützenlandschaft. Ein Angestellter reicht mir Küchenpapier und bittet mich,

den Boden aufzuwischen, damit die nachfolgenden Fluggäste nicht ausrutschen. Meine Knäckebrotstulle darf den Röntgenscanner ungehindert passieren.

Kurz vor Abflug wird der Flugsteig von D11 auf D15 geändert. Der zusätzliche Laufweg ist überschaubar. Mit einer Viertelstunde Verspätung landet der Flieger nach etwa 4 Stunden um 16.15 Uhr Ortszeit im 7 Grad frischen Keflavík. Bei der Einreise findet keine Passkontrolle statt. Das Hotel Aurora ist etwa 100 Meter vom Flughafengebäude entfernt. Nach dem Einchecken gehe ich zurück zum Airport und kaufe mir für das Abendessen ein Sandwich.

4. Juni

Habe ausgezeichnet geschlafen und das Frühstücksbuffet im Hotel genossen. Nach dem Check-out deponiere ich meinen Rucksack bis zum Grönlandflug in der Lobby. Die Rezeptionistin erklärt mir, wo die Haltestelle für den Linienbus 55 nach Reykjavík ist, den ich nach der Schiffstour nehmen möchte. Er fährt um 7.42 Uhr unweit des Hotels ab. Heute werde ich fast den ganzen Tag im Flughafenbereich verbringen, da der Weiterflug nach Narsarsuaq in Grönland erst um 17.30 Uhr sein wird.

Bei blauem Himmel mit weißen Wolkenbändern mache ich einen Spaziergang und fotografiere das Kunstwerk „Regenbogen“ des isländischen Künstlers Rúri. Die Form wirkt auf mich unvollendet, da der Regenbogen nicht geschlossen ist. So sieht es auch der Künstler: „Der Regenbogen ist eine unvollendete Konstruktion - ich stelle mir vor, dass vielleicht eines Tages in hundert oder tausend Jahren jemand dort weiter macht, wo ich aufgehört habe und die Arbeit fortsetzt. Sie wird dann immer höher in den Himmel ragen bis sie endlich ein vollständiger Regenbogen ist.“ Die Höhe der Skulptur beträgt 24 Meter. Sie besteht aus quadratischen Röhren aus Edelstahl und Buntglas mit 313 gelben, roten, grünen und blauen Glaseinheiten.

Unweit des Werkes von Rúri befindet sich das Kunstwerk „Jet-Nest“. Es stammt vom isländischen Künstler Magnús Tómasson. Die Skulptur zeigt ein großes Ei, aus dem ein "neugeborenes" Jetflug-

zeug wie ein Vogel schlüpft. Das Stahlei sitzt auf einem Nest aus Steinen. Die Skulptur hat eine Gesamthöhe von etwa 9 Metern in der Mitte eines beleuchteten Teichs an der Nordseite des Terminals. Das Edelstahlei ist 5,6 Meter hoch, 4,2 Meter breit und wiegt mehr als fünf Tonnen. Das Steinnest, auf denen das Ei positioniert ist, hat einen Durchmesser von 14 Metern. Der Teich umfasst eine Fläche von 1.800 m².

Obwohl man die meisten Zahlungen per Kreditkarte tätigen kann, hebe ich vorsichtshalber an einer ATM etwas Bargeld für die spätere Islandreise ab. Danach suche ich einen Laden, der SIM-Karten für das isländische Netz verkauft. Dies gestaltet sich schwierig, da ich etliche Leute frage und unterschiedliche Antworten bekomme. Im ersten Stock jenseits der Sicherheitskontrolle ist ein entsprechendes Geschäft. Das hilft mir momentan nicht. Deshalb kümmere ich mich zunächst um die Umstellung der Armbanduhr auf die Ortszeit. Trotz Mitnahme der Bedienungsanleitung war dieses Manöver auf meinen früheren Reisen aufgrund der Komplexität des Zeitmessers nicht immer einfach. So ist es auch jetzt.

Für den Flug nach Grönland ist ein Self-check-in nötig. Meine Skepsis gegenüber diesem System verringert sich, da in der Nähe des Automaten ein Flughafenmitarbeiter steht, den ich um Hilfe bitte. Diese war nötig, denn nach Eingabe der Daten wird zunächst nur die Bordkarte ausgedruckt. Es fehlt der Gepäckanhänger. Wir wechseln den Automaten und erhalten dann das wichtige Beförderungsdokument. Bei der Gepäckaufgabe werde ich

von einer Mitarbeiterin der Fluggesellschaft darüber informiert, dass mein Rucksack unter Sperrgepäck fällt und an einem anderen Schalter aufgegeben werden muss. Dies wird damit begründet, dass er zahlreiche Riemen und Schlaufen hat. Diese könnten auf dem Laufband hängen bleiben. Das Tragegurtsystem hatte ich vorher schon komplett in dem dafür vorgesehenen Fach verstaut. Mein Rucksack hat etliche Reisen auf diversen Kontinenten hinter sich. Jetzt ist es das erste Mal, dass er als Sperrgepäck deklariert werden muss.

