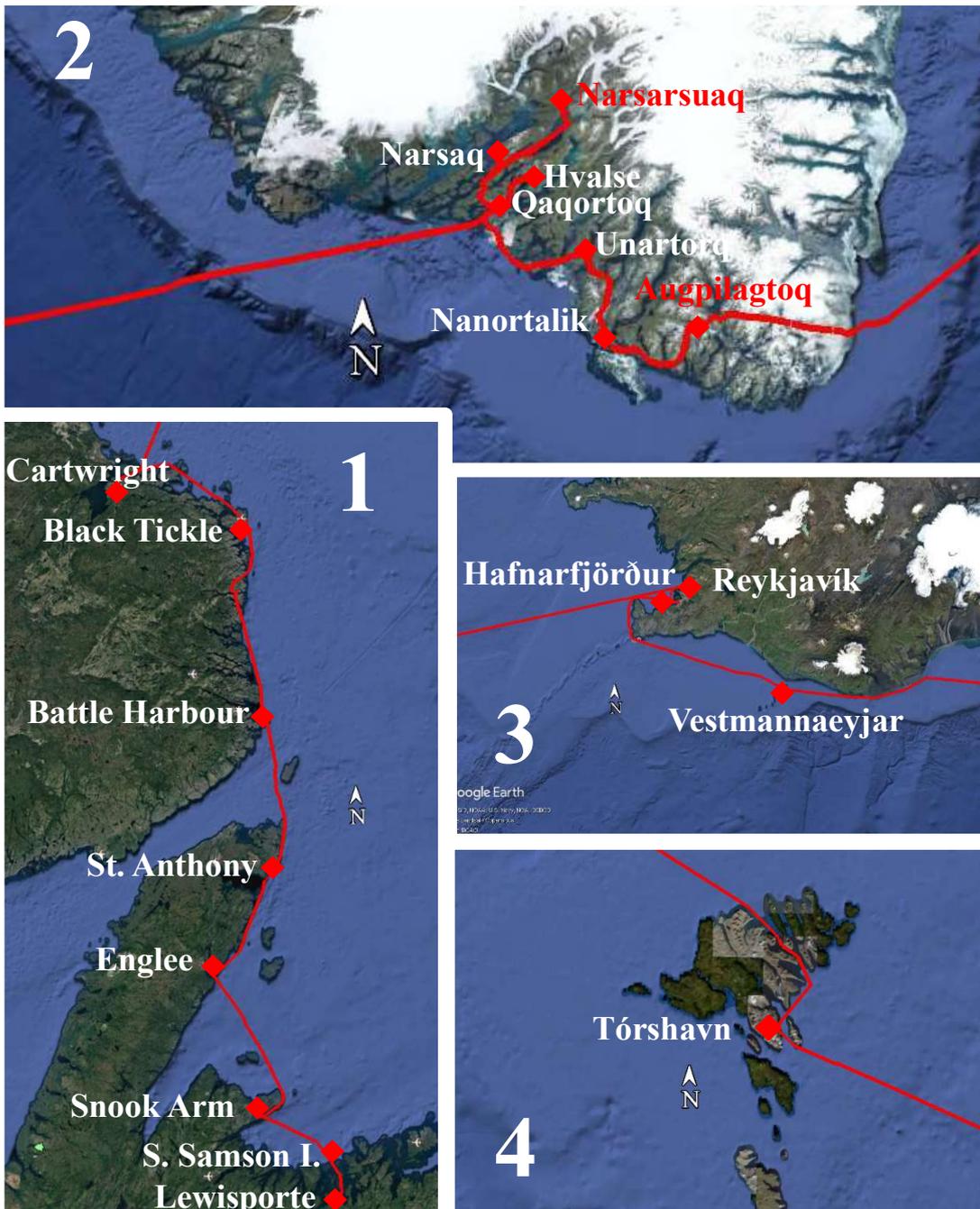


1. Bericht Lewisporte, NL
49°14.6'N 55°3.4'W
Tórshavn, Färöer
60°0.5'N 6°42.3'W
3. Juli bis 24. August 2017

Routenübersicht



Prolog

Der folgende Bericht ist eine Kombination von Mikes Englischen Kommentaren, meinem Logbuch und Fotos, die mehrheitlich von Hanspeter stammen. Danke meiner Crew vielmals für ihre Beiträge.

Montag, 3. Juli. *Silmaril* macht sich mit ihrer dreiköpfigen Crew (Skipper Alex, Hanspeter und Mike) am frühen Nachmittag auf die Reise von Lewisporte in Neufundland nach Europa. Sonniges Wetter und sehr leichte Brise begleiten uns in Richtung der Bucht Exploits. Wir sichten einen ersten (kleinen) Eisberg. Zwischen Indian Islands und Knights nimmt der Wind zu und wir können die Segel hissen, um das Rigg zu testen. Nach einer Stunde erreichen wir die South Samson Island, wo wir im Western Harbour an einer Mooringboje des Yachtclubs festmachen. Mike kocht mit Hilfe von HP und wir essen bei Sonnenschein im Cockpit. Das Rigg ist kontrolliert, alles O.K. nach kleinen Anpassungen



Dienstag, 4. Juli Nach dem Start um 09:30 verbringen wir den sonnigen, ruhigen Morgen mit Motor-Segeln in Notre Dame Bay. Gelegentliche Eisbergsichtungen, aber keine Probleme. Gegen 13.00 Uhr baut sich der Wind auf, es bläst mit 5BF aus NE, die Temperatur sinkt und es beginnt zu regnen. Perfekt zum Segeln! Genua und Gross mit Reff 2 gesetzt und los geht's! Die kurzen steilen Wellen überspülen das Deck und auch HPs Bett, eigentlich die Sitzbank beim Tisch. Wir segeln über die Bucht, und legen um 16:30 in Snooks Arm an. Das Dorf scheint bewohnt, aber wir sehen nur einen einzigen "Eingeborenen". Wir legen 37nm zurück mit ein bisschen von allem, inklusive einer Einführung in abenteuerliches Anlegen an einem ehernen Kai! Ruhiger Abend mit Heizung, gutes Spaghetti Dinner. Gut geschlafen trotz leichtem Schwell.



Mittwoch, 5. Juli Früher Start (05:45) und Ausfahrt aus Snooks Arm in der Mor-



gendämmerung. Am Ausgang taucht ein Wal auf, HP hat noch die Schwanzflosse photographisch erwischt. Weiterfahrt mit einem leichten Rückenwind längs der

Küste, um Cape St. John und in der Sonne über die Bucht nach Englee in der Canada Bay. Bald kommt leichter Nebel auf, mit einer Sichtweite von ca. 500m, der Radar leistet guten Dienst, um die verschiedenen Eisberge zu umfahren. Wir haben wenig Drifteis (Bergies / Growlers). Nach



ca. 3 Stunden lichtet sich der Nebel und wir fahren im schönsten Sonnenschein unter Segeln vorbei an mehreren Eisbergen.



Ankunft in Englee um 17:00 nach der Entscheidung, die Insel zu umsegeln und sie von Norden zu betreten, um am Govt.

Wharf anzulegen. Leider ist er im Bau und wir müssen an einem völlig baufälligen Kai anlegen, wo wir jedes Mal beim Verlassen des Bootes das Leben riskierten beim Übersteigen von Felsen, alten Anglerausrüstungen und klaffenden Löchern. Später entdecken wir, dass wir besser von Süden her eingefahren wären und am Meereszentrum anlegt hätten. Das hätte uns mindestens 30 Minuten Zeit gespart und wäre viel bequemer gewesen als der jetzige



Liegeplatz. Na ja! Man ist hinterher immer klüger!

Englee im Abendlicht ist eine kleine freundliche Fischergemeinde mit einem gut bestückten Laden und sogar einem Café mit Internet.



Donnerstag, 6. Juli. Nach einem kniffligen Manöver weg von "unserem Baustellenkai" starten wir früh, um sicherzustellen, dass wir rechtzeitig nach St. Anthony kommen.

Wir werden gleich ausserhalb des Hafens in einer wilden aufgewühlten See herumgeworfen. Der Wind bleibt konstant 35 bis 42kt und wir erhalten in unseren Regenkleidern mehrmals eine kalte Dusche. Der katabatische Wind (Fallwind) kommt von den gegenüberliegenden Hängen runter und wir müssen voll gegen an mit 2-3kt motoren, um nicht in Legerwall zu geraten. Nach ca. $\frac{3}{4}$ Stunden können wir beidrehen und auf das offene Meer ablaufen. Dort herrscht fast Windstille!!

Am restlichen Tag geniessen wir gemütliches Segeln mit achterlichem Wind. Auf



dem Meer ist es recht kühl, vor St. Anthony strandete ein grosser Eisberg, darum herum versammeln sich Ausflugsboote mit Touristen.

Im Hafen ist der Wind schlagartig warm, aber auch sehr böig. Der Hafenmeister weist uns einen Platz an. Wieder einmal ist auch dieser Kai in sehr schlechtem Zustand und wir verbringen eine ganze Stunde damit, den Wasserschlauch zu reparieren!

Am Abend wandern wir zum Leuchtturm, den ich von der Autoreise mit Ursula kenne und essen dort im Restaurant eine ausgezeichnete Mahlzeit. Nach erfüllten Segeltagen ist es gut, eine Weile auf festem Boden zu gehen.

Freitag, 7 Juli. In der Strasse von Bell Island ist Starkwind angesagt; wir bleiben am sicheren Gemeindesteg von St. Anthony. Wir kaufen die letzte nötige Schiffsausrüstung, neue Diesel Kanister (die letzten in St. Anthony) und eine Dieselhandpumpe, die tatsächlich funktioniert. Diesel kann ich nur bekommen, indem ich einen Tanklastwagen bestelle: der Fahrer, der normalerweise grosse Schiffe betankt, ist sehr freundlich und liefert uns ca. 80 Liter.



Samstag, 8. Juli. Wieder Tagwacht um 05:00 und Abfahrt bei Windstille. Wir motoren entlang der Küste White Point zu und queren die Belle Isle Straits nach Battle Harbour. Entweder haben wir zu wenig Wind oder den Wind direkt von achtern, der Motor läuft ständig. Unser erstes Angelerlebnis verläuft unglücklich! Eine Möwe knabbert am geschleppten Haken und wird leider gefangen. Wir ziehen die Linie ein und schickten den armen Kerl ins Wassergrab. R.I.P. Möwe!

Entlang der Labradorküste umfahren wir sehr grosse Eisberge problemlos.

Etwas abenteuerlicher ist unser Einfahrt in Battle Harbour von Süden her. Die Einfahrt "South Tickle" ist ein sehr schmaler und flacher Kanal. Die meisten Schiffe fah-



ren um die Insel herum und kommen von Norden her. Per Funk erfahren wir, dass es genug Wasser für *Silmaril* gibt; und mit Hanspeter auf dem Bug, Mike am Steuer und ich mit einem Auge auf dem Tiefenmesser nehmen wir den Weg durch den Kanal. Die Strömungen ist nicht

leicht zu beurteilen und der Kanal (Tickle) verläuft in einer S-Kurve. Drinnen gibt es keinen Raum zum Wenden. Mit manchmal nur 40cm unter dem Kiel kommen wir unbeschadet durch. Nach 11 Stunden Fahrt legen wir am his-



torischen Kai von Battle Harbour an. Der ganze Ort ist ein Museum und ein echtes Highlight auf unserer Reiseroute. Die Einrichtungen sind gut (aber kein Propan und kein Diesel!!), der Empfang warm und freundlich. Nur zwei weitere Besucher sind auf der Insel und wir essen mit ihnen in der Museumskantine zu Abend.

Sie entpuppen sich als ein junges Paar aus Lenzburg in der Schweiz, nur wenige Kilometer vom Ort entfernt, wo wir drei leben! Kleine Welt. Im Loft, einem warmen umgebauten Estrich, geniessen wir Scotch mit kristallklarem Eisbergeis, das ganz langsam schmilzt aber wegen Hygienevorschriften in Kanada dürfte es gar nicht verkauft werden, aber hier schon.



Sonntag, 9. Juli. Ein wohlverdienter Ruhetag in Battle Harbour mit einem sehr leckeren Frühstück mit pochierten Eiern auf Lachskuchen in der Kantine. Trotz der Temperatur und Nebel (beide hängen sehr niedrig!) verbringen wir einen sehr angenehmen Tag, erledigen kleine Aufgaben auf dem Boot, schreiben E-Mails, besuchen die verschiedenen Gebäude, die für die Öffentlichkeit zugänglich sind und mit Exponaten aus der Fischereiindustrie und dem früheren Leben auf der Insel gefüllt sind.

Battle Harbour ist ein sehr geschichtsträchtiges Fischerdorf, Durchgangsort von Nordpolexpeditionen, Transatlantische Marconi Radiostation, Hauptort von Labrador etc. Viele informative Plakate erzählen Geschichten von Schiffswracks,



häuslichen und öffentlichen Nöten und wie die Insel in vergangenen Tagen funktionierte.

Tagsüber helfen uns die Jungs des Battle Harbour Trust mit einem Kanister Diesel und zwei Kanistern Trinkwasser, die sie im St. Mary's Harbour füllen.