Der Flug startet um 17.30 Uhr mit einer kleinen Propellermaschine. Am Flugsteig lerne ich schon einige Mitreisende kennen. Mein Nachbar im Flieger ist der Schiffskoch Thomas. Er hat während vieler Schiffstouren in der Arktis gearbeitet und war schon mit Arved Fuchs unterwegs. Wir scherzen ein wenig über seine Funktion. Aus seiner Sicht ist er die wichtigste Person an Bord. Erst danach folgt der Kapitän. Kurz vor der Landung überfliegen wird die schneebedeckten Berge Grönlands. Der Flug hat etwa dreieinhalb Stunden gedauert. Vom winzigen Flughafengebäude sind es nur wenige Schritte bis zur Straße, wo unser Shuttlebus zum Hotel schon auf uns wartet. Einreiseformalitäten gibt es nicht – der Reisepass bleibt im Brustbeutel.

Grönland, die größte Insel der Welt, gehört politisch zu Dänemark, ist aber selbstverwaltet. Das Gebiet, das geografisch zu Nordamerika und geologisch zu dessen arktischer Teilregion gezählt wird, verfügt über die nördlichste Landfläche der Erde und ist mit knapp 57.000 Einwohnern auf etwa 2.166.086 km² spärlich besiedelt. Die gesamte

Bevölkerung lebt an der Küste, vor allem im Westen des Landes.

Beim Abendessen im Hotel sitzen, bis auf wenige Nachzügler, alle Mitreisenden zusammen. Da einige Teilnehmer „Wiederholungstäter“ auf der Cape Race sind, bin ich als Neuling an deren Erlebnissen interessiert. Fast alle, die noch nicht auf diesem Schiff gefahren sind, haben andere Touren in nordische Gebiete unternommen. Zum Essen wird ein Zwei-Gänge-Menü angeboten. Die Vorspeise besteht aus Fisch mit Beilage, als Hauptgericht wird Lamm mit Kartoffeln und Gemüse serviert. Es gibt sogar lokales Bier vom Fass, das mir ausgezeichnet schmeckt. Leider gibt es kein zweites, da das Fass leer ist. Aber das leckere Essen gleicht dieses Manko voll aus. Die letzte Aktion des Tages besteht in der Umstellung meines Weckers auf die lokale Uhrzeit und dem Scharfstellen des Alarms.

Wir stechen in See

5. Juni

Das Frühstücksbüfett überzeugt mit Lachs, Leberpastete und diversem anderen Aufschnitt. Entsprechend gestärkt mache ich bei wolkenverhangenem Himmel und 10 Grad einen kurzen Spaziergang durch den kleinen Ort mit etwa 120 Einwohnern. Auf dem Weg entdecke ich ein Café, ein Museum, einen Supermarkt und eine Polizeistation. Es gibt auch eine Schule.

Nach meiner Rückkehr stellen sich unsere Reiseleiter Andreas und Ursula, die aus der Schweiz stammt, vor und erklären die bevorstehende geführte Wanderung mit unserer Gruppe. Für unterwegs erhalten wir eine gut gefüllte Picknickdose und Getränke. Ziel ist der nicht besonders steile Signal Mountain mit etwa 200 Metern Seehöhe und einer guten Aussicht auf Narsarsuaq, den Eriksfjord und den Kiattuut-Sermiat-Gletscher. Während unserer Wanderung, die etwa 5 Kilometer lang ist und am Schiff endet, wird das Gepäck vom Hotel per Busshuttle zur Cape Race gebracht.

Dank meines sorgfältig beschrifteten Gepäckanhängers landet der Rucksack direkt in der Kabine mit der Nummer 7, in der ich mich vom ersten Moment an äußerst wohl fühle. Hier bin ich in einer anderen Welt angekommen als der, die ich in meiner Zeit bei der Bundesmarine auf den Fahrten in der Ostsee erlebt hatte. Das Mannschaftsdeck mit etlichen anderen Kameraden zu teilen und den

Dienst an Bord mit dem Dreiwachsysteum rund um die Uhr werde ich mit Sicherheit nicht vermissen. Die Mittelwache von Mitternacht bis vier Uhr morgens, auch Hundswache genannt, war für mich immer die unangenehmste Arbeitszeit an Bord. Tagsüber war die Freiwache die Zeit für anfallende Arbeiten auf dem Schiff, z.B. das Deck schrubben oder Malerarbeiten.

An der Wand neben dem Bullauge hängt ein Foto vom irischen Antarktisveteran und Schlittenhundefreund Tom Crean (* 20. Juli 1877, † 27. Juli 1938), der schon auf der Endurance-Expedition von Ernest Shackleton (* 15. Februar 1874, † 5. Januar 1922) dabei war. Diese Unternehmung hatte das Ziel, als erste den antarktischen Kontinent zu durchqueren. Die Expedition scheiterte, bleibt aber bekannt, weil alle Expeditionsmitglieder der Gruppe unter äußerst widrigen Umständen überlebten.