Im Laufe des Tages kommen vier Besucher und eine weitere Segelyacht auf der Insel an. Die junge Crew der norwegischen Yacht setzt sich zusammen aus zwei Norwegern, einem Schweden und einem Briten. Auch sie wollen nach Grönland und warten auf ein passendes Wetterfenster. Wir tauschen Geschichten aus und lernen, dass sie seit etwa 18 Monaten auf dem sogenannten "Milkrun" sind: Norwegen-Kanaren-Karibik-Labrador-Grönland-Island-Norwegen. Sie filmen ihre Ankunft in Battle Harbour von einer Drohne aus. Wir durften die Datei kopieren, weil *Silmaril* und ihre Crew Nebenrollen im Film spielen. Wir werden die sympathische Crew wohl wiederholt sehen.

Montag, 10. Juli. Wir verlassen Battle Harbour frühmorgens mit schlechten südöstlichen Winden und wollen in drei Tagen nach Cartwright segeln mit Stopps in Eagle Cove und Black Tickle / Salmon Bight. Gegen 10:30 versuchen wir, eine Stunde lang zu segeln, aber der Wind fällt wieder zusammen. Also begnügen wir uns mit motoren.

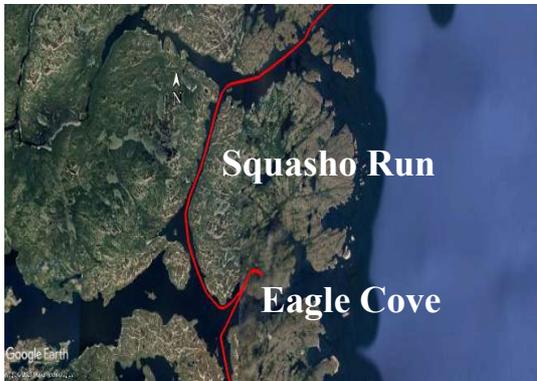


Unterwegs "fischen" wir erfolgreich einen kleinen Klumpen Eisberg, der unseren Abendtrunk kühlen wird. Unterwegs begegnen wir spektakuläreren Eisbergen, die mit dem Labradorstrom majestätisch nach Süden ziehen.

Rechtzeitig erreichen wir Eagle Cove und lassen den Anker fallen.

Der Wetterbericht meldet für Mittwoch

Starkwind; wir sollten dann an einem geschützten Ort sein. Hier können wir nicht bleiben, schlechter Ankergrund und offenes Gelände. Cartwright ist ein sicherer Hafen, aber es sind noch mehr als 100nm zu segeln. Also fahren wir die Strecke nach Black Tickle, die wir vorhatten morgen zu segeln schon heute.



Wir nehmen den Squasho Run hoch ein ca. 2nm langer schmaler Kanal mit 2kt Strom gegen uns. Der Wind schlägt in Windregen fast Eisregen um und die folgenden 6 Stunden bis nach Black Tickle sind alles andere als angenehmes Segeln. Black Tickle / Salmon Bight sind zwei fusionierte Siedlungen. Früher waren sie kleine Fischergemeinden. Heute sind sie in einem Regierungsumsiedlungsprogramm und der vor zwei Jahren renovierten Kai ist geschlossen. Der Gemeindefarmer ist nicht mehr da, nur 17 Kinder besuchen die Schule und überhaupt keine Beschäftigungsaussichten tragen zu einem ziemlich traurigen Bild bei. Wie diese Gemeinschaften überhaupt überleben, ist ein Rätsel. Im Sommer haben sie eine Fähre pro Woche, im Winter fahren sie rund 100km mit Motorschlitten über das Eis nach Cartwright, um Treibstoff und Vorräte zu bekommen. Ein Flugplatz in der Nähe bietet ein wenig Erleichterung, wenn das Wetter fliegen erlaubt. Ohne Strom und ohne Wasser für *Silmaril*, aber mit der Dieselheizung in vollem Gang zum Austrocknen lassen wir uns für ein Steak-Dinner nieder, dem ein Whisky auf echtem Eisbergeis vorausgeht, ein wärmendes Ende einer langen, kühlen, feuchten Reise von über 75nm.



Dienstag, 11. Juli. Ein weiterer früher Start an einem trockenen, ruhigen und sonnigen Morgen. Im perfekt glatten Wasser in der Bucht vor Black Tickle füllen

wir den Tank mit zwei Dieselkanistern. Während der Arbeit sichten wir einen Wal, der etwa in 100m Entfernung bläst. Dann genießen wir einen spektakulären sehr warmen und sonnigen Tag bis wir Cartwright erreichen. Wie gestern versuchen wir um die Mittagszeit, eine Stunde zu segeln, aber leider ohne Erfolg. In der Sonne und auf ruhigen Meeren zwischen den Inseln erleben wir eine Reihe von Trugbildern, in denen die Küste durch die warme Luft und Reflexion im Wasser senkrecht gestreckt erscheint. Was eine Minute lang wie die weißen Klippen von Dover aussieht, ändert sich zu einem dünnen weißen Felsband in der nächsten.



Wir fahren durch eine wechselvolle Schärenlandschaft mit vielen kleinen Eisbergen. Um 17:30 kommen wir in Cartwright an. Wiederum müssen wir an einer nicht sehr einladenden Anlegestelle fest machen; aber sie liegt wenigstens auf der windabge-



wandten Seite des Hafens. Auch hier ist Strom und Wasser vor zwei Jahren abgestellt worden. Es soll diese Nacht blasen, *Silmaril* wird so gut wie möglich vertäut. Schwarze Fliegen und ein paar Cartwright Bewohner begrüßen uns. Abendessen auf dem Boot und eine frühe Nacht. Morgen werden wir den Sturm aussitzen und sehen, was diese Gemeinschaft zu bieten hat.

Mittwoch, 12. Juli. Es bläst mit 30kt bis 40kt. Wir wollen die Leinen kontrollieren. Der Aufstieg über die steile Kaimauer bei Niedrigwasser ist nicht einfach. Hängen wir und reibt keine Leine an den rauen Kanten des Piers? Zur Sicherheit überziehen wir sie mit Stücken von Wasserschläuchen. Die wenigen vorhandenen Poller sind nicht vertrauenerweckend. Es dauert eine ganze Weile bis *Silmaril* gesichert ist aber am Ende der fast einstündigen Arbeit sind wir zufrieden und können unser Frühstück



genießen, bevor wir Cartwright entdecken gehen. Es ist eine kleine Stadt mit rund 570 Einwohnern, die von einer Fischverarbeitungsanlage lebt. Obwohl der Kai offiziell geschlossen ist und somit kein Strom oder Wasser da ist, gibt es viele Fischereifahrzeuge, die ein- und ausladen. Es ist das Ende der Krabbensaison und so ist der Kai voller Krabbenkörben, die erst in der nächsten Session wieder gebraucht werden. Die

Krabbenernte (wie man hier in Kanada sagt) war in diesem Jahr ein Erfolg. Die Fischer haben für ihre Schneekrabben Spitzenpreise erzielt. Wir erfahren, dass eine volle Ladung weit über 100'000 Dollar bringt. Die Fischer warten nun auf die Steinbuntsaison, die im August beginnt.

Nach der Rückkehr vom erfolgreichen Kauf von Garnelen in der Fischfabrik, einem erfolglosen Versuch eine Internetverbindung in der Schulbibliothek zu bekommen

(geschlossen für die Sommerpause), einem Besuch in der Kneipe (mit Internet, aber keinem Bier bis 18 Uhr!) finden wir neue Nachbarn im Päckchen mit *Silmaril*! Es ist die legendäre *Vagabond*, ein zweimotoriges Polarschiff, das Ursula und ich auf dem Trockenen in Goose Bay gesehen haben, (siehe Autobericht 2). Die Besatzung besteht aus einer französischen Familie mit zwei kleinen Mädchen. *Vagabond* hat unter vielem anderem 2004-2005 als erste Yacht den Nordpol ganz umrundet! Ein Besuch auf ihrer Website (vagabond.fr) lohnt sich. Wir besuchen uns gegenseitig auf unseren Booten und tauschen Geschichten und Tipps aus. Das Innere wie das Äussere von *Vagabond* ist spartanisch einfach aber grundsolid. Eric kann



es nicht lassen und muss ins Kajak steigen. Von seiner Webseite habe ich das Bild links kopiert; es trägt den Titel "Kajak et voiliers a l'abri a Cartwright" Man/frau sieht von der Schräglage der Schiffe wie es bläst.

Mit freundlicher Einladung von Hanspeter ziehen wir uns zu einem leckeren Garnelen-Dinner zurück.

Donnerstag, 13. Juli. *Vagabond* hat uns verlassen; sie wollen den guten Wind aus-

nützen und nach Süden segeln. Für sie bedeutet guter Wind mindestens 20kt, sonst bewegt sich der "Panzer" nicht.

Wir bleiben einen weiteren Tag in Cartwright, ein ganz wichtiger. Wir beschliessen, direkt von hier aus nach Grönland zu segeln. Die Entscheidung, ob wir am Freitag, den 14. oder Samstag, den 15. ablegen bleibt offen bis wir die Wetterberichte und Vorhersagen am Abend in der Kneipe erhalten. Wir verbringen den Tag damit, uns auf die Überfahrt vorzubereiten, mit einer wunderbar heissen Dusche in der Fischfabrik und dem Kochen von ein paar Mahlzeiten für die Überfahrt. Am Abend beschliessen wir, am nächsten Morgen früh zu fahren, um einem Tiefdruckgebiet über die Davis Street folgen zu können. Nach einer wärmenden Schüssel mit hausgemachter Karottensuppe gehen wir relativ früh schlafen. Am Abend schläft der Wind wie vorausgesagt ein.

Freitag, 14. Juli. Tagwacht um 04:00. Wir brauchen eineinhalb Stunden, um alle Leinen einzuholen, die *Silmaril* in den letzten zwei Tagen sicher hielten. Um 05:30 ist es soweit, Leinen los nach Grönland. Wir starten und fahren zwischen den Inseln und Buchten hinaus, bevor wir um 07:30 die Segel setzen. Längs der Küste begegnen wir einigen Eisbergen, aber auf der Überfahrt sind sie verschwunden. Bis um die Mittagszeit zeigt sich die Sonne, später bedeckt sich der Himmel, es wird

kälter, aber kein Regen fällt. Sehr zu unserer Frustration bleibt der Wind nicht stabil. Den Rest des Tages verbringen wir unter Motorenlärm mit gelegentlicher Hilfe der Genua. Das Wetter bleibt bedeckt, der leichte Wind weht direkt ach-



terlich und der Labradorstrom ist gegen uns. Alles in allem ein kalter, grauer Tag, der nur von einer herzhaften Schüssel Chili con Carne aufgewärmt und durch unsere erste Sichtung von Papageientauchern aufgelockert wird. Wir schalten

jetzt auf ein Vier-Stunden-Schichtsystem um: vier Stunden Schlaf, vier Stunden Bereitschaft und vier Stunden am Steuer. Wir müssen unbedingt auf Kurs bleiben und an den geplanten Geschwindigkeiten festhalten, sonst bekommen wir Probleme mit den verschiedenen Startwindzonen.

Samstag, 15. Juli. Laut Voraussage soll Samstag der windigste Tag werden, und wie vorausgesagt hat es in der Nacht angefangen zu blasen und zwar mehr als die erwarteten 20-25kt. Lange Zeit blies es mit achterlichen 25kt-30kt, in den Böen noch mehr und eine hohe See baute sich auf; die Wellen sind sicher 3m manchmal 4m hoch. Der Wind dreht im Lauf des Tages ohne abzunehmen und der Steuermann, hauptsächlich HP und Mike, wird mehrmals mit sehr kaltem Wasser geduscht. Am Abend lässt der Wind nach, aber die alte See wirft *Silmaril* immer noch wie einen Korken auf dem Wasser herum. Gegen Mitternacht wird es sternklar und bitter kalt, weit unter null. Die Nächte sind hier oben im hohen Norden kurz.

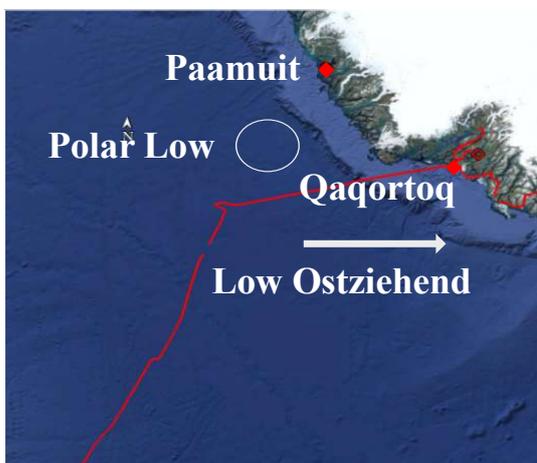


Die Sonne geht um 22:00 unter, aber das orangefarbene Nachglühen des Sonnenuntergangs bleibt noch ein paar Stunden am Horizont und bewegt sich langsam nach Osten. Richtig dunkel wird es nur für drei Stunden, bevor das Dämmerlicht (diesmal silbergrau) den Horizont erleuchtet. Beim Schichtwechsel um 04:00 arbeiten wir bereits ohne Licht.

Wir werden von ein paar Möwenpaaren und ihren Jungen begleitet. Die Vögel kreisen ums Boot, fliegen knapp über die Wellen und setzen sich gelegentlich aufs Wasser, um uns vorbei segeln zu lassen. Dann kreisen sie wieder in steter Abwechslung. Wir sind uns nicht ganz sicher, aber sie scheinen die gleichen einzelnen Vögel über-

all zu sein, vielleicht Eissturmvögel. Wie sie sich ernähren ist uns ein Rätsel.

Sonntag, Montag 16. und 17. Juli. Um 04:00 füllen wir bei hohem Seegang mehr oder weniger erfolgreich 40l Diesel von den Kanistern in den Tank. Mit achterlichem Wind auf Kurs 22 Grad mit ca. 6kt segeln wir unter Motor mit oder ohne Segel. Wie vorausgesagt erreicht uns um 21:00 der Regen. Zwei Zonen mit Wind gegen uns machen uns Sorgen; wir versuchen, die eine Zone westlich zu umfahren, um bei weniger Wind uns Paamiut zu nähern. Aber auf unserem Weg baut sich ein sogenanntes polares Tief auf. Im Unterschied zu ziehenden Tiefs bilden sie sich über kalten Wasseroberflächen. Polartiefs sind in Verhalten, Grösse und Windgeschwindigkeiten ähnlich wie tropische Wirbelstürme, im Allgemeinen jedoch wesentlich kurzlebiger. Für uns ist also das Fenster mit wenig Wind in Richtung Paamiut ist zu. Was nun? Die



halbe Strecke ist gefahren, der Kurs hart am Wind mit hohen Wellen. Ein mehr westlicher Kurs hat nichts gebracht. Die Wetterstudien zeigen, dass das südliche (normale) Tief nach Osten zieht und



sich abflacht. Daher entscheiden wir uns, hinter diesem Tief mit NW Winden, d.h. achterlichen, her zu segeln, ein bedeutend besserer Kurs. Mike ist am Überlegen, ob wir die richtige Entscheidung getroffen haben. Der Preis sind sehr hohe Wellen, Überbleibsel vom Polartief, die viermal ins Cockpit einsteigen, ein neuer Rekord für *Silmaril*. Der Wind nimmt zu bis 30kt. Wir bergen unter schwierigen Bedingungen das Grosseegel und seit 18:00 segeln wir nur mit 80% der Genua, die ganze Zeit mit etwa 1kt Strom gegen uns. Das ETA ist 139nm. Die Entscheidung, direkt nach Qaqortoq zu segeln erweist sich in vielerlei Hinsicht als vorteilhaft: Wir meiden die Front und wir können mit guter Geschwindigkeit von mehr als 6kt durch die Nacht segeln. Um 22:30 sehen wir am Horizont die Berge des treffend benannten Kap Desolation, rund 80nm nordwestlich von Qaqortoq. Wir geniessen die wunderschöne Nacht bei aufgehendem Mond und Sonnenaufgang im NO um 04:30. Die Eisberge sind auch wieder da!



Wir werden um 19:00 Uhr in Qaqortoq ankommen, einer hübsche Stadt mit 3'200 Einwohnern und sehr bunt bemalten Häusern am Hang hinter dem Hafen. Hoffentlich können wir hier die defekte Heizung reparieren.

Zwei Norweger Boote liegen im Päckchen; wir haben keinen Platz mehr. So legen wir am langen Quai an mit der Auflage, dass wir morgen einem Frachter Platz machen müssen. Wir freuen uns auf eine lange ruhige Nacht. HP geht ins teure Hotel. Er hat ein komfortableres Bett als die Bank beim Tisch redlich verdient auf der harten Überfahrt. In knapp fünf Tagen und vier Nächten haben wir rund 600nm zurückgelegt.



Dienstag, 18. Juli. Wir bleiben mit *Silmaril*, wo wir gestern angelegt haben, der Frachter hat hinter uns Platz. Unsere neuen norwegischen Nachbarn sagen uns, dass wir gerade eine weitere Schweizer Yacht verpasst haben, die in Richtung der Prins Christian Sund Passage durch die Fjorde an der südlichsten Spitze Grönlands abgefahren ist, obwohl diese am östlichen Ende immer noch mit Eis blockiert ist. Mike und ich duschen bei HP im Hotel genießen ein gutes Frühstück, ein wahrer Luxus nach der Überfahrt, beginnen wir, die Dieselheizung zu reparieren. Der Ausbau in der Backkiste im Regen ist mühsam und es zeigt sich, dass die Brennkammer völlig verrußt ist. Wir bauen die alte gereinigte vom letzten Service ein. Auch der Rückbau ist nicht ohne Schwierigkeiten, die Warmluftröhren sind spröde und brechen immer aus. Trotz Reinigung startet die Heizung nicht oder nur sehr schlecht, was uns eine weiter kalte Nacht im Boot beschert.



Mittwoch, 19. Juli. Am Morgen noch vor dem Morgenessen ist mein erster Gang zum Allerweltsladen, um eine Elektroheizung zu kaufen (wir haben schon drei schiffstüchtige im Keller in Schinz nach Bad!). Es ist etwas wärmer im Schiff (nicht wirklich warm); wir basteln weiter an der Dieselheizung. Da der Motor und die Heizung an der gleichen Leitung saugen, vermuten wir, dass der Motor die Dieselleitung

leer saugt und somit Luft ins System gelangt. Wir benötigten einen Absperrhahn für die Heizungsleitung, der beim motoren geschlossen bleiben soll. Wir machen uns auf die Suche nach weiteren Ersatzteilen. Etwa 1km ausserhalb des Dorfes finden wir einen super Hardwareladen. Der Verkäufer führt uns zu seinen Kollegen in ganz Qaqortoq herum, bis wir alle Ersatzteile zusammen haben. Nach dem Einbau des Hahns und der Entlüftung startet die Heizung und läuft einwandfrei. Ein Kreuzfahrtschiff, die *Marco Polo*, mit



rund 700 Passagieren ankert am Nachmittag neben dem Eisberg vor dem Hafen. Alle Passagiere werden zum Stadtkai gebracht und schwärmen durch die Stadt. Sie tummeln sich alle unter Regenschirmen und in mehreren Schichten Regenkleidung in zum Teil unangenehm knalligen Farben. Wir erfahren, dass sie genau fünf Stunden Freiheit haben, bevor sie wieder zu ihrem Schiff zurückgebracht werden. Sie hatten erwartet, die Fjorde hinaufzufahren und die kalbenden Gletscher zu sehen, aber ihr Kapitän hatte ihnen mitgeteilt, dass Packeis und Nebel die Ausflüge verhindern. Jeder, von dem wir davon hören, fügt hinzu, dass sie nicht sicher sind, dass diese enttäuschende Nachricht glaubhaft sein soll. Könnte diese Unzufriedenheit und dieser Unglaube zu einer "Meuterei auf der *Marco Polo*" führen?

Während drei Tagen beobachten wir den Eisberg, neben dem die *Marco Polo* ankerte.



Es ist unheimlich wie schnell er schmilzt



Das Wetter ist am Nachmittag sonnig und sogar T-Shirt warm. Mike und HP gehen heute auf eine Wanderung um den See, der oberhalb von Qaqortoq liegt; ich führe das Logbuch nach und räume das Schiff auf.

Mike findet eine Wäscherei. Er ist unser Wo-ist-was-Experte.

Die "Freizeit" verbringen wir im kleinen Restaurant auf dem Hauptplatz mit gutem WiFi und nach 23 Uhr gibt es Bier in einer schrägen Bar.

Dort treffen wir die jungen Norweger von Battle Harbour wieder! Sie liegen mit ihrer Yacht jetzt auch im Hafen.

Donnerstag bis Samstag, 20. bis 22. Juli. Wir werden ein paar Tage in Qaqortoq bleiben. Der Grund ist der folgende: am Kap Farvel, an der Südspitze Grönlands herrscht eine aussergewöhnliche Eissituation. Die Einheimischen erzählen uns, dass das Eis am Kap und an der Südostküste vor Wochen verschwunden sei, aber die neuesten Eiskarten zeigen, dass es von der Nordostküste zurück gekommen ist. Das bedeutet, dass der östliche Ausgang von Prins Christian Sund (die sichere Variante durch Fjorde navigieren und die Rundung von Kap Farvel zu vermeiden) von Eis blockiert ist. Segeln um Kap Farvel ist nicht ratsam; es ist als eines der gefährlichsten Kaps der Welt eingestuft. Statistisch gesehen herrschen dort in 12% des Jahres Sturm und starke Strömungen, die Eis aus dem Nordosten transportieren. Das südliche Umfahren in 100nm bis 200nm Abstand, um diese Kollision von Strömungen, Eis und starken Winden zu vermeiden, ist für uns keine Option

Unsere kleine Gemeinschaft von Schiffen, die am Container-Dock festgemacht sind, ändert sich im Laufe der Tage. Die drei norwegischen Segelyachten fahren nach Südosten zur Insel Uunartoq (zwischen hier und dem Prins Christian Sund), wo sie die heissen Quellen nutzen wollen. Dies ist definitiv ein Punkt auf unserer Reiseroute, wenn wir nach Süden fahren. Vor ihrer Weiterfahrt tauchen sie im 0°C kalten Wasser und kontrollieren das Unterschiff.

Wir müssen verlegen; ein dänisches Patrouillenschiff braucht unseren Platz. Die Besatzung besteht aus dreizehn sehr entspannten und freundlichen Dänischen Seeleuten. Das Schiff befindet sich auf seiner



letzten fünfjährigen Patrouille in Grönländischen Gewässern, bevor es schliesslich nach Dänemark zurückkehrt, und ausgemustert wird. Ein anderes modernes Schiff wird seinen Platz einnehmen. Wir konnten spüren, wie traurig die Crew ist, wie sie uns das erzählen. Sie haben sich offenbar ganz an "ihr" kleines Patrouillenboot gewöhnt und es gern bekommen.

Nach einer Nacht allein am Kai bekommt *Silmaril* am Samstag einen neuen Nach-

barn, die *Irena Arctica*. Sie ist ein Containerschiff mit einer Länge von ca. 110m. Ein bisschen Hantieren mit den Anlegeleinen, dann liegen wir, zwar etwas eingeklemmt aber sicher hinter ihrem hoch aufragenden roten Bug versteckt!

Sonntag, 23. Juli. Ohne das schreckliche Wetter wären wir heute gegangen. Der ganze Tag ist regnerisch, neblig und windig in Qaqortoq und die Bedingungen draussen auf See noch viel schlechter. Also beschliessen wir, einen faulen Sonntag mit Lesen und dem Kontakten mit dem Rest der Welt aufzuholen. Trotz dem schlechtem Wetter ist der Hafen sehr gut besucht war. Die dänische Marine und das Containerschiff verlassen ihn und ein kleiner Tanker kommt an. Wir bilden ein Päckchen mit einem Grönländischen Motorboot, und einem amerikanischen Paar auf einer Segelyacht, die von Preston in England über Island, Grönland und Kanada zum Lake Superior zurückkehren wird.

Der Wind bläst mit 25kt und drückt *Silmaril* unbarmherzig gegen die eiserne Spundwand. Zum Glück ist das Fenderbrett stabil; die Fender sind mehrmals fast plattgedrückt. Dagegen machen kann man nichts, ausser man geht in das uns wohlbekannte Internet Kaffee und trinkt ein grosses Belgisches Leffe oder auch ein lokales Bier. Der Sonntag ist unterbrochen von einer Reihe von Anpassungen unserer Leinen dank stetig zunehmendem Wind. Später kommen auch zwei weitere Yach-



ten in unser Päckchen, eine Deutsche und eine Amerikanische. Die zwei Deutschen sind auf dem Rückweg von der Nordwestküste Grönlands nach Hamburg. Die Amerikaner haben noch einen sehr weiten Weg vor sich: durch den St. Lorenz Strom, die grossen Seen ans westliche Ende von Lake Superior. Die beiden mussten vom Kai verholen und Platz machen für einen Tanker hinter der *Irena Arctica*. Eine weitere "Unterbrechung" ist

uns sehr willkommen: ein Geschenk von rund einem Kilo Garnelen von unseren Grönländischen Päckchennachbarn. Wir konsumieren sie überraschend schnell. Wir schauen auch die verschiedenen Wettervorhersagen und Berichte durch, in denen wir erfahren, dass Prins Christian Sund offiziell wegen Eis geschlossen ist. Wie sind denn die Amerikaner von Europa her hier angekommen? Mike meint durch den Sund trotz Eis, Hanspeter glaubt eher, ums Cap Farvel herum. Wir wissen es nicht wirklich. Die Lage ist sehr verworren und wir werden die Situation genau im Auge behalten müssen, wenn wir im Laufe der Woche nach Süden ziehen wollen.

Unser Ruhetag wird von einem Drama gekrönt, als der Tanker versucht, vom Kai ab-

zulegen, aber wegen dem starken Wind nicht weg kommt. Mit Eindampfen erreicht er zu wenig Winkel, um wegzukommen, er kommt langsam zurück mit dem Bug am Kai und versucht erneut das Heck frei zu bekommen.