Auf dem Hauptdeck der Cape Race befinden sich die Messe und der Salon. In der Messe gibt es das Frühstücksbüfett auf dem Tresen der Kombüse. Die beiden anderen Mahlzeiten werden im Salon serviert. Nach dem Einschiffen gibt es einen Kapitänsempfang mit Sekt und Brotzeit. Vor dem Auslaufen stellt Kapitän Marc die Mannschaft vor. Die internationale Besatzung besteht aus sechs Personen, u.a. aus Dänemark, Polen und Bulgarien. Annette aus Dänemark erklärt die Sicherheitsmaßnahmen und Gergana aus Bulgarien, die Gerry genannt werden möchte, informiert uns über die Abläufe an Bord. Obwohl schon etliche Mitreisende eine Fahrt auf der Cape Race gemacht haben, ist

es für Crew und Schiff die erste Tour in diesen Gewässern. Das Abenteuer „Entlang der Westküste Grönlands“, so der Titel im Prospekt des Reiseveranstalters, kann beginnen.

Nach der Überquerung des Fjords ankern wir und unternehmen die erste Fahrt in unseren Gummistiefeln mit Annette als Steuerfrau im Zodiac. Für Fahrten in diesen Booten ist das Tragen einer Schwimmweste Pflicht. Die Anlandung im Ort Qassiarsuk ist in der Nähe der Stelle, an der Erik der Rote um 985 Grönland besiedelte. Er gründete hier die Siedlung Brattahlíð, die für ihre Kirche, die Tjodhildes-Kirche, bekannt ist. Tjodhilde war die Frau von Eric dem Roten. Die Grundmauern sind heute noch sichtbar. Es gibt einen Nachbau der Kirche und ein gut erhaltenes Inuit-Winterhaus aus der Thule-Kultur. Die Thule-Kultur umfasst den Zeitraum von 1000 bis 1800. Heute ist Qassiarsuk die größte Schäfersiedlung Grönlands. Etwa 8500 Schafe gibt es hier. Im 40 Kilometer entfernten Narsaq werden jährlich 150 Tonnen der Tiere geschlachtet.

Das Abendessen besteht aus einem Drei-Gänge-Menü mit Suppe, Hauptgericht und Nachtisch. Nach dem Essen genehmige ich mir aus der Bordbar ein dunkles schottisches Bier mit 3,4 Prozent Alkohol. Trotz des geringen Alkoholgehalts schmeckt es recht süffig. Es wurde vor der Überfahrt von Schottland nach Grönland gebunkert. An der Bordbar kann sich jeder selbst bedienen und den Verzehr in ein entsprechendes Buch unter Angabe des Getränks und der Kabinennummer eintragen. Die Abrechnung erfolgt am Ende der Rei-

se. Gegen 22.30 Uhr erreichen wir Narsaq und legen an der Pier an. Die Cape Race hat kein Seitenstrahlruder. Dies ist eine Antriebseinheit, die quer zur Fahrtrichtung eines Schiffes angebracht ist. Es ermöglicht das seitliche Manövriieren, ohne dass das Schiff vorwärts oder rückwärts fahren muss. Ohne diese maschinelle Unterstützung erfordert das An- und Ablegen entsprechende Manövriefähigkeiten des Rudergängers.



Der Salon der Cape Race

6. Juni

Ich habe bestens geschlafen. In der Kabine mit Dusche und WC funktioniert alles, wie es soll. Das Frühstücksbüfett, das ab 8 Uhr bereitsteht, lässt keine Wünsche offen. Es gibt z.B. Rührei mit Speck, gekochte Eier sowie diverse Aufschnitte und Brotaufstriche. In Narsaq unternehmen wir einen Vormittagsspaziergang in Eigenregie. Ich suche die Qajaq-Brauerei, die ein Mitreisender aufgrund des Studiums seines Reiseführers erwähnt hatte. Sie sollen sogar mein „Heimatbier“, Kölsch brauen. Ich finde die Brauerei, aber sie akzeptieren nur Dänische Kronen und keine Kreditkarten. Das isländische Bargeld hilft mir in diesem Fall nicht. Zufällig treffe ich ein mitreisendes Ehepaar. Sie zahlen in Landeswährung und erwähnen, dass ein Supermarkt dieses lokale Bier verkauft. Ich suche den Laden und spekuliere auf Kartenzahlung. Trotz Befragen etlicher Passanten finde ich ihn nicht. Dies liegt daran, dass die meisten Leute kein Wort Englisch verstehen. Jeder schickt mich in eine andere Richtung. Nach einer Weile, nicht zuletzt wegen des stärker werdenden Nieselregens und der falschen Wahl der Jacke, gebe ich auf. Auf dem Rückweg zum Schiff begegne ich Marc, dem Kapitän. Er ist mit einem Bollerwagen unterwegs. Neben den Standardeinkäufen bringt er diverse Sorten des Lokalbieres mit zurück an Bord.

Am Nachmittag machen wir eine Anlandung und wandern ein Stück einen Berg hinauf. Wir suchen Überreste des ersten alten Wikingerhauses in