Es scheint, als ob die Hälfte der Bevölkerung von Qaqortoq im Hafen angekommen ist und Zeuge dieses aussergewöhnlichen Manövers werden will. Jeder Zuschauer weiss besser als die arme Seele auf der Brücke, wie man es hätte bewerkstelligen sollen. Schliesslich gelingt das Manöver und die Menschenansammlung von Qaqortoq (einschliesslich uns selbst, nach fünf Tagen hier betrachten wir uns als Teil der Stadt!) sich zurück in die Wärme begibt.

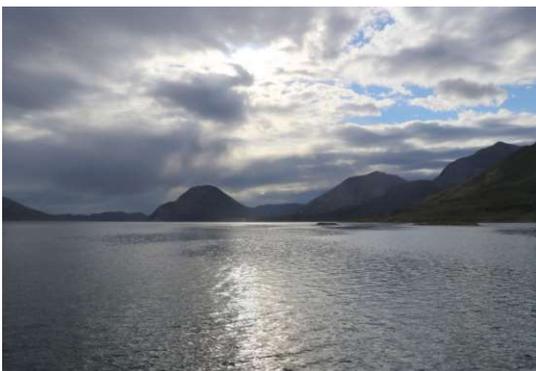


Montag, 24. Juli. Nach Ausschlafen bis 0830 Uhr, bestellen wir den Diesel Tankwagen, der genau um 10:30 uns 150 Liter in und über die sieben Kanister liefert. Nach dem letzten Mittagessen in der Kaffeebeiz brechen wir auf zu einer kurzen Fahrt zum Ende des Qaqortoq Fjords. Das Ablegen fast ohne Wind aus dem Päckchen innen an der Amerikanischen und der Deutschen Yacht geht problemlos.

Die 12nm Fahrt vorbei an skurrilen Eisbergen in dem eindrücklichen Fjord ist span-



nend. Am Ende des Fjords liegt die sagenumwobene steinerne Kirche Hvalsey. Sie wurde um dreizehnhundert von den Wikingern erbaut. Der massive Bau hat drei Ein-

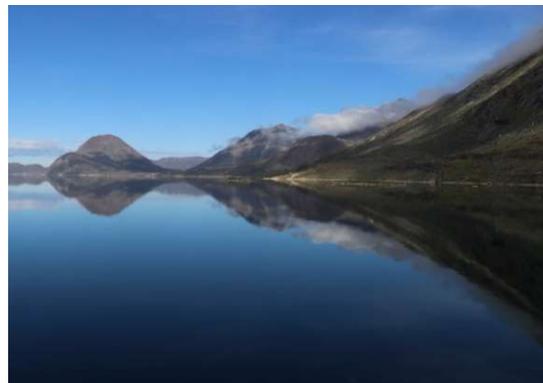


gänge, die je nach Stand der Kirchgänger betreten wurden. Auch gibt es eine verlassene Hütte und auf der Insel haben wir Schafe gesichtet. Das Ankern überlegen wir sorgfältig. Es ist nicht einfach; Karten mit Tiefenangaben existieren nicht und knapp unter der Wasseroberfläche soll es Steine geben. Mit einem Google Earth Bild des Ankerplatzes, das wir in der Beiz heruntergeladen haben, geht es relativ

gut. In der Nähe liegt eine kleine derzeit unbewohnte Schaffarm. Die Landschaft ist schwer zu beschreiben, anspruchsvoll und magisch zugleich. Die hohen Klippen und Berge und die weiten grünen Hänge waren bis ins Mittelalter bewohnt; wie sehen sie wohl aus, wenn sie den grössten Teil des Jahres von Schnee und Eis bedeckt sind? Während des Sonnenuntergangs aber bei immer noch hellem Himmel ändert sich die Atmosphäre von Stunde zu Stunde: Nebel, ein orangefarbenes Leuchten, hinter den Hügeln ein lila Fleck, wolkenloser Himmel hinter einem fernen Berg. Das Blöken von Schafen und das Quaken von Enten erfüllen die enorme Ruhe und Isolation dieses Ortes.

Wir haben bis jetzt noch keinen Fisch gefangen, wollen es aber hier dennoch versuchen. Schon beim ersten Hinunterlassen der Haken beißen gleich zwei Dorsche an, ebenso beim zweiten Mal. Den kleinsten übergeben wir wieder dem Meer, die anderen drei landen in der Bratpfanne. Mit Kartoffelklötzli, die sogar Mike isst, wird das Nachtessen perfekt. Im warmen Schiff mit einer funktionierenden Heizung wird es beim Berichteschreiben Mitternacht.

Dienstag, 25. Juli. Mehrmals kontrollierten wir den Anker und die Wassertiefe in der Nacht und versicherten uns, dass *Silmaril* nur durch die Tidenströmung hin und hergeschoben wird. Fast bis 09:00 schlafen wir tief und fest. Wir erwachen zu einem wunderbar klaren Morgen in diesem verlassenem Fjord. Wir sind allein in Hvalsey! Über Nacht ist bei Ebbe ein grosser Stein östlich von uns aufgetaucht. Er ist etwa 100m westlich vom Ankerplatz kartiert. Knapp über dem Wasserspiegel ganz in der Nähe von *Silmaril* zeigt er uns, dass wir beunruhigend nahe bei Grund waren, als wir letzte Nacht nach der besten Verankerung suchten! Wir rudern im Beiboot ans Ufer und verbringen etwa 3 Stunden an Land. Gegenüber unserer Verankerung befindet sich ein scheinbar verlassener Bauernhof.



Weiter nördlich stehen ein paar sehr kleine, unbewohnte Häuser, die wahrscheinlich in der Saison von Schafzüchtern genutzt werden. Am Ufer sehen wir fünf Schafe, die auf der kargen Wiese grasen. Nach einer kurzen Wanderung nach Westen stossen wir auf das, was grönländisch Qaqortukuluup oqaluffia nunaatilissuullu nunaqarfia genannt wird, die Ruinen der Kirche von

Hvalsey. Dies ist eine wichtige archäologische Stätte. Sie ist das Zentrum der altnordischen Siedlung, die an ihrem Höhepunkt aus etwa dreissig Wohnungen an diesem flachen fruchtbaren Ende des Fjords stand. Wir lesen, dass niemand wirklich weiss, warum die nordischen Siedler im 14. Jahrhundert aus der Gegend verschwanden. Eine Theorie besagt, dass sie von Inuits aus dem Norden angegriffen und vertrieben wurden. Eine andere Theorie sagt, dass sie den Ort verliessen, weil die durchschnittlichen Temperaturen fielen und das Leben zu schwierig für sie wurde. Als sich die Wolken schliessen und Wind und Kälte zunehmen, erscheint uns die zweite Theorie plausibler!



Wir finden viele verschiedene Blumen, die aus dem kargen Boden wachsen. Zurück beim hoch am Ufer liegenden Dingi (die 3m Ebbe hat eingesetzt), realisieren wir, dass es mit dem frischen Wind

und der Tidenströmung schwierig sein wird, ohne Motor die in der Mitte der Bucht herum tanzende *Silmaril* zu erreichen. Nachdem das Dingi wieder im Wasser schwimmt, rudert Hanspeter allein gegen den Wind, nahe am Ufer, um genügend Platz zu bekommen um *Silmaril* zu erreichen. Mike und ich müssen barfuss zum Dingi waten (5° Wasser) und einsteigen. Im Windschatten der Steininsel nehmen wir Kurs auf *Silmaril*. Wind gegen Strom macht die Fahrt nicht einfach. Mit Mühe erwischen wir die Ankerkette und fünf Minuten später sind wir unterwegs. Das war knapp!



Wir fahren an Qaqortoq vorbei durch die Enge Mata Lob und erreichen inmitten vieler kleiner Eisstücke (Growlers) den sicheren Hafen von Narsaq. Vor zwei Norwegischen Booten im Päckchen machen wir fest. Das äussere Boot gehört Lars. Er wird ein guter Freund werden, der uns 2019 und 2020 auf *Silmaril* in Norwegen begleiten wird. Narsaq ist eine kleine Stadt, ähnlich wie Qaqortoq, mit einer Bevölkerung von nur 1'300 Perso-

nen. Wir liegen im geschützten Hafen direkt gegenüber dem grössten Schlachthof und fleischverarbeitenden Betrieb Grönlands. Das klingt nicht sehr attraktiv, aber in der Tat stört uns das blaue Gebäude, das einem verkleinerten Lagerhaus ähnlich ist, überhaupt nicht. Es gibt weder Strom noch Wasser, aber wir liegen in einem sicheren Hafen für die Nacht nach einem Törn von etwa 35nm.

Das Nachtessen mit viel Bier nehmen wir im einzigen Hotel ein. Nach vergeblicher Suche nach Strom für die Heizung war kurz vor Mitternacht Bettruhe.

Mittwoch, 26. Juli. Wir beschliessen, in Narsaq zu bleiben, da es heute regnen soll, was es aber dann doch nicht tut.

Nach dem Besuch des Infobüros, kaufen wir noch im Supermarkt ein. Der Laden ist einmalig, eine Kombination aus Apple Store (es gab die ganze i-Serie), Waffenladen (Serie und Einzelschusswaffen), Bootsladen (Dingi mit 5PS Aussenborder), ATVs (all-terrain vehicles), Lesebrillen für Mike und Esswaren, wie Mangos aus Brasilien und Hackfleisch aus Polen.

Die Stadt erstreckt sich über zwei kleine Buchten: die eine mit dem Hafen und Anlegestege für Fischerboote und die Fähren, die andere für private Motorboote. Am interessantesten für uns warst der Besuch im winzigen, aber sehr informativen Museum. Die Ausstellung zeigt, wie die Inuit bis Mitte des 20. Jahrhunderts lebten. Kunst-



volle Frauenarbeiten aus Glasperlen sind ausgestellt. Wie die Männer es fertig brachten, Robben in ihren schlanken Ein-Mann-Kajaks zu jagen, gibt uns Rätsel auf! Die Frauen fuhren auch in Booten auf die Jagd und unterstützten die Männer. Frauenboote wurden Umiags genannt, gross genug für sechs bis acht Frauen und flach, um zu ermöglichen, sie ans Ufer hinaufzuziehen und



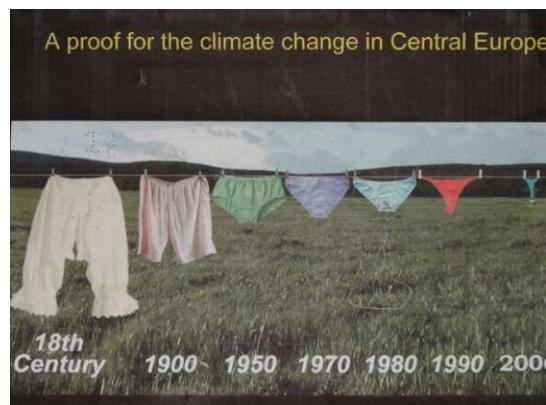
umzudrehen. So wurden sie als provisorische Hütten benutzt.

Zum Museum gehört auch ein "Wohnhaus"; das Innere ist sehr einfach ausgestattet; es wurde erst vor kurzem als Wohnstätte aufgegeben.

Nach dem Museumsbesuch begeben wir uns ins Hotel zum Essen und geniessen eine heisse Dusche.

Auf dem Rückweg zum Hafen sehen wir, dass die Tür des Narsaq Kulturzentrums offen steht. Wir gehen hinein und unterhalten uns mit dem jungen Kurator. Er ist Däne und lebt seit vier Jahren in Narsaq. Als Mitarbeiter der Gemeinde leitet er das Museum und das Kulturzentrum. Wir hören einige beunruhigende Informationen über Grönland und seine Bevölkerung: mehr als 25 % Arbeitslosigkeit, hohe Selbstmordrate, häufige Fälle von Inzest und eine Regierung, die auf die Unabhängigkeit von Dänemark zu zielen scheint, auch wenn dies eine Verringerung des ohnehin prekär niedrigen Lebensstandards für die Mehrheit der Bevölkerung bedeuten würde.

Dänemarks Unterstützung Grönlands kostet Milliarden und ist Grönlands Nabelschnur zu Europa und dem Rest der Welt. Ein gordischer Knoten, den niemand, wie es scheint, aufzulösen versucht! Der Klimawandel im Norden, also auch in Grönland, ist klar zu beobachten. Das Museum leistet dazu neben Humorvollem auch einen wissenschaftlich fundierten Beitrag. Morgen fahren wir nach Nordosten den Fjord hinauf nach Nasarsuaq, wo wir die Wikingersiedlung des Eric the Red besuchen und unseren ersten Gletscher treffen.



Donnerstag, 27. Juli. Nach der frühen Tagwacht um 06:30 müssen wir fluchtartig den Hafen verlassen, da ein grosser Berg (kleiner Eisberg) *Silmaril* bedroht. Unser heutiges Ziel ist, den Y-förmigen Tunilliarfik Fjord hinauf zu fahren und zu versuchen, den Gletscher zu sehen, der im östlichen Arm Qooqut ans Wasser reicht. An der Fjordmündung angekommen, erkennen wir schnell, dass wir nicht weiter fahren können; das Treibeis wird dichter und dichter.

Später erfahren wir, dass der Gletscher über 200'000 Tonnen Eis pro Tag produziert. So ist es nicht verwunderlich, dass er den Fjord für eine Länge von etwa 10 Kilome-



tern füllt. Langsam durch die Hunderte von Eisklumpen zu gleiten, die von der Größe einer Teetasse bis zu den Dimensionen eines kleinen Hauses variieren, ist ein



magisches Erlebnis. Das Eis wird ständig von Strömungen und Wind bewegt, es schmilzt und zerbricht und jeder Eisberg hat seine eigene Form und seinen eigenen Charakter. Einige sind glatt andere gezackt, einige wie Blöcke und einige wie fantastische Tiere, einige weiss, andere blau und die sehr harten sind transparent. Es ist unheimlich ruhig. Der lauteste Ton ist das Knirschen und Knistern von schmelzendem Eis, während es sich ausdehnt, bricht und tropft. Wir haben grosses Glück; all dies findet bei klarem blauem Himmel und strahlendem Sonnenschein statt, der es gerade noch schafft, die kalte Luft im Eisfeld zu kompensieren.

Wir geben auf, näher an den Gletscherabbruch zu kommen und fahren zum westlichen Arm des Fjords nach Qassiarsuk und ankern am westlichen Ufer. Nur einen Kilometer nördlich von Qassiarsuk liegt Brattahlid, eine altnordische Siedlung, in der Eric der Rote und seine Frau Thjodhild im frühen 11. Jahrhundert lebten.

Es ist warm, wir tragen noch lange Unterwäsche, die übrigen Touristen sind im T-Shirt unterwegs.

Nach einem miserablen Kaffee bei einem Spanier, der das Hostel leitet, zeigt uns



die ein-

heimische Führerin Maria die Nachbildungen von Eric Langhaus und der winzigen Kapelle, die er für seine Frau gebaut hatte. Maria ergänzt ihre Tour mit Verweisen auf die Sagen, historischen Fakten und sogar Geschichten aus ihrer eigenen Familie, welch ein Privileg, eine solche Führerin zu haben! Es war Eric der Rote, der dieses Land "Grönland" nannte und in dieser Ecke des riesigen weissen Landes kann man sehen warum. Die Landschaft zwischen den Fjorden und Bergen ist flach, grün und fruchtbar. Die Schafzucht ist die wichtigste Tätigkeit. Die Frage nach dem warum die



Wikingen Grönland verlassen haben ist bis heute nicht zu beantworten. Verschiedene Theorien sind im Umlauf: wir diskutieren während der Tour.

a) die klimatischen Bedingungen, b) Angriffe von Inuit aus dem Norden, c) Ausbruch der Pest, d) der gestiegene Bedarf an Landwirten in Skandinavien als Folge der dortigen Pest oder e) der Rückgang der Nachfrage nach dem damals einzigen grossen Export aus Grönland, nämlich Öl aus Robbenspeck, als das Ende der Kriege in Europa handelspolitische Wege nach Süden freisetzte und alternative Ölquellen eröffnete. Theorie a) scheint Maria nicht zu gefallen, weil die Nordmänner hier in Grönland während der kältesten Periode im 12. Jahrhundert da waren.



Wir heben den Anker und motoren die 2nm über den Fjord nach Narsarsuaq. Es ist ein spezieller Ort; die Amerikaner bauten im zweiten Weltkrieg einen Stützpunkt für die Versorgung der Truppen in Europa. Im Flughafengebäude ist die Grönländische Icepatrol untergebracht; sie überwacht das Eis und die Verschiebungen in ganz Grönland. Morgen um 09:30 sind wir für einen Besuch angemeldet.

Freitag, 28. Juli. Ein weiterer herrlich sonniger Tag! Wir spazieren einen Kilometer zu den Gebäuden, die sich Narsarsuaq City nennen. Während des 2. Weltkriegs, nachdem die USA und Dänemark einen Vertrag unterzeichnet hatten, mit dem die USA für die Verteidigung Grönlands verantwortlich wurden, bauten die Amerikaner drei Luftwaffenstützpunkte im Land. Narsarsuaq war einer von ihnen und wurde als Blue West One bekannt. Innerhalb weniger als eines Jahres, zwischen 1941 und 1942 errichteten sie eine komplette Stadt mit Hunderten von Mitarbeitern, einem grossen Krankenhaus und natürlich einem sehr belebten Flugplatz. Während des Krieges landeten und hoben über 10'000 Flugzeuge ab um, auf dem Weg von den USA nach Europa zu tanken. Die Dimen-



sionen des Projekts und der Aktivitäten auf diesem Flugplatz sind schwindelerregend. Es gab auch ein Kasino; Marlene Dietrich trat drei Mal hier auf. Die Amerikaner verliessen Narsarsuaq in den 1950er Jahren und heute sehen wir nichts mehr von der einst so geschäftigen Stadt. Nur der Flugplatz wird immer noch für Inlandflüge und eine Verbindung nach Island benutzt, sogar von Jets. Der einzige Wald in Grönland ist wohl ein Überbleibsel des ehemaligen Stadtparks.

Im Flughafengebäude sind ein Café, ein Geschäft und ein Museum untergebracht. Wie abgemacht treffen wir zwei Mitarbeiter der Icepatrol des Dänischen Meteorologischen Instituts (DMI) die Informationen über die Eisbedingungen rund um die Grönländische Küste sammeln. Sie fliegen über die Küste, machen Luftaufnahmen und kombinieren sie mit Satellitenbildern und GPS-Informationen über die grösseren Eisberge. Daraus werden die sehr nützlichen Eiskarten erstellt und auf dem Internet publiziert. Die Karten sind eines der wichtigsten Navigationswerkzeuge, wenn man /frau in diesem Gebiet segelt. Wir hören vom DMI, dass die Eispatrouille am Flughafen Narsarsuaq aus Kostengründen bald aufgelöst wird, da der gleiche Dienst nur mit Satellitenbildern angeboten werden soll. Wir erfahren, dass der aktuelle Betrieb sehr kostspielig ist. Mit 3'000 Euro pro Stunde Helikopterflug ist es nicht verwunderlich, dass das DMI nach Möglichkeiten sucht zu sparen.

Wir verlassen Narsarsuaq gegen Mittag und fahren dem Fjord entlang zurück nach Qaqortoq. Dieser Trip dauert ca. acht Stunden und wir schaffen es nur, die Segel für etwa 40 Minuten zu setzen aus Mangel an oder widrigen Winden. Auf der Karte stellen wir fest, dass die Reise in Luftlinie gemessen weniger als 40 km betragen hätte. Wir beschweren uns nicht! Einen Nachmittag und Abend lang bei strahlendem Sonnenschein auf dem Wasser des Fjords zu reisen, war jede Minute wert.



Was haben wir doch alles erlebt! Der Besuch bei Eric dem Roten, der vor Hunderte von Jahren hier lebte auf der einen Seite des Fjords und dann auf der anderen ein modernes Phänomen eines grossen Flugplatzes, der innerhalb eines Jahres aus dem Boden gestampft wurde und etwa fünf Jahre lang mit bienenstockähnlicher Aktivität blühte und fast so schnell wieder verschwand. Trotz der Gegensätze und Dimensionen beider Epochen hinterlassen sie ihre Spuren in der Geschichte Grönlands.

Wir sind wieder in Qaqortoq, wo wir tanken und auf bessere Nachrichten über die Eisbedingungen im Prins Christian Sund warten werden. Da ein Hochdruckgebiet über Südgrönland herrscht (dem Tessin Grönlands ohne Palmen), gibt es wenig Hoffnung, dass der Wind den Christian Sund frei weht.



Samstag, 29. Juli. Ein weiterer Tag in Qaqortoq. Wir tanken Diesel, füllen den Wassertank, waschen unsere Wäsche an Deck und schreiben E-Mails und studieren Wetterberichte in der guten alten liebgewonnenen Kneipe.

Ich kaufe für Ursula ein Ulu, ein Allerweltsmesser. Die Inuitfrauen brauchen es zum säubern der Innenseite der Robbenfelle und viele andere Arbeiten; in

Schinznach Bad werden damit allerlei Kräuter, Ingwer und Peperoncini gehackt werden.

Dank der Sonne ist unsere Wäsche trocken, als wir wieder an Bord kommen.

Ein improvisiertes gelbes Thai-Curry mit Tofu (kein typisches grönländisches Gericht) aus *Silamrils* Kombüse und die Entscheidung, in die heissen Quellen von Unartoq zu ziehen, beendet unseren letzten Tag in Qaqortoq.



Sonntag, 30. Juli. Wir verlassen den Hafen um 07:30 in sehr dichtem Nebel. Wir sehen hie und da kaum weiter als 30m. Mit Hilfe des Radars und eines am Bug positionierten Mannes bewegen wir uns



aus der Bucht, um Akia, die Insel südlich von Qaqortoq zu umrunden. Wir fahren für ca. 40nm bei sehr schlechter Sicht und vermeiden Eisberge und ihre abgebrochenen Growlers und Bits. Es ist saukalt.

Etwa 2km vor dem Ziel, nachdem wir zwei grosse Eisberge umrundet haben, lichtet sich der Nebel und es zeigt sich eine wunderbare Bergwelt. Der Seenebel hängt immer noch auf den Hügeln und auf der anderen Seite der Insel Unartoq. Wir ankern in einer kleinen Bucht östlich der Insel, wassern das Beiboot und rudern an Land, um die berühmten heissen Quellen zu finden. Leider gehen wir zuerst in die falsche Richtung und verbringen eine Stunde damit, die (sehr kleine) Insel nach



den Quellen abzusuchen. So viel zu unseren Navigationsfähigkeiten an Land! Wir rudern mit Dingi zum nächsten Strand und finden schliesslich die Umkleidehütte bei den heissen Quellen. Wir haben viel Zeit gebraucht, um sie zu fin-



den und ich muss zum Beiboot zurück; wir haben Bedenken, dass die einsetzende Flut das Boot weg spülen könnte. Hanspeter und Mike steigen in den Tümpel und geniessen für 10 Minuten die absolut himmlische Wärme des 25°C warmen Wassers bevor sie den schauerhaft

kalten Schritt des Herauskletterns, Abtrocknens und Anziehens so schnell wie möglich hinter sich bringen. Ein kühles Abenteuer, aber der Gänsehaut wohl wert! Mit dem Dingi erreichen wir bei sinkendem Seenebel *Silmaril*, wo HP und Mike ein mehrgängiges Nachtessen hervor zaubern.



Montag, 31. Juli. Gestern gingen wir schon um 22:00 schlafen, sind heute ausgeruht, frühstücken, säubern den Kloeinlass von Seetang und fahren um 11:00 im Nebel los. Wir müssen uns von unserer Verankerung weg schleichen und uns wieder stark auf GPS, Charts, Radar und vor allem auf Hanspeter verlassen, der



auf dem Bug Ausguck hält. Mike erzählte uns, dass er gestern einen arktischen Fuchs in seinem dunkelbraunen/schwarzen Sommerfell gesehen hat, als auf der Suche nach der warmen Quelle sich von uns entfernte. Wir stellen fest, dass es sehr wenig Wildtiere entlang der Grönländischen Küste zu sehen gibt; es ist ein bemerkenswertes Ereignis, einen Fuchs zu sehen. Tagsüber, wenn die Sicht gut ist, beobachten wir gelegentlich eine neu-

gierige Robbe die ihre Schnauze aus dem Wasser streckt, um zu sehen, wer in ihren Gewässern kreuzt. Ein paar Möwen umkreisen oft das Boot und sehr selten sehen wir ein oder zwei Gryllteisten (black guillemot), die gleich weg tauchen, wenn wir zu

nahe kommen. Ansonsten scheint Grönland nicht nur spärlich von Menschen bewohnt zu sein; es wimmelt auch kaum von Wildtieren.

Um die Mittagszeit lichtet sich der Nebel und wir kommen kaum nach mit Photo-



graphieren. Hohe Gipfel, steile Klippen, dramatische Geröllhalden und bizarre Eisberge begleiten uns bis nach Nanortalik.

Die Landschaft in diesen Fjorden ist umwerfend.

Im Sonnenschein nehmen wir die Abkürzung nach Nanortalik um einen grossen Eisberge herum. Hanspeter auf dem Bug gibt dem Steuermann Anweisungen. Der Grund ist bis auf 10m Tiefe sichtbar.

Dank dieser Abkürzung liegen wir schon vor 16:00 in Nanortalik am Pier. Nach einem Bier füllen wir den Dieseltank und einen Knister. Nanortalik ist der letzte Ort, bevor man die westliche Zufahrt des Prins Christian Sund erreichen.

Am Abend essen wir im einzigen Hotel. Es entpuppt sich als eine ziemlich gute Mahlzeit aus gebratenem Lamm, grünen Bohnen und Kartoffeln. Das ist zwar nicht genau, was wir bestellt haben; wir können es auch nicht auf der Speisekarte finden.

Die Bestellung war schwierig. Man uns hatte uns gesagt, dass die Hälfte der Artikel auf der Speisekarte nicht verfügbar seien, haben wir uns für Hamburger entschieden. Fünfzehn Minuten später wurden wir informiert, dass wir keine Hamburger haben könnten, weil sie keinen Salat hätten! Also wählten wir widerwillig Hühnerflügel, und wiederum fünfzehn Minuten später erfahren wir, dass es auch keine Hühnerflügel gibt! Und so wurde uns am Ende (nach einer weiteren langen



Wartezeit) Lamm serviert. Vielleicht sind wir einfach ein bisschen zu verwöhnt in Bezug auf Service-Standards. Die ganze Episode ist sehr typisch für Grönland! Wir kehren zu *Silmaril* zurück und finden Lars, den wir in Narsaq und Qaqortoq kennengelernt haben. Seine *Pomona* liegt neben uns. Wir beschliessen, gemeinsam die Passage durch den Prins Christian Sund und weiter nach Island zu segeln. Google Map zeigt die gefahrenen und geplanten Tracks.



Aus dem Internet und einem Telefon mit der Icepatrol ergibt sich folgende Sachlage: Der Prins Christian Sund ist immer noch mit Eis blockiert, aber der zweite, südliche Ausgang ist frei und ab Mittwoch ist das Wetter unüblich ruhig zwischen Grönland und Island. Daher werden wir so bald als möglich segeln, wobei motoren wohl der bessere Ausdruck ist. Diesel wird knapp werden, aber ab Sonntag soll es Wind von SW geben, der uns helfen wird.



Dienstag, 1. August. Heute ist Schweizer Nationalfeiertag; aber keine Alphörner, die uns morgens aufwecken, nur ein hoher Eisberg, der sanft auf das Heck von *Silmaril* klopft! Wir schaffen es, ihn mit einer 4m langen Holzlatte, die wir seit Cartwright für genau diesen Zweck an Board haben, wegzuschieben! Wir nennen diese Latten unsere Zahnstocher.

Das Wetter ist wieder sonnig und ruhig und wir machen uns zusammen mit Lars auf seiner *Pomona* auf den Weg. Wir nehmen das innere Fahrwasser zum Eingang des Sunds. Wir motoren durch eine enge und recht flache Passage mit vielen Eisbergen, um die wir kurven müssen. HP ist auf dem Bug und beobachtet den felsigen Boden im kristallklaren Wasser. Wir wissen nicht, ob der Ausgang offen ist; ein grosser wunderbarer Eisberg scheint ihn





zu blockieren. Es zeigt sich aber, dass wir um ihn kurven können.

Ein wunderbarer Tag auf dem Wasser! Neben der Landschaft sind das Meer und die

Fjorde mit spektakulären Eisbergen übersät und das Klicken unserer Kameras lässt kaum nach, wenn wir uns von einer Fotogelegenheit zur nächsten drehen.

Die Sonne scheint den ganzen Tag und einmal im Torssuqataq Fjord bekommen



wir sogar genug achterlichen Wind, um die Genua zu setzen. Die Landschaft ist

atemberaubend und bietet uns alles von bizarr geformten Berggipfeln, die vom Wasserstand bis über 1'500m reichen, Wasserfälle, die von den Eisfeldern in den Bergen herabstürzen zum Teil über senkrechte Felswände

Wir steuern auf unseren nächsten "Port of Call", auf Augpilagtoq zu.

Augpilagtoq ist ein sehr kleines Dorf in einem winzigen Einlass direkt an der Westseite des Prins Christian Sund. Es hat eine Bevölkerung von weniger als 100 Einwohnern, aber immer noch ein Geschäft und Diesel-Versorgung. Wir kommen hier um ca. 17:00 an. Wir machen am kurzen Dock



fest und gleich sehen wir nicht nur Lars, der durch den schmalen Eingang hinter uns hereinkommt, sondern auch ein holländisches Segelboot mit einem Einhandsegler. Wir machen ein Dreierpaket. Der Holländer konnte nicht durch den Prins Christian Sund kommen, er hat den südlichen Eingang genommen. Wir haben einen Anruf mit der Icepatrol für morgen um 10 Uhr gebucht; dann werden wir wissen, ob die Bedingungen uns erlauben, den Sund zu durchfahren auf unserem Weg nach Island.



Wir laden Lars ein, mit uns eine herzhaft Portion Spaghetti zu essen.

Mittwoch, 2. August. Um 09:00 wird Diesel ausgegeben; es ist die letzte Tankstelle vor Island. Um 10:00 telefonieren wir mit der Icepatrol und erfahren, dass es immer noch schlecht steht, sogar noch schlechter als gestern, da auch der zweite Ausgang 30% bis 40% mit Eis bedeckt ist. Zusätzlich ist am für Kap Farvel Starkwind angesagt. Wir beschliessen, hier zu bleiben.

Im Augpilagtoq Laden finden wir ein paar Äpfel, aber das ist alles! Wir brauchen eigentlich nichts anderes; unsere Vorräte sind in gutem Zustand! Es ist jedoch seltsam, in einen Supermarkt zu gehen und zu erfahren, dass die Bewohner alles bekommen können, was sie für die Fischerei und die Robbenjagd (einschliesslich Gewehre und Munition), aber nur ein paar wenige grundlegende Zutaten für



eine Familienmahlzeit erhalten.

Wir erhalten Besuch von vier kleinen Kindern, die neugierig sind, das Boot zu sehen. Sie drängen sich alle in den Salon





und durch eine Mischung aus Gesten, Lächeln und Schweizer Schokolade gelingt es uns, mit ihnen zu kommunizieren. Die Schweizer Schokolade ist wahrscheinlich ein Fehler; sie tauchten später am Tag wieder auf und fragen nach mehr! Wir wandern durch das Dorf und sehen ein paar wenige Einheimische. Es gibt aber viel zu sehen, das Haus mit der Wäscheleine, die Kirche mit dem Friedhof der kleine Garten. Wir haben einen ausge-



füllten Nachmittag, staunen und photographieren. In unserem Führer heisst es, dass Augpilagtoq eine Gemeinschaft am Aussterben sei, trotz einer funktionierenden Schule, einer Kirche und einem Laden. Kein Wunder die gut ausgestattete Fischfabrik ist leer! Ich bin mir nicht so sicher wie weit das stimmt, eine solche Gemeinschaft am Rande der Welt, mit Kinder die noch nie ein Auto gesehen haben, die aber seit Jahrhunderten hier lebten, ist vielleicht stabiler als die unsrige.

Der Himmel ist strahlend blau, aber es ist sehr, sehr kalt. Morgen wird die Icepatrol einen Helikopterflug über dem Gebiet machen und uns direkt vom Heli aus über UKW informieren. Unterdessen haben wir Mühe, grosse Eisbrocken vom Schiff fern zu halten. Einen Zusammenstoss erlitten wir schon; der Eisbrocken ist jetzt durch eine Leine gebändigt und vom Schiff abgehalten. Mit grossen Erwartungen für morgen gehen wir früh ins Bett.

Donnerstag, 3. August. Nach einem langen und ruhigen Schlaf erwachen wir wieder bei Sonnenschein und blauem Himmel. Mike zaubert wieder seinen unvergleichlichen Porridge. Per Telefon holen wir uns die letzten Wetterdaten und um 10:00 telefonierte die Icepatrol. Sie haben leider kein Glück mit dem Wetter; sie konnten um 09:00 wegen zu viel Nebel nicht fliegen, versprechen aber abzuhe-



ben, sobald es möglich wird. Die Satellitenbilder zeigen heute weniger Eis als am Vortag. So entscheiden wir uns zusammen mit Lars, dass wir es wagen wollen, durch den Prins Christian Sund zu fahren und legen um 11:00 ab. Vorher ist es uns nicht möglich, da zwei Eisbergli den engen Ausgang versperren. Wir warten weitere 30 Minuten, um sicherzustellen, dass



sie sich nicht mehr bewegen und folgen Lars durch die enge Lücke zwischen dem Eisberg und dem Felsen hinaus in den Fjord,, Ein aufregender Start zu einem magischen Tag. Was in der Folge landschaftlich geboten wird ist schlicht umwerfend; Berge in allen Formen und Gesteinen, Wasserfälle, Gletscher und immer wieder fantastische Eisskulpturen.



Etwa um 15:00 hören wir einen lauten Knall. Militär in dieser Gegend, ein Überschallflugzeug? Gleich darauf folgt ein zweiter Knall und ein Eisberg in der Nähe bricht auseinander und versinkt teilweise. Es müssen Riesenspannungen in diesen Kolossen herrschen, die diesen dumpfen Knall beim Brechen verursachen.



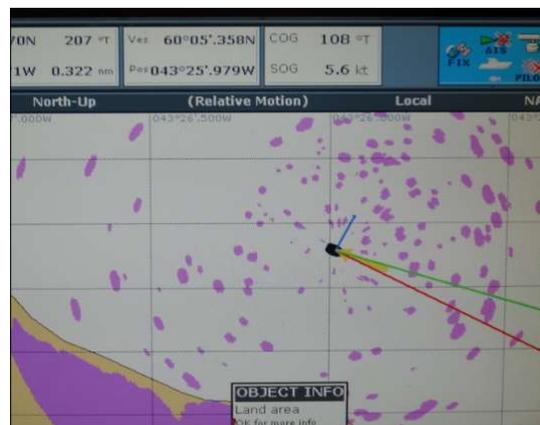


Berge, Gletscher, Wasserfälle, Schluchten, wir haben sie alle gesehen! Den ganzen Tag lang machen wir einander auf faszinierende Details der Landschaft auf-



merksam.

Auf den letzten paar Meilen vor dem Ausgang bekommen wir Besuch von unsere Freunden der Icepatrol im roten Heli über unseren Köpfen. Sie rufen uns auf Kanal 16 an, teilen uns mit, dass wir auf der Südseite des Fjord durchkommen können. Das stimmt mit unseren Radar Daten überein. Leider können sie nicht viel über die Situation am Ausgang erzählen, weil eine dicke Nebelbank darüber schwebt.



Wir führen einen kleinen „Konvoi“ an, hinter uns Lars, dann ein Trawler und eine stählerne wunderbare Motoryacht auf dem Weg nach York in Irland, die aufgeschlossen haben. Der Skipper der Motoryacht bedankt sich bei uns über den Kontakt zur Icepatrol, den er mitgehört hat. Nach dem Bericht der Icepatrol be-



schliessen Lars und wir, an der Wetterstation am Ausgang des Sunds zu stoppen und zu entscheiden, was zu tun ist. Bei unserer Ankunft bei der Station sind wir enttäuscht, der kleine Kai ist komplett vereist, selbst der Trawler kann nicht

durch das Eis kommen um anzulegen. Was er tut, bleibt uns verborgen. Aber hier bleiben können wir auf keinen Fall.

Die Motoryacht fährt weiter. Wir beraten uns mit Lars. Eine Entscheidung ist nicht einfach. Es ist 18:30 und obwohl wir immerhin noch 5 Stunden Tageslicht haben, ist die Kombination aus Nebel und Eis am Ausgang des Sunds nicht einladend,



wenn nicht furchteinflößend. Trotzdem beschliessen wir, direkt durch Nebel und Eis nach Island fahren. Mit Bedenken im Hinterkopf machen wir uns also auf den Weg.

Der Seehund auf der Eisscholle schaut

uns unbeteiligt zu.

Wir sehen viel Eis vor uns im Nebel und fragen uns, wie dicht der Eisgürtel auf dem offenen Meer sein mag, den wir durchqueren müssen.

Seeleute helfen einander und wir bekommen von der vorausfahren Motoryacht eine Meldung, dass das Eis nach etwa 2nm stark abnimmt, der Nebel aber immer noch liegt.

Wir erreiche den Ausgang des Sunds

ohne Zwischenfall. Unser Kurs nach Island liegt ungefähr NE. Der Grönlandstrom mit dem Eisgürtel fließen mit etwa 1.5kt gegen Süden und da wir das Eis so schnell wie möglich queren wollen, fahren wir erst mal direkt gegen Osten. Lars folgt uns getreulich. Bald sind wir aus dem Strom und dem Eis raus nehmen wir Kurs auf Reykjavik. Wie bei der letzten Passage von Labrador nach Grönland beginnen wir einen vierstündigen Wachrhythmus.

Freitag, 4. August. Es gibt nicht viel zu erzählen, ausser, dass die sonst stürmischen Irminger See zwischen Grönland und Island ögglatt ist. Zeitweise haben wir gar keinen Wind, dann wieder ein leichtes Kräuseln auf dem Wasser. Jedes Mal, wenn wir die Genua ausrollen, stirbt der Wind ganz. Am Morgen kommen Mink Wale und wollen mit uns spielen, aber wir sind wohl zu langweilig und sie ver-



schwinden wieder. Die ruhige See verleitet Hanspeter, 1 kg Teigwaren zu kochen mit ausgezeichneter Sauce; dann motoren wir gut genährt in die Nacht hinein. Morgen gibt es eventuell ein bisschen Wind. Mit Lars haben wir ab und zu Kontakt. Er scheint es zu schätzen, jemanden in der Nähe zu haben. Wir werden immer noch von ungefähr 0.5kt Strom gegen an gebremst.

Samstag, 5. August. Keine grossen Ereignisse, der Himmel ist bedeckt, einmal hatten wir für 1/2 Stunde nassen Nebel, aber dann kam auch schon die Sonne wieder. Wir vertreiben die Zeit mit 3 Mahlzeiten, Lesen und Schlafen. Der Wind lässt auf sich warten, soll aber diese Nacht kommen und zwar von Nordwest, ideal für uns. Er soll langsam auf 15kt zunehmen bis wir in Reykjavik ankommen.

Sonntag, 6. August. Um 04:00 kommt endlich Wind auf und wir können dem Dieselmotor Ruhe gönnen. Er hat während Wochen einwandfrei gearbeitet. Auch haben wir jetzt kein Diesel Problem mehr; es hätte allerdings knapp bis Reykjavik gereicht. Der Wind bläst, je nach Wolkendecke, zwischen 8 bis 15kt *Silmaril* bewegt sich mit halbem Wind um die 7kt bis 8kt. Wir würden Lars davon fahren und morgen in der Nacht in Reykjavik ankommen. Deshalb segeln wir mit Reff 2 und schauen, dass wir zu *Pomona* nicht mehr als 2nm Distanz haben. Die Windwellen sind bis zu 1m hoch; auf *Silmaril* ist es nicht mehr so ruhig wie vor dem Wind. Trotzdem hat Hanspeter ein Sauerkraut-Kartoffeln-Speck Z'Nacht gekocht! Alle Achtung. Das Schiff ist jetzt aufgeräumt und wir segeln in die kurze Nacht hinein,



Montag, 7. August. Lars meldet am Morgen, dass er Fieber habe und den Tag liegend im Schiff verbringe. Der Motor und der Autopilot würden für das Vorwärtskommen sorgen. Wir reduzieren die Segel und bleiben so immer in seiner Nähe. Er hat ein aktives AIS, das uns verrät, wie schnell er voran kommt und in welcher Richtung er fährt; so passen wir unsere Geschwindigkeit stets an seine an. Da wir nun langsamer vorwärts kommen, werden wir erst morgen ungefähr um 14:00 Grönlandzeit ankommen. Wir verbringen den Tag und mit Lesen, Schlafen und gut Essen. Wir sehen viele Wale, leider nur von weitem. Es ist interessant zu bemerken,



wie die Wassertemperatur von unter 1°C Grad auf über 8°C steigt, je weiter wir nach Nordwesten fahren. Wir spüren endlich den Einfluss des Golfstroms

Fast die meiste Zeit können wir segeln, aber um 18:00 stirbt der Wind und wir bergen die Segel. Die Nacht bleibt ruhig.

Dienstag, 8. August. Der heutige Tag startete mit wenig Wind von Norden, d. h. wieder Motor, aber etwa um 10 Uhr schiffte der Wind von N nach S und wir setzen alle Segel und halten mit 7kt bis über 8 kt auf Reykjavik zu. Leider bringt der Winddreher auch Regen und daher kommen wir nass und müde um 13:00 in



der grossen Marina bei der neuen Konzerthalle an. Die Freude bei der Ankunft nach fast 700nm seit Augpilagtoq bewirken, dass wir kaum bemerken, dass wir in den letzten Stunden völlig durchnässt wurden. Nach dem Duschen suchen wir ein Restaurant, essen vergorenen Haifisch und Lammkeule und trinken viel Bier. Jetzt sind wir rechtschaffen müde und sehr bettreif. Die längste Passage ist abgeschlossen. Wir hatten das Glück, durch und aus dem Prins Christian Sund zu kommen, ohne vom Eis blockiert zu werden.

Mittwoch, 9. August. Am ersten Tag in der Marina im Zentrum von Reykjavik beim neuen schief gebauten Konzerthausreinigen wir stundenlang das Boot, waschen und trocknen die Kleider im Yachtclub und gewöhnen uns daran an Land und auf Island angekommen zu sein. Die Einrichtungen des Yachtclubs (Duschen Toiletten und Waschküche) sind in einem zweistöckigen Gebäude aus sieben Containern untergebracht. Sie sollten nur ein provisorisches Quartier sein, sind aber zu einer festen Einrichtung geworden. Wir beschweren uns nicht; alles funktioniert und trotz des milden Schwefelaromas der heissen Duschen schätzen wir den Luxus nach unserer gut gelungenen Nordatlantiküberquerung.



Den Rest des Tages verbringen wir mit einem Bummel durch die Stadt. Das Wetter ist sonnig, aber die Wärme leidet unter einem bitterkalten Wind, der vom Meer her weht.

Reykjavik ist eine geschäftige Stadt. Sie wird vor allem von Massen von Touristen überschwemmt, die die Strassen füllen, während sie nach isländischen Pullovern, Outdoor-Ausrüstung, Kuschelpuffins und Café-Lattes suchen. Ohne all die Menschen, die Kleidung für arktische Bedingungen tragen, wäre die Atmosphäre fast mediterran. Trotzdem gibt es ein paar mutige (oder verrückte) Seelen, die in Shorts und T-Shirts herumlaufen! Reykjavik erscheint uns als eine etwas exzentrische Stad.

Donnerstag, 10. August. Wir besuchen mittags ein Orgelkonzert in der Hallgrimurs Kirche. Sie ist komplett aus Beton gebaut und verfügt über eine beeindruckende

Turmsspitze, die in Islands skandinavischem Design wie eine Antwort auf die Sagrada Familia in Barcelona aussieht: rein und einfach in seinen Linien, aber grundsätzlich die gleiche Form. Nach dem Konzert wandern wir durch drei Gürtel von Reykjavik: neue moderne Gebäude, die meisten rund um den Hafen



und im Bau, ein Gürtel älterer umgebauter Lagerhäuser und Büros und kleinere, buntere, individuelle Holzhäuser im alten Stadtteil. Es ist keine elegante Stadt, aber

sie hat ihre hübschen Ecken.

Nach einer kurzen Siesta zurück auf dem Boot fahren wir mit unserem norwegischen Freund Lars in die Stadt zu einem flüssigen Abendessen mit guter Live-Musik in einem kleinen irischen Pub (ja, Reykjavik, wie alle Hauptstädte der Welt, hat auch ein paar davon) genannt Drunk Rabbit.

Freitag, 11. August. Bei einem sehr guten Brunch im Stadtzentrum beschliessen wir dass wir morgen nach Vestmannaeyjar, die Westermann Inseln, eine kleine Inselgruppe südlich von Island aufbrechen werden. Den grössten Teil des Tages verbringen wir damit, *Silmaril* für die Weiterfahrt vorzubereiten und Proviant einzukaufen. Vergeblich versuchen wir, Hákarl, fermentierten Hai zu kaufen. Das traditionellste Gericht Islands wird nur zu gewissen Zeiten im Jahr produziert und ist im Moment nicht in den Geschäften und Supermärkten zu finden. Vielleicht finden wir es morgen früh auf dem Flohmarkt, bevor wir ablegen!

In einer Beschreibung Islands werden die erpresserisch hohen Preise erwähnt. Island ist allgemein berühmt dafür teuer zu sein und die Preise in Reykjavik sind sehr hoch. In den grossen Supermärkten ausserhalb des Zentrums finden wir sie nicht so sehr übertrieben.

Wir begnügen uns heute Abend mit einem Abendessen auf *Silmaril* und verbrauchen einige Vorräte, die wir unbedingt essen müssen, bevor sie an die Fische verfüttert werden. Es entsteht ein orientalisches Meeresfrüchte-Reisgericht.

Samstag, 12. August. Wir haben erfahren, dass sich das Wetter in diesem Teil der Welt recht schnell ändert. Heute wollen wir zu den Westermann Inseln segeln. Dort werden wir entscheiden, wie wir zu den Färöer segeln, direkt oder via Höfn im Osten Islands, je nach Wetterentwicklung. Via Höfn zu segeln, würde es uns erlauben, die

Färöer in zwei Etappen anzulaufen und die berühmten Isländischen Gletscher in der Nähe zu besuchen. Direkt zu den Färöern segeln wäre eine längere Überfahrt, was bedeutet, ein sicheres Wetterfenster abzuwarten.

Nach einer ruhigen Nacht machen wir uns auf die Suche nach Fehlendem. Mike braucht fermentierten Haifisch, HP Brot und ich Gasersatz. Ich fand zwar einen Camping Gas Grill für Flaschen, für die ich die Ventile habe, aber diese Flaschen dürfen in Island nicht verkauft werden. Also Schlauch abschneiden und Island Adapter kaufen, es gibt aber drei verschiedene. Ich kaufe schliesslich ein schwedisches Modell mit einer 2kg Flasche. Auf dem Rückweg mache ich noch einige Aufnahmen der Kongresshalle von Innen. Ein imposantes Gebäude.



Wieder auf *Silmaril* verabschieden wir uns von Lars. Er wird mit einem Kollegen im Norden von Island segeln. Lars war ein guter Kumpel auf der Überfahrt.

Dann geht es los. Schon bald merken wird, dass der Autopilot macht was er will. Auf gewissen Tracks geht alles gut, auf anderen fahren wir im Kreis. So können wir nicht starten; auch hatte es mehr Wind und Wellen als vorausgesagt. Deshalb steuern wir den nächsten Hafen in Hafnarfjörður an, ein angenehmer kleiner Yachthafen in der drittgrössten Stadt Islands. Der inoffizielle Hafenmeister namens Markus gibt uns den Schlüssel zum Clubhaus und wir fühlen uns sofort wie zu Hause. Wir müssen die Ursache für das Autopilotproblem finden. Die Backkiste wird wieder mal ausgeräumt, aber den Fluxgate-Kompass suchen wir vergebens. Adam hat vor 10 Jahren in Wedel die Elektronik installiert, wir telefonieren ihm nach 21:00. Er meint, der Kompass sei hinter dem backbord Kleiderschrank in der Bugkabine. Wir haben genug vom Suchen und gehen sehr gut, aber wiederum sehr teuer essen.

Was kann das Autopilotproblem sein? Was wurde geändert?

Nach unserer Ankunft in Island fand ich nirgendwo eine Isländische Gastlandflagge. Also wollte ich eine Schnur an eine Island Touristenflagge nähen und brauchte dafür Ursulas Nähzeug. Ich fand, was ich brauchte und auch verschiedene Scheren. In der Nähe des Nähzeugs vermuten wir auch den Ort des Fluxgate-Kompasses. Zurück auf dem Schiff starten wir ein Experiment: alle Scheren werden entfernt, der Kurskompass steigt von 178° auf 192° , die Scheren werden umgedreht und wieder im Kasten verstaut, der Kurskompass steigt weiter auf 220° . Bei einem Test des Autopiloten mit den Scheren im Schrank, geht das Ruder auf Anschlag. Das Ganze ist kompliziert, da das Scheren induzierte Magnetfeld je nach Lage, das Erdmagnetfeld vergrössert oder verkleinert. Morgen werden wir im grossen Hafenbecken das Verhalten testen und dann weiter nach den Westermann Insel segeln.

Sonntag, 13. August. Um 13:00 legen wir ab und fahren ins Haupthafenbecken, um den Autopiloten neu zu kalibrieren. Leider hat unsere Scherenlösung nicht die gewünschte Wirkung und wir kehren nach einer Stunde kleinlaut an unseren Platz am Steg zurück. Der Hafenmeister Markus begrüsst uns mit einem breiten Grinsen. Den

Rest des Tages verbringen Hanspeter und ich damit, alles noch einmal durch zu checken und die Autopilot-Computereinheit zu ersetzen. Das scheint uns auf den richtigen Weg zu bringen, aber sobald wir alles verkabelt haben und den Autopiloten einschalten, gibt es einen Kurzschluss und das Ganze scheitert wieder. Es sieht so aus, als müssten wir bis morgen früh warten, bis wir den Raymarine-Händler im Ort um Hilfe bitten können.

Montag, 14. August. Was für ein Tag: am Morgen um 8:30 bin ich mit zwei Autopilot Computern und einem Linearantrieb unter dem Arm im Raymarine Laden, der nur 200m von uns entfernt ist. Die nächsten Raymarine Läden sind auf Shetland, auf Irland oder in Halifax. Wir haben ein Riesenglück, den einzigen Laden im grossen Umkreis zu finden und wussten es vorher nicht einmal. Leider sind alle im Geschäft mit der Arbeit ausgebucht; vor Mittwoch passiert gar nichts und dann muss ein Techniker wohl für 200Fr/h das Problem finden und die Ersatzteile beschaffen. Sie haben das neuste Autopilotpaket auf Lager, aber eben nur als Gesamtpaket. Was nun? Der Geschäftsführer oder Besitzer macht mir ein Angebot: 500 Euro Rabatt, weder MwSt noch Zoll auf der Rechnung und für die Kabel und den Kleinkram Ankaufspreise. Also kaufe ich die schwere Kiste. Dann kommt das Problem mit der Installation und der Montage: alles ist neu, ein neuer Bus Seatalk New Generation mit neuen Kabel und neuen Steckern, alle Backkisten im Regen leeren, den Inhalt in der Achterkammer im Schiff verteilen, den Kartentisch im Stauraum abmontieren, den Bügel am Steuerstand (mit Plotter) abmontieren, alle notwendigen Wände abschrauben, neue



Kabel mühsam zum Navipult, zur Achterkammer und zum neue Kompass StB im Bugschrank einziehen. Unseren grossen Frust kompensieren wir mit einem guten und teuren Essen.

Dienstag, 15. August. Die Arbeit geht weiter: noch mehr Platz schaffen, Platten entfernen, Kabel durch Löcher und Ecken ziehen, von denen man nicht glauben würde, dass es sie gibt, sie anschliessen/löten/bindern und dann alles wieder einstecken. Bis zum Abend schliessen wir 99 % der Arbeiten ab und beschliessen, morgen früh fertig

zu werden, das neue System zu testen und endlich zu den Westermann-Inseln zu segeln.

Mittwoch, 16. August. Nach dem Funktionstest des Autopiloten werden alle Kisten verstaut und das Schiff bereit gemacht für die Überfahrt. Der Autopilot wird auf dem Wasser nochmals geeicht, fast alles funktioniert super gut: die Autopilot Steuerung mit dem neuen Kompass läuft sehr gut, aber Windvane und Track Steuerung funktionieren nicht, obschon wir einen teuren Alt-Sealtalk zu Neu-Sealtalk NG Konverter eingebaut haben. Zum Glück haben wir noch Telefonverbindungen. Nach Gesprächen mit Raymarine in Island, Deutschland und den USA scheint es, dass ein weiteres Kabel fehlt. Wir müssen weiter fahren, das Wetterfenster geht morgen zu. Wir werden uns später darum kümmern. Auf jeden Fall können wir mit dem Fluxgate-Kompass gut fahren. Einen letzten Versuch mach ich noch, einschlägige Information zu erhalten; ich rufe den Raymarine Mann Benkert in Wedel an; er hat uns den neuen Radar geliefert. Alles sei falsch, was mir die Raymarine Spezialisten gesagt haben, es gehe ganz einfach; die "alten" E80 Plotter geben die magnetische Deviation nicht an den Autopiloten weiter, sie muss von Hand eingegeben werden (Island 12.6° West). Gesagt getan und alles läuft perfekt. Soviel zum weltweiten Kundendienst von Raymarine.

Wir legen ab und navigieren um die südwestliche Spitze Islands herum. Wir haben nicht viel Wind, sehen aber viele Delfine und Wale. Der Blick zurück auf das berühmte Geothermikkraftwerk Blue Lagoon vom Meer aus und ein herrlicher Sonnenuntergang verdrängen den Frust.



Donnerstag, 17. August. Um 08:10 kommen wir an einem klaren, ruhigen und sonnigen Morgen im Hafen von Heimaey, der Hauptinsel der Vestmannaeyjar an. Der Hafen liegt in einem tiefen Einschnitt. Wir passieren drei der vielen vulkanischen Felswände von Heimaey. Sie sind Brutstätten einer grossen Anzahl von Papageientauchern. Gruppen versammeln sich auf dem Wasser, tauchen aber sobald wir uns nähern.

Der Hafeneingang ist schmal und im Norden durch kathedralenartige Klippen geschützt, die etwa 200m hoch aufragen und grasbewachsene Weiden an den steilen oberen Hängen zeigen. Wenn wir unsere Augen auf diese grünen Flecken richten,



können wir Schafe grasen sehen, die sich an scheinbar unmögliche Steigungen klammern.

Die überraschend aktive und attraktive Stadt liegt gruppiert um den Hafen herum. Vier- bis fünfmal täglich verkehrt eine Fähre zum Festland und bringt Touristen und Fracht. Es gibt eine Reihe von grossen Fischerbooten. Die Person, die uns an der Dieselpumpe bedient, ist stolz darauf, dass Heimaey sogar Verkehrsampeln hat. Unsere ersten Stunden verbringen wir, *Silmaril* am kurzen Ende eines schwimmenden Pontons zu sichern und den Schlaf nachzuholen.



Beim Aufwachen finden wir zu unserer grossen Freude das Norwegische Boot mit Helle und den Jungs im Hafen liegen. Umarmungen allerseits, dann gibt es viel zu erzählen. Sie erlebten ein Abenteuer im Prins Christian Sund: sie blieben im

Eis stecken und mussten umdrehen, folgten dann einem Kreuzfahrtschiff, das ihnen eine Rinne freilegte und verliessen Grönland durch den südlichen Fjord. Heute fahren sie in Richtung Höfn, um von dort auf die Färöer "hüpfen" zu können.

Am späten Nachmittag wandern wir durch die Stadt zum Museum des katastrophalen Vulkanausbruchs von 1973. Heimaey vergrösserte sich damals um einen Drittel, als sich die Insel aufspaltete und ein Vulkan auf seiner südöstlichen Seite entstand. Im



Museum wird dieses Ereignis dokumentiert und gibt uns einen grossartigen Einblick in die Entstehung der Insel und der Katastrophe, die die Stadt heimgesucht hat.

Die über 5000 Bewohner wurden zum Glück rechtzeitig evakuiert. Nur einen Toten gab es zu beklagen. Allerdings wurde ein grosser Teil der Häuser unter Lava und Asche begraben. Von einigen steht nur noch die Fassade, wie bei diesem im Bild.

Die Lavaströme, die auf den Hafen zu flossen, wurden rechtzeitig mit Meerwasser gestoppt. Die Hafeneinfahrt verengte sich, aber der Hafen so vor der totalen Zerstörung bewahrt. Trotzdem war der Schaden auf der ganzen Insel unvorstellbar riesig.

Wir besteigen in der Abendsonne den Vulkan, geniessen den herrlichen Blick



über die ganze Insel zum Festland mit dem Mýrdalsjökull Gletscher, die enge



Einfahrt zum Hafen und sind uns bewusst, dass wir auf natürlichem Boden stehen, der viel jünger ist als wir selber! Es ist schwer vorstellbar, in einer Gemeinschaft wie dieser zu leben, die vor kurzem eine solche Naturkatastrophe überlebt hat.

Wir entscheiden uns, die lokale Spezialität von geräuchertem Papageientaucher nicht zu probieren und essen auf dem Boot etwas Gewöhnlicheres und freuen uns, morgen mehr über diese faszinierende Stadt zu erfahren.

Freitag, 18. August. Ausschlafen und dann gehen wir baden im über 40° warmen Wasser im 25m Becken des neuen Schwimmbads. Anschliessend lassen wir uns ein sehr gutes Mittagessen im Fischmarkt Restaurant schmecken. Das Wetter muss studiert sein und wir haben ein Problem: für die fast 3tägige Überfahrt nach den Färöern bekommen wir zwei sehr unterschiedliche Prognosen. Die eine (GFS) sagt mit 20kt bis 25kt Ostwind auf die Nase voraus, die andere eine Überfahrt mit weniger als 10kt Wind. Der Unterschied der Voraussagen lässt sich in der Interpretation des grossen Tiefdruckgebiets im Süden der Färöer erklären, einmal wird angenommen, dass es nach NE wandert und Wind bringt, im zweiten Fall soll es quasi stationär bleiben und wir könnten ohne viel Wind Im Norden entlang des Tiefs motoren.

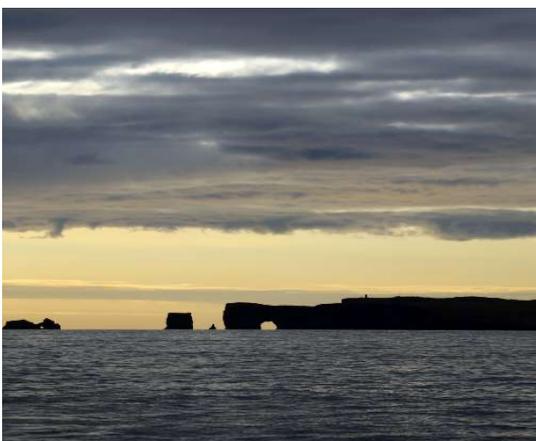
Wir vertagen die Entscheidung, entspannen in der "happy hour" von 22:00 bis Mitternacht und werden uns morgen um das Problem kümmern.

Samstag, 19. August. Die Entscheidung ist unmöglich, die Wettervorhersagen haben sich nicht geändert. Wir haben wenig Hoffnung, dass sich unsere Lage verbessert, wenn wir hier herumhängen und beschliessen, heute nach Höfn zu fahren,



dort zu warten und mit weiteren Informationen eventuell kurzfristig entscheiden zu können und von einer kürzeren Überfahrt zu profitieren. Wir rechnen damit, dass wir, wenn wir am frühen Nachmittag abreisen, morgen Nachmittag bei günstiger Flut in Höfn ankommen werden. Bevor wir ablegen, kaufen wir noch einmal ein, kochen Nudeln vor fürs Abendessen, trinken einen letzten Kaffee in der Touristen Information und los geht's!

Das Wetter ist ruhig und sonnig. Wir verlassen den Hafen durch die enge Ausfahrt und fahren unter Motor entlang der Südküste von Island. Die Monotonie des Fahrens wird unterbrochen durch Aussichten



auf die manchmal bizarre Küste und die wimmelnde Vogelwelt. Wir sehen lange Abschnitte flacher Lavaströme, die von Klippen und Felsvorsprüngen unterbrochen sind. Ihre seltsamen Formen und Grössen erinnern uns an die Eisberge, die wir in Grönland gesehen haben. Jeder dieser Kolosse hat einen anderen Charakter und eine andere Färbung. Die Vogelwelt entlang der Küste ist bemerkenswert. Im Vergleich zu Kanada

und Grönland fühlt es sich an, als würden wir durch eine Voliere reisen. Papageientaucher, Seeschwalben, Gryllsteisten, Trottellummen, Basstölpel, Schwarzrückenmöwen und viele Eissturmvögel begleiten uns auf unserer Reise in die Nacht. Wir studieren immer wieder das Wetter.

Gegen Mitternacht, etwa auf halbem Weg der Küste entlang Richtung Höfn erfahren wir von verschiedenen Webseiten, dass ein massives Tief bis Ende August die Überfahrt erschweren würde.

Wir sollten wenn möglich vor Dienstag, 22. August auf den Färöern ankommen. Die Sachlage wird ausgiebig diskutiert und spontan ändern wir den Kurs direkt in Richtung Färöer. Im Abendlicht nehmen wir Abschied von Island.

Sonntag, 20. bis Mittwoch 23. August. Wir erleben kurz nach dem Kurswechsel einen Spektakel der besonderen Art, Polarlicht. Es scheint fast, als würde der Himmel unsere Entscheidung, den Kurs zu ändern, unterstützen.



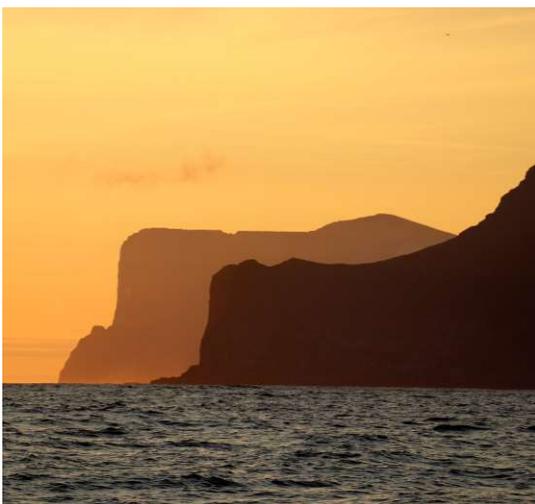
Schlechte Winde direkt gegen uns aus Osten zwingen uns, den Motor als Unterstützung zu den Segeln laufen zu lassen. Wir haben einen ziemlich strengen Zeitplan auf die Färöer zu gelangen, bevor die Front kommt. Trotz des sonnigen Wetters und des glatten Wassers halten wir

unseren errechneten Zeitplan ein und fahren mit 5,5kt bis 6 kt Geschwindigkeit. Im Verlauf des Tages umkreist eine grosse Gruppe von Grindwalen *Silmari*.

Der strahlend schöne warme Tag lädt zum Faulenzen und Lesen an der Sonne ein.

Der Wind stirbt ganz, wir bergen die Segel und der Motor arbeitet ohne Unterlass.

Gegen Abend frischt der Wind auf und wir segeln hart am Wind mit Unterstützung der Genua. Der Golfstrom hilft auch schieben.



Im Morgengrauen erreichen wir die steile Küste der Inseln Eysturoy und Kalsoy und fahren durch den breiten Fjord zum





südlichen Ausgang, von wo aus wir schon Tórshavn sehen, die kleinste Hauptstadt der Welt.

Nach dem Tanken legen wir um 12:00 Färör Zeit im Hafen an.



Helle und die Boys sind auch schon hier. Grosse Begrüssung und Austausch von Neuigkeiten.

Jetzt wird *Silmaril* für die Ankunft von Ursula bereit gemacht. Wir duschen, waschen alles und besorgen am Stadtrand Alkohol für das Nachtessen bei den Norwegern. Das Essen ist ein voller Erfolg, dann zeigen sie uns die Filme, die sie mit der Drohne im Prins Christian Sund gemacht haben. Und sogleich habe ich Heimweh nach Grönland.

Donnerstag, 24. August. Um 12:15 kommt Ursula an. Mit dem Taxi hole ich sie am Flughafen auf der Insel Vagar ab. Zurück in Tórshavn muss ich Abschied nehmen von Mike und Hanspeter, die mir dieses einmalige Segelerlebnis ermöglicht haben. Wir hatten eine wirklich gute Zeit miteinander. Danke Euch beiden vielmals!